

## Bahnanschluss für Güter?



Natürlich wird es immer große Unternehmen geben, die die Bahn benötigen. Aber, so berichtet Arnulf Koch in seinem Blog: Zahlreiche Unternehmen mit einem Bahnanschluss hätten inzwischen Bahnschienen auf ihrem Gelände asphaltiert. Die Logistik erfolgt jetzt über Lkw.

Deutschlands Industrie hat kaum noch echte Massenproduktion, sondern liefert hocheffizient spezialisierte Teile just-in-time, also genau zu dem Zeitpunkt, wenn sie bei der Weiterverarbeitung beim Kunden gebraucht werden. Zulieferer bekommen Monate im Voraus die Bestellung, zu welcher Minute welche Teile-Konfiguration an welcher Stelle des Werkes sein muss.

Gab es früher zum Beispiel nur ein einziges Autositz-Modell, das man zehntausendfach mit Eisenbahnwagen ins Werk anliefern konnte, gibt es heutzutage bei der Fülle an Stoffen, Farben, Mustern, elektrischer Verstellung, Heizung Tausende verschiedener Sitzvarianten, die teilweise wirklich nur ein einziges Mal produziert werden – und dann natürlich nicht mit der Eisenbahn, sondern just-in-time mit dem Lkw angeliefert werden.

Jetzt kann man bedauern, dass das Lager der Betriebe sich praktisch in den fahrenden Lkws auf der Straße befindet, aber diese Flexibilität ist ein elementarer Bestandteil der deutschen Wettbewerbsfähigkeit. Ändern kann man dies nicht – auch wenn die daraus resultierende Endlosschläge von Lkw auf der Autobahn ein Gräuel ist.



Konkret für Gerolzhofen ist festzustellen, dass momentan die Firma Agrar Wolf sich vom Bahngelände zurückzieht und ihre riesige Lagerhalle samt Getreidesilo direkt am ehemaligen östlichen Verladegeleis abreißt. Bereits beendet ist auch der Landhandel von BayWa auf der anderen Seite des Bahnhofgeländes. Das riesige Silo und Lagerhaus, ebenfalls einst mit einem eigenen Verladegeis im Westen ausgestattet, wird demnächst ebenfalls vollständig abgerissen.

Längst Vergangenheit ist die Verladerrampe, auf der Zuckerrüben aus der Region auf Waggons verladen wurden. Landwirte haben inzwischen eigene Genossenschaften gegründet und in große Fuhrparks mit Sattelzügen investiert. Offenbar keinen Bedarf an der Bahn hatte vor einigen Jahren schließlich auch die Bundeswehr, die früher noch Großfahrzeuge und Panzer, die in der Instandhaltung in der Volkacher Garnison repariert werden, über Gerolzhofen anliefernte. Seit dem Abzug der US-Streitkräfte in Kitzingen fahren auch keine Militärlzüge mehr auf der Strecke.



Das Bahnhofsgelände in Gerolzhofen wandelt sich allmählich in ein Biotop.

FOTO: KLAUS VOGT

# Stellt der Stadtrat das Signal auf Rot?

**Bahnlinie Schweinfurt-Gerolzhofen-Kitzingen**

*Am Montagabend wird über den SPD-Antrag beraten, das Eisenbahn- und Bahnhofsgelände zu entwiden*

Von unserem Redaktionsmitglied  
**KLAUS VOGT**

Am Montagabend diskutiert und entscheidet der Gerolzhöfer Stadtrat über einen von der örtlichen SPD eingebrachten Antrag: Die Stadt Gerolzhofen soll bei der zuständigen Regierung von Mittelfranken für die Bahnlinie innerhalb der Gemarkungsgrenzen Gerolzhofens die „Freistellung von Bahnbetriebszwecken“ beantragen. Würde die Bahnstrecke daraufhin entwidmet, dürften keine Züge mehr fahren. Es wäre das Ende der Eisenbahngeschichte in Gerolzhofen.

Nach dem jetzigen Stand der Dinge ist am Montag mit einer breiten und deutlichen Mehrheit für den SPD-Antrag zu rechnen. Lediglich die dreiköpfige, den Grünen nahestehende Fraktion von geo-net hat sich im Vorfeld für den Erhalt der Bahnstrecke ausgesprochen.

