

## Pächter gibt Teil der Bahnstrecke ab

Bayerische Regionaleisenbahn will sich vom Abschnitt Etwashausen-Wiesentheid trennen

Von unserem Redaktionsmitglied  
**NORBERT FINSTER**

**GEROLZHOFEN** Die Bayerische Regionaleisenbahn (BRE) will nun einen Teilabschnitt der von ihr gepachteten Steigerwaldbahn abgeben, am Rest der Strecke aber festhalten. Seit einiger Zeit ist die BRE auf der Suche nach einem Nachpächter für den genau 12,532 Kilometer langen Abschnitt zwischen Kitzingen-Etwashausen und Wiesentheid. Den rund 29 Kilometer langen Abschnitt bis Gochsheim will sie in Pacht behalten.

Der „vordere Abschnitt“, wie Gerhard Curth den Streckenteil ab Gochsheim nennt, ist für ihn baulich noch in einem besseren Zustand. Gerhard Curth ist Vorsitzender Geschäftsführer der Deutschen Regionaleisenbahn in Berlin, deren Tochter die BRE ist. Auf dem Abschnitt Gochsheim-Wiesentheid sieht er bessere Chancen, dass sich wieder einmal ein Verkehr entwickeln könnte, zumindest aber für die eine oder andere Gelegenheitsfahrt.

Im hinteren Teil der Strecke müsste die BRE nicht weniger als neun Bahnübergänge vorhalten und das sei einfach unwirtschaftlich. Auf der Strecke gilt momentan eine Tempolimit von 20 Stundenkilometern.

„Damit haben wir nicht gerechnet.“

Vorsitzender Dietmar Parakenings, Förderverein Steigerwald-Express

Keinen sehr einladenden, geschweige denn werbenden Charakter hat die Beschreibung des Streckenteils, den die BRE abgeben möchte. Vor allem gilt das für die Investitionen: 1,9 Millionen Euro soll es kosten, den Streckenteil ordentlich zu sanieren. Dabei listet die BRE 1,25 Millionen für die Sanierung des Gleis-Oberbaus auf, weitere 550.000 für die Bahnübergänge, 50.000 für den Weichenausbau und einen Lückenschluss, 50.000 für Sonstiges. Die jährlichen Ausgaben für Instandhaltung schätzt die BRE auf 65.000 Euro.

Im Grunde sind das alles Aufgaben, die die BRE als Pächterin in allen Jahren hätte erledigen müssen. Geschehen ist aber bis auf einige eher kosmetische Freischneitte oder Schienenschliffräder so gut wie nichts. Weil die Strecke gründerzeitliche Mängel aufweist, hat sie die Regierung von Mittelfranken als Aufsichtsbehörde seit 13. September 2012 auf der gesamten Länge von Etwashausen bis Gochsheim gesperrt.



Die Schiene ins Grüne: So wie hier im Bahnhof von Gerolzhofen sieht es an vielen Stellen der Bahntrasse von Gochsheim nach Etwashausen aus. Die Pächterin der Strecke, die Bayerische Regionaleisenbahn, will nun das Teilstück zwischen Wiesentheid und Kitzingen-Etwashausen abgeben. Weil auch in der Region kaum jemand Interesse an der Strecke hat, scheint ihr Ende nah.

FOTO: NORBERT FINSTER

Bis Ende Oktober sollte die BRE der Regierung darlegen, wie sie die Strecke wieder in Ordnung bringen will. Dagegen gibt es eine Klage der BRE, die vor Gericht anhängig ist und aufschiebende Wirkung für den Oktober-Termin hat.

Den jährlichen Pachtzins, den die BRE zu zahlen hätte, gibt das Berliner Eisenbahninfrastruktur-Unternehmen mit 18.120,23 Euro an. Wer die Strecke gleich ganz kaufen will, zahlt 226.502,85 Euro.

Der Personenverkehr auf dieser Strecke wurde 1981 eingestellt, der Güterverkehr 2006. So führt die BRE an, dass aus der Strecke keine Einnahmen aus der Nutzung der Infrastruktur erzielt wurden.

