

Karl-Günter Krauß: Als Europas Drehscheibe braucht Franken moderne und leise Schienenwege

München, 309. September 2009
12 / 09

(bbiv) München. „Frankens Schienen – Moderne Wege für Europas Drehscheibe“ – unter diesem Motto hatte der Bayerische Bauindustrieverband letzten Mittwoch namhafte Experten eingeladen, um mit ihnen über Anforderungen an den Verkehrsträger Schiene und aktuelle Projekte für die Region Franken zu diskutieren. Der Veranstaltungsort Forchheim, gelegen im Zentrum der Europäischen Metropolregion Nürnberg, war dafür bestens geeignet. Forchheim ist eine Stadt, die in ganz besonderer Weise zeigen kann, welche Chancen das Verkehrssystem Schiene in Bayern heute birgt, sagte Karl-Günter Krauß, Vorsitzender des Bezirksverbandes Oberfranken und Moderator der Veranstaltung. Bürgermeister Franz Streit hob in seinem Eingangsstatement hervor, dass Forchheim schon immer ein interessanter Bahnort war: Kurz nach Eröffnung der ersten Eisenbahnstrecke in Deutschland von Nürnberg nach Fürth wurde auch eine Verbindung nach Forchheim eröffnet.

Vor kurzem wurden einige Nahverkehrsstrecken modernisiert, was zu erheblichen Behinderungen und Beeinträchtigungen im Zugverkehr führte. Noch nicht modernisiert, vor allem noch nicht barrierefrei, ist allerdings der Forchheimer Bahnhof; er macht dem zweiten Teil von Forchheims Werbeslogan „Fränkisch modern – aber mit altem Kern“ alle Ehre. Krauß betonte, dass Städte und der ländliche Raum nur mit einer guten Verkehrsinfrastruktur wachsen und gedeihen können. „Eine gute Verkehrsinfrastruktur und innovative Lösungen für unsere Verkehrsprobleme hier im Zentrum des Kontinents zu bauen, das geht nur mit der Innovationskraft und der Leistungsfähigkeit der Bauindustrie.“

Das Schienenverkehrssystem ist das größte Immobilienvermögen der Bundesrepublik Deutschland. Im 19. Jahrhundert wurde, beginnend in der fränkischen Region und dem Innovationszentrum Nürnberg, mit dem ersten Zug zwischen Nürnberg und Fürth, dem Adler, die Industrialisierung Deutschlands und später auch Bayerns eingeläutet. Gleichzeitig entstand mit dem Schienennetz, den Strecken, Bahnhöfen und zugehörigen Anlagen, ein Hauptbestandteil des Kapitalstocks unserer Gesellschaft. Krauß: „Dieses großartige Verkehrssystem nachhaltig zu entwickeln, zu gestalten und auch zu finanzieren, ist eine enorme Verantwortung und entscheidend für unsere Zukunft als Gesellschaft und Wirtschaftsstandort.“

Allerdings, so Krauß, haben wir einige Probleme im Verkehrsnetz Franken, die ostbayerischen Regionen rufen intensiv nach Verbindungen in Richtung München und zu den osteuropäischen Nachbarn, die Unterfranken brauchen ihre Spessarttrampe, in Mittelfranken brauchen wir den Güterverkehrstunnel Fürth/Erlangen-Nürnberg Süd, den Ausbau der Strecke Nürnberg-Marktredwitz-Prag sowie den Aus- und Neubau multimodaler Güterverkehrszentren.

In seiner Struktur alt sei Bayerns Schienennetz, beklagte der erste Referent, Dr. Veit Walthelm, Bezirksvorsitzender Mittelfranken im Bayerischen Bauindustrieverband. "Mit Ausnahme der zwei Neubaustrecken von Würzburg nach Kassel und von München nach Nürnberg ist das bayerische Schienennetz im Wesentlichen noch so, wie es zu Zeiten König Ludwigs I. schon war".

Insgesamt gibt es viel zu tun am bayerischen Schienennetz, im Kleinen wie im Großen. Mit kleinen, bayernweit möglichen Maßnahmen wie der Aufweitung der für den modernen Gütertransport unzureichenden Tunnels, können Umwege vermieden, so Entfernungen deutlich verkürzt und die Kosten verringert werden. Davon profitiert auch die Umwelt, weil weniger CO₂ ausgestoßen wird.

Neben diesen und anderen Einzelmaßnahmen (Ertüchtigung der Strecken, Verringerung zu steiler Gefällstrecken) brauchen wir ein Gesamtkonzept für das bayerische Schienennetz, das Drei-Ebenen-Modell der bayerischen Bauindustrie: Dieses fordert, so Dr. Walthelm, ein bayerisches Hochgeschwindigkeitsnetz mit einer Zielgeschwindigkeit von 300 km/h, Regionalverbindungen mit einer Zielgeschwindigkeit von 180 km/h, und einen Nahverkehr mit einer Zielgeschwindigkeit von 120 km/h. „Als bedeutender Teil einer hochleistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur ist ein gutes Schienennetz ein wichtiger Standortfaktor für unsere Wirtschaft.“

Dr. Frank Ludwig von der DB Netz AG stellte die Zukunftsinvestitionen der Bahn AG in die Eisenbahninfrastruktur der Metropolregion Nürnberg vor, so den Bau der Hochgeschwindigkeitsverbindung von Nürnberg nach Berlin bis 2017, Investitionen im Nahverkehr für den Güterverkehr sowie Investitionen zur Lärmverminderung.

Moderne Schienen sind leise Schienen, betonte Ulrich Möhler, Spezialist für Schallschutz und Bauphysik. Am besten ist es, „Lärm erst gar nicht entstehen zu lassen, ihn an der Quelle zu bekämpfen.“ Neue Bremssysteme und glatte Schienen halbieren den Lärm, ebenso ist dies durch eine Entdröhnung der Brücken möglich. „Alle Maßnahmen ergänzen sich!“

Die Metropolregion Nürnberg würde unter den 27 EU-Mitgliedsländern an 14. Stelle stehen, so Harald Leupold, Geschäftsführer der Hafen Nürnberg-Roth GmbH und zugleich fachlicher Sprecher des Forums Verkehr und Planung der Metropolregion Nürnberg. Auch wegen ihrer hohen Außenhandelsquote von 40 Prozent benötigt sie dringend eine metropolitane Verkehrsinfrastruktur.

Es gibt also noch viel zu tun am bayerischen Schienennetz – immerhin eines der größten Eigentumsbestände und damit beachtliches Grundvermögen. Und dem Gemeinwohl verpflichtet!



Karl-Günter Krauß: „Franken braucht moderne und leise Schienen. Die bayerische Bauindustrie weiß, wie man diese baut.“