

# S-Bahn für Niederbayern

Die Mobilität der Zukunft ist attraktiv, klimaschonend und flexibel. Sie gibt Innenstädten Lebensqualität zurück, verbindet ländliche Räume. In Niederbayern brauchen wir dafür ein starkes Bahnnetz als Rückgrat des gesamten öffentlichen Nahverkehrs. Mit einem zuverlässigen und integrativ vertakteten, dichten Netz wird eine attraktive Alternative zum Individualverkehr geschaffen.

Die Karte auf der Rückseite zeigt eine visionäre, in drei Schritten umsetzbare Ausgestaltung des niederbayerischen Bahnnetzes. Auf dieser Seite ist vergleichend der Jetzt-Zustand dargestellt.

## Aktueller Mangelzustand

Derzeit werden die niederbayerischen Bahnpotentiale verkannt. Während aktuell in München Milliarden in Bahn-Prestige-Projekte fließen, werden bei uns nur Straßen gebaut. Mit dieser rückschrittlichen Politik schaffen wir mehr Verkehr und Emissionen in unseren immer heißer werdenden Innenstädten, lassen die Dorfkern ausbluten und schwächen die Verkehrsinfrastruktur. Mit dieser Politik wird Niederbayern abgehängt. Aktuell werden sogar betriebsfähige Bahnstrecken durch die Staatsregierung nicht bestellt und bestehende Linien nicht saniert - trotz häufig immenser bürgerschaftlich- und ehrenamtlicher Erhaltungsarbeiten.

## „1.000-er Kriterium“

Der Freistaat Bayern unterstützt aktuell nur Bahnreaktivierungen, wenn werktags über die gesamte Streckenlänge durchschnittlich 1.000 Fahrgäste (Fahrgastfahrten) den Zug nutzen.

Bedeutet: 1.000 Fahrgäste müssen täglich vom Anfangs- bis zum Endbahnhof durchfahren. Oder: die erste Streckenhälfte hat nur 500 Fahrgäste, dann müssen auf der zweiten Streckenhälfte 1.500 Fahrgäste befördert werden. Und so weiter...

Dieses Kriterium ist willkürlich und unwissenschaftlich! Gegner von Reaktivierungen verstecken sich gerne hinter dieser Kennzahl.

Unser Ziel: die Sinnhaftigkeit von Bahnstrecken anhand realer Faktoren messen. Das ist sicher komplexer als das 1.000er Kriterium. Es führt aber dazu, dass dort, wo es sinnvoll ist, auch Züge fahren und nicht blockiert werden.

## IMPRESSUM

MdL Toni Schubert  
Lederergasse 1  
94032 Passau

Weitere Informationen:  
[www.toni-schubert.de](http://www.toni-schubert.de)  
[toni.schubert@gruene-fraktion-bayern.de](mailto:toni.schubert@gruene-fraktion-bayern.de)  
Stand: Juni 2021



## Sofort umsetzbar

Der erste Schritt, der bereits eine wichtige Verbesserung darstellt, ist die Gründung eines echten Verkehrsverbunds. Durch einen Zusammenschluss aller Bus- und Bahnlinien schaffen wir die Basis für einen aufeinander abgestimmten, kostengünstigen und flächendeckenden Nahverkehr.

Im Zuge dieser Maßnahme wollen wir die Taktung verdichten, damit Busse und Bahnen häufiger und regelmäßiger fahren.

Fahrbereite Bahnstrecken wie die Ilzalbahn und die Strecke zwischen Gotteszell und Viechtach überführen wir sofort in einen vertakteten Regelbetrieb.

## Schnell umsetzbar

Auf mittlere Perspektive sollen Projekte umgesetzt werden, die einen weiteren Zeitrahmen brauchen.

Vorrangig ist hier der seit Jahrzehnten verschleppte zweigleisige Ausbau zwischen Plattling und Landshut. Damit könnte ein Halbstunden-Takt zwischen Niederbayern und München eingeführt werden.

Bestehende Strecken, wie die Granitbahn oder von Degendorf nach Hengersberg, von Vilshofen nach Ortenburg sollten reaktiviert werden.

Zeitgleich können Reaktivierungen von Linien, bei denen auch bauliche Maßnahmen nötig sind, beauftragt werden.

## Machbar

In der dritten Phase der Realisierung gilt es, neue Strecken umzusetzen. In unserem Konzept wird Waldkirchen an Nove Udoli und diese Grenzregion um den südlichen Nationalpark Bayerischer Wald/Šumava zukunftsfähig in das europäische Netz integriert.

Der Lückenschluss von Strecken zwischen Freyung - Grafenau, Ruhstorf - Schärding sowie Viechtach - Blaibach sind weitere für die Zukunft fit machende Schritte.

Und: mit diesen neuen Streckenabschnitten werden zudem wichtige Brücken geschlagen, um das Netz für die Bevölkerung überregional anzubinden und europäisch attraktiv zu gestalten.

