

Pressemitteilung 09/2024

Nördlingen, 21. April 2024

10. Treffen der Bahnreaktivierungs-Initiativen Bayerns in Nördlingen

Resolution "Keine Vollbremsung für die Stadt-Umlandbahn (StUB) Nürnberg-Erlangen-Herzogenaurach" beschlossen

Auch nach 10 Jahren Reaktivierungstreffen sind in Bayern erst wenige in der Phase der autoorientierten Verkehrspolitik Ende des 20. Jahrhunderts stillgelegte Bahnstrecken wieder reaktiviert oder auf dem Weg dorthin. Während sich in anderen Bundesländern die Verkehrswende teilweise in erfolgreichen Wiederaufnahmen des Personenverkehrs auf zwischenzeitlich stillgelegten Trassen niederschlägt, hinkt Bayern hier deutlich hinterher.

Das 10. Treffen der bayerischen Bahnreaktivierungs-Initiativen, organisiert vom Landesverband Bayern des ökologischen Verkehrsclubs VCD war ein voller Erfolg. Gut 60 Teilnehmer aus allen Teilen Bayerns trafen sich am 20. April 2024 in Nördlingen. Im Umfeld der alten Reichsstadt harren - nach einer Ertüchtigung der Riesbahn als wichtiger Verbindung im westlichen Mittelfranken - eine Reihe von teilweise noch voll intakten Schienenverbindungen auf die Integration in den öffentlichen Personenverkehr.

Im Mittelpunkt standen dabei die Rahmenbedingungen für Reaktivierungsansätze in Bayern und andererseits aktuelle Schienenprojekte in Franken. Eröffnet wurde die Veranstaltung durch ein Auftaktvortrag von MdB Ulrich Lange (CSU) dem lokalen Bundestagsabgeordneten des Landkreises Donau-Ries am Freitag, 19. April. Die Vielzahl von Herausforderungen für einen attraktiven Schienenverkehr, der seinen Beitrag zur Verkehrswende und damit auch zum Klimaschutz leisten kann, wurde klar auf den Punkt gebracht. Bund, Länder und Kommunen sind alle in gleicher Weise gefordert, hier klare und mehrjährig belastbare finanzielle Rahmenbedingungen zu schaffen, aber auch die Regelwerke und die Organisationsstrukturen zu optimieren. Der Blick nach Baden-Württemberg von Gerd Weibelzahl, Vorstandsmitglied des VCD Bayern, zeigt auf, dass dort - anders als in Bayern - bei entsprechendem politischen Willen erfolgreiche Reaktivierungen umgesetzt werden können, bei denen die konkreten Fahrgastzahlen die vorherigen Prognosen meist deutlich übersteigen.

Von Ministerialrat Stefan Schell aus dem Bayerischen Verkehrsministerium wurde in Der Tagung am 20. April aufgezeigt, dass nach einer Phase einer gewissen restriktiven Behandlung von Reaktivierungen zu Beginn des Jahrtausends in den letzten Jahren durchaus Ansätze erkennbar seien, sie nach klaren und analogen Kriterien zu begleiten. Allerdings versteht sich der Freistaat - anders als z. B. Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz oder Nordrhein-Westfalen - nur begrenzt als Enabler und Stimulator von Reaktivierungen. Auch werden Reaktivierungen im Koalitionsvertrag der aktuellen bayerischen Landesregierung nicht als prioritär angesehen. In Bayern müssen die Initiativen von der lokalen Ebene kommen und ist ein klares Commitment aller Kommunen entlang der Strecken notwendig. Von Vertretern privater bayerischer Eisenbahninfrastrukturunternehmen wurden nach wie vor relativ rigide gehandhabte Kriterien sowie eine aus deren Sicht suboptimale finanzielle Unterstützung der nicht bundeseigenen Eisenbahnunternehmen moniert. Auch Prof. Dr. Johannes Klühspies von der Technischen Hochschule Deggendorf wies darauf hin, dass bei den Reaktivierungsansätzen deren Bedeutung für den Güterverkehr und die Rolle von reaktivierten Strecken als Ausweichrouten bei Problemen oder Sperrungen auf den bestehenden Gleisstrecken oft nicht ausreichend gewürdigt würden.

