

Steigerwald-Express: Pächter der Bahnstrecke vor dem Rückzug

Untätigkeit: Gericht bestätigt Zwangsgeld von 21 000 Euro gegen die Regionaleisenbahn

Wieder mal etwas Neues von der Schiene: Noch in diesem Jahr soll die Entscheidung über die Zukunft der Bahnstrecke Kitzingen-Etwashausen über Gerolzhofen nach Gochsheim fallen. Und es sieht nicht danach aus, als würde sie der jetzige Pächter, die Bayerische Regionaleisenbahn (BRE), auch in Zukunft behalten. „Eine Übernahme in den Wirtschaftsplan 2013 unter den gegebenen Bedingungen kann sich die BRE nicht mehr vorstellen“, lässt BRE-Geschäftsführer Gerhard J. Curth über seine Hauspostille, die Zeitschrift „Signal“, in der September-Ausgabe unter „Mitteilungen der DRE-Gruppe“ verkünden.

Eine Wirtschaftlichkeitsprüfung wird wohl ergeben, dass sich ein Betrieb der Strecke nicht rentieren kann. Und auch sonst haben sich die „gegebenen Bedingungen“ verändert. Die Regierung von Mittelfranken hat am 5. September die vorübergehende Einstellung des – ohnehin nicht vorhandenen – Betriebs der rund 41 Kilometer langen Bahnstrecke von Kitzingen bis Gochsheim angeordnet. Die Regierung ist nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) die für die Strecke zuständige Aufsichtsbehörde.

Grund für die Einstellung: Die Betriebssicherheit ist nicht mehr gegeben. Gleichzeitig hat die Regierung in Ansbach die BRE wieder einmal verpflichtet, „entsprechende Maßnahmen für die Wiederherstellung eines sicheren Eisenbahnbetriebs zu treffen.“ Das bestätigt Ruth Kronau-Neef, die Pressesprecherin der Regierung auf Anfrage der Main-Post. Diese Aufforderung hat die Aufsichtsbehörde nicht zum ersten Mal nach Berlin gerichtet, wo die BRE als Tochter der Deutschen Regionaleisenbahn (DRE) ihren Sitz hat. Ohne viel Erfolg. „Die Strecke würde erst einmal an die DB Netz AG zurückgehen, die sie neu ausschreibt.“

Dietmar Parakenings, Förderverein Steigerwald-Express

Denn bis auf einige Freischnitte jeweils im Frühjahr ist für die Erhaltung der Nebenbahn so gut wie nichts geschehen. Die BRE hat bisher alle Fristen zur Sanierung verstreichen lassen. Das führte dazu, dass die Ansbacher ein Zwangsgeld in Höhe von 21 000 Euro gegen die BRE verhängten. Die zog deswegen vor das Verwaltungsgericht Würzburg. In seiner Entscheidung vom November 2011 sah das Gericht aber das Zwangsgeld als rechtens an. Und der Verwaltungsgerichtshof in München hat mit Beschluss vom 4. Juli 2012 den Antrag auf Zulassung der Berufung der BRE abgewiesen.

Die Höhe des Zwangsgeldes orientiert sich an dem wirtschaftlichen Vorteil, den ein Bahnunternehmen durch eine Untätigkeit gehabt habe (unterstellt wurden Kosten für die Instandsetzung von 500 Euro je Eisenbahnkilometer). Das Geld, so Pressesprecherin Ruth Kronau-Neef, wird übrigens nicht für die Strecke verwendet, sondern fließt in den allgemeinen Staatshaushalt ein.

Wenn nun die BRE vom Pachtvertrag zurücktreten und insbesondere die Betriebsgenehmigung für die Strecke zurückgeben sollte, wäre nach Auskunft der Regierung von Mittelfranken ein Prüfungsverfahren nötig, „ob die Eisenbahn-Infrastruktur an einen anderen Bahnbetreiber abgegeben werden oder stillgelegt werden kann.“

Die Strecke würde erst einmal an die DB Netz AG zurückgehen, die sie neu ausschreibt. Findet sich innerhalb von drei Monaten kein neuer Interessent, kann die DB Netz den Antrag auf Stilllegung stellen, erläutert Dietmar Parakenings, Vorsitzender des Fördervereins Steigerwald-Express. Selbst eine Stilllegung würde aber noch nicht das Todesurteil für die Trasse bedeuten, wie das nicht allzu weit entfernte Beispiel der Sinngrund-Bahn zwischen Jossa und Wildflecken zeigt. Diese Strecke wurde schon 2005 stillgelegt und soll jetzt reaktiviert werden.

Erst ein genehmigter Entwidmungsantrag würde wohl das endgültige Aus für den Schienenstrang bedeuten.

„Wenn jemand die Strecke bestellt, haben wir sie innerhalb von sechs Wochen fahrbereit“, behauptet Gerhard Curth. Aber es bestelle sie niemand. Kein Wunder, denn die BRE habe Trassenentgelte für ihre verlotterte Strecke, die jedem Nutzer die Haare zu Berge stehen lasse. Für eine einfache Fahrt auf der gut 15 Kilometer langen Strecke von Wiesentheid nach Gerolzhofen müsste ein Nutzer 71 Euro zahlen – wenn die Zuggarnitur nicht schwerer als 100 Tonnen ist. „Da fällt vielleicht noch ein Zug der Erfurter Bahn drunter, doch für Güterverkehr sind 100 Tonnen gar nichts.“ 800 Tonnen würden für die gleiche Strecke schon 81,65 Euro Kosten. Und das auch nur bis zum Dezember. Für danach hat die BRE Erhöhungen angekündigt.

Curth bestätigt, dass die BRE überlegt, die Strecke abzugeben. Viele wüssten nicht, dass sein Unternehmen keinerlei Infrastruktur-Förderung erhält – im Gegensatz zur Deutschen Bahn. Zum Zwangsgeld der Regierung von Mittelfranken sagt er, er habe in Deutschland noch keine Behörde gesehen, die so aufpasst, dass eine Bahnstrecke in Ordnung ist, wie die Regierung in Ansbach.