



GEROLZHOFEN

08. Januar 2019 14:41 Uhr

Nur die CSU will keine Bahn-Studie

Der Stadtrat von Gerolzhofen hob seinen Antrag auf Entwidmung der Bahnlinie mit einer klaren 11:5-Mehrheit auf – ein erstes politisches Signal aus der Region pro Bahn.

Knisternde Spannung herrschte am Montagabend im Sitzungssaal des Alten Rathauses bereits vor der Sitzung mit dem Hauptthema Steigerwaldbahn. Bereits eine Viertelstunde vor Beginn war der Raum mit rund 40 Zuhörern gefüllt, bevor die Stadträte nach und nach eintrudelten. Die Kardinalfrage war erst einmal: Wer von den Entscheidungsträgern kommt überhaupt?

Als Bürgermeister Thorsten Wozniak die Sitzung eröffnete, fehlten Markus Reuß, Christine Dittmeier (beide CSU), Susanne Wilfling (SPD), Christoph Rosentritt (Die Jungen) und Toni Niedermeier (Geo-net).

Ein Durchzählen der Räte, die nach aktuellem Stand für oder gegen den Antrag auf Aufhebung des Entwidmungsbeschlusses für die Bahnlinie Schweinfurt-Gerolzhofen-Kitzingen vom 13. Juni 2016 waren, ergab ein Patt von 8:8. Damit wäre der interfraktionelle Antrag, der auf Initiative von Thomas Vizl (Geo-net) zustande kam, gescheitert.

Drei Räte änderten die Richtung

Doch es kam anders. Mit einer deutlichen Mehrheit von 11:5 stimmte die Runde nach intensiver Diskussion für eine Aufhebung des Antrags auf Freistellung der Bahnlinie von Bahnbetriebszwecken. Für diese Aufhebung waren alle anwesenden Fraktionsmitglieder von Geo-net, Freien Wählern und SPD (die einst den Antrag auf Entwidmung gestellt hatte) sowie Einzelkämpfer Heinz Lorz (Bürger für Gerolzhofen), dagegen stimmten einzig die Vertreter der CSU. Bei Zweitem Bürgermeister Erich Servatius, Burkhard Tebbe (beide SPD) sowie Hubert Zink (Freie Wähler) war im Vorfeld der Sitzung ein Anti-Bahn-Votum erwartet worden.

Mit ein Grund für die Richtungsänderung dieser drei Stadträte war, dass die Antragsteller ihr Anliegen auf Rücknahme des genannten Stadtratsbeschlusses auf drei Punkte reduzierten: Neben der Aufhebung des Beschlusses von 2016 wird die Stadt jetzt eine Potenzialanalyse der staatlichen Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) für die Steigerwaldbahn von Schweinfurt nach Kitzingen befürworten. Dabei wird der Bedarf für diese Strecke ermittelt. Gleichzeitig ist die Stadt an einer ökologisch und ökonomisch sinnvollen Einbindung des Schienenverkehrs in den Öffentlichen Personennahverkehr interessiert.

Der Beschluss zieht keine weiteren Rechtspflichten für die Stadt nach sich und verpflichtet auch nicht zur Umsetzung des Bahnprojekts. Vielmehr wird eine mögliche Potenzialanalyse der BEG dem Stadtrat erneut zur Beratung vorgelegt.

"Bahn gehört in Mittelzentrum"

Über 50 Kommentare zu den neuesten Artikeln der Main-Post und Hunderte auf Facebook würden dokumentieren, dass das Thema Bahn die Menschen interessiert, leitete Thomas Vizl seine Antragsbegründung ein. Vizl erinnerte daran, dass von zwölf ehemaligen Kreisstädten in Unterfranken acht noch einen Bahnanschluss haben und ein solcher auch zu den erhöhten Anforderungen an die Infrastruktur eines Mittelzentrums gehöre.

Vizl beschrieb noch einmal die Erfolgsgeschichte der reaktivierten Bahnlinie Weißenhorn-Senden. Wie fast alle anderen Sprecher betonte auch er, dass die Stadt nicht die Kompetenz habe, über das Wohl und Wehe der Strecke zu entscheiden. Im weiteren Verfahren müsste nun der Landkreis eine Potenzialanalyse durch die BEG befürworten. Bei einem positiven Ausgang dieser Analyse liegt die Entscheidung zur Reaktivierung dann bei der bayerischen Staatsregierung.

Für die Stadt entstehen bei diesem Verfahren keine Kosten. Erst bei einer tatsächlichen Reaktivierung müsste sie ein Drittel der Kosten für den Ausbau des Übergangs an der Weißen Marter zahlen (beim Übergang Frankenwinheimer Straße handelt es sich um eine Staatsstraße, so dass die Stadt nur für die Gehsteige herangezogen werden würde.).

Vizl weiter: Die fast 50 Kilometer lange Trasse von Schweinfurt nach Kitzingen sei ein Grundstück von hohem Wert. Es wäre nicht verantwortbar, dieses Grundstück zu zerteilen und in kleinen Portionen zu verkaufen. Die Strecke könne auch für die Verlegung von schnellen Datenleitungen genutzt werden. "Lassen Sie es uns versuchen. Es kostet uns praktisch nichts und wir verbauen uns keine Chance", appellierte Vizl schließlich an die Kollegen.

