

Gerhard Hess: Strategien für die Zentrale Europas vor den Alpen – Das Schienennetz in Bayern als Ganzes auf ein neues Angebotsniveau heben! München, 8. Oktober 2010
17 / 10

(bbiv) München. „Damit Bayern und seine Landeshauptstadt München ihren Anspruch, Zentrale Europas vor den Alpen zu sein, erfüllen können, muss die Schienenverkehrs-Infrastruktur ausgebaut werden. Das Schienennetz muss auf ein völlig neues Angebotsniveau gehoben werden“, fordert Gerhard Hess, Hauptgeschäftsführer des Bayerischen Bauindustrieverbandes e.V. anlässlich des heutigen TEN-Schienenverkehrssymposiums unter dem Motto „München 2020 – Den Knoten lösen!“ im Oskar von Miller-Forum in München. „Diese Vision müssen wir als Gesamtkonzept konsequent verfolgen!“

So ist gerade aus dem Blickwinkel Münchens als zentraler Mittelpunkt nördlich des Alpenhauptkamms keine adäquate Anbindung an den Nord-Osten Europas vorhanden. Die Erweiterung der EU, die politisch längst vollzogen ist, spiegelt sich in der Verkehrsanbindung nicht wider. „Um in die osteuropäischen Länder hinein eine gute Netzwirkung zu erzielen, muss noch viel gebaut werden. Die Schiene als Verkehrsträger sollte hier von Anfang an mit einbezogen werden.“

Konkret auf Bayern bezogen müssten neben leistungsfähigen Hochgeschwindigkeitslinien bestehende Verbindungen aufgewertet und alle ländlichen Regionen flächendeckend an das Netz angebunden werden. „Hier spricht der Bayerische Bauindustrieverband von einem Drei-Ebenen-Modell: Ein Hochgeschwindigkeitsnetz mit einer Zielgeschwindigkeit 300 km/h, ein Regionalnetz mit einer Zielgeschwindigkeit 180 km/h und Nahverkehr mit einer Zielgeschwindigkeit von 120 km/h“, erläutert Hess.

Hess: „Mobilität – für Menschen und Güter – hat eine hohe Bedeutung für unsere Gesellschaft. Durch klug konzipierte und sinnvoll verknüpfte Schienennetze können wir die zunehmenden Verkehrsprobleme lösen und eine intelligente Mobilität ermöglichen – vor allem auch zugunsten der Umwelt.“ So sei es eine wichtige Aufgabe, wieder ein Bewusstsein für die Bedeutung des Bauens zu schaffen. „Verkehrsinfrastrukturprojekte kosten Geld, aber sie sind es auch wert. Sie schaffen sogar weit mehr Wert, als sie kosten – über Generationen hinweg.“

Um die Bedeutung von Ingenieurleistung und Bauen – gerade aus dem Wissenschaftsraum heraus – zu unterstreichen und die Stimmkraft zu erhöhen, plädiert Hess für die Einrichtung eines eigenen Wissenschaftszentrums Verkehrsinfrastruktur an der TU München: „Wir müssen den Nutzen der Ingenieurleistung besser herausstellen. Denn Bauen schafft reale Werte, bleibende Werte, die Fundamente sind für Wohlstand und Wachstum einer Gesellschaft.“