spiel?

MENZ: Es war hochdramatisch und sehr hart umkämpft. Man muss sagen, dass mit Galasek vor der Viererkette dem alten Trainerhasen Hans Meyer ein taktischer Schachzug gelungen ist. Armin Veh war darauf wohl nicht so ganz vorbereitet. Die Verletzung von Marek Mintal hat mich sehr geärgert und weh getan. Da hätte es meiner Meinung nach eindeutig Rot für Meira geben müssen. Die rote Karte für Cacau war voll berechtigt und hat Armin Vehs Konzept mit nur einer Sturmspitze völlig zunichte gemacht. Für mich war dieser Blackout Cacaus einer der Knackpunkte des Spiels. An sich war ja eine Bombenstimmung im Stadion. Von daher war es ein sehr gutes und begeisterndes Endspiel.

Haben Sie für diesen Sieg kräftig gebetet? Wie bereitet sich ein Club-Kaplan spirituell auf ein solches Endspiel vor, wie arbeitet er den Sieg auf?

MENZ: Ich habe gehofft und gebetet, dass für den Club alles gut ausgeht. Ich selber habe mich so vorbereitet, dass ich bei netten Menschen war, bei denen ich gerne bin und mich

hung kam für ihn völlig überraschend: Fanclub-Beauftragter Otto Scheer hatte ihn in der Halbzeit mit aufs Spielfeld genommen und 29 000 jubelnden FCN-Anhängern einfach vorgestellt.

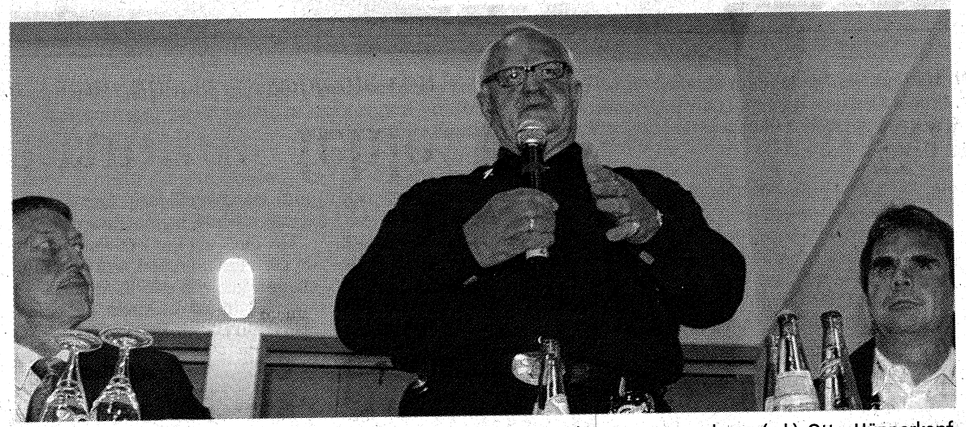
Für die Brummis fehlen bis zu 20 000 Parkplätze

Diskussion in Geiselwind über die Probleme von Lkw-Fahrern – Festival wird es auch in Zukunft geben

Von unserem Mitarbeiter
ROBERT HAASS

GEISELWIND **Die Enttäuschung war Anton Strohofer am Montagvormittag anzusehen: 1200 Lkw-Fahrer dürften über Pfingsten beim „Trucker- und Country-Festival" auf dem Gelände des Autohofs gewesen sein, nur ein Bruchteil davon hatte den Weg zur Podiumsdiskussion über die Situation der Berufskraftfahrer gefunden.**

„Wer nicht kommt, braucht nicht geh'n", war dann auch die erste Reaktion von Strohofer, der sich davon aber nicht den Mut nehmen ließ. Denn die Lage der Lkw-Fahrer, für Strohofer wichtige Leistungsträger der Gesellschaft, liegt ihm am Herzen. Deshalb seine Forderung: Alle 400 bis 500 Kilometer auf der Autobahn eine Station, in der sich die Fahrer mit allen lebensnotwendigen Dingen eindecken können.



Ein Podium für Probleme der Laster-Fahrer: An der Diskussion nahmen unter anderen (v. l.) Otto Hünnerkopf, Anton Strohofer und Georg Gast teil. FOTO ROBERT HAASS

Denn hier liegt es im Argen. Lenkzeitenbeschränkungen auf der einen Seite, Zeitdruck auf der anderen: Die Fahrer verbringen viel Zeit in ihren Fahrzeugen. Längere Ruhepausen unterwegs sind ebenso die Regel wie die Selbstversorgung der Fahrzeuglenker. Die ist oft „unter aller Sau", wie Strohofer feststellte. Auf den Raststellen und Parkplätzen fehlt oft das Nötigste: Viele Parkplätze an den Autobahnen haben keine Toilette, von Duschen und anderen Sanitäranlagen ganz zu schweigen.

Schwierigkeiten bereitet auch der weitere Bedarf des täglichen Lebens: Der Einkauf von Lebensmitteln ist an Tankstellen teuer, die Fahrt mit dem Lkw in die nächste Stadt scheitert an Parkmöglichkeiten.

Überhaupt die Parkplätze. „Es fehlen 15 000 bis 20 000 Parkplätze", machte Tom Jeier von der Truckerzeitung deutlich. Zumindest nachts könnten große Möbelhäuser und Supermärkte ihre Parkplätze für Lkw-Fahrer öffnen, um hier kurzfristig für Entspannung zu sorgen.

Denn mit dem digitalen Zeitalter haben auch digitale Tachometer Einzug gehalten. Die warnen die Fahrer zwar bei Überschreitung der Lenkzeiten – was bei überfüllten Autobahnparkplätzen aber wenig hilft. Georg Gast von der 1. Truckergemeinschaft dazu: „Der Tacho zeigt rot, der Parkplatz ist voll – ich muss weiterfahren und bin Täter. Was helfen also die Gesetze, wenn der Fahrer mangels Parkplätzen keine Pausen machen kann."

Gast sieht hier das Problem beim Gesetzgeber: „Beschlossen wird von der Politik schnell", sagte der Fahrervertreter – alleine es fehlt an den Voraussetzungen, die Gesetze auch einzuhalten. Für Jörg Ehmke von der Autobahndirektion Würzburg nichts Neues: „Wir wissen, dass die Anlagen nicht ausreichend sind, wir verlassen uns auf die Autohöfe." Zwar werden beim Ausbau der A 3 zwischen Frankfurt und Nürnberg auch die Parkanlagen mit WC ausgebaut, aber: „Die Zahl der Parkplätze wird nur langsam steigen."

Druck auf die Politik

Landtagsabgeordneter Dr. Otto Hünnerkopf sagte zu, die Probleme der Fahrer an die entsprechenden Stellen in Land und Bund weiter zu geben. Druck wollen die Fahrer auf die Politik ausüben. Ein Fahrer schlug vor, man solle beim Erreichen der Lenkzeit und bei vollen Parkplätzen einfach auf dem Standstreifen anhalten.

Anton Strohofer stellt derzeit alle für die Argumente der Fahrer wichtigen Fakten zusammen und will mit einer Petition mit möglichst vielen Unterschriften Betroffener „an allen wichtigen Stellen vorstellig werden".

Kitzelig

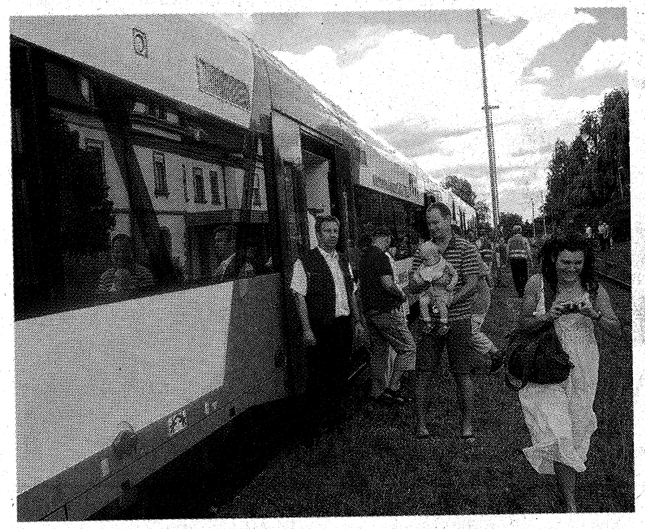
Unsere deutsche Sprache ist präzise. Jedes Wort von perlender Klarheit. Nehmen wir nur die Welt der Töne: Die reicht vom Gesäusel übers Brummen bis zu ohrenbetäubendem Krach. Eine eigene Brisanz bekommt die Aneinanderreihung lauter Schwingungen, wenn sich nach den Ohren die Amtssprache ihrer bemächtigt: So beschäftigte sich der Kitzinger Stadtrat jüngst mit der Verordnung über den Schutz vor – achtung – „ruhestörendem Lärm". Was ist der andere, äh, Lärm? Kriegsgeschrei im Ameisenhaufen?

Heute vor 10 Jahren

AM 30. MAI 1997 berichtete die MAIN-POST über den Auftakt des Deutsch-Amerikanischen Volksfestes in **Kitzingen.** Das Fest auf dem Flugplatz dauerte gut eine Woche und wurde mit einem Bieranstich eröffnet. Damals war übrigens noch Kitzinger Bürgerbräu im Fass. Das gibt es zehn Jahre später nicht mehr und auch die Amerikaner sind in Kitzingen schon Geschichte. – Dann ging es um zwei Veranstaltungen, die auch zehn Jahre später an Fronleichnam in **Kitzingen** durchgeführt werden. Einmal zog die Fronleichnamsprozession durch die Stadt und anschließend waren die Schützen mit ihrem Umzug und die Präsentationen der neuen Majestäten dran.

