



Die Festspielstadt ist auf unabsehbare Zeit von den elektrifizierten Strecken abgehängt. Es bleibt bei den Diesel-Triebzügen.

Foto: Wittek

Bayreuth bleibt abgehängt

Wunsch nach neuer elektrifizierter Strecke bringt die Stadt nicht näher an ihr Ziel einer besseren Bahnanbindung

BAYREUTH/MÜNCHEN
Von Otto Lapp

Eine neue Strecke für elektrische Züge nach Bayreuth. Klingt nur gut. Denn was heute im Ministerrat für den Bundesverkehrswegeplan beschlossen werden soll, zeigt: Die Gefahr für die Stadt, von der Sachsen-Magistrale Richtung Nürnberg oder Dresden abgehängt zu werden, ist groß.

Wie im Märchen: Bayreuth hat gleich zwei Wünsche für den Bundesverkehrswegeplan. Jenes Gesetzeswerk, in dem die Verkehrsprojekte der Länder in der Reihenfolge ihrer Wichtigkeit aufgelistet werden.

Am Wochenende war bekanntgeworden, dass das bayerische Wirtschaftsministerium eine Strecke in Richtung Westen elektrifizieren will, die bisher nicht zur Diskussion stand:

die von Oberkotzau über Münchberg, Neuenmarkt-Wirsberg und Kulmbach nach Marktzeuln. Bayreuth soll über Neuenmarkt-Wirsberg angeschlossen werden. Der Wunsch des Ministeriums kommt überraschend, denn eigentlich ging es immer um eine ganz andere Strecke, und die liegt im Osten: um die Franken-Sachsen-Magistrale von Dresden nach Nürnberg, direkt durch Hof. Die steht schon seit 20 Jahren im Bundesverkehrswegeplan – mit einer kleinen Fußnote: Über Schnabelwaid sollte auch Bayreuth an diese Strecke angeschlossen werden. Das ist die zweite Strecke, die heute der Ministerrat als Wunsch für den Bundesverkehrswegeplan formuliert. Zwei Bayreuther Wünsche, in der Hoffnung, dass wenigstens einer davon realisiert wird? Ist das Taktik oder Wahlkampf?

„Eine Nebelkerze“, schimpft der SPD-Landtagsabgeordnete Christoph Rabenstein. Seit Jahrzehnten tue sich

nichts, noch nicht mal Planungen gebe es. Und jetzt komme man „mit einer neuen Idee daher“, sagt er. „Nach all den Ankündigungen seh’ ich noch kein Licht am Ende des Tunnels.“

Nein, sagt Hartmut Koschyk (CSU), das sei kein Wahlkampf. Seit Monaten arbeite er zusammen mit Gudrun Brendel-Fischer (CSU) und Thomas Hacker (FDP) im Hintergrund, dass Bayern diese Strecken anmelde. Was beide bestätigen. Man wollte, so Koschyk, auch „Druck ausüben“ in Richtung Berlin. Denn was wann gebaut wird, darüber entscheidet der Bundestag im Jahr 2016. Und der muss über eine ganz andere Strecke entscheiden, die ebenfalls heute in den Bundesverkehrswegeplan kommt: die von Hof nach Regensburg. Auch hier soll kräftig elektrifiziert werden, allerdings für den Güterverkehr. Verfahrensbeteiligte räumen ein, dass bei dieser Strecke große Einheit zwischen Wirtschaft, Politik und der Bahn

selbst herrscht. Denn die Bahn braucht eine leistungsstarke Strecke für Güterzüge in Richtung Süden.

In diesem Fall sieht der Bayreuther Horst Friedrich (FDP), der im Bundesausschuss Verkehr seiner Partei sitzt, Bayreuth vom elektrifizierten Ast der Strecke nach Nürnberg oder Dresden abgeschnitten. Denn die wirtschaftliche Bedeutung einer elektrischen Güterzugstrecke von Hof nach Regensburg sei groß. Für Bayreuth bleibe eine elektrifizierte Strecke in Richtung Kulmbach/Bamberg, um nach Frankfurt angeschlossen zu bleiben. Deshalb sei die Anmeldung der zusätzlichen Strecke auch kein taktischer Zug, sagt Brendel-Fischer. Man müsse „ganzheitlich“ denken, damit Bayreuth nicht zwischen zwei Knotenpunkten „hängenbleibt“. Aber sie räumt ein, dass die neuen Strecken „bautechnisch“ schwer zu elektrifizieren seien. Und meint damit: Es könnte teuer werden.