Die Bahnlinie ist zwischen Gochsheim und Etwashausen inzwischen stillgelegt. Den Bescheid dazu hatte das zuständige Bayerische Innenministerium auf Antrag der Bayerischen Regionalbahn (BRE) erlassen. Die BRE war seit Mai 2005 Pächterin der Strecke gewesen. Anfang 2016 gab die Regionalebahn die komplette Strecke an die DB Netz AG zurück, all-

erdings in einem völlig verwahrlosten Zustand. Die Stilllegung der Strecke erfolgte, obwohl es einen kaufwilligen Investor gibt: Markus Blum, alleiniger Gesellschafter der Projektentwicklerfirma Blumquadrat, die in Kitzingen-Etwashausen auf ehemaligem US-Flächen den 73 Hektar großen Technologiepark „Connekt“ aufbaut. Blum braucht zur Attraktivitätssteigerung seines Parks einen Bahnanschluss, zumal sich bei ihm auch die Firma Schaeffler (FAG) mit einem Logistikzentrum ansiedeln wird. Er will deshalb den alten Bahnanschluss des Army-Areals nutzen, der über Wiesentheid/Gerolzhofen/Gochsheim an das Bahnnetz in Schweinfurt angeschlossen ist.

Mit der erfolgten Stilllegung der Strecke treiben nun mehrere anliegende Gemeinden das endgültige Ende der Bahnstrecke, indem sie die Entwidmung betreiben. Die Stadt Kitzingen hat bereits für die Trasse innerhalb der Etwashäuser Gemarkung diese „Freistellung von Bahnbetriebszwecken“ erreicht. Allerdings hat Markus Blum gegen diesen Bescheid der Regierung von Mittelfranken Klage eingereicht, die ausbleibende, sprich blockierende Wirkung hat.

Die SPD Gerolzhofen möchte nun, dass auch Gerolzhofen wie Kitzingen vorgeht und die

Entwidmung beantragt. Das Hauptargument: Die Trasse zerschneide das Stadtgebiet und hemme die weitere Entwicklung. Gleiches hört man neuerdings aus Sennfeld, wo man von der DB Immobilien Teilflächen der Bahntrasse kaufen und den Rest zum Radweg umbauen möchte. Von keiner Kommune längs der Strecke gab es in den zurückliegenden Jahren einen politischen Vorstoß, die BRE zur Aufnahme des Privatkaufs zu animieren. Lediglich einige Privatleute versuchten auf Vereinsbasis, wieder Leben auf die Gleise zu bringen. Was letztlich scheiterte.

Bündnis 90/Die Grünen haben – reichlich spät – eine Unterschriftensammlung für eine Bahnverbindung von Schweinfurt nach Kitzingen initiiert, die offiziell an diesem Freitagabend in Gerolzhofen bei der „Lesenacht“ der grünen Stadtratsfraktion geo-net startete. Zu den ersten Unterzeichnern zählen Irmgard Krammer, die ehemalige Bürgermeisterin von Gerolzhofen, der Dingolshäuser Bürgermeister Lothar Zachmann, der ehemalige Wiesentheid-Bürgermeister Walter Hahn, die Grünen-Landtagsabgeordnete Kerstin Celina aus Kürnach und der gebürtige Gerolzhöfer Norbert Lenhard, Betriebsratsvorsitzender bei Schaeffler in Schweinfurt, Aufsichtsratsmitglied von Schaeffler und SPD-Stadtrat in Schweinfurt.

Arnulf Koch, Fraktionsvorsitzender der CSU im Gerolzhöfer Stadtrat, hat in seinem Internet-Blog Argumente pro und contra Bahnstrecke zusammengetragen, auf die wiederum unter anderem Thomas Vizl (geo-net) geantwortet hat. Auf Grundlage des Blogs hat die Redaktion im Vorfeld der wichtigen Stadtratsentscheidung zahlreiche Aspekte einer Streckenstilllegung beleuchtet. Eines ist klar: Hätte man einen funktionierenden Schienenbahnverkehr, niemand würde ihn reduzieren oder gar abschaffen wollen. Niemand stellt auch die Bahn als solche in Frage. Bahnreisen ist bequem und empfehlenswert. Es geht um etwas anderes, wie es auch Arnulf Koch in seinem Blog formuliert: „Eine verwilderte Strecke mitten durch die Stadt, mit gigantischem Investitionsstau, neben unseren neuem Baugebiet, ein Fremdkörper in der Stadt, Bahnhof und Lagerhallen sind verkauft oder werden gerade abgerissen. Kämpft man für die Wiederbelebung der Bahn unter diesen schwierigen Voraussetzungen oder kann man das Quartier zukunftsfähig entwickeln?“

**ONLINE-TIPP**  
Unsere bisherige Berichterstattung zu diesem Thema gibt es kompakt im Internet unter [www.mainpost.de/schweinfurt](http://www.mainpost.de/schweinfurt)

## Haltestelle an der Schule?

Stadtrat Thomas Vizl (geo-Net) hat auch den Bau einer neuen Haltestation in der Dreimühlenstraße auf Höhe der Schulen und der Großbetriebe in die Diskussion gebracht. Damit sollen die Kinder und Arbeiter, die mit dem Zug anreisen, einen kurzen Fußweg haben.



