

SPD fordert das Aus für die Bahnlinie

Hauptargument: Die Trasse behindert die Entwicklung im westlichen Stadtgebiet

Von unserem Redaktionsmitglied
NORBERT FINSTER

GEROLZHOFEN Die SPD möchte, dass die Bahnlinie aus dem Stadtbild verschwindet. Sie hat deshalb einen Stadtratsantrag auf Entwidmung der Bahnstrecke Gochsheim/Kitzingen-Etawahausen gestellt. Darüber muss der Rat demnächst befinden.

Sollte es eine Mehrheit geben, kann die Stadt als Anlieger-Kommune die Entwidmung beim Innenministerium beantragen. Eine Entwidmung – heute eigentlich Freistellung von Bahnbetriebszwecken genannt – wäre nach der bereits vollzogenen Stilllegung das endgültige Aus der Strecke (siehe Info-Box).

Die SPD möchte in ihrem Antrag auch eine Rückübertragung aller beim Bau zur Verfügung gestellten Grundstücke in geräumter Form und zum baldmöglichsten Zeitpunkt an die Stadt. Und nicht nur das: Die Verwaltung soll mit allen anderen Kommunen längs der Strecke Kontakt aufnehmen, um möglichst eine gemeinsame Freistellung zu beantragen. Die Verwaltung soll auch mit der Bahn die Möglichkeiten einer raschen Abwicklung ausloten.

SPD-Fraktionsvorsitzender Lukas Bräuer führt in der Begründung für den Antrag aus, die Bahnstrecke werde seit geraumer Zeit nicht mehr genutzt und eine künftige, sinnvolle Nutzung, die der Stadt Nutzen bringe, erscheine aussichtslos. Die Nutzung durch einen Unternehmer (gemeint ist Markus Blum), bringe der Stadt nur Nachteile. „Durchfahrenden Güterverkehr kann niemand wollen“, meint die SPD.

Kein Personenverkehr

Personenverkehr sei nicht zu erwarten, wenn die Strecke nicht an den Bahnhof Kitzingen und damit an eine ICE-Strecke angebunden wäre. Das sei aber nicht mehr möglich.

Aktuell liege die Bahntrasse wie ein Fremdkörper in der Stadt und schränke jegliche Entwicklung im Westen der Stadt ein. Gleiches gelte durch die B 286 im Osten. So werden alle Wohn- und Gewerbegebiete im Süden oder Norden angesiedelt, was eine weitere Flächenversiegelung bedeute. Andererseits liegen schöne Grundstücke in der Stadt, auf denen Schienen verrotten. Eine Entwidmung würde auch bessere Zufahrtsmöglichkeiten zu den neuen Einkaufsmärkten auf dem Baywa-Gelände bringen, ebenso beim Anschluss des Baugebiets „Am Nützelbach“ an die Nikolaus Fey-Straße.



Die SPD möchte, dass die Bahngleise aus dem Stadtgebiet verschwinden.

FOTO: ARCHIV

Am Bahnübergang von der Dreimühlenstraße ins Baugebiet „Weiße Marter“ sei die Stadt seit Jahren bemüht, die Anbindung verkehrssicherer zu machen. Das sei aber stets an unerfüllbaren Forderungen der Bahn gescheitert, argumentieren die Sozialdemokraten weiter. Auch hier könnte das Problem durch eine Auflassung der Strecke behoben werden. Bei einer Wiederinbetriebnahme kämen an dieser Stelle eventuell immense Kosten auf die Stadt zu.

Schließlich beschäftigt die SPD noch die Grundstücksfrage. Fast alle Städte und Gemeinden haben, als die Strecke zwischen Kitzingen und Gerolzhofen 1893 und zehn Jahre später zwischen Gerolzhofen und Schweinfurt gebaut wurde, der Bahn kostenfrei Flächen zur Verfügung gestellt. Ausnahme war damals die Gemeinde Järkendorf. Die damals noch selbstständige Gemeinde hatte kein Interesse an der Strecke und hat deshalb die Grundstücke nicht an die Bahn übertragen.

Die Stadt Gerolzhofen hatte im Gegensatz dazu aber starkes Interesse, kaufte die benötigten Järkendorfer Grundstücke und übertrug sie an die Bahn.

Für die SPD wäre es eine logische Konsequenz, dass bei einer Freistellung der Strecke diese Grundstücke an die Stadt zurückgehen. Auch das soll die Verwaltung prüfen.

Freistellung

Die Freistellung einer Bahnlinie von Bahnbetriebszwecken ist in Paragraph 23 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) geregelt. Danach können Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Grundstückseigentümer oder Gemeinden, auf deren Gebiet sich das Grundstück befindet, einen Antrag auf Freistellung stellen. Das aber nur, wenn kein Verkehrsbedürfnis besteht und langfristig eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung nicht mehr zu erwarten ist. Vor der Entscheidung über eine Freistellung hat die Planfeststellungsbehörde Stellen, wie zuständige Träger der Landesplanung und Regionalplanung, betroffene Gemeinden und auch Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die an eine freizustellende Strecke anschließen, durch öffentliche Bekanntmachung im Bundesanzeiger zur Stellungnahme aufzufordern. Die Frist zur Abgabe von Stellungnahmen soll sechs Monate nicht übersteigen.

FI

B 286 wurde eingebremst

Noch Irritationen über Höchstgeschwindigkeit

Von unserem Redaktionsmitglied
KLAUS VOGT

GEROLZHOFEN Kurz nachdem auf der B 286 die dritte Spur zwischen Alitzheim und Gerolzhofen für den Verkehr freigegeben wurde, wurde auf der gesamten Strecke zwischen GEO und dem Schweinfurter Hafen auch die Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h begrenzt (wir berichteten). Zuvor hatte man dort ein Tempo von 120 km/h fahren dürfen. Doch noch immer sind viele Autofahrer der Meinung, es gelte nach wie vor 120 km/h. Die Gründe dafür könnten in der Beschilderung liegen – und in der automatischen Verkehrszeichen-erkennung, die mittlerweile in immer mehr Autos zum Einsatz kommt.

Wir erinnern uns: Früher war die B 286 von Gerolzhofen bis Schweinfurt mit 120 km/h-Schildern bestückt. Da gab es keine Diskussion über die zulässige Höchstgeschwindigkeit. Vor einigen Monaten sind diese Schilder ersatzlos abgebaut worden. Hängen blieben nur die Verkehrszeichen 331.1, das sind blaue Schilder mit einem weißen Pkw-Symbol. Kleine Auffrischung in der Regelkunde: Diese blauen Schilder zeigen an, dass die B 286 eine Kraftfahrstraße (umgangssprachlich auch Schnellstraße) ist. Auf dieser Straße dürfen also nur Fahrzeuge unterwegs sein, die bauartbedingt schneller als 60 km/h fahren können.

Und: Auf solchen Kraftfahrstraßen gelten grundsätzlich die üblichen Tempo-Regeln. Also zum Beispiel 100 km/h außerorts – auch wenn dies nicht ausdrücklich durch Geschwindigkeitsbeschränkungen deutlich gemacht wird. Nur auf Kraftfahrstraßen, deren Richtungsfahrbahnen baulich voneinander getrennt sind oder die mindestens zwei Fahrstreifen für jede Richtung haben, darf so schnell wie auf Autobahnen gefahren werden. Aber diese bei-



Die B 286 kurz vor der Freigabe der dritten Spur. FOTO: NORBERT VOLLMANN

den Ausnahmen greifen nicht bei der B 286, weil im vierspurigen Bereich im Schweinfurter Hafen wieder Begrenzungschilder für 100 km/h hängen.

Nun gibt es aber den Effekt, dass Fahrzeuge ab der gehobenen Mittelklasse, die über eine automatische Verkehrszeichen-Erkennung verfügen, auf der B 286 ab den blauen Schildern dem Fahrer bisweilen eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h anzeigen.

Ableich mit Navi-System

Bei der Verkehrszeichen-Erkennung werden mittels einer Videokamera, die meist hinter dem Innen-Spiegel befestigt ist, die Straßenschilder am Fahrbahnrand oder an Schilderbrücken erkannt und dem Fahrer auf dem Bildschirm angezeigt oder auf der Windschutzscheibe eingeblendet.

Für eine höhere Genauigkeit des Systems werden die von der Videokamera entdeckten Verkehrschilder noch mit den vorab gespeicherten Daten des Navigationssystems abgeglichen. Wer also noch mit einem veralteten Datensatz in seinem Navi unterwegs ist, dem zeigt der Bordcomputer seines Autos unter Umständen ab den blauen Kraftfahrstraßen-Schildern noch die alte 120 km/h-Regel an.

Da ist es ratsam, dass der Mensch am Steuer seines Autos den Computer überstimmt.

Keine regionale Lobby für die Bahn

SPD-Antrag dürfte das Ende der Strecke einläuten

Von **NORBERT FINSTER**
norbert.finster@mainpost.de

Gerhard Curth, viel gescholtener Geschäftsführer der Bayerischen Regionaleisenbahn (BRE), hat in einem sicher Recht: Es besteht in der Region keinerlei Interesse am Verkehrsmittel Bahn. Nicht nur das – man will sie sogar so schnell wie möglich loshaben, wie jetzt der Antrag der SPD im Gerolzhöfer Stadtrat zeigt.



Wer etwas nicht kennt, kann dafür auch kein Interesse entwickeln. Seit der Personenverkehr auf der Linie eingestellt ist (1981 Richtung Kitzingen, 1987 Richtung Schweinfurt), ist die Bahn als bequemes Fortbewegungsmittel aus dem Bewusstsein der meisten Menschen im Steigerwaldvorland verschwunden. Sie steigen wie selbstverständlich ins Auto oder bestenfalls den Bus.

Auto oder Bus müssen auch Freunde der Bahn nutzen, um aus Gerolzhofen überhaupt zur Schiene zu kommen. Dennoch gibt es einige, die diese Widrigkeit in Kauf nehmen und die Bahnhöfe Iphofen, Markt Bibart und vereinzelt auch Schweinfurt nutzen. Die Iphöfer Haltestelle wird in Insider-Kreisen sogar schon Bahnhof Gerolzhofen-Süd genannt.

Wer dann im Zug sitzt, wird merken, dass besonders viele junge Menschen auf die Bahn umgestiegen sind. Wer sich mit ihnen unterhält, wird erfahren, dass das Auto heute längst kein Statussymbol mehr für sie ist und sie lieber öffentliche Verkehrsmittel nutzen. In Ballungsräumen geht das so gut, dass ein junger Mensch tatsächlich kein Auto mehr braucht.

Bei uns aber soll diese Entwicklung unmöglich gemacht werden. Die SPD opfert in ihrem Antrag ein zukunftsträchtiges Verkehrsmittel unwiederbringlich vordergründigen städtebaulichen Aspekten. Sie gibt gleichzeitig zu, dass die Schnellstraße B 286 im Osten die Entwicklung der Stadt ebenso wie die Bahn im Westen behindert. Würde aber deswegen jemand auf die Idee kommen, einen Antrag auf Entwidmung der Straße zu stellen?

Die Bahn, speziell auf dem Land, hat eben keine Lobby wie die Straße. Das gilt auch für den Güterverkehr. Eine Wiederaufnahme scheint auf der Steigerwaldbahn in diesem Bereich noch realistischer als der Personenverkehr. Zwei oder drei Züge am Tag scheinen die SPD aber mehr zu stören als hunderte von Lkw und Autos.

Hier liegt der Fokus aber weniger auf bahneindlichen Lokalpolitikern als auf der großen Politik. Mit der Förderung von autonom fahrenden

Lkw, von Gigaliner und der Förderung nach Mautfreistellung für Fernbusse wird der Verkehr doch geradezu auf die Straße gezwungen. Auf der anderen Seite setzt man sich ehrgeizige und doch heuchlerische Klimaziele. Wie sollen die denn mit immer mehr (Schwerlast-)Verkehr erreicht werden?

Ein Internet-Kommentator hat auf der Main-Post-Seite prägnant formuliert, wo bei uns die Schwerpunkte gesetzt werden: Nach der Wende wurden die neuen Bundesländer mit Autobahnen zugedeckt, auf denen teilweise weniger Autos unterwegs sind als auf einer bayerischen Landstraße. Doch eine schnelle Zugverbindung von München nach Berlin wird vielleicht gerade mal zum 30. Jahrestag der Wiedervereinigung fertig.

Im Stadtrat ist für den SPD-Antrag leider eine Mehrheit zu erwarten. Negative Äußerungen zur Bahnlinie von Vertretern der CSU oder den Freien Wählern waren schon öfter zu hören. Nur bei geonet scheint sich Widerstand zu zeigen. Aber auch von grüner Seite waren die Versuche, die Strecke zu erhalten, wenig nachhaltig und nicht zu vergleichen mit dem Kraftaufwand für einen Nationalpark. Jetzt wollen sich grüne Politiker in Gerolzhofen zusammensetzen, um über die Linie zu sprechen. Zu wenig ist das für eine ganze Region. Und außerdem zu spät.

Die Strecke der Steigerwaldbahn



MP-GRAFIK: HEIKE GRIGULL