Kochs leidenschaftliche Gegenrede

Dann setzte Arnulf Koch (CSU) zu einer rund 40-minütigen, leidenschaftlichen Gegenrede an. Er räumte anfangs ein, dass auch Mitarbeiter seines Unternehmens gerne mit der Bahn zu ihrer Arbeitsstelle kommen würden. Geo-net warf er vor, bei Facebook Geld auszugeben, um in der Bevölkerung mit seinen Positionen Stimmung zu machen. Koch sah in der Bahndiskussion auch den Auftakt zum Kommunalwahlkampf 2020.

In der Zeit der rot-grünen Regierung unter Kanzler Gerhard Schröder sei nichts an der Bahnstrecke passiert. "Vieles sind am Ende auch bei den Grünen doch nur Lippenbekenntnisse, die sofort enden, wenn der Geldbeutel geöffnet werden muss." Die CSU dagegen verbaue keine Chancen, sondern nehme sie aktiv wahr.

Koch warb eindeutig für die Straße: Anstatt für die Bahn gelte es für einen durchgängigen vierspurigen Ausbau der B 286 zu kämpfen. Das Auto und der Straßenverkehr werden stetig umweltfreundlicher, das müssten auch die Grünen akzeptieren.

Der angedachte 60-Minuten-Takt ist nach Koch eine Akzeptanz-Bremse. Erst ab einem 15- bis 20-Minuten-Takt dürfte in Kochs Augen ein öffentliches Verkehrsmittel Akzeptanz finden. Der Sprecher stellte die Frage, ob es die beste Lösung sei, Geld für kaputte, alte Bahnstrecken auszugeben und stellte als die bessere Alternative die Straße mit besseren Bussen, E-Bikes, Autos und Lkw vor.

"Kein Vorteil für Schulen"

Durch eine Bahn sei zwar ein besserer Anschluss Gerolzhofens nach Norden möglich, nicht aber in die Metropolregion Nürnberg und auch nicht in die Hochschulstädte Bamberg und Würzburg. Auch für die Gerolzhöfer Schulen wäre die Bahn kein Vorteil, denn die meisten auswärtigen Schüler kommen aus Orten ohne Bahnanschluss. Koch zur Kostenfrage: Es sei gar nicht vorstellbar, was man mit den 25 Millionen für den Ausbau der Bahnlinie zwischen Gerolzhofen und Schweinfurt alles im straßengebundenen ÖPNV machen könnte. Insgesamt sah Koch in der ganzen Diskussion nur ein Am-Kochen-Halten eines grünen Lieblingsthemas.

Bürgermeister Thorsten Wozniak (CSU), der im Vorfeld der Sitzung bereits seine Unterstützung für den Pro-Bahn-Antrag signalisiert hatte, verwehrt sich allerdings gegen die Behauptung, das Thema treibe einen Keil zwischen ihm und die CSU-Fraktion. Es gebe keinen Konflikt zwischen ihm und Arnulf Koch. Auch in anderen Fraktionen gebe es immer wieder unterschiedliches Abstimmungsverhalten.

Bei dem Antrag gehe es nicht um Bauchgefühl, sondern um die Befürwortung einer Potenzialanalyse. Erst wenn diese einen sinnvollen und machbaren Schienenverkehr ergibt, werde das Thema erneut im Stadtrat behandelt. Wozniak zur Wirtschaftlichkeit von Bahnverkehr: "Kein Verkehr ist wirtschaftlich, wenn man eine Vollkostenrechnung ansetzt." Auch der ÖPNV in großen Städten sei subventioniert.

Wozniaks Bekenntnis zum Koalitionsvertrag

Dem Antrag könne er getrost zustimmen, weil auch im Kreistag einstimmig ein Gutachten zur Steigerwaldbahn beschlossen wurde, mit den Stimmen der CSU und Kollegen wie Hubert Zink (Freie Wähler) oder Erich Servatius (SPD). Als stellvertretender CSU-Kreisvorsitzender und Delegierter beim Landesparteitag handle er wie die CSU, die im Koalitionsvertrag mit den Freien Wählern festgeschrieben habe, dass sich in Bayern "die Stärken der einzelnen Fortbewegungsmittel ergänzen sollen." Vielleicht ergebe sich für die Steigerwaldbahn sogar die Chance für eine Modellstrecke für Züge mit Wasserstoff- oder Hybrid-Antrieben. Der Koalitionsvertrag sei insgesamt wie geschaffen für die Stadt Gerolzhofen mit ihrer peripheren Lage.

Wozniak hält es außerdem für richtig, dass nicht nur die Ballungszentren von öffentlichem Geld profitieren, sondern auch Gerolzhofen, die ehemalige Kreisstadt und einzige Stadt im Landkreis Schweinfurt. Im Gegensatz zu Arnulf Koch sah der Bürgermeister sehr wohl Veränderungen zur Situation von 2016: "Es werden Gutachten auf den Weg gebracht, der Landkreis hat ein Mobilitätskonzept erstellt, die neue Staatsregierung fördert explizit die Reaktivierung von Bahntrassen."

Die beiden Anträge der CSU, nämlich zur Entwicklung des ehemaligen Bahngeländes und zur Verbesserung der ÖPNV-Anbindung an die umgebenden Regional-, Ober- und Mittelzentren, wurden bereits vor der Diskussion auf Initiative von Hubert Zink von der Tagesordnung genommen.

Artikel: <https://www.mainpost.de/regional/schweinfurt/Nur-die-CSU-will-keine-Bahn-Studie;art769,10148979>

© Main-Post 2017. Alle Rechte vorbehalten. Wiederverwertung nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung