

Dieselnetz Nürnberg: Wieder keine Weiterentwicklung in Franken

Pressemitteilung:



Die Partei für Franken sieht in der aktuellen Ausschreibung zum Dieselnetz Nürnberg einen weiteren Beweis für fehlende Weiterentwicklung in Franken. Denn wieder sind für das Netz, das die diesel-betriebenen Bahnen rund um Nürnberg beinhaltet, keine Verbesserungen oder gar neue Strecken vorgesehen, obwohl diese zu den letzten Wahlen teilweise sogar von Ministerpräsident Seehofer angekündigt waren.

„Gleichwertige Lebens- und Arbeitsbedingungen in allen Landesteilen“ verkündet das [Bayerische Landesentwicklungsprogramm](#) seit Jahrzehnten. Dennoch ist es weiterhin so, dass in Franken eine Weiterentwicklung im Schienenverkehr und somit eine Anpassung an die Bedürfnisse nicht stattfindet, während rund um München der Nahverkehr in fortwährenden Schritten ausgebaut wird.

Da in Nürnberg also trotz der angekündigten Strecken und Verbesserungen weiterhin die Erhaltung des ‚Ist-Zustands‘ angesagt ist, geht die Partei für Franken davon aus, dass Nordbayern für die Verkehrsleistungen in Südbayern sparen muss, obwohl Franken Investitionen zur Entwicklung nötiger hätte, als der boomende Süden.

Ministerpräsident [Seehofer persönlich](#) hatte 2013 die [Wiederinbetriebnahme der Strecken nach Dinkelsbühl und Wassertrüdingen](#), eine langjährige Forderung der Partei für Franken, auf einer Wahlkampfveranstaltung in Gunzenhausen versprochen. In den aktuellen Ausschreibungen ist davon nichts mehr zu sehen. Ob die dafür notwendigen Gelder für den Ausbau der Strecke München – Freilassing oder zur Elektrifizierung von München – Lindau sowie München – Altomünster zurückgehalten werden, kann nur spekuliert werden. Schließlich steht ja der Ausbau der zweiten Stammstrecke in München auch noch im Raum.

Auch eine Weiterführung der [Gräfenbergbahn bis Fürth](#) wurde nicht nur von der Partei für Franken gefordert. Doch leider wurde ein entsprechendes Gutachten, das die Wirtschaftlichkeit des Projektes bestätigte, durch ein Gegengutachten seitens der Bayrischen Eisenbahngesellschaft (BEG) wieder als unwirtschaftlich eingestuft.

Zusätzlich werden in Franken Nebenbahnen wie zum Beispiel nach [Hilpoltstein](#) oder [Gunzenhausen](#), welche schließlich in der Metropolregion liegen, weiterhin an den Wochenenden nur im Zwei-Stundentakt bedient. Ebenso bleiben Verbindungen zum fränkischen Seenland im Dornröschenschlaf, wo ab 21 Uhr der letzte Zug abgefahren ist.

Die BEG, die für die Zugbestellung verantwortlich ist, wirbt für den ‚Bayerntakt‘ als ein wichtiges Element, der Züge ‚in fast ganz Bayern von morgens bis abends und auch am Wochenende mindestens im Stundentakt‘ verkehren ließe. „Dieses ‚fast‘ findet man in Franken jeden Tag“ so der Vorsitzende der Partei für Franken, Robert Gattenlöhner.

DIE FRANKEN fordern die Wiederinbetriebnahme der versprochenen Strecken und eine umfassende Verbesserung der jetzigen Zugleistungen auf dem Dieselnetz Nürnberg. Weiter ist die gleiche Summe, welche für die zweite Stammstrecke München vorgesehen ist, in die fränkischen Nebenbahnen zu investieren um die

Streckengeschwindigkeit und die Sicherheit zu erhöhen.

Denn immer noch gibt es in Franken Züge, die mit einer Streckengeschwindigkeit von 60 km/h unterwegs sind und Strecken, bei denen die Züge- bzw Zugabmeldungen über Telefon stattfinden, wenn mehrere Züge gleichzeitig unterwegs sind. „*Das wird einem ‚Deutschland 4.0‘, wie die Kanzlerin sagte, nicht gerecht*“ so Robert Gattenlöhner abschließend.