

Signale, aber keine Ergebnisse

Bahngipfel in Bayreuth mit Ramsauer und Grube

BAYREUTH
Von Gert-Dieter Meier

Bei dem mit Spannung erwarteten Bahngipfel in Bayreuth, von dem sich Optimisten einen Durchbruch bei der Elektrifizierung der Strecke Hof-Marktredwitz-Nürnberg-Schirnding und eine Bestandsgarantie für den Franken-Sachsen-Express erhofft hatten, blieben die großen Paukenschläge aus. Verkehrsminister Peter Ramsauer und Bahnchef Rüdiger Grube betonten aber ihre Entschlossenheit, sowohl bei der Bahninfrastruktur als auch beim Bahnbetrieb Verbesserungen für Bayreuth zu erzielen.

Es war fast eine Art gegenseitiger Appell. Sowohl der oberste Herr der Bahn, Rüdiger Grube, als auch der erste Entscheider im Staat, wenn es um Verkehr (spolitik) geht, Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer nämlich, bemühten gestern im Hotel Bayerischer Hof vor vielen Kameras und Mikrofonen das Sprichwort, dass dort, wo ein Wille sei, sich auch ein Weg auftue. Schaute man den Herren allerdings in die Gesichter, dann waren dort freilich nicht Freude und Optimismus zu erkennen, sondern Sorgenfalten. Die Bahn und Bayreuth – das ist mindestens ein komplexes Thema, wenn nicht sogar ein echtes Ärgernis.

Die Achillesferse

Oberbürgermeister Michael Hohl nannte die Bahnbindung Bayreuths in einer vor Ort verteilten Erklärung „die Achillesferse“ der Stadt. Und Landrat Hermann Hübner gab später noch zu Recht zu Protokoll, dass die gesamte Region, mithin an die 250 000 Menschen, von den schlechten Verbindungen betroffen sei. Deshalb wolle man sich nun, da die Zukunftsentscheidungen zwar noch nicht getroffen seien, aber doch vorbereitet würden, klar und deut-

lich zu Wort melden. Verkehrsminister Ramsauer konstatierte eingangs, dass man es in Bayreuth zwar mit einer schwierigen netzhistorischen Situation zu tun habe, aber die Zielsetzung gleichwohl bleiben müsse, dass Bayreuth an den Schienenfernverkehr „angebunden bleibt und noch besser wird – und zwar auch ausdrücklich langfristig in einer elektrifizierten Weise“.

Planungen gehen weiter

Ramsauer beteuerte, dass es die mittel- bis langfristige Zielsetzung des Bundes sei, die Sachsen-Franken-Magistrale von Dresden bis Nürnberg zu elektrifizieren und auch für Elektrozüge von Prag nach Nürnberg befahrbar zu machen: „Die durchgehende Elektrifizierung der Sachsen-Franken-Magistrale einschließlich des Abschnitts Marktredwitz bis zur deutsch-tschechischen Republik ist für den Bund von hoher verkehrspolitischer Bedeutung.“ Ramsauer betonte aber auch, dass gerade für den Bereich Nürnberg-Marktredwitz mit immensen Kosten bei dieser Elektrifizierung zu rechnen sei, „weil wir es vor allem im Pegnitztal mit einer gewaltigen Aneinanderreihung von Tunnel- und Brückensituationen zu tun haben“. Die Elektrifizierung brauche höhere Tunnelquerschnitte, um die Oberleitungen einbauen zu können. Das erreiche man meist dadurch, dass der Boden in den Tunneln abgesenkt werde. Ramsauer: „Aber wenn gleich danach eine Brücke kommt, passt hinten und vorne nicht mehr.“ Die Kosten für die Elektrifizierung bezifferte Ramsauer auf „470 Millionen Euro. Möglicherweise auch mehr“. Im Entwurf des Investitionsrahmenplans für den Ausbau der Schienenwege des Bundes 2011 bis 2015 sei die Fortführung der Elektrifizierung von Hof nach Nürnberg und Schirnding in Kategorie D enthalten. Entsprechend sollten die Planungen vorangetrieben werden.



Weichenstellungen für eine zukunftstaugliche Bahnbindung erwarten Stadt und Landkreis Bayreuth von Bund und Bahn. Staatssekretär Koschyk ist zuversichtlich: „Nach Jahren des Rückschritts und der Konsolidierung können für Bayreuth wieder Bahnsignale auf Grün gesetzt werden“. Foto: dpa



Bahngipfel in Bayreuth: Unser Bild zeigt (von links) Staatssekretär Hartmut Koschyk, Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer, Bayreuths Oberbürgermeister Michael Hohl und Bahnchef Rüdiger Grube. Foto: Harbach

Bahnchef Grube – er ist laut Koschyk der erste amtierende Bahnchef, der Bayreuth aufsucht – betonte, dass der Franken-Sachsen-Express derzeit ein jährliches Defizit von 10,5 Millio-

Stunden, nach Frankfurt 3:40 Stunden. In Kürze könne man – via Bamberg – noch schneller nach Berlin fahren. Grubes Zusage: „Wir möchten, mit allen Beteiligten, für noch bessere

Angebote und Verbindungen – insbesondere zwischen Nürnberg und Dresden – sorgen.“ Bayreuths Oberbürgermeister Michael Hohl sprach sich auch im Namen des Städtetetzes nachhaltig für einen Erhalt des Franken-Sachsen-Expresses aus, auch nach 2013. Ebenso brauche es auf der Strecke Nürnberg-Bayreuth einen Stundentakt für den Inter-Regio-Express. Hohl: „Die Taktverdichtung wäre insbesondere in den Hauptverkehrszeiten ein großer Gewinn für uns.“

„470 Millionen Euro. Möglicherweise auch mehr.“

Bundesverkehrsminister Ramsauer über die Kosten der Elektrifizierung von Hof nach Nürnberg

nen Euro einfahre. Bevor man eine Bestandsgarantie für den Franken-Sachsen-Express über 2013 hinaus geben könne, seien angesichts veringertem Spielräume und hohen zeitlichen Drucks noch „hohe Hürden“ zu überwinden.

Insgesamt ist Bayreuth laut Grube schon hervorragend ans Fernverkehrsnetz angebunden: „Wir haben alle Stunde einen Zug, jede zweite Stunde fährt ein Neigetechnikzug.“ Nach München brauche man 2:15

Stunden, nach Frankfurt 3:40 Stunden. In Kürze könne man – via Bamberg – noch schneller nach Berlin fahren. Grubes Zusage: „Wir möchten, mit allen Beteiligten, für noch bessere

Angebote und Verbindungen – insbesondere zwischen Nürnberg und Dresden – sorgen.“ Bayreuths Oberbürgermeister Michael Hohl sprach sich auch im Namen des Städtetetzes nachhaltig für einen Erhalt des Franken-Sachsen-Expresses aus, auch nach 2013. Ebenso brauche es auf der Strecke Nürnberg-Bayreuth einen Stundentakt für den Inter-Regio-Express. Hohl: „Die Taktverdichtung wäre insbesondere in den Hauptverkehrszeiten ein großer Gewinn für uns.“