



ETWASHAUSEN

19. November 2018 12:25 Uhr

Steigerwaldbahn: Eine Strecke ohne Fahrgäste feiert Jubiläum

Die Steigerwaldbahn wird 125 Jahre alt, steht aber vor dem Aus. Sie hat zu wenige gewichtige Befürworter.

Die Stadt Kitzingen und ihr Vorort Etwashausen hätten allen Grund zu feiern, denn die Nebenbahnstrecke nach Gerolzhofen wurde am 18.10.1893 feierlich eröffnet und ist 125 Jahre alt. 1903 war die Verbindung von Gerolzhofen nach Schweinfurt verlängert worden.

Wie alles begann

Bereits 1881 hatte sich der Magistrat in Kitzingen mit der Erschließung des Steigerwaldes und seines Vorlandes befasst. Das Projekt einer schmalspurigen Dampfstraßenbahn (750 mm Spurbreite) über Wiesentheid nach Gerolzhofen wurde beraten, aber wegen geringerer Nutzlasten rasch wieder verworfen.

Zur Mainquerung wurde die Hohenfelder Eisenbahnbrücke ins Auge gefasst. Dort sollte die Bahn abzweigen und durch das Gartenland Großlangheim anstreben. Sehr zum Ärger der Gärtner, die zwar einen Bahnhof wollten, nicht aber ihr wertvolles Gartenland für die normalspurige Trasse (1435 mm) opfern. Zudem herrschte permanente Hochwassergefahr durch den nicht kanalisierten Main. Deshalb sollte die Nebenbahn erst in Mainbernheim abzweigen und über Rödelsee nach Großlangheim fahren.

Am 8.11.1889 kam dann endlich die ersehnte königliche Baugenehmigung, die den Bau einer einspurigen Bruchsteinbrücke in Hanglage erlaubte. Baubeginn war 1891. Die technische Herausforderung bestand darin, dass ab dem Bahnhof Kitzingen zunächst ein 800 Meter langer Anstieg, danach eine 900 Meter lange Gefällstrecke nach Etwashausen mit einer Höhendifferenz von 31 Metern zu bewältigen waren.

Von deutschen Truppen gesprengt

Die Verbindung hielt bis zum 4.4.1945, als deutsche Truppen auf dem Rückzug die Brücke sprengten. Die Bahnstrecke wurde für Monate zur Inselbahn, denn auch die Schweinfurter Brücke fiel dem Krieg zum Opfer, wurde allerdings rasch wieder aufgebaut. Nicht so in Kitzingen: Die Nebenbahn wurde mit 49,9 Kilometern zu einer der längsten Stichbahnen in Bayern.

Die Strecke ist reich an Kuriositäten. So wurde in den Baujahren erst kurzfristig entschieden, ob Stadelschwarzach auf der West- oder Ostseite umfahren wird. Bemerkenswert war der Haltepunkt Reubelshof, der eher ein Unterstand war und zunächst an der Waldspitze am heutigen Kitzinger Corlette-Circle stand. Er war von Naturfreunden gut frequentiert, die Erholung im Wald suchten und im gleichnamigen Bauernhof rasteten. Der Unterstand wurde 1936 an die Zufahrt zum Richthofen-Circle verlegt, damit Luftwaffensoldaten leichter ihre Kasernen auf dem Flugplatz erreichen konnten. Der Bretterschuppen mit Sitzgelegenheit verschwand in den 1960er Jahren.

Bahnstation mit Fürstenzimmer

Die Station Feuerbach-Rüdenhausen zeichnete sich durch ein hochwertig eingerichtetes Fürstenzimmer aus, in dem Angehörige der Familien Castell-Castell und Castell-Rüdenhausen komfortabel auf die Weiterreise warten konnten.

Bauvarianten gab es selbst nach Baubeginn in großer Zahl. Sie sind heute ein Indiz für das Bestreben ländlicher Gebiete, den Anschluss an die weite Welt nicht zu verpassen. Mit Volkach, Dettelbach, Ebrach und Schlüsselfeld seien nur einige genannt. Eine vor allem kirchlicherseits unterstützte Verbindung von Bamberg über Ebrach und Dettelbach nach Würzburg mit Kreuzung der Bahn in Stadelschwarzach wurde selbst in den 1950er Jahren nur vertagt, das Vorhaben aber offiziell nie beendet. Ziel war es, die Diözesen untereinander und unter Einbezug der Klöster in Ebrach und Dettelbach zu verbinden.

100. Streckengeburtstag war großes Fest

Zu den größten Ereignissen zählte der 100. Streckengeburtstag, den die Eisenbahnfreunde Kitzingen am 17.10.1993 mit großem Aufwand feierten. Noch einmal waren Dampzüge und Schienenbusse unterwegs, auf dem Flugplatz erfolgte eine Schauverladung von amerikanischen Militärfahrzeugen. Es herrschte Fahrgastandrang in allen Zügen wie nie zuvor.

Doch der Personenverkehr ist seit dem 29.5.1981 zwischen Etwashausen und Gerolzhofen eingestellt. War noch zu Beginn der 1970er Jahre eine Streckenerneuerung erfolgt, um den US-amerikanischen Schwerlastverkehr mit Panzerzügen

abwickeln zu können, so verkam die Strecke nach den letzten Transportzügen 2006 zusehends.

Düstere Prognose für die Strecke

Während eine Lösung für einen schienengebundenen Nahverkehr zwischen Gerolzhofen und dem Schweinfurter Hauptbahnhof nicht gänzlich ausgeschlossen ist, sieht die Zukunft für den Abschnitt, mit dem vor 125 Jahren die Eisenbahngeschichte im Steigerwald-Vorland begann, düster aus. Die Strecke ist still gelegt, jedoch noch nicht entwidmet. Da sich aber keine einzige Gemeinde für die Wiederaufnahme eines Bahnbetriebes aussprach und die Stadt Kitzingen einen teureren Brückenbau über die Straße nach Großlangheim vermeiden will, bleiben die Signale wohl auf rot. Die Streckengeschichte wurde im Jahrbuch für den Landkreis 2016 ausführlich dokumentiert.

Gutachten der Uni Würzburg

Professor Konrad Schliephake vom geografischen Institut der Universität Würzburg legte ein Nahverkehrsgutachten vor, das für den Abschnitt Gerolzhofen – Schweinfurt mehr als 1200 Reisendenkilometer/Tag (Rkm/d) prognostiziert. Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG), die einen Schienenpersonennahverkehr initiieren müsste, setzt als Untergrenze 1000 Rkm/d an. Damit unterstreicht die Potenzialanalyse die Rentabilität. Mehr als 1000 Rkm/d errechnete Schliephake auch für die Gesamtstrecke. Die Oberste Baubehörde hat das Gutachten als „nachvollziehbar und belastbar“ eingestuft.

Während der Landkreis Schweinfurt über eine Wiederinbetriebnahme nachdenkt, haben sich die Gemeinden entlang der Bahnstrecke im Landkreis Kitzingen sowie der Landkreis selbst gegen die Bahnstrecke ausgesprochen. Der Gremialausschuss der IHK hingegen würde eine Reaktivierung begrüßen.

Artikel: <https://www.mainpost.de/regional/kitzingen/Steigerwaldbahn-Eine-Strecke-ohne-Fahrgaeste-feiert-Jubilaeum;art773,10111529>

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