Aber: Nur Schüler aus Alitzheim und Sulzheim aus den fünften bis zehnten Klassen der Realschule kommen nach Gerolzhofen. Und dabei hat Sulzheim nicht einmal einen Anschluss ans Gleis. Ab Grettstadt orientieren sich die Schüler schon nach Schweinfurt. Nur wenn die Schulen in Schweinfurt keine weiteren Schüler mehr aufnehmen konnten, kamen Schüler aus Grettstadt oder Gochsheim nach Gerolzhofen. Mit den jetzt kommenden geburtschwachen Jahrgängen sind hier aber kaum noch Schüler aus dieser Richtung zu erwarten.

Die Schüler am Gymnasium kommen auch von Wüstfeld, Geusfeld, Michelau, Dingolshausen, Donnerdorf, Oberschwarzach etc. etc. – alles Gemeinden ohne Schienenanschluss. Der Einzugsbereich der Gerolzhöfer Mittelschule ist ähnlich, nur erweitert um die Großgemeinde Kolitzheim. Aber deren Ortschaften haben ebenfalls keinen Gleisanschluss.

Welche Schüler sollen also überhaupt mit der Bahn nach Gerolzhofen fahren und am möglichen neuen Haltepunkt aussteigen?



Auch Schüler, die von GEO nach Schweinfurt fahren, hätten keine Vorteile. Aktuell kann ein Schüler aus Gerolzhofen an mehreren wohnortnahen Stellen quer übers Stadtgebiet verteilt in die in kurzen Takten fahrenden Busse einsteigen und zum Beispiel erst am Beruflichen Schulzentrum und am Humboldt-Gymnasium in Schweinfurt wieder aussteigen. Mit der Bahn würde er zunächst am Hauptbahnhof in Schweinfurt landen und müsste dann nochmals in den (Stadt-) Bus umsteigen.



Und brächte die Haltestelle vielleicht Vorteile für Arbeitnehmer, die nach Gerolzhofen einpendeln? Kaum. Denn nur Arbeiter und Angestellte aus dem Gewerbegebiet an der Alitzheimer Straße könnten von einer Haltestelle an der Dreimühlenstraße profitieren. Die anderen Betriebe sind fußläufig zu weit entfernt. Aber: Haben die großen Betriebe im Norden der Stadt (St. Gobain, Döpfner, Ludwar, Hiestand) die gleichen Arbeitszeiten? Und kommen die Leute nicht zum überwiegenden Teil sowieso aus bahnlernen Ortschaften?

## Bahnanschluss für SW-Pendler



Für Arbeitnehmer, die nach Schweinfurt pendeln, war der Zug früher attraktiv. Damals lagen die großen Fabriken dicht gegenüber des Hauptbahnhofs oder waren über die große Holzbrücke schnell zu Fuß zu erreichen. Heutzutage hat sich die Industrie mit Tausenden Arbeitsplätzen in das Hafengebiet verschoben. Dort gibt es aber keinen Haltepunkt. Zug-Pendler müssten also erst am Bahnhof auf Stadtbusse umsteigen.

Und: Bei den Überlegungen für Personenverkehr auf der Schiene wird über einen Fahrplan mit einer Fahrt pro Stunde diskutiert. Klarer Nachtteil zum Bus. Der Bus fährt morgens zwischen 5.40 und 8.40 Uhr bis zu neunmal von Gerolzhofen nach Schweinfurt ab, bei der Bahn wären maximal vier Fahrten auf der eingeleigten Strecke möglich.

Und während der Zug nur vom Bahnhof abfährt, gibt es für den Bus mehrere Haltepunkte quer übers Stadtgebiet. Wer läuft schon von der Schwarzenbergstraße bis zum Bahnhof?