Der zweite Teil der Vorträge und Diskussionen war den aktuellen Ansätzen im Raum Nördlingen gewidmet. Hier befindet sich die sogenannte *Nördliche Hesselbergbahn* (zwischen Gunzenhausen und Wassertrüdingen) auf einem guten Weg. Für die sog. *Südliche Hesselbergbahn* (zwischen Nördlingen und Wassertrüdingen) erscheint eine von der lokalen Bürgerinitiative "Verbindung zwischen Freunden" geforderte Reaktivierung nicht aussichtslos, auch wenn der Weg dahin noch etwas länger sein dürfte. Für die sogenannte *Romantische Schiene* (zwischen Dombühl - dort dann Anschluss an die S-Bahn nach Nürnberg - und Feuchtwangen/Dinkelsbühl/Nördlingen) stellen die laufenden Verfahren noch eine Hängepartie dar, ob unter den aktuellen landespolitischen Rahmenbedingungen eine erfolgreiche Reaktivierung möglich wird.

Nach Meinung des VCD Bayern tragen Reaktivierungen, Neu- und Ausbau und Elektrifizierung von Bahnstrecken wesentlich zur Einhaltung der Klimaneutralität Bayerns bis zum Jahr 2040 bei. Der Freistaat Bayern muss sich dabei

sowohl als Organisator als auch als Finanzier wesentlich stärker engagieren.

Zum Abschluss der Veranstaltung wurde eine [Resolution zur Stadt-Umland-Bahn \(siehe unten\)](#) (StUB) von Nürnberg über Erlangen nach Herzogenaurach verabschiedet. Dieses seit Jahrzehnten in der Diskussion befindliche Projekt der Einführung eines Stadtbahnsystems für Erlangen stellt den Anschluss an die Straßenbahn in Nürnberg - und damit die Verbindung der unterschiedlichen Wissenschaftsstandorte in der Metropolregion - dar. Gleichzeitig verbessert es die Anbindung der Standorte von Adidas und Puma in Herzogenaurach. Daniel Große-Verspohl vom Zweckverband Stadt-Umland-Bahn betonte in seinem Vortrag zunächst die wirtschaftliche Bedeutung der StUB und die negativen Auswirkungen beim Scheitern eines im Juni zusammen mit der Europawahl anstehenden Bürgerentscheides. Die von den Teilnehmern einstimmig beschlossene Resolution fordert klar, die Umsetzung des seit vielen Jahren geplanten Projektes mit Blick auf dessen Bedeutung für attraktive öffentliche Mobilitätsangebote und damit auch den Beitrag des Verkehrssektors bei der Bewältigung der Klimakrise.

Für Fragen steht Ihnen Gerd Weibelzahl unter Tel. 0160 9460 5819 zur Verfügung.

Resolution: Jahrhundertchance nutzen und für Stadt-Umland-Bahn Nürnberg - Erlangen - Herzogenaurach stimmen!

Die Teilnehmer der Reaktivierungstagung des VCD Bayern am 20.04.2024 in Nördlingen bitten die Wahlberechtigten der Stadt Erlangen, am 09.06.2024 mit einem klaren "Ja" zur "Stadt-Umland-Bahn Erlangen" ein Zeichen für den Klima- und Umweltschutz sowie für ein modernes ÖPNV-System in der Metropolregion Nürnberg zu setzen.

Begründung:

1. Mit der Stadt-Umland-Bahn erfolgt eine sinnvolle Weiterführung des Straßenbahnnetzes der Stadt Nürnberg in Richtung der benachbarten Großstadt Erlangen und zum Arbeitsplatzschwerpunkt Herzogenaurach. Damit wird eine große Anzahl von Wohnungen und Arbeitsplätzen an den modernen Schienenverkehr angeschlossen und die Mobilität vieler Menschen erleichtert.
2. Die Stadt-Umland-Bahn dient dem Klimaschutz, was das von den Gegnern propagierte Bussystem nicht so leisten kann. Mit der Stadt-Umland-Bahn werden 8000 Tonnen CO₂ pro Jahr vermieden. Damit wird ein deutliches Zeichen seitens der Region gesetzt, dass man sich auch in Mittelfranken der Verantwortung für den globalen und nationalen Klimaschutz bewusst ist.
3. Mit der neuen Brücke über die Regnitz verkürzen sich die Fahrtzeiten im ÖPNV für viele Menschen deutlich, auf vielen Relationen halbieren sie sich. Die Stadt-Umland-Bahn ist damit konkurrenzlos schnell und auf bestimmten Verbindungen sogar schneller als der Pkw.