

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

Schienennetz: Franken als Versuchsfeld

Pressemitteilung:

Eklatante Nord-Süd-Gegensätze im bayerischen Schienennetz



Der Internetauftritt der Bayrischen Eisenbahngesellschaft (BEG), einem wichtigen Akteur des Öffentlichen Personennahverkehrs in Bayern, liest sich wie eine reine Erfolgsgeschichte. Das mag zutreffen, zumindest wenn man nicht über den oberbayerischen Tellerrand hinaus blickt. Denn dort werden beständig Verbesserungen herbeigeführt und die Lebensqualität im äußersten Süden der Republik durch einen großzügigen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur weiter gesteigert.

Natürlich fallen den regierenden Politiker auch Ideen und Projekte für Nordbayern ein, diese kommen aber über einen werbewirksamen Zeitungsbericht nur selten hinaus.

Auf die sich regelmäßig in den Medien wiederfindenden Reaktivierungen der Werntal- und der Steigerwaldbahn wird seit der Jahrtausendwende vergeblich gewartet. Die Strecke München nach Altomünster wurde dagegen problemlos und schnell elektrifiziert und aufgewertet. Über das Projekt „Stadtumlandbahn“ um Erlangen wird schon ein viertel Jahrhundert diskutiert, ohne dass etwas passiert. Auch hatte jeder zur Wahl antretende Ministerpräsident den Ausbau des Frankenschnellweges in seinem Wahlprogramm. In dieser Zeit wurde der gesamte Ring in München unter die Erde verlagert. In Franken dagegen bleiben die Projekte auf dem Papier.

Während Innenminister Joachim Herrmann sich mit tollen Ideen zur Elektrifizierung der Bahnstrecke nach Markt Erlbach hervortut, sollte hier erst einmal ein halb Stundentakt möglich sein. Auch die Fahrzeit von diesem Endpunkt nach Nürnberg (38km) kommt der von Nürnberg nach

München (171km) gleich. Dies ist in nicht zeitgemäß.

Wer erinnert sich nicht an die Fahrzeugprobleme bei der S-Bahn Nürnberg? Erst nachdem diese gelöst wurden und sich auf der Schiene etwas bewegte, sind diese Fahrzeuge auch im Werdenfelser Land eingeführt worden.

Jetzt wurde die S-Bahn Nürnberg an ein englisches Unternehmen vergeben. Selbst die Wirtschaftswoche zweifelt die wirtschaftliche Berechnung an. Im Gegenzug soll die S-Bahn München ohne Ausschreibung an die Deutsche Bahn vergeben werden. In München scheint ein stabiler Betrieb wichtiger zu sein als in Nürnberg. Denn hier kann man es ja mal „versuchen“ mit der Privatisierung. Gleichwertigkeit in den Lebensverhältnissen, nach dem Landesentwicklungsprogramm gesetzlich vorgeschrieben, sieht anders aus.

Nun steht die Ausschreibung des Dieselnetzes der Mittelfrankenbahn an. Auch hier werden die politischen Versprechen auf der Strecke bleiben. Eine Reaktivierung nach Wassertrüdingen findet sich in dieser Ausschreibung sicherlich nicht. Die Reaktivierung nach Dinkelsbühl wird höchstens als Option auftauchen. Die Durchbindung der Gräfenbergbahn nach Fürth wird trotz positiver Wirtschaftlichkeitsberechnung nicht kommen. Man muss sich schon fast freuen, wenn auf allen Strecken wenigstens endlich ein durchgängiger Stundentakt stattfindet.

Es zeigt sich: Franken ist doch sehr weit weg von München. Da hilft auch kein Heimatministerium in Nürnberg. Warum werden nicht „echte“ Behörden aus München verlagert? Auch für die BEG mit seinen Mitarbeitern ist Platz in Franken.

Die Partei für Franken fordert für die Ausschreibung des Dieselnetzes auch die südbayerischen Parameter anzuwenden. Auch fordern wir in der Fahrzeugbeschaffung die von der Regierung propagierte Elektromobilität umzusetzen. Anstatt wieder auf Dieselfahrzeuge zu setzen, sind hier emissionsfreie Akkufahrzeuge zu beschaffen. Die Stecken haben alle Verbindung zur Oberleitung. Somit stellt das Aufladen der Batterien keine Herausforderung dar. Die Entwicklung dieser Fahrzeuge kann über Fördertöpfe unterstützt werden. Für die Anwohner an solch einer Bahnstrecke wäre diese geräuscharme und im Fahrbetrieb emissionsfreie Betriebsart sicher ein Mehrwert in ihrer Lebensqualität.

Aus Sicht der Partei für Franken besitzt der Ausbau der Infrastruktur auch in Franken, sei es Stadt oder Land, höchste Priorität. Erhöhung der Streckengeschwindigkeiten durch verschiedene Maßnahmen wie z.B. Schrankenanlagen an Bahnübergängen müssen vorangetrieben werden. Signalanlagen fehlen auf etlichen Stecken gänzlich. Jeder Bürger kann sich diese Situation auf einer Fahrt unter anderem von Siegersdorf nach Markt Erlbach ansehen. Hier wird in einem steinzeitlichen Verfahren mit Schlüssel und Telefongesprächen der Betrieb aufrechterhalten. Ob dieser Stand einem Industrieland wie Deutschland mit seinem Zukunftsprojekt 4.0 oder auch dem Selbstbild Bayerns als „Vorstufe zum Paradies“ entspricht, darf bezweifelt werden.