

27.04.2009 17:05 Uhr, Schweinfurt

BLINDGÄNGER UND TRASSENENTGELTE

Der Förderverein Steigerwald-Express hat bei seinen Sonderfahrten 2008 rund 1300 Fahrgäste auf die Schiene zwischen Gerolzhofen und Großlangheim gebracht. Das ist ein beachtlicher Erfolg, zumal die Fahrgäste zufrieden waren. Doch trotzdem bilanzierten die Sonderfahrten mit einem, wenn auch kleinen Minus. Das hatte viele Gründe. Deswegen wird es 2009 erst einmal keine weiteren Angebote geben, befürchtet Fördervereinsvorsitzender Dietmar Parakenings. Das heißt aber nicht, dass der Fahrbetrieb auf Dauer einschlafen wird.



Erstes Ziel des Vereins wird es sein, an eigene Waggon zu kommen. Eine eigene Kleinlok namens Julia haben die Eisenbahnfreunde zwar, aber die Waggon mussten sie sich für ihre Sonderfahrten im vergangenen Jahr immer von der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (DGEG) in Würzburg ausleihen. Diese so genannten „Donnerbüchsen“ aus den Dreißiger Jahren kosteten natürlich Leihgebühr, dazu noch Trassenentgelt für die Fahrt über den Teil des Netzes der Deutschen Bahn zwischen Würzburg und Gochsheim.

Dazu hat der Pächter der Steigerwald-Linie, die Deutsche Regionaleisenbahn (DRE), die Trassengebühr für die Strecke zwischen Gerolzhofen und Großlangheim um saftige 150 Prozent erhöht. Dann waren da noch Kosten für die Zugleitstelle, und fertig war das Minus bei den Sonderfahrten, obwohl die Leute vom Förderverein immensen ehrenamtlichen Einsatz zeigten.

Einschlagstellen zu sehen

Eine zusätzliche Erschwernis für die Arbeit der Bahnfreunde sind seit 2007 vermutete Bombenblindgänger aus den letzten Tagen des Zweiten Weltkriegs unter der Bahntrasse nahe Kitzingen. Letzte große Nutzer der Nebenbahn waren die Amerikaner. Als die im Rahmen ihres Rückzugs aus Kitzingen Archivmaterial an deutsche Stellen übergaben, wurde anhand einer Luftaufnahme deutlich, dass sich unter den Bombenabwürfen auf Flugplatz und Bahnstrecke auch einige Blindgänger befunden haben müssen.

Die Einschlagstellen sind auf dem Bild nur als Punkte, nicht als Trichter zu erkennen, erklärte im Mai 2007 Dietmar Parakenings, damals noch Sprecher der Interessengemeinschaft Steigerwaldexpress. Das ist ein Zeichen, dass die Bombe nicht gezündet hat.

Deshalb ist der Streckenabschnitt zwischen Kitzingen-Etwashausen und Großlangheim bis heute für jeglichen Zugverkehr gesperrt. Konkret von der Blindgänger-Vermutung betroffen ist allerdings nur ein 400 Meter langes Stück auf Höhe der Abzweigung zu den ehemaligen Liegenschaften der Amerikaner.

Untersuchungen des Streckenteils sind inzwischen gelaufen, bestätigt Helmut Meyer vom Landratsamt Kitzingen, das aber nicht zuständig für die Streckenfreigabe ist. Diesbezüglich stehen der Pächter DRE und die DB Netz AG in Schriftverkehr. Eine Entscheidung muss die DRE treffen. Sie ist aber noch nicht gefallen.

Weil nun die Endstation Kitzingen-Etwashausen immer noch nicht angefahren, sondern bestenfalls durch einen Schienenersatzverkehr mit Bussen bedient werden kann, haben Kitzingen und Wiesentheid momentan kein Interesse mehr an Sonderfahrten, beschreibt Parakenings das Problem. Zusammen mit Prichsenstadt waren diese Gemeinden bisher die größten Förderer der Sonderfahrten, während sich beispielsweise die Stadt Gerolzhofen zurückgezogen und dem Förderverein erst jüngst wieder einen Zuschuss zum Fahrbetrieb verweigert hat. Schon 2008 gab es keine Fahrten mehr zum Gerolzhöfer Weinfest, weil sich nur ein Sponsor dafür fand.

Parakenings hält es indes für sehr unwahrscheinlich, dass von den Blindgängern heute noch eine Gefahr ausgehen könnte. Bis 1981 fuhren auf der Strecke noch Personenzüge, gezogen von schweren Loks. Passiert ist jedoch nie etwas.

„Obwohl das nicht unser Bier ist, versuchen wir durch Freischnitte die Strecke wenigstens einigermaßen zu erhalten“, berichtet Parakenings. Selbst bei der großen Kälte im Januar waren Vereinsmitglieder längs der Strecke mit der Heckenschere unterwegs, um Büsche und Sträucher zu stutzen.

Bus wird gefördert, Bahn nicht

Nicht verstehen kann man im Verein die finanzielle Zurückhaltung fast aller Gemeinden längs der Bahnstrecke. Der Bus-Shuttle an der Mainschleife zum Beispiel habe im ersten Betriebsjahr ein Minus von 6500 Euro eingefahren und werde trotzdem fortgesetzt, heißt es in einem Beitrag auf den Internet-Seiten des Fördervereins. Bei den Bahn-Sonderfahrten durch das Steigerwald-Vorland dagegen seien die meisten Stadt- und Gemeinderäte viel weniger bereit, finanzielle Unterstützung zu leisten.

Quelle: mainpost.de

Autor: Von unserem Redaktionsmitglied Norbert Finster

Artikel: <http://www.mainpost.de/regional/schweinfurt/Blindgaenger-und-Trassenentgelte;art763,5091467>

Wiederverwertung nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung