

Gerhard Hess:

Bauindustrie-Express 2010 – Franken: Die stillen Reserven des Verkehrsträgers Schiene in Bayern heben!

München, 25. November 2010
20 / 10

(bbiv) München. „Die stillen Reserven des Verkehrssystems Schiene müssen endlich durch eine nachhaltige Modernisierung der Trassen und Bahnhöfe im bayerischen Schienennetz gehoben werden“, reklamierte Gerhard Hess, Hauptgeschäftsführer des Bayerischen Bauindustrieverbandes e.V., während er am 19. November 2010 mit zahlreichen hochrangigen Persönlichkeiten und Experten im „Bauindustrie-Express 2010“ eine Sonderzugfahrt im fränkischen Schienennetz unternahm.

Das bayerische Schienennetz im wahrsten Sinne des Wortes selbst zu erfahren ist sicherlich der beste Weg um nachzuvollziehen, mit welchen Herausforderungen und Potentialen, aber auch Problemen der Schienenverkehr verbunden ist. Aus diesem Grund bot der Bayerische Bauindustrieverband auch in diesem Jahr wieder rund 100 Vertretern aus Kommunen, Wirtschaft, Industrie, Politik und Presse dieses richtungsweisende Erlebnis. Während der Fahrt informierten Experten „live“ über die jeweiligen Besonderheiten der Streckenabschnitte – oft verbunden mit energischen Appellen an die Politik. So führte die gecharterte „BOB“ (Bayerische Oberlandbahn) die Gäste vom Hafen Nürnberg und dem dicht besiedelten Zentrum der Europäischen Metropolregion Nürnberg über Pegnitz und Marktredwitz nach Hof und über Münchberg und Bayreuth wieder zurück nach Nürnberg. Dies öffnete die Augen für so manch beachtliche Sachverhalte, die oftmals nicht bekannt sind oder im Alltag des Schienenverkehrs als „normal“ hingenommen werden. Diese gehen über die allgemeinen Schwachstellen des bayerischen Schienennetzes mit seiner zu geringen Tragfähigkeit, zu engen Tunnel, zu großen Steigungen und zu engen Kurvenradien weit hinaus.

„Gerade hier im Pegnitztal haben wir eine große Zahl alter, sanierungsbedürftiger Bahnbrücken. Sie zwingen nicht nur die Züge zum Bremsen und zur langsamen Überfahrt, sondern malträtiert die Bewohner der Gegend auch mit einem enormen Lärmpegel“, erklärte Ulrich Möhler, Ingenieurbüro Möhler und Partner, und wurde in seiner Argumentation von Andreas Erdhütter von der Edilon(Sedra GmbH unterstützt: „Derweil gibt es auf dem Markt schon passende Lärmschutzinstallationen, die dem neuesten Stand der Technik entsprechen, z.B. Brückentragwerke mit integrierter Fester Fahrbahn, die hervorragende Schallwerte bieten.“

Der Hafen Nürnberg ist die größte Güterumschlaganlage in Süddeutschland, selbst neben den großen Seehäfen rangiert er deutschlandweit auf Platz fünf. „Mit den fünf weiteren Umschlaganlagen, die unsere Firma in Bayern hat, halten wir hier etwa 120 km Gleisnetz vor. Dabei haben wir, wie die DB Netz auch, den Status eines öffentlichen Infrastrukturbetreibers“, berichtete Joachim Zimmermann, Geschäftsführer der Bayernhafen Gruppe. „In den letzten paar Jahren haben wir selbst über 10 Mio. Euro in Gleisbau und -erweiterung investiert. Im Gegensatz zur Bahn mussten wir dies jedoch komplett nutzerfinanziert stemmen, vom Bund ist nichts gekommen. Hier muss die Politik endlich für Gleichberechtigung in den Voraussetzungen sorgen“, appellierte Zimmermann. „Bayern als Exportland hat seit der EU-Osterweiterung eigentlich eine vorteilhafte und zentrale Lage. Mit Blick auf die Logistik ist dies jedoch nur für Lkws auf der Straße umgesetzt, die Schiene als Verkehrsträger wurde total vernachlässigt“, ergänzte Harald Leupold, Geschäftsführer der Hafen Nürnberg-Roth GmbH. Auch Klaus Pöhland, der mit der Pöhland Speditions GmbH das große Containerumschlag-Terminal in Hof

unterhält und dort mit umfangreichen Ausbauten in den letzten Jahren eine große Zahl an Arbeitsplätzen für die Region schuf, betonte: „Wir investieren selbst viel und möchten Hof zur internationalen Logistik-Drehscheibe ausbauen.“ Karl Fischer, Geschäftsführer des Logistik Kompetenz Zentrum in Prien, der die Veranstaltung im Zug moderierte, unterstrich das Potential des Verkehrsträgers Schiene aus ökologischer und ökonomischer Sicht am Beispiel des Bayerischen Chemiedreiecks: So könne Wacker in Burghausen seine Transportkosten allein durch den Schienentransport um 26 % senken.