Dietmar Parakenings, Vorsitzender des Fördervereins Steigerwald-Express hält es nicht für verwunderlich, dass bei der Untätigkeit der BRE jetzt plötzlich eine Sanierungssumme von 1,9 Millionen Euro im Raum steht. Er hält den Streckenteil, den die BRE abgeben will, technisch für nicht besser und nicht schlechter als den restlichen. Die von der BRE abgegebene Streckenbeschreibung wirke in der Tat abschreckend auf potenzielle neue Pächter.

Keinen Reim kann er sich auf den Teilerwerb der BRE machen. „Damit haben wir nicht gerechnet.“ Der Verein hat seinen Fahrzeugbestand bis auf zwei Bauwagen, die in Wiesentheid stehen, nach Würzburg ab-

gezogen.

Auch andernorts scheint es, als sei es im Moment ziemlich riskant, sich auf die BRE zu verlassen. Denn am 7. November 2012 hat die Regierung von Mittelfranken den Güterverkehr auf der oberfränkischen Steigerwaldbahn von Strullendorf nach Schlüsselfeld wegen Mängeln an Gleisen, Brücken und Übergängen eingestellt. Diese Strecke betreibt die BRE seit 2007. Leidtragende der Sperrung ist eine Schlüsselfelder Firma, die ihr ganzes Rohmaterial in Form von Drahtrollen über die Schiene bezog. Das musste nach der plötzlich verhängten Sperre in Bamberg auf Lkw verladen und nach Schlüsselfeld gebracht werden. Bis Februar sollte die

Strecke wieder befahrbar sein. Jetzt ist Mai und noch immer fährt nichts. Ursache ist eine zweite Beanstandung nach einer neuerlichen Fahrt mit dem Messzug. Umstritten sind allerdings die Ergebnisse des Messzugs, denn der wird auch auf ICE-Hochgeschwindigkeitsstrecken eingesetzt und erkennt feinste Abweichungen von der Norm. Auf der Schlüsselfelder Strecke fahren die Güterzüge aber nur Tempo 20.

In Kürze soll es allerdings wieder losgehen mit dem Güterzugbetrieb, sagt Schlüsselfelds Zweiter Bürgermeister Fritz Stütz. Er verhehlt aber nicht, dass er keine guten Ahnungen hat, was die Zukunft der Strecke betrifft.

### Das Ende einer Bahnstrecke

Sollte sich für den Streckenteil zwischen Wiesentheid und Etwashausen kein Nachpächter finden, so droht zunächst eine Stilllegung. Das wäre allerdings noch nicht das endgültige Aus, weil auch solche Strecken noch reaktiviert werden können.

Das Ende der Strecke wäre erst eingeleitet, wenn ein Antrag zur Freistellung von Bahnbetriebszwecken kommen würde. Den Antrag kann zum Beispiel die DB Netz AG als Eigentümerin oder

ein anderes Eisenbahninfrastrukturunternehmen oder eine Gemeinde einreichen, auf deren Gebiet die Strecke verläuft. Über die Freistellung entscheidet das Eisenbahn-Bundesamt als zuständige Planfeststellungsbehörde. Die Freistellung von Bahnbetriebszwecken darf erst ausgestellt werden, wenn kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht und langfristig eine Nutzung der Infrastruktur für den Zweck des Bahnverkehrs nicht mehr zu erwarten ist. Die betro-

fene Strecke muss das Bundesamt im elektronischen Bundesanzeiger bekanntgeben. Dadurch werden Träger der Landes- und Regionalplanung, betroffene Gemeinden und benachbarte Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Stellungnahme aufgefordert. Dazu gewährt das Amt in der Regel eine Frist von sechs Wochen, bevor über den Freistellungsantrag entschieden wird. Kommt es zur Freistellung, ist das das endgültige Aus für eine Bahnstrecke.