## Eigentum an der Bahnlinie?



Es muss schon jetzt sichergestellt sein, dass nach einer Entwidmung der Bahnstrecke – egal, ob und wann dies passiert – die Stadt wieder das Eigentum an den Flächen zurückerhält, fordert der CSU-Fraktionsführer im Stadtrat, Arnulf Koch. Gerolzhofen hatte die Grundstücke damals beim Bau der Bahnlinie kostenfrei zur Verfügung gestellt – großzügigerweise übrigens auch noch Flächen in Järkendorf, weil sich das Dorf damals entsprechenden Wünschen verweigert hatte. Auf diesen Umstand hat die SPD Gerolzhofen hingewiesen.

Folgendes fiktive Szenario – das bislang noch viel zu wenig diskutiert wurde – darf aus Sicht der Stadt aber nicht eintreten: Jemand kauft die Strecke zu einem günstigen Preis von derzeit einer Million Euro, hält sie ein paar Jahre noch bereit, doch am Ende ergibt es sich nicht, dass sie betrieben werden kann. Die Strecke wird daraufhin entwidmet – und auf einmal gehören jemanden 43000 Quadratmeter Fläche in zentraler Lage von Gerolzhofen mit einem derzeitigen Grundstückswert von rund 4,5 Millionen Euro. In den anderen Ortschaften entlang der Strecke würde es dann ähnlich aussehen. Die von den Gemeinden damals zur Verfügung gestellten Flächen dürften heute einen deutlich zweistelligen Millionenbetrag wert sein. Dem Investor wäre der ganze Coup gelungen!



Falls der Investor Markus Blum die Strecke von der DB erwirbt, ist er auch verpflichtet die Strecke zu reaktivieren und zu betreiben, argumentiert Stadtrat Thomas Vizl (geo-net). Er darf die Grundstücke nicht einfach teilen und verkaufen. Allerdings gibt es Grundstücke, die für den Bahnbetrieb nicht benötigt werden und über diese könnte die Stadt mit Blum verhandeln.



Nicht übersehen darf man aber auch den Umstand, dass auf dem Bahngelände Schadstoffe und Altlasten liegen könnten. Es gibt Bereiche auf den Gleiskörpern im ehemaligen Bahnhof in Gerolzhofen, da wächst bis heute noch kein einziges Pflänzchen, während andere Teile schon regelrecht überwuchert sind. Ist es dann erstrebenswert, das Eigentum am Bahngelände zu erlangen?

## Schnelle Mobilität



Man kommt mit der Bahn meistens schneller von A nach B als mit dem Bus. In den 80-er Jahren dauerte die Fahrtzeit mit der Bahn von GEO zum Schweinfurt-Hauptbahnhof damals nur 30 Minuten. Mit modernen Zügen könnte sie heute vielleicht sogar noch kürzer werden. Der Express-Bus, der heute von Gerolzhofen aus über die B286 direkt zum Schweinfurter Hauptbahnhof fährt, wäre schneller als der Zug. Allerdings fährt der Schnellbus Alitzheim, Grettstadt, Gochsheim und Sennfeld nicht an.



Man kommt mit der Bahn schneller von A nach B als mit dem Bus – aber auch nur von A nach B. Fast alle Ortschaften der Region sind nicht an die Schiene angebunden. Dabei ist Gerolzhofen für diese umliegenden Ortschaften das wirtschaftliche, schulische und kulturelle Mittelzentrum.

## Besser für die Umwelt?



„Wer Zug fährt, tut was für die Umwelt.“ So lautet die landläufige Meinung. Aber stimmt das auch? Aber ist ein Dieseltriebwagen auf einer nicht-elektrifizierten Nebenstrecke wirklich umweltschonender

als ein Bus? Busse können problemlos in verschiedenen Größen je nach Bedarf vorgehalten werden: vom großräumigen 50-Sitze-Bus mit rund 40 Liter Verbrauch auf 100 Kilometern über mittelgroße Busse mit 30 Liter Verbrauch bis hin zu Sprintern mit zehn Liter Verbrauch oder Linientaxis mit sechs Liter Verbrauch.

Ein Personenzug (Triebwagen) schleppt immer seine rund 60 Tonnen Leergewicht mit sich herum und verbraucht im Schnitt 70 Liter Diesel pro 100 Kilometer (zum Beispiel der Dieselnahverkehrszug ALSTOM LINT 41). Der Zug ist also deutlich schlechter beim Grundverbrauch. Erst bei einer Fahrt ab 80 Fahrgästen aufwärts ist ein Nahverkehrszug dann umweltfreundlicher als der Bus. Ein Zug mit beispielsweise nur acht Fahrgästen wäre hingegen eine umwelttechnische Katastrophe.

Konkret für Gerolzhofen – Schweinfurt heißt das: Zu den Anfangs- und Endzeiten von Schulen und Betrieben könnte eine Auslastung des Triebwagens in eine Richtung gegeben und aus Umweltschutzgründen zu begrüßen sein. Während des Tages aber wird bei den anderen Fahrten der Eisenbahn mutmaßlich nur viel Stahl mit wenig Nutzlast bewegt. Schlecht.



Schlingpflanzen nehmen ein Andreasreuz auf dem Gerolzhöfer Bahnhofsgelände allmählich in Beschlag.

FOTO: KLAUS VOGT

## Lohnt der ganze Aufwand?



Die Befürworter der Wiederaufnahme des Güterverkehrs argumentieren auch mit diesem Argument: „Es werden am Tag vielleicht ja nur zwei Güterzüge fahren. Warum dann die ganze Aufregung?“



„Wofür dann der ganze Aufwand?“, lautet die Gegenfrage. Für nur zwei Güterzüge sollen Millionen in die Strecke investiert werden? Ist das wirklich verhältnismäßig? Wäre der weitere Ausbau der viel befahrenen B286 nicht besser?

## Entwicklung in Gerolzhofen



Ein Bahnanschluss mit Personenverkehr macht Gerolzhofen auf jeden Fall attraktiver. Das ist unbestritten. Eine Einbindung in das Bayernticket würde insbesondere Freizeitreisen von und nach Gerolzhofen vereinfachen und sicher auch den Tourismus ankurbeln.



Die Bahnlinie zerschneidet das Stadtgebiet von Gerolzhofen im Westen, wie es die B286 im Osten tut. Das Bahngelände hat innerhalb der Gerolzhöfer Bebauung zwischen Weißer Marter und dem neuen Baugebiet „Am Nützelbach“ eine Fläche von rund 43000 Quadratmetern. Hier könnte sich Gerolzhofen in seiner Mitte mit Neubaugebieten weiterentwickeln und müsste es nicht notgedrungen an den Stadträndern tun – wo Flächenverbrauch und Flächenversiegelung, hohe Erschließungskosten, schwierige Verkehrsanbindung und Konflikte mit Anwohnern, die an der aktuellen Randlage bislang eine unverbaute Sicht hatten, dagegensprechen.

Eine Entwicklung des Bahngeländes mit Wohnbebauung – gerade mit den neuen Edeka und Netto-Einkaufsmärkten gleich nebenan am BayWa-Areal – wäre sicher die perfekte Lösung für die Bauland-Entwicklung Gerolzhofens für mindestens 15 Jahre.



Ein Gleis ins Nirgendwo. Für Fotografen gibt es am Bahnhof zahllose Motive. Doch kann hier wieder Leben einziehen? FOTO: KLAUS VOGT

## Bahn für Einpendler?



Gerolzhofen hat ein positives Pendlersaldo von über 500 Menschen. Das heißt: Es kommen täglich 500 Menschen mehr zum Arbeiten verlassen. Wir brauchen also in

der Tat einen gut getakteten Nahverkehr. Eine Umfrage hat gezeigt, dass die meisten Arbeitnehmer, die in die Stadt kommen, aber aus dem Altlandkreis und dem Steigerwald-Gebiet anfahren. Sie würden nicht von einem Bahnanschluss profitieren – denn dort gibt es keine Gleise.

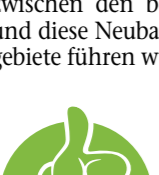


Am Montagabend diskutiert der Stadtrat Gerolzhofen über die Bahnstrecke. Kommt das endgültige Halte-Signal? FOTO: KLAUS VOGT

## Nutzen für Gerolzhofen?

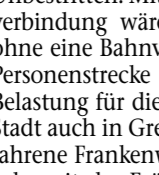


Im ersten Schritt mit der Wiederaufnahme des Güterverkehrs soll offenbar nur ein Nutzer in Kitzingen von der Strecke profitieren. Kitzingen ist bereits am Fernbahnnetz angeschlossen. Die Stadt Kitzingen könnte ihre eigenen Gewerbegebiete bei Etwashausen ans Fernbahnnetz anschließen, indem eine bedarfsgerechte Eisenbahnbrücke parallel zur Nordtangente gebaut würde. Provokante Fragen: Warum muss sich Gerolzhofen Gedanken drüber machen, wie die Verkehrserschließung des Kitzinger Gewerbegebiets erfolgt? Und warum sollen die Güterzüge 1600 Meter mitten durch die Gerolzhöfer Wohngebiete fahren, wenn in Kitzingen nur 780 Meter zwischen den beiden Bahnstrecken fehlen – und diese Neubauschleife dort durch Industriegebiete führen würde?



