

# Wir setzen Mittelfranken aufs richtige Gleis.



## Leitantrag, beschlossen vom virtuellen Bezirksparteitag am 3. November 2020

- 1 Für eine starke Region ist die Mobilität und sind damit alle
- 2 Verkehrswege und deren Koordinierung von fundamentaler
- 3 Bedeutung.
- 4
- 5 Der CSU-Bezirksverband Mittelfranken sieht für ein
- 6 modernes und attraktives Mobilitätsangebot die
- 7 Notwendigkeit des weiteren zügigen Ausbaus der
- 8 Infrastruktur für den Schienenverkehr im Großraum
- 9 Nürnberg und in den ländlich strukturierten Regionen
- 10 Mittelfrankens mit entsprechenden weiterführenden
- 11 Anschlüssen.
- 12
- 13 Auch wenn die Finanzierung des Ausbaus der
- 14 Schieneninfrastruktur zunächst in der Verantwortung des
- 15 Bundes liegt, wollen wir gemeinsam mit dem Freistaat
- 16 Bayern die enormen finanziellen Anstrengungen für die
- 17 Planungen und den Ausbau im Raum Mittelfranken
- 18 tatkräftig vorantreiben. Wir begrüßen ausdrücklich die
- 19 positiven Weichenstellungen seitens des Freistaates
- 20 Bayern. Wir setzen uns dafür ein, dass die bereits in
- 21 Planung befindlichen Projekte zügig umgesetzt und neue
- 22 notwendige Maßnahmen in Angriff genommen werden.
- 23
- 24 Im Folgenden sind ohne Anspruch auf Vollständigkeit
- 25 einige Projekte dargestellt, welchen sich die CSU vorrangig
- 26 widmen wird.
- 27

## 28 **Ausbau S-Bahn in der Metropolregion Nürnberg**

29 Im Rahmen des Ausbauprogramms ‚S-Bahn-Nürnberg‘ lässt der  
30 Freistaat für den Großraum Nürnberg erstmals mittels  
31 Fachgutachten eine Vielzahl an Maßnahmen für eine zeit- und  
32 bedarfsgerechte Weiterentwicklung der Infrastruktur für die S-  
33 Bahn und die S-Bahn-ähnlichen Verkehre im Großraum  
34 Nürnberg in ihrer Gesamtheit untersuchen. Das  
35 Ausbauprogramm soll sich an den verkehrlichen Erfordernissen  
36 und wirtschaftlichen Gesichtspunkten orientieren und die  
37 strategische Planungsgrundlage für den zukünftigen Ausbau  
38 des Schienenpersonennahverkehrs darstellen.

39

40 Um die örtlichen und regionalen Belange und Erfordernisse  
41 hinsichtlich einer zukünftigen Infrastruktur sachgerecht  
42 berücksichtigen zu können, ist das Bayerische  
43 Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) bereits  
44 in einen intensiven Diskurs mit den Fachstellen und  
45 Gebietskörperschaften im Großraum Nürnberg getreten. Die  
46 gemeldeten Vorschläge werden im Rahmen der Gutachten zum  
47 Ausbauprogramm Berücksichtigung finden.

48

## 49 **Landkreise Fürth und Neustadt a.d. Aisch – Bad Windsheim**

50 Derzeit werden im Rahmen des Ausbauprogramms S-Bahn-  
51 Nürnberg die Planungen zum sogenannten Sektor West  
52 (insbesondere im Hinblick auf ein S-Bahn-Angebot auf den  
53 Strecken Nürnberg Hbf. - Fürth Hbf. - Siegelsdorf - Neustadt  
54 a.d. Aisch, Siegelsdorf - Markt Erlbach und Fürth Hbf. -  
55 Cadolzburg) aktualisiert und neu bewertet.

56

57 Für die angestrebte Ausweitung des Angebots im Sektor West  
58 ist allerdings nach wie vor der dreigleisige Ausbau Siegelsdorf -  
59 Fürth Voraussetzung. Die Realisierung dieses im  
60 Bundesverkehrswegeplan als vordringliche Maßnahme  
61 geführten Projekts wird von uns mit Nachdruck beim Bund  
62 eingefordert. Wir erwarten, dass der Planungsauftrag an die  
63 Deutsche Bahn unmittelbar nach Abschluss der Bewertung der  
64 Anforderungen des Deutschlandtaktes kommt, spätestens zum  
65 Jahresbeginn 2021, und dieses elementare Projekt für die  
66 Region bald gestartet werden kann.

67  
68 Die S6 nach Neustadt a.d. Aisch soll bereits zum  
69 Fahrplanwechsel Ende 2021 den Betrieb aufnehmen.  
70 Perspektivisch sind hier bei Barrierefreiheit und Taktung  
71 Lösungen für den S-Bahn-Standard anzustreben, die auch im  
72 Rahmen des Ausbauprogramms betrachtet werden.

73  
74 Wir erwarten, dass Land, Bund und Bahn das aktuelle  
75 „Zukunftsprogramm Planungsvorrat Barrierefreiheit“, bei  
76 welchem die Bahnhöfe Bad Windsheim, Neustadt a.d. Aisch  
77 und Emskirchen erfreulicherweise im Bauprogramm  
78 berücksichtigt sind, bald gemeinsam umsetzen und die  
79 Bahnhöfe erneuert und verbessert werden.

80

### 81 **Fürther Verschwenk**

82 Leider ist der Ausbau zwischen Fürth und Eltersdorf noch offen  
83 und der ursprünglich vorgesehene Ausbau der S-Bahn-Gleise  
84 bei Fürth (sogenannter „Fürther Verschwenk“) kann aufgrund  
85 fehlenden Baurechts bislang nicht realisiert werden. Das  
86 Bundesverwaltungsgericht hat 2017 den  
87 Planfeststellungsbeschluss zum Fürther Verschwenk für  
88 rechtswidrig und nicht vollziehbar, unter Umständen aber für  
89 heilbar erklärt. Das Urteil erfordert eine ergebnisoffene, vertiefte  
90 Abwägung der Varianten Fürther Verschwenk und  
91 „Bestandstrasse“. Unbestritten ist, dass zur  
92 Engpassbeseitigung im Bereich Fürth - Eltersdorf ein Ausbau  
93 der S-Bahninfrastruktur erforderlich ist. Nur so kann die  
94 notwendige Entflechtung der verschiedenen Verkehre und ein  
95 getakteter Mehrverkehr der S-Bahn erreicht werden. Wir weisen  
96 eindringlich darauf hin, dass die Strecke zwischen Nürnberg  
97 und Erlangen das höchste Fahrgastaufkommen des gesamten  
98 S-Bahn-Netzes Nürnberg aufweist.

99 Aufgrund geänderter Randbedingungen (u.a. Güterzugtunnel  
100 Fürth, Untersuchungen zu geschwindigkeitserhöhenden  
101 Maßnahmen des Bundes) hat die DB mit den Planungen für die  
102 Bestandstrasse noch nicht begonnen, so dass auch noch kein  
103 Planergänzungsverfahren eingeleitet werden konnte. Lt. DB  
104 lassen die Ergebnisse der Untersuchungen zu den Maßnahmen

105 zur Geschwindigkeitserhöhung auch eine Trassenoptimierung  
106 zwischen Fürth und Eltersdorf erwarten.

107

108 Die CSU-Mittelfranken fordert eine Beschleunigung des  
109 gesamten Verfahrens und bis zum endgültigen Ausbau eine  
110 Interimslösung zwischen Fürth-Unterfarrnbach und Erlangen -  
111 Eltersdorf, wie sie vom Freistaat bereits initiiert wurde. Ab Ende  
112 2022 soll ein Angebot von drei S-Bahn-Zügen pro Stunde und  
113 Richtung zwischen Nürnberg und Erlangen ermöglicht werden.  
114 Dabei soll mit Hilfe des Einbaus von zusätzlichen Weichen eine  
115 Anbindung des fertiggestellten Fürther Bogens an die  
116 Bestandstrasse erfolgen. Wir begrüßen, dass der Freistaat  
117 hierzu bereits Mitte Mai 2019 einen Realisierungsvertrag mit  
118 einem Fördervolumen von rund 20 Mio. Euro und anvisiertem  
119 Baubeginn 2021 gezeichnet und die Bahn Bau und  
120 Fertigstellung bis spätestens zum Fahrplanwechsel 2022  
121 zugesagt hat.

122

### 123 **Haltepunkt Erlangen-Eltersdorf**

124 Der Planungsvertrag vom Dezember 2019 für den weiteren  
125 Ausbau des Haltepunktes Eltersdorf sieht den Einbau drei  
126 neuer Weichen und die Verlegung von ca. 1,2 km Gleis samt  
127 Oberleitungsarbeiten vor, um die S-Bahngleise an den  
128 bestehenden Mittelbahnsteig anzuschließen. Er beinhaltet  
129 zudem die Errichtung des Südzugangs und den Rückbau der  
130 derzeit bestehenden Bahnsteigprovisorien. Die Inbetriebnahme  
131 der Maßnahme hat die DB für Ende 2022 zeitgleich mit der  
132 Interimslösung Fürth - Erlangen in Aussicht gestellt. Die  
133 Maßnahme bewirkt eine höhere Betriebsstabilität für die S-Bahn  
134 und den übrigen Schienenpersonenverkehr. Wir fordern die DB  
135 auf, umgehend einen Finanzierungs- und Realisierungsvertrag  
136 vorzulegen, um die Maßnahmen zeitgerecht realisieren zu  
137 können.

138

### 139 **Neuer Haltepunkt Forchheim Nord**

140 Im Juli 2020 wurde der Plan zum Neubau des neuen  
141 Haltepunktes Forchheim Nord planfestgestellt, das Bayerische  
142 Bauministerium steht aktuell mit DB Netz und DB

143 Station&Service in Verhandlungen zum Abschluss eines  
144 entsprechenden Realisierungs- und Finanzierungsvertrags für  
145 den neuen Haltepunkt Forchheim Nord. Wir wollen, dass die  
146 Zeichnung noch in 2020 mit der Zielsetzung einer  
147 Inbetriebnahme des Haltepunktes Forchheim Nord bis Ende  
148 2024 stattfindet.

149

#### 150 **Landkreis Erlangen-Höchstadt**

151 Bahn und Freistaat haben sich geeinigt, die  
152 Schieneninfrastruktur auf der Gräfenbergbahn zu  
153 modernisieren. Abstimmungsbedarf besteht jedoch noch mit  
154 den Kommunen, denn die beabsichtigte Fahrzeitverkürzung  
155 bedingt den Umbau einiger Bahnübergänge und ggf. auch die  
156 Schließung einzelner, sehr schwach frequentierter  
157 Bahnübergänge. Diese Themen sind mit besonderer Sorgfalt  
158 abzuarbeiten.

159 Die Stadt Herzogenaurach braucht als starker  
160 Arbeitsplatzstandort einen Schienenanschluss. Einer Prüfung  
161 der alten Aurachtal-Trasse Herzogenaurach - Erlangen-Bruck  
162 zu Nutzungsmöglichkeiten im SPNV sehen wir ergebnisoffen  
163 entgegen.

164 Bei der mittelfristig anstehenden Neuplanung der ICE-Strecke  
165 Würzburg - Nürnberg wollen wir uns frühzeitig einbringen und  
166 eine anwohnerverträgliche und für die Metropolregion sinnvolle  
167 Trassenführung ermöglichen.

168

#### 169 **Landkreis Nürnberger Land**

170 Zwischen dem Freistaat und der Deutschen Bahn ist vereinbart,  
171 die Planungen für den S-Bahn-Ausbau auf den Strecken  
172 Nürnberg – Hersbruck - Neuhaus mit Abzweig nach  
173 Simmelsdorf zeitnah aufzunehmen.

174

175 Unser Ziel ist es, eine gleichzeitige bauliche Realisierung des S-  
176 Bahn-Ausbaus mit der Elektrifizierung der Franken-Sachsen-  
177 Magistrale zu ermöglichen. Hier ist vor allem auf den zu  
178 elektrifizierenden Abschnitt zwischen Hof und Nürnberg rechts

179 entlang der Pegnitz hinzuweisen. Laut DB Netz AG sollen die  
180 Vorplanungen Ende 2020 abgeschlossen sein.

181

182 Im Staatsvertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und  
183 der Tschechischen Republik ist die Elektrifizierung der Strecke  
184 Nürnberg - Prag vereinbart. Von tschechischer Seite hat man  
185 dies mit der Elektrifizierung bis Cheb/Eger bereits umgesetzt.  
186 Diese ist außerdem seit 1992 im Bundesverkehrswegeplan für  
187 den vordringlichen Bedarf eingestuft. Infolgedessen fordern wir  
188 die zügige Umsetzung der Elektrifizierung der Bahnstrecke  
189 Nürnberg - Schirnding. Auf die Bedeutung dieses  
190 Bedarfsplanprojekts gerade auch für die weitere Entwicklung im  
191 Regionalen Schienenpersonennahverkehr weisen wir  
192 ausdrücklich hin und fordern die zügige Realisierung.

193

#### 194 **S5 Nürnberg - Allersberg**

195 Beim Pendelverkehr zwischen Nürnberg und Allersberg sind  
196 bereits zum „kleinen Fahrplanwechsel“ im Juni 2020 wichtige  
197 Verbesserungen wirksam geworden: So wurden die bislang dort  
198 eingesetzten Wagen durch fabrikneue Fahrzeuge abgelöst, die  
199 klimatisiert und barrierefrei sind und über Mehrzweckabteile  
200 verfügen. Damit können jetzt auch auf dieser Linie Fahrräder  
201 befördert werden. Außerdem wurde das Fahrplanangebot  
202 ausgeweitet. Montags bis freitags verkehren einzelne  
203 zusätzliche Züge, zudem wurde der Betrieb an Samstagen  
204 aufgenommen.

205 Ab Fahrplanwechsel im Dezember 2020 wird die Linie offiziell  
206 als S5 bezeichnet und damit in das Netz der S-Bahn Nürnberg  
207 integriert. Mit den genannten Verbesserungen ist auf dieser  
208 Linie das im Verkehrsdurchführungsvertrag mit DB Regio  
209 vereinbarte Fahrzeug- und Angebotskonzept vollständig  
210 umgesetzt.

211 Die geplanten weiteren Verbesserungen beim München-  
212 Nürnberg-Express, der ebenfalls zwischen Nürnberg und  
213 Allersberg verkehrt, sind unabdingbar. Dort sollen in 2021 die  
214 bisherigen Lok-Wagen-Züge durch fabrikneue und barrierefreie  
215 Doppelstockfahrzeuge abgelöst werden. Die derzeit laufende  
216 Prüfung seitens des Freistaates Bayern, nach Möglichkeit

217 insbesondere am Wochenende Taktverdichtungen auf dieser  
218 Linie vorzunehmen, wird von uns unterstützt.

219

### 220 **Landkreis Roth**

221 Erst kürzlich wurden die Ergebnisse der Studie zur  
222 Weiterentwicklung der Bahnstrecke Roth - Hilpoltstein  
223 vorgestellt. Dabei wurden verschiedene Szenarien einer  
224 Angebotsoptimierung bis hin zur S-Bahn-Durchbindung  
225 aufgezeigt. Die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit als  
226 Grundvoraussetzung für weitere Entwicklungen erfordert  
227 Infrastrukturmaßnahmen, die einen enormen planerischen und  
228 finanziellen Aufwand bedeuteten. Deshalb wird ein  
229 Stufenkonzept diskutiert, welches schrittweise die  
230 infrastrukturellen Weiterentwicklungsmöglichkeiten der Strecke  
231 Roth - Hilpoltstein aufzeigt.

232

233 Nach einer Machbarkeitsstudie hat die Strecke hohes  
234 Entwicklungspotenzial und kann mit vergleichsweise geringen  
235 Betriebs- und Ausbaurkosten im 20/40-Minuten-Takt in Richtung  
236 Nürnberg durchgebunden werden. Dadurch könnten auch alle  
237 anderen Zugverbindungen in Roth optimal erreichbar sein und  
238 der Streckenerhalt wäre auch über das Jahr 2031 hinaus  
239 gesichert. Die Machbarkeitsuntersuchung des Ingenieurbüros  
240 TTK aus Karlsruhe soll nach Ansicht der CSU-Mittelfranken in  
241 die Bewertungen einfließen. Wir fordern den Freistaat auf, im  
242 Rahmen des Ausbauprogramms S-Bahn Nürnberg diese  
243 Möglichkeit positiv zu bewerten.

244

### 245 **Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen**

246 Der barrierefreie Ausbau der Bahnhöfe im bayerischen  
247 Bahnnetz ist eine Herkulesaufgabe. Erfreulicherweise haben  
248 heuer an den Knotenbahnhöfen Ansbach und Pleinfeld zwei  
249 äußerst wichtige Ausbauprojekte begonnen. Der Freistaat hat  
250 mit freiwilliger Finanzierung diese Maßnahmen beschleunigen  
251 können, aber es gibt auch in der Region noch Einiges  
252 anzupacken.

253

254 Für den barrierefreien Ausbau von mittelgroßen Bahnhöfen hat  
255 der Bund ein neues Förderprogramm aufgelegt. Derzeit gibt es  
256 in Bayern etwa 70 noch nicht ausgebaute Bahnhöfe, die das  
257 vom Bund geforderte Kriterium von 1.000 bis 4.000 Ein- und  
258 Aussteigern aufweisen. Alle in Frage kommenden Bahnhöfe  
259 wurden ans Bundesverkehrsministerium gemeldet, auch die  
260 beiden Stationen in den Kreisstädten Gunzenhausen und  
261 Weißenburg. Da allerdings aus der Dotierung des  
262 Bundesprogramms ersichtlich ist, dass nicht alle gemeldeten  
263 Bahnhöfe zum Zuge kommen können, fordern wir, dass die  
264 beiden Stationen zu priorisieren sind. Maßgebend sind dabei  
265 vor allem die verkehrliche Bedeutung des Bahnhofes, die Ein-  
266 und Aussteigerzahlen, die Knotenfunktion, die Distanz zum  
267 nächsten barrierefreien Bahnhof und ein besonderer Bedarf vor  
268 Ort. Nach diesen Kriterien hat der Freistaat den Knotenbahnhof  
269 Gunzenhausen bereits mit höchster Priorität gemeldet. Wir  
270 fordern seitens des Bundes hierzu eine positive Entscheidung.

271

#### 272 **Pleinfeld – Langlau – Gunzenhausen - Wassertrüdingen**

273 Die Inbetriebnahme der zu reaktivierenden Strecke  
274 Gunzenhausen - Wassertrüdingen (nördliche Hesselbergbahn)  
275 soll bis voraussichtlich Ende 2024 erfolgen. Mit dem  
276 Bahnsteigneubau in Wassertrüdingen im Rahmen der  
277 Landesgartenschau wurde durch das hierfür zuständige  
278 Eisenbahninfrastrukturunternehmen ein erster Ausbauschritt  
279 vollzogen. In den nächsten Jahren sollen nun noch die  
280 Stationen Cronheim, Unterwurbach und Unterschwaningen  
281 barrierefrei ausgebaut und in Betrieb genommen werden.

282 Um das von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG)  
283 geplante Betriebskonzept im Stundentakt fahren zu können,  
284 wird der Bau eines neuen Kreuzungsbahnhofs in Langlau an  
285 der Strecke Gunzenhausen - Pleinfeld benötigt. Wir wollen,  
286 dass dieser bis Ende 2024 in Betrieb geht.

287 Die südliche Hesselbergbahn (Strecke Nördlingen -  
288 Wassertrüdingen) hat eine positive Potenzialprognose erreicht.  
289 Jetzt stehen Gespräche mit dem  
290 Eisenbahninfrastrukturunternehmen BayernBahn hinsichtlich  
291 des Infrastrukturausbaus sowie der Finanzierung an. Vorrang



292 muss haben, optimale Anschlüsse in Nördlingen an die  
293 Verbindung Aalen - Donauwörth herzustellen. Hierzu bedarf es  
294 eines Ausbaus der DB-Infrastruktur. Die notwendigen  
295 Gespräche zwischen der Region und den weiteren Partner sind  
296 zügig zu führen.

297

### 298 **Landkreis Ansbach**

299 Hinsichtlich des Reaktivierungsprojekts „Romantische Schiene“  
300 ist für den nördlichen Abschnitt Dombühl - Wilburgstetten ein  
301 hohes Aufkommen an Fahrgästen errechnet worden. Der  
302 Freistaat hat seine Bestellgarantie, die ursprünglich nur auf  
303 zwölf Jahre ausgestellt war, auf 15 Jahre verlängert. Mit der  
304 Mittelfränkischen Eisenbahngesellschaft (MEBG) gibt es  
305 zwischenzeitlich auch ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen,  
306 das die Strecke betreibt.

307 Bei dem Reaktivierungsprojekt Dombühl - Wilburgstetten hat  
308 der Freistaat dankenswerter Weise alles getan, um den  
309 Reaktivierungsbefürwortern ausreichende Rahmenbedingungen  
310 zu bieten, um die Kriterien erfüllen zu können. Trotz intensiver  
311 Bemühungen ist die Suche nach einem potenziellen Finanzier  
312 bisher nicht erfolgreich verlaufen.

313 Mit dem novellierten Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz  
314 (GVFG) gibt es zwischenzeitlich allerdings eine neue  
315 Möglichkeit zur Finanzierung von Reaktivierungen  
316 nichtbundeseigener Strecken. Es wird eine Förderquote von bis  
317 zu 90 % bei Anwendung der Standardisierten Bewertung bzw.  
318 für Grunderneuerungsmaßnahmen bis zu 60 % ohne  
319 Anwendung der Standardisierten Bewertung genannt. Bei  
320 einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von weniger als 1,0 kann  
321 daher grundsätzlich sogar gefördert werden, wenn zum Beispiel  
322 die stärkere Gewichtung des Klima- und Umweltschutzes  
323 beziehungsweise die Verkehrsverlagerung dargelegt werden  
324 kann. Der Bund hat der Region mitgeteilt, dass die  
325 Reaktivierung der Romantischen Schiene als erstes Projekt im  
326 Rahmen des novellierten GVFG laufen solle. Wir werden dieses  
327 Projekt weiter vorantreiben.

328

329 **Weitere Forderungen für den Landkreis Ansbach in Stichpunkten:**

330 S-Bahn S4:

- 331 • Verlängerung der S-Bahn-Linie S4 über Dombühl hinaus bis  
332 Crailsheim
- 333 • Sicherstellung einer guten Anbindung der S-Bahn S4 zu den  
334 Nebenbahnen
- 335 • Einführung eines durchgehenden 20-Minuten-Taktes auf der  
336 S-Bahn-Linie S4, zunächst vor allem zwischen Nürnberg und  
337 Ansbach
- 338 • Schaffung zusätzlicher Kapazität für die Beförderung von  
339 Fahrrädern in der S-Bahn S4
- 340 • Erweiterung der PKW- und Fahrradabstellplätze an den S-  
341 Bahn-Haltestellen entlang der S-Bahn-Linie S4
- 342 • verbindliche Einführung der angekündigten Nacht-S-Bahnen  
343

344 Weitere Haltepunkte auf bestehenden Bahnstrecken:

- 345 • Errichtung eines Bahnhalts in der Marktgemeinde Lehrberg  
346 (Strecke Ansbach - Würzburg)
- 347 • Errichtung eines zusätzlichen Bahnhaltepunktes für den  
348 geplanten Gewerbepark "Interfranken" (Strecke Ansbach -  
349 Crailsheim)

350

351 Fernverkehr:

- 352 • Taktverdichtung auf der IC-Strecke Nürnberg - Stuttgart  
353 (bisher nur 2-Stunden-Takt zwischen zwei benachbarten  
354 „Europäischen Metropolregionen in Deutschland“!)
- 355 • ohnehin durch Ansbach fahrende ICE-Züge sollen nach dem  
356 barrierefreien Umbau des Bahnhofs auch halten (Strecke  
357 Würzburg – Treuchtlingen – Augsburg - München,  
358 „Westchiene“); Vorbild Testbetrieb Straubing  
359

360 Reaktivierungen:

- 361 • Wiederinbetriebnahme der „Romantischen Schiene“  
362 Dombühl-Wilburgstetten (-Nördlingen)
- 363 • Elektrifizierung der Romantischen Schiene und der  
364 Hesselbergbahn  
365

366 Digitalisierung: z.B. Echtzeit-Anzeigen der Stellplatzkapazitäten  
367 der naheliegenden Bahnhöfe an den Bundesfernstraßen

368

**369 Zur Zukunft des Tarifsystems im Nahverkehr**

370 Ein Ausbau der Schieneninfrastruktur, der das Klima schützt  
371 und den ländlichen Raum weiter stärkt, steht für uns an erster  
372 Stelle. Gleichzeitig wissen wir, dass das jetzige Tarifsystem an  
373 Grenzen kommt und der Schienenverkehr nur attraktiv ist,  
374 solange er bezahlbar bleibt. Deswegen setzen wir uns für eine  
375 behutsame Weiterentwicklung des Tarifsystems des VGN  
376 (Verkehrsverbund Großraum Nürnberg), insbesondere unter  
377 Einbeziehung der Möglichkeiten der Digitalisierung, wie einer  
378 kilometergenauen Abrechnung mit Streckenrabatt (sog.  
379 Degressionsmodell) ein. Den von der Staatsregierung  
380 angestrebten Bayerntarif als digitale Ticketlösung, die über  
381 Verkehrsverbände hinweg Ticketkäufe ermöglicht, begrüßen wir  
382 ausdrücklich.

383 Ein 365-€-Ticket für das gesamte VGN-Tarifgebiet von  
384 Haßberge bis Treuchtlingen ist nicht bezahlbar und aus unserer  
385 Sicht auch nicht notwendig. Einer Weiterentwicklung dieses  
386 Gedankens, etwa durch ein Wabensystem, bei dem in jeder  
387 Wabe 365 € als Preis für ein Jahresabo gezahlt werden, stehen  
388 wir offen gegenüber, solange die Einflussmöglichkeiten der  
389 kreisfreien Städte und Landkreise auf die konkrete  
390 Ausgestaltung vor Ort gewahrt bleiben. Für die kommunalen  
391 Aufwandsträger wird eine solche drastische Vergünstigung  
392 jedoch nur mit tatkräftiger Unterstützung des Freistaates  
393 finanzierbar sein.

394

**395 Zur Zukunft des Wasserstoffs**

396 Die Bayerische Staatsregierung wird aufgefordert, in  
397 Mittelfranken geeignete Bahnstrecken zu identifizieren, auf  
398 welchen die Einrichtung einer Wasserstoff-Traktion oder auch  
399 einer Akku-Traktion für Züge als Pilotprojekt sinnvoll und  
400 zeitnah umsetzbar erscheint, zum Beispiel in Westmittelfranken  
401 bei der Zenngrundbahn oder auch bei der Gräfenbergbahn.

402

403 ./.