Bayerischer Landtag

18. Wahlperiode 21.10.2020 **Drucksache 18/10771**

Antrag

der Abgeordneten **Klaus Adelt, Inge Aures, Florian Ritter, Harald Güller, Alexandra Hiersemann, Stefan Schuster, Arif Taşdelen, Horst Arnold, Florian von Brunn, Michael Busch, Martina Fehlner, Christian Flisek, Volkmar Halbleib, Annette Karl, Natascha Kohnen, Ruth Müller, Doris Rauscher, Markus Rinderspacher, Diana Stachowitz, Dr. Simone Strohmayr, Ruth Waldmann, Margit Wild SPD**

Deutschland-Takt: Nordostbayern nicht vergessen!

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten dafür einzusetzen, dass

1. die im zweiten Gutachterentwurf enthaltene Fernverkehrslinie 2 von Nürnberg – Marktredwitz – Hof – Leipzig – Berlin – Binz sowie die Strecke München – Regensburg – Hof – Dresden als Fernverkehrslinien im geplanten Deutschland-Takt des Bahnfernverkehrs umgesetzt werden,
2. die bisherige Franken-Sachsen-Magistrale mit dem Abzweig Schnabelwaid – Bayreuth bei den Planungen dabei Berücksichtigung findet,
3. die im dritten Entwurf hinzugekommene FR-Linie Nürnberg – Schwandorf – Prag davon unberührt bleibt und
4. im Zuge der Umsetzung des Deutschland-Taktes eine Angebotsreduzierung im Schienenpersonennahverkehr vermieden wird.

Begründung:

Im aktuellen Gutachterentwurf des Deutschland-Taktes ist die Fernverkehrslinie 2 von Nürnberg nach Binz über Marktredwitz, Hof, Plauen, Reichenbach, Altenburg/Leipzig, Dessau, Berlin gestrichen worden. Damit fällt nicht nur die ursprünglich anvisierte Fernverkehrsverbindung Ostbayerns in Richtung Norden ersatzlos weg, sondern läuft die ganze Region auch Gefahr, die ursprünglich anvisierte einstündige umsteigefreie Anbindung an den für den Bahnfernverkehr so bedeutsamen Verkehrsknotenpunkt Nürnberg dauerhaft verlustig zu werden.

Der aktuelle Entwurf sieht lediglich eine direkte Anbindung der Region im Zweistundentakt über den RE Nürnberg-Hof-Dresden vor, der sich stündlich mit der Fernverkehrslinie Nürnberg-Cheb-Prag abwechselt. Dies macht für Bahnreisende in Richtung Nürnberg im Zweistundentakt einen Umstieg in Marktredwitz erforderlich. Damit wird der Deutschland-Takt seinem Versprechen „Öfter. Schneller. Überall.“ nicht gerecht, sondern erschwert in Wirklichkeit die Anbindung Nordostbayerns an den Bahnfernverkehr, auch aufgrund zu knapp bemessener Umsteigezeiten. Dies wird Auswirkungen auf die Entwicklung der Fahrgastzahlen haben und damit wiederum negative Folgen für die Bahnverkehrsanbindungen in der Region. Die Zukunft der bestehenden Franken-Sachsen-Magistrale kann nur dann nachhaltig gesichert werden, wenn eine umsteigefreie Anbindung Nürnberg-Dresden unterhalb von vier Stunden gewährleistet wird, wie das bis 2013 schon der Fall gewesen war.

Drucksachen, Plenarprotokolle sowie die Tagesordnungen der Vollversammlung und der Ausschüsse sind im Internet unter www.bayern.landtag.de - Dokumente abrufbar. Die aktuelle Sitzungsübersicht steht unter www.bayern.landtag.de – Aktuelles/Sitzungen zur Verfügung.

Im Sinne einer nachhaltigen und umweltfreundlichen Verkehrswende konterkariert der jetzige Entwurf des Deutschland-Taktes die mit ihm verbundenen Ziele, wenn durch ihn – trotz etwaiger durchgehender Elektrifizierung – eine schlechtere Verkehrsverbindung manifestiert wird als zu Zeiten des durchgängigen Dieselantriebs.

Die durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) jährlich erhobenen Zahlen zu Personenkilometern auf Bahnkilometern belegen, dass die besagten Bahnlinien in Nordostbayern heute bereits stärker frequentiert werden, als die Prognosen im dritten Gutachterentwurf des Deutschland-Taktes glauben lassen wollen. Die Argumentation der Gutachter, dass im Nordosten Bayerns ein Überangebot an Fernverkehrsverbindungen verhindert werden müsse, kann demnach nicht gefolgt werden. Vielmehr ist es für den bedeutsamen Logistik- und Verkehrsstandort in der Mitte Europas von immenser Bedeutung, dass sowohl die „Metropolenbahn“ ebenso wie die Verbindungen Nürnberg – Hof – Leipzig – Berlin – Binz sowie München – Regensburg – Hof – Dresden im Deutschland-Takt als auch die bestehende Franken-Sachsen-Magistrale Berücksichtigung finden und durch den Bahnfernverkehr entsprechend besser mit angebunden werden.

Einer Ausdünnung des Schienenpersonennahverkehrs im Windschatten des Deutschland-Taktes muss vor diesem Hintergrund ebenfalls entschieden entgegengetreten werden.