

Liebe Freunde und Sympathisanten der Partei für Franken,

hiermit erhalten Sie den neuesten Internet-Beitrag zur Kenntnis. Gerne können Sie diese e-mail auch in Ihrem Bekanntenkreis verteilen.

Mit fränkischen Grüßen aus Roth

Schienenetz in Franken: Sind die Wahlversprechen schon hinfällig?

Pressemitteilung:

Die bundesweit bedeutende Strecke Nürnberg – Hof weiterhin außen vor!



Würden in Bayern großen Worten auch entsprechende Taten folgen, bräuchte es keine Partei für Franken, welche als politische Stimme des bayrischen Fränkens das Ziel hat, die Bürger der Region und des gesamten Bundeslandes auf Unstimmigkeiten und Missstände seitens der bayerischen Regierung hinzuweisen.

Gut, dass es nun mit dem Heimatministerium einen Ableger der Landesregierung in Franken gibt, doch noch bestehen Unklarheiten über dessen genaue Aufgaben. Und wichtiger – war es das bereits mit der allseits geforderten Dezentralisierung und auch der Aufwertung ländlicher Räume?

Denn kaum sind die Wahlen vorbei, geht die Begünstigung des südlichen Bayerns auch in Infrastrukturvorhaben unvermindert weiter. Während die Finanzierung zur Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke München-Lindau mit ihren Kosten von knapp 300 Millionen unter Dach und Fach ist, diskutieren nur wenige Regionalpolitiker über dieselbe Ertüchtigung der – bundesweit bedeutenderen – Strecke Nürnberg nach Hof.

Während diese Zugverbindung von Nürnberg nach Dresden in Sachsen bis zur Landesgrenze seit kurzem elektrifiziert ist, lässt diese längst fällige und versprochene Modernisierung auf der bayrischen Seite auf sich warten. Ab Hof verkehren nur noch Dieselloks in Richtung Süden.

Laut Innenminister Herrmann ist eine Vorfinanzierung solcher Maßnahmen an den Bund durch das Land nicht sinnvoll. Warum aber ist dies auf der erwähnten Strecke von München nach Lindau problemlos möglich? Liegt die fränkische Strecke doch zu weit von München entfernt?

Auch der beschlossene barrierefreie Ausbau der Bahnhöfe zeigt eine regionale Schieflage. Bis 2018 sollen insgesamt 26 bayerische Bahnhöfe auf den neusten Stand gebracht werden. Der Freistaat Bayern bezuschusst diese sinnvolle und längst überfällige Maßnahme mit 60 Millionen Euro.

Während jedoch Knotenbahnhöfe wie z.B. Neustadt / Aisch, Miltenberg, Coburg, Kulmbach und Hersbruck (rechts der Pegnitz) weiter auf einen Umbau warten, werden alleine im Speckgürtel Münchens 13 Stationen umgebaut. Im gesamten Franken sind es gerade mal sechs Bahnhöfe.

Und so werden die sozioökonomischen und infrastrukturellen Ungleichgewichte innerhalb Bayerns unvermindert weiter nach bewährtem Muster zementiert – vor der Wahl werden großzügig Finanzierungsversprechen, etwa für den Frankenschnellwegausbau oder die Stadtumlandbahn im Raum Erlangen, verteilt. Danach verschwinden diese Zusagen leise in den Schubladen und aus der öffentlichen Wahrnehmung.

Auch die Probereaktivierung der Strecke Gunzenhausen nach Wassertrüdingen wurde vom wiedergewählten Ministerpräsidenten zugesagt. Jetzt gibt es schon die kleinlaute Absage.

Doch nicht nur „vergessene“ Wahlversprechen stellen ein Problem für die gesetzlich festgeschriebene Herstellung gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen auch in Sachen Infrastruktur dar. Auch von der Staatsregierung festgelegte Grenzwerte, wie etwa die zu erreichenden 1000 Personenkilometer als Vorgabe für die Reaktivierung von Bahnverbindungen festigen die Gegensätze im Land. Denn in den prosperierenden Räumen Oberbayerns ist ein solcher Grenzwert aufgrund der allortenden zunehmenden Bevölkerung natürlich leichter zu erreichen, als in den Abwanderungsregionen Frankens. Jedoch sind gerade hier zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen wesentlich wichtiger als im überfrachteten Süden Bayerns.

2015 wird das Dieselnetz Nürnberg erneut ausgeschrieben und an einen Bahnbetreiber für den Fahrbetrieb ab ca.2018 für weitere zwölf Jahre vergeben.

Die Partei fordert hier den Freistaat auf, diese Strecken sowie das Fahrkonzept in ein Förderprogramm auf zu nehmen. Dieses soll die Strecken nach Wassertrüdingen und Feuchtwagen sowie eine Verlängerung der Gräfenbergbahn nach Fürth einbeziehen. Die Streckengeschwindigkeit soll auf mind. 80 km/h erhöht werden. Hierfür würden in der Regel schon Sicherungsanlagen an Bahnübergängen ausreichen. Dadurch würde sich eine erhöhte Verkehrssicherheit bei einer gleichzeitigen Verringerung der Fahrzeit erreichen lassen.

Letzteres ist vonnöten, denn die Fahrtzeiten aus dem Umland in die Zentren sind wesentlich zu lang. So etwa dauert eine Fahrt von Markt Erlbach nach Nürnberg fast ebenso lang wie von Nürnberg nach München.

Des Weiteren fordern DIE FRANKEN, dass die von der Bundesregierung angestrebte Elektrifizierung der Straße auch auf der Schiene weiter vorangetrieben wird. Hierfür fordern wir die Untersuchung der Möglichkeit eines Betriebes der Nebenstrecken per Akkutriebwagen, die umweltfreundlich und fast geräuschlos durch die Lande fahren. Solche Fahrzeuge gab es bei der Bundesbahn noch bis in die 80ziger Jahre.

Mit der heutigen Technik könnten auch die Anwohner an der Strecke durch abgaslose Fahrzeuge ohne Motorenlärm profitieren. Das Aufladen wäre am Ende der Nebenbahn unter dem Fahrdrat der Hauptbahn möglich. Hier könnte Bayern für die Zukunft der Nebenbahnen auch eine Vorreiterrolle für ganz Deutschland übernehmen.

Sie haben sich zum Empfang dieser Mitteilung angemeldet.

Wenn Sie sich abmelden oder ihre Einstellungen ändern möchten besuchen Sie bitte:
http://www.partei-fuer-franken.de/442-post_notification_header.html?code=de6ce30ce39f12b4ff095a81cbf44bfd&addr=Zaberg%40t-online.de&