Welch große Einigkeit in der gesamten Europäischen Metropolregion Nürnberg hinsichtlich des Verkehrsträgers Schiene herrscht, bewiesen die zahlreichen mitgereisten Bürgermeister in ihren Beiträgen: So sei die Bahn ein wichtiges Zukunftsthema für Städte und Regionen. Manfred Thümmler, Bürgermeister der Stadt Pegnitz, betonte, dass dies sowohl die Wirtschaftskraft als auch den Tourismus betreffe und Dr. Birgit Seelbinder, Oberbürgermeisterin von Marktredwitz bekräftigte die grenzübergreifende Fokussierung: „Es gibt eigens einen Staatsvertrag zur Bahnverbindung Selb – Asch, den die Tschechen mit ihren Baumaßnahmen einhalten. Aber wie sollen wir verargumentieren, dass die Deutschen ihren Beitrag nicht leisten?!“ Dr. Michael Hohl, Oberbürgermeister der Stadt Bayreuth, beschrieb die grundlegenden Schienenengpässe in Franken: Neben der nötigen Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistrale seien vor allem die Güterverkehrsachsen überlastet. So benötige z.B. die zu stark frequentierte Nord-Süd-Abfuhr von Hamburg über Nürnberg nach Passau unbedingt eine alternative Ost-Route von Hof nach Regensburg. Diese dürften in der Finanzierung jedoch keine Konkurrenten werden, so Hohl: „Ziel muss sein, das eine zu tun und das andere dabei nicht zu lassen!“ Dr. Roland Fleck, Stadtrat und Wirtschaftsreferent der Stadt Nürnberg, hob die günstige Lage der Europäischen Metropolregion Nürnberg am Schnittpunkt dreier transeuropäischer Verkehrsachsen (TEN 1, TEN 18 und TEN 22) hervor. Hier fehle nur noch die wichtige Verknüpfung der TEN 22 mit der TEN 17 zwischen Nürnberg und Stuttgart: „Wir müssen endlich die Chancen aus unserer geozentralen Lage nutzen!“

Hess ergänzte: „Ein modernes Schienennetz ist das reale Fundament der Bahn. Eine sinnvolle und angebotsorientierte Infrastrukturpolitik schafft neue Chancen für die Zentren und den Ländlichen Raum in Bayern!“

Dass die Firmen in der Region das nötige Knowhow hätten und die Politik nun noch die Finanzierung sicherstellen müsse, konstatierte auch Dr. Veit Walthelm, Vorsitzender des Bezirksverbandes Mittelfranken des Bayerischen Bauindustrieverbandes. „Wir möchten Arbeitsplätze schaffen und der hohe Multiplikatoreffekt von Infrastrukturbaumaßnahmen spricht hier ja für sich.“ Walthelm betonte weiter, dass Investitionen, die nun getätigt würden, keine Schulden seien sondern Werterhalt und eine Investition in die Zukunft: „Unsere Eltern haben uns eine intakte und leistungsfähige Infrastruktur hinterlassen. Was hinterlassen wir der nächsten Generation?“

Karl-Günther Krauß, Vorsitzender des Bezirksverbandes Oberfranken des Bayerischen Bauindustrieverbandes, hob in seinen abschließenden Dankesworten hervor: „Jetzt gilt es, diese Begeisterung aus dem heutigen Erlebnistag umzusetzen und mit Hilfe der Politik die Schieneninfrastruktur in Franken auszubauen. So schaffen und erhalten wir als Unternehmer attraktive Arbeitsplätze in unserer Region.“



Der Bauindustrie-Express – der erste Personenzug im Hafen Nürnberg



Gerhard Hess begrüßt die Veranstaltungsteilnehmer im Zug



Ein Zwischenstopp am Nürnberger Hauptbahnhof



Harald Leupold und Joachim Zimmermann im Gespräch



Güterverkehr auf die Schiene!



Trimodaler Güterumschlag: Straße – Schiene – Wasserstraße



Der Güterverkehr auf der Straße überholt die eingleisige Bahn



Die Tunnel im Pegnitztal sind zu klein für modernen Güterverkehr

Bilder sind in höherer Auflösung beim Bayerischen Bauindustrieverband e.V. erhältlich.