Mit Tempo 30 durch den Vorsteigerwald

Resonanz auf Bahn-Sonderfahrt entsprach nicht den Erwartungen



„Nächster Halt Gerolzhofen, Ausstieg in Fahrtrichtung rechts", hieß es am Sonntag nach langer Zeit wieder einmal am Bahnhof Gerolzhofen. Anlass war eine Sonderfahrt mit der Erfurter Bahn zum Markt-Jubiläum in Wiesentheid. In Gerolzhofen (Bild) und auch im kleinen Järkendorf stiegen besonders viele Fahrgäste ein und aus. FOTO NORBERT FINSTER

WIESENTHEID/GEROLZHOFEN (FI) „Wenn das Bähnle wieder fahren würde, würde ich sofort das Auto stehen lassen und mit dem Zug zur Arbeit fahren". Dieser Satz war nicht nur einmal zu hören bei der Sonderfahrt von Schweinfurt nach Großlangheim mit der Erfurter Bahn (EB, früher EIB), die die Gemeinde Wiesentheid anlässlich des 325. Jahrestags ihrer Erhebung zum Markt bestellt hatte.

Die Bahnfahrer bildeten allerdings die absolute Minderheit unter den vielen Festgästen in Wiesentheid. Nur rund 100 Fahrgäste erwarben ein Ticket für den fein herausgeputzten VT021-Triebwagen der Erfurter. Für Dietmar Parakenings (Prichsenstadt), Sprecher der Interessengemeinschaft Steigerwaldexpress, zwar keine absolute Enttäuschung, aber „doch etwas wenig".

„Nächster Halt Gerolzhofen, Ausstieg in Fahrtrichtung rechts" – Andreas Galle, verantwortlich für Planung, Betrieb und Marketing bei der Erfurter Bahn, übernahm die Ansagen. Die Mitarbeiter der Bahn, eine Tochtergesellschaft der Stadt Erfurt, gaben sich alle Mühe, die Fahrt zum Erlebnis werden zu lassen. Alle Fragen wurden geduldig beantwortet und wer wollte, durfte dem Triebwagenführer auf dem Führerstand über die Schulter schauen. Den Erfurtern war anzumerken, dass sie an einem Betrieb der Strecke interessiert sind. Vorerst wird das freilich nur gehen, wenn eine Kommune, so wie jetzt Wiesentheid, eine Sonderfahrt bestellt.

Selbst der Zugführer ließ sich zu Emotionen hinreißen, als die Bahn von der Lülsfelder Anhöhe auf Gerolzhofen mit der dahinter liegenden Steigerwald-Kulisse zu fuhr: „Ein herrlicher Blick", entfuhr es ihm.

In die beiden hochmodernen Triebzüge stiegen am Anfang der Sonderfahrt in Schweinfurt nur sehr wenige Passagiere ein. Auch auf den Bahnhöfen Richtung Gerolzhofen wurden es kaum mehr. Da die Bahnsicherungsanlagen auf der Strecke außer Betrieb sind, mussten Dietmar Parakenings und Hans-Peter Kulbe, Eisenbahn-Vertriebsleiter-Süd bei der Deutschen Regionaleisenbahn (DRE), bei jedem Straßenübergang die Durchfahrt sichern. In Wiesentheid ignorierte ein uneinsichtiger Autofahrer den Streckenposten und überquerte trotz des schon anfahrenden Zuges noch schnell den Bahnübergang.

Für Hans-Peter Kulbe als Sprecher des derzeitigen Pächters DRE, ist die Strecke von ihrer Substanz von unterschiedlicher Qualität. „An einigen Stellen kann höchstens noch mit Tempo zehn gefahren werden, an anderen wären 60 Sachen möglich." Als Kompromiss war am Sonntag Tempo 30 das Maß aller Dinge.

Landschaftlich übertrifft der Streckenteil von Gerolzhofen nach Großlangheim den Abschnitt zwischen Gerolzhofen und Schweinfurt bei weitem. Darüber waren sich alle Mitfahrer einig.

Als in Wiesentheid ein Gewitterschauer das Festtreiben jäh beendete, entschlossen sich einige Bahnfahrer, auch den Streckenteil nach Großlangheim mitzumachen. Wie berichtet war eine Fahrt bis Kitzingen-Etwashausen nicht möglich, weil im letzten Streckenabschnitt Bomben-Blindgänger aus den Zweiten Weltkrieg vermutet werden.