Der zweite Schritt soll laut Investor Blum der Personennahverkehr zwischen Gerolzhofen und Schweinfurt sein. In Richtung Etwashausen lohne sich dies nicht, weil es zu wenig Fahrgast-Potenzial gibt.

Unbestritten: Mit einer aktiven Personen-Bahnverbindung wäre Gerolzhofen attraktiver als ohne eine Bahnverbindung. Und ein Ende der Personenstrecke am alten Bahnhof würde die Belastung für die Neubaugebiete im Süden der Stadt auch in Grenzen halten. Nur die stark befahrene Frankensteinstraße – deren Verkehr mit der Eröffnung der zwei Supermärkte weiter zunehmen dürfte – würde von den Bahnstreifen eingeschränkt werden.



In Gerolzhofen gibt es erfolgreiche Bus- und Transportunternehmen, die überregional bedeutsame Größe haben, in Gerolzhofen nicht wenige Arbeitsplätze schaffen und hier ihre Gewerbesteuer zahlen. Die Konzerne und Investoren aus Kitzingen und Schweinfurt, die sich für die Güterzugstrecke starkmachen, haben keinen Bezug zu Gerolzhofen. Die bestehende Substanz verhindert also die Bahn. Anders ausgedrückt: Wäre Schaeffler mit seinem Logistik-Zentrum nach GEO gekommen und so zu einem Gerolzhöfer Unternehmen geworden, das Arbeitsplätze vorhält und Gewerbesteuer zahlt, würde die Stadt für einen Gleisanschluss kämpfen.



Würden die Güter des FAG-Logistikzentrums vom Kitzinger Gewerbepark über die Schiene zu den Fabriken in Schweinfurt transportiert, würden dann die entsprechenden Lkw nicht auf der Schnellstraße B286 direkt an den östlichen Wohngebieten von Gerolzhofen vorbeifahren.

## Weniger Lkw durch die Bahn?



Der bislang einzige Nutzer der wiedereröffneten Bahnschienen wäre das Schaeffler-Logistikzentrum in Kitzingen. Das Schaeffler-Hauptwerk steht in Herzogenaurach. Dass das Logistikzentrum nicht nach Schweinfurt gebaut wurde, zeigt, dass es auch für andere Produktionsstandorte Waren verteilen wird. Die Lkw nach Herzogenaurach werden bestimmt nicht an Gerolzhofen vorbeifahren. Mit den Zügen aber bekäme Gerolzhofen Güterverkehr, der sonst nie an der Stadt vorbeifahren wäre.



Bei der freien Auswahl zwischen Schiene und Straßen werden beim Güterverkehr nachweislich die Straßen besser genutzt. Arnulf Koch: Die Schienenverbindung nach Schweinfurt wurde schon damals nicht mehr genutzt, auch als es technisch noch möglich gewesen war. Deswegen stellt sich die Frage: In welches System soll man dann heutzutage investieren und es ausbauen? In ein aktiv genutztes oder in ein ungenutztes, nicht nachgefragtes System?

## Entlastung der Straßen?



Jeder Personen- und jeder Güterzug auf der Schiene entlastet das Straßennetz: ein Personenzug vielleicht in einem Umfang von einem bis zwei Bussen, ein Güterzug vielleicht in einem Umfang von einem bis zehn Sattelzügen. Jeder Lastwagen, der nicht auf den Autobahnen unterwegs ist, ist ein echter Fortschritt.



Bei der freien Auswahl zwischen Schiene und Straßen werden beim Güterverkehr nachweislich die Straßen besser genutzt. Arnulf Koch: Die Schienenverbindung nach Schweinfurt wurde schon damals nicht mehr genutzt, auch als es technisch noch möglich gewesen war. Deswegen stellt sich die Frage: In welches System soll man dann heutzutage investieren und es ausbauen? In ein aktiv genutztes oder in ein ungenutztes, nicht nachgefragtes System?



Während bei „Gleis 1“ (im Vordergrund) offenbar noch die alten Pflanzenschutzmittel der Bahn wirken, ist das „Gleis 2“ schon komplett zugewuchert. Und die mächtigen Gebäude der BayWa im Hintergrund warten auf die Spitzhacke. FOTO: KLAUS VOGT