### Standpunkt

## Die Entwöhnung von der Bahn

Verkehrsmittel ist nicht mehr im Bewusstsein der Leute

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

Da staunt der Laie und der Fachmann wundert sich. Die Bayerische Regionaleisenbahn gibt nicht, wie sich mancher vielleicht erhoffte, die ganze Steigerwald-Bahnstrecke zur Nachverpachtung frei, sondern nur den hinteren Teil. Welche Strategie sich hinter diesem überraschenden Schritt verbirgt, vermag niemand so recht zu erkennen. Erst recht nicht, wer diesen Wurmfortsatz pachten oder gar kaufen und die von der BRE veräußerte Streckensanierung leisten soll. Wenn ein solcher Pächter von Schweinfurt nach Kitzingen fahren wollte, müsste er erst bis Gochsheim über die Trasse der Deutschen Bahn, dann bis Wiesentheid über die der BRE, bevor er auf seine eigene käme. Ein Umding.



Da drängt sich schon der Gedanke auf, als sollte diese Strecke endgültig kaputt gemacht werden. Die Schuld daran trägt aber nicht nur der untätige Pächter. Es ist vor allem

das allgemeine Desinteresse in der Region am Fortbewegungsmittel Bahn. Vom neuen Gerolzhöfer Bürgermeister Thorsten Wozniak ist bekannt, dass er beim Öffentlichen Nahverkehr den Bus der Bahn vorzieht. Und als der Bauausschuss des Gerolzhöfer Stadtrats jüngst einen wackeligen Bahnübergang in Gerolzhofen besichtigte, herrschte einhellig die Ansicht, dass die Zeit dieser Strecke vorbei ist. Das mag daher kommen, dass die Region längst von der Bahn entwöhnt ist, dass die Menschen gar nichts anderes im Bewusstsein haben als das Auto und die Straße. Wer aber öfter mal Bahn fährt, wird sehen, dass die Züge von Jahr zu Jahr voller werden und dass immer mehr junge Leute dieses vermeintlich altmodische und unflexible Verkehrsmittel nutzen. Für sie ist das Auto längst kein Statussymbol mehr, sie wollen nur günstig, bequem und schnell von A nach B kommen. Auch daran sollten die allzu eifertigen Bahngegner denken, ganz abgesehen vom nahenden Ende des Ölzeitalters und von der Umweltbilanz, die klar für die Bahn spricht.

## Aufsicht weiß nichts von Rückzug

BRE muss Konzept zur Instandsetzung vorlegen

**GEROLZHOFEN** (fi) Obwohl der Streckenabschnitt zwischen Kitzingen-Etwashausen und Wiesentheid bereits zur Abgabe ausgeschrieben ist, hat die Landesesebnahnaufsichtsbehörde noch keine Kenntnis von diesem Ziel der Bayerischen Regionaleisenbahn (BRE). Die Aufsichtsbehörde sitzt bei der Regierung von Mittelfranken in Ansbach.

Ob die BRE die insgesamt 43,8 Kilometer lange Strecke in Pacht hat oder nur noch ein Teilstück, ist unerheblich. Sie muss auf ihrem Teil die erforderlichen Instandsetzungsarbeiten leisten, so dass dort wieder ein Fahrbetrieb möglich ist. Das erklärt Michael Münchow, stellvertre-

tender Pressesprecher der Regierung von Mittelfranken, auf Anfrage der Main-Post.

Um wieder einen betriebssicheren Zustand „auf der Grundlage der Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung und der anerkannten Regeln der Technik“ zu erreichen, müsste die BRE nach München zunächst einmal die Spurmaßunterschreitungen der Gleise beseitigen. Darüber hinaus wären Mängel an Bahnübergängen, Brücken und Signalanlagen zu beheben. Hierzu muss der Pächter ein Instandsetzungskonzept zur Prüfung bei der Landesesebnahnaufsichtsbehörde vorlegen, heißt es in Ansbach.

Für die BRE kommt noch dazu, dass der Netzungsanspruch, den zum Beispiel Trassenbesteller haben, durch eine betrieblich Sperre der Strecke nicht ausgeschlossen ist. „Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist eine Eisenbahnstrecke so lang in einem betriebssicheren Zustand vorzuhalten, bis eine wirksame Stilllegungsgenehmigung erteilt wurde“, sagt Christoph Döber von der Bundesnetzagentur in Bonn.

Auch daran hält sich die BRE erkennbar nicht. Laut Döber ist die betriebliche Sperre der Strecke nicht zwingend ein gerechtfertigter Grund für eine Trassenablehnung.