

**Gerhard Hess zur Zugfahrt „Bauindustrie-Express“ am 9.12.2009
Die Bahn soll nicht nur in Katar Eisenbahnen bauen, sondern zuerst das
bayerische Schienennetz ertüchtigen!**

München, 1. Dezember 2009
17 / 09

(bbiv) München „Das bayerische Schienennetz lebt von der Substanz, die vor sechs Generationen geschaffen wurde – unter König Ludwig!“ so Gerhard Hess, Hauptgeschäftsführer des Bayerischen Bauindustrieverbandes. Zwar habe es seitdem im bayerischen Schienennetz zwei Neubaustrecken gegeben, nämlich die ICE-Schnellbahnstrecken Würzburg-Kassel (1988) und München-Nürnberg (2005). Doch, so Hess, im Übrigen liegt und windet sich das Netz wie vor 150 Jahren entwickelt.

Als Beispiele für – leicht und schnell beseitigbare – Mängel des bayerischen Schienennetzes führt Hess an: Eine zu geringe Tragfähigkeit der Schienen zwingt schwere Güterzüge oftmals zu großen Umwegen; dies gelte ebenso für zu enge Tunnel, die einen modernen Gütertransport per Schiene (Container bzw. kombinierter Verkehr) verhindern. Die Folge: langwierige Umwege, größerer Zeitaufwand, höhere Kosten – und nicht zuletzt – eine unnötig hohe Umweltbelastung. Zu große Steigungen erforderten zwei Lokomotiven als Triebfahrzeuge (Doppeltraktion). Und zu enge Kurvenradien erlauben nicht die heutigen Standards entsprechenden Geschwindigkeiten.

Hess beklagt: „Hier dümpelt ein riesiges Immobilien- und Infrastrukturvermögen vor sich hin und verschlammert. Es ist höchste Zeit, diese stille Reserve zu heben und nachhaltig zu ertüchtigen.“ Das, so Hess, ist die Verantwortung heutiger Politik. Das erfordere die systematische Ertüchtigung des gesamten Schienennetzes, insbesondere auch für den ländlichen Raum, die Verknüpfung seiner Mittelzentren, zudem die Schaffung eines neuen Personennahverkehrssystems.

Ein modernes Schienengüterverkehrssystem erfordere die Realisierung einer Güterverkehrsdrehscheibe mit Hinblick auf Bayerns neue Zentralität im – seit Mai 2004 – nach Osten erweiterten EU-Binnenmarkt, die Anbindung der Hafen-Hinterlandverkehre von den Adria- und Nordseehäfen und die Wiedervernetzung der durch den ehemaligen Eisernen Vorhang getrennten Regionen über Tschechien und Polen ins Baltikum.

Im Schienenpersonenverkehr brauche Bayern die Anbindung der ICE-Hochgeschwindigkeitsstrecke München-Nürnberg an die Rhein-Main-Schiene sowie an die aus Österreich und Frankreich an die bayerischen Grenzen ankommenden Schnellbahnlinien.

Neben der Verbesserung der Standort- und Wohnqualität Bayerns hätte ein derartiges Schienenausbau-Programm eine enorme Beschäftigungswirkung für die mittelständischen Bauunternehmen und ihre Facharbeiter in ganz Bayern. Hess: „Gerade in Zeiten, da am Bau die Aufträge aus Wirtschaft und Industrie ausbleiben werden, ist das ein gewichtiger Punkt.“

Zwar sei es durchaus zu begrüßen, dass die Deutsche Bahn in Katar Eisenbahnen baut und so laut Bahnchef Grube damit auch Arbeitsplätze in Deutschland sichern will. Aber, so Hess: „Die effektivste Sicherung unserer inländischen Arbeitsplätze ist es allerdings, das deutsche Schienennetz zu sanieren und nachhaltig auf Vordermann zu bringen.“ Hess weiter: „Der Eisenbahnbau erfordert nämlich eine besondere Planungs- und Baukompetenz. Diese ist zuletzt in Deutschland sträflich vernachlässigt worden.“

Damit im bayerischen Schienennetz endlich wieder der „Zug ins Rollen komme“ hat der Bayerische Bauindustrieverband umfangreiche Studien zum Zustand und den Verbesserungsmöglichkeiten des bayerischen Schienennetzes erstellen lassen.

Zur Illustration des geschilderten Substanzverkehrs sowie der Verbandsinitiative „Bahn 2030 – Ertüchtigung des bayerischen Schienennetzes“ fährt am 9. Dezember 2009 der „Bauindustrie-Express“ von München über Burghausen, Landshut nach Regensburg und zurück nach München. Geladene Gäste aus Politik, Kommunen und betroffener Öffentlichkeit werden Eisenbahn fahren.