



## SCHWEINFURT

29. Januar 2019 16:30 Uhr

### Zu teuer oder ein starker Standortfaktor?

Die Argumente pro und kontra Steigerwaldbahn

In mehreren Themenblöcken tauschten die Teilnehmer an der Steigerwaldbahn-Konferenz am Montag im Landratsamt Schweinfurt ihre Argumente aus. Die Gegnerschaft einer Reaktivierung rekrutierte sich vorwiegend aus den Bürgermeistern der Gemeinden längs der Strecke (mit Ausnahme von Thorsten Wozniak aus Gerolzhofen) und Busunternehmern. Pro Bahn oder zumindest für eine weitere und dann verbindliche Studie zur Strecke durch

die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) sprachen sich vor allem die Wirtschaftskammern, mehrere Parteien und der Verkehrsclub Deutschland aus.

Hier nun die wichtigsten Beiträge der Themenkomplexe:

#### Verkehrliche Belange

Thorsten Wozniak (Bürgermeister Gerolzhofen): Die Stadt befürwortet eine Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Der motorisierte Individualverkehr (MIV) wird an Bedeutung verlieren. In der Ost-Westverbindung müssten Expressbusse die Verbindungen verbessern. Die Bahnlinie Schweinfurt-Gerolzhofen könnte vielleicht eine Modellstrecke für wasserstoffgetriebene Züge werden. Eine Bahnanbindung wäre ein starker Impuls für die Ansiedlung von Fachkräften und Betrieben. Für die Reaktivierung der Strecke sprachen sich auch Wolfgang Gutgesell (Kreisrat Die Linke) und Norbert Lenhard, Betriebsratsvorsitzender bei Schaeffler, aus.

Ewald Vögler (Bürgermeister Grettstadt und Sprecher der Anrainergemeinden inklusive Stadt Gerolzhofen): Eine Bahnlinie aus dem 19. Jahrhundert ist nicht mehr zeitgemäß. Busverbindungen haben viel mehr Haltestellen. Das kann die Bahn nicht leisten. Außerdem: Wie kommt ein Bahnfahrer in das Gewerbegebiet Maintal in Schweinfurt? Auch Einkaufen mit dem Zug ist fast nicht möglich.

Rudolf Frimberger (Verkehrsgemeinschaft Schweinfurt, ein Zusammenschluss der Busunternehmer): Die Busunternehmer wickeln nahezu den gesamten öffentlichen Nahverkehr im Landkreis ab und zwar ohne Zuschuss der öffentlichen Hand. Zwischen Schweinfurt und Gerolzhofen gibt es auf zwei Routen 65 Verbindungen mit zentralen Haltestellen. Haltestellen könnten außerdem leichter verlegt werden als bei der Bahn.

Lothar Zachmann (Bürgermeister Dingolshausen): Eine Studie der Bayerischen Eisenbahngesellschaft soll her. Dafür hat sich der Gemeinderat Dingolshausen einstimmig ausgesprochen.

Simon Suffa (Industrie- und Handelskammer Würzburg-Schweinfurt; Büroleiter Schweinfurt): Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) hat die Plausibilität der Schliephake-Studie bestätigt. Bei anderen Reaktivierungen wurden die Schätzungen oft um ein Vielfaches übertroffen. Der ÖPNV ist ein Gesