



## LIEBE FEUCHTWANGERINNEN UND FEUCHTWANGER,

mit der Reaktivierung der Schienenstrecke bietet sich für unsere Stadt eine wichtige Entwicklungsmöglichkeit. Unsere Stadt hat eine gute Schieneninfrastruktur verdient. Diese gehört zur Daseinsvorsorge und ermöglicht gerade auch Jung und Alt, mobil zu sein. Denn nicht jeder hat einen Führerschein bzw. ein Auto. Im Landtag stehen alle Zeichen auf grün. Die Stadt Feuchtwangen muss weder für die Instandsetzung der Strecke noch für den Betrieb etwas bezahlen. Lediglich für die Modernisierung der Bahnübergänge soll unsere Stadt einen Beitrag von ca. 30 % leisten. Diese vielleicht letztmalige Chance sollten wir nutzen und die Weichen für die Zukunft richtig stellen.

Ihr 

Martin Stümpfig

**MARTIN STÜMPFIG**  
Abgeordneter des  
Bayerischen Landtags  
kontakt@martin-stuempfig.de  
www.martin-stuempfig.de

## EINFACH MAL SO ....

... das Fahrrad morgens im Zug zur Arbeit mitnehmen und am Feierabend Spaß haben beim heimradeln.  
... abends in Ansbach ausgehen und mit dem letzten Zug bequem nach Hause fahren.  
... das Auto morgens stehen lassen und gemütlich die Zeitung im Zug lesen.  
... am Wochenende zum Wandern in die fränkische-Schweiz oder zum Spiel ihres Clubs fahren.

## VORTEILE FÜR DIE UMWELT

Ein moderner Diesellokomotivzug braucht soviel Sprit wie 13 PKWs und hat dabei 125 Sitzplätze. Elektromobilität lässt sich auf der Schiene sehr einfach umsetzen - Stück für Stück werden in Bayern die Strecken elektrifiziert und zunehmend mit sauberem Strom betrieben. Spannend sind auch die Pilotstrecken für Wasserstoffantrieb. Auf der Hesselbergstrecke soll so eine Lok eingesetzt werden. Abgasfreie Mobilität ist höchste Eisenbahn. In Bayern gehen 40 % der CO<sub>2</sub>-Emissionen zu Lasten des Verkehrs. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen sind bis 2030 zu halbieren und bis zum Jahr 2050 um 95 % zu senken, wenn wir den Klimawandel begrenzen wollen. Hier brauchen wir schnell saubere Lösungen. Die Bahn bietet diese Chance!

## WIE SIND DIE ERFAHRUNGEN?

Seit 1996 gab es in Deutschland 49 Reaktivierungen von Schienen-Strecken. Bei 44 Projekten wurden die Erwartungen erfüllt bzw. übererfüllt. Nur bei 5 Projekten wurden sie nicht erfüllt - weil z.B. Bus und Bahn nicht abgestimmt waren. Hier waren die Probleme hausgemacht.

Mehr Informationen hier:  
<http://gruenlink.de/1g6l>



[WWW.MARTIN-STUEMPFIG.DE](http://WWW.MARTIN-STUEMPFIG.DE)

# CHANCEN NUTZEN - BAHNHALT FÜR FEUCHTWANGEN

VORTEILE FÜR UNSERE REGION WESTMITTELFRANKEN



## VORTEILE DES BAHNANSCHLUSSES FÜR FEUCHTWANGEN?

Mit der Reaktivierung der Schienenstrecke wird Feuchtwangen eine stündliche Zuganbindung erhalten – von **frühmorgens bis spät abends** – jeden Tag in der Woche. Die Bahn ist schnell, fährt stündlich, hat viel Platz - auch für Fahrräder und Kinderwägen- und ist **barrierefrei**. Zudem ist sie das umweltfreundlichste Verkehrsmittel. Die Akzeptanz einer guten Zugverbindung ist aus Erfahrung viel höher als beim Bus. Der Bus hat wiederum seine Vorteile in der Feinverteilung in der Fläche. Daher darf es nicht heißen Bus oder Bahn, sondern **Bus und Bahn**.

**Das eine ergibt dabei das andere:** Ein IC-Halt in Dombühl ist nach Aussage der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) nur möglich, wenn die Nebenstrecke Dombühl-Feuchtwangen-Dinkelsbühl reaktiviert wird. Feuchtwangen erhält so eine **Anbindung an das Fernverkehrsnetz** der Deutschen Bahn. Für unsere frisch gebackene Hochschul-Stadt eine tolle Chance!

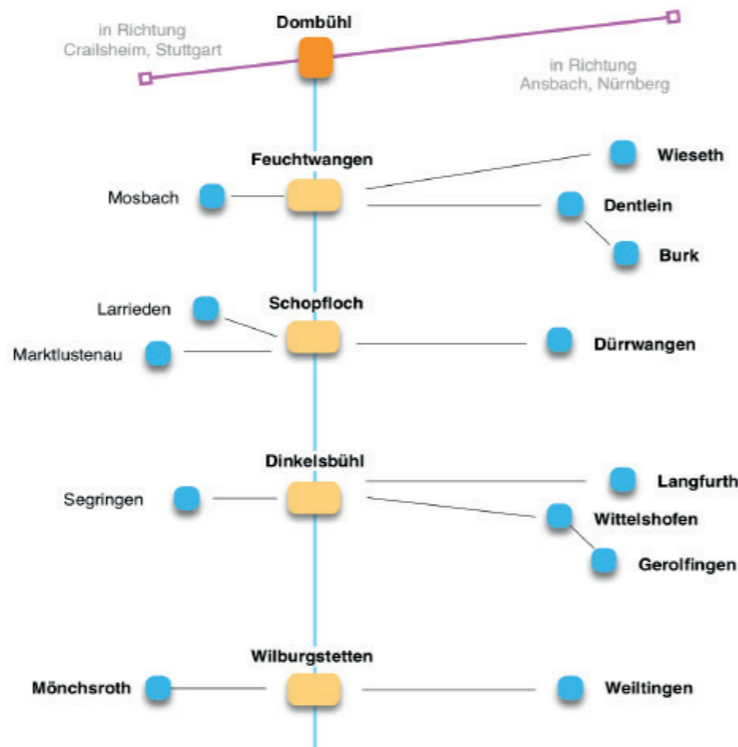
### DER FAHRPLAN

Auf der Bahnstrecke Dombühl – Feuchtwangen – Schopfloch - Dinkelsbühl -Wilburgstetten ist ein **BAYERN-Takt**-Angebot geplant. Das sind stündliche Verbindungen in jede Richtung - von Montag bis Sonntag.

**17 FAHRTEN PRO TAG UND  
RICHTUNG IN DER ZEIT VON  
5:00 UHR UND 23:00 UHR.**

## GANZE REGION PROFITIERT

Durch die **Neu-Ausrichtung des Busverkehrs** auf die Haltepunkte der Bahn wird die Verkehrsanbindung der gesamten Region verbessert.



Die Buslinien werden auf die Bahnhöfe und die Fahrzeiten der Züge ausgerichtet. Das ist Bedingung des Freistaates. Die Verkehrsanbindung der Orte wird dadurch deutlich verbessert. Die Schienenstrecke wird zum **Rückgrat des ÖPNV** – die angrenzenden Ortschaften, die heute nur ein reines Schüler-Busangebot haben, können künftig mehrere Fahrtenpaare am Tag haben. Gerade auch für kleinere Orte ist die Reaktivierung eine große Chance.

Details und mehr Infos hier:  
<http://gruenlink.de/1g6i>



## WER BEZAHLT DEN ZUG?

Der Freistaat Bayern hat eine Zusage erteilt, über 15 Jahre die Zugleistungen zu bestellen. Nach dem Prinzip **„wer bestellt, der bezahlt“** übernimmt das Land diese Kosten. Voraussetzung war die Überschreitung der Zahl 1000 bei den Personenkilometern pro Kilometer Fahrtstrecke.

Der VGN hat dieses Fahrgastpotential anhand von deutschlandweit gängigen Modellen und Zahlen ermittelt. Ein **Glücksfall** ist, dass mit der mittelfränkischen Eisenbahngesellschaft und Herrn Seeger als Vorsitzender ein erfahrener Betreiber gefunden wurde. Er wird für den Betrieb der Strecke einen fixen Preis vom Freistaat pro gefahrenem Kilometer erhalten. Dieser stammt aus Regionalisierungsmitteln, die der Freistaat wiederum vom Bund erhält. Zusammen mit den Fahrgelderlösen muss die Gesellschaft hieraus den Betrieb finanzieren. Die Kommunen tragen hier **keine Kosten**. Werden andererseits diese zweckgebundenen Regionalisierungsmittel von unserer Region nicht abgerufen, wandern sie in andere Regionen. Mit der zweiten Stammstrecke in München ist ein dankbarer Abnehmer da - Kosten bei über 3,5 Milliarden Euro. Da sollten wir die Mittel schon besser hier einsetzen.

## WER FINANZIERT DEN BUS?

Für das Bus-Nahverkehrsangebot sind die Landkreise und Kommunen zuständig. Der Schülerverkehr wird zum größten Teil vom Freistaat bezuschusst. Für alle weiteren Angebote trägt der Landkreis bzw. wie beim Stadtbus die Kommune den größten Anteil. Gut frequentierte Strecken werden oftmals auch von Busunternehmern in Eigenregie betrieben.

Details und mehr Infos hier:  
<http://gruenlink.de/1g6j>



## WELCHE KOSTEN MUSS FEUCHTWANGEN TRAGEN?

Die Kommunen sind für die Bahnübergänge an ihren Gemeindestraßen zuständig. Auf dem Stadtgebiet Feuchtwangen sind dies 14 Bahnübergänge. Der große Bahnübergang an der B25 wird vom Bund bezahlt, da der Bund dort Straßenbaulastträger ist. Die Kommune muss einen Park-and-Ride Parkplatz erstellen. Für die Bauaufgaben erhält die Kommune **Zuschüsse**. Bei vergleichbaren Reaktivierungen, wie z.B. der Strecke Weißenhorn – Senden, waren dies rund **70 % der Kosten**. Das Kostengutachten der Stadtwerke Ulm ist an diesem Beispiel orientiert und wurde vor ca. 2½ Jahren detailliert ausgearbeitet.

Je nach Zuschussanteil verbleiben bei der Stadt Feuchtwangen **0,8 bis maximal 1,2 Millionen Euro**. Bei einem jährlichen Haushalt von 47 Millionen Euro sind dies **1,5 – 2,5 %** des Haushaltvolumens eines einzigen Jahres. Die Infrastruktur im Bahnbereich hat mit 30 – 40 Jahren eine sehr hohe Lebensdauer. Es ist also **eine gute Investition in die Zukunft**.

Details: <http://gruenlink.de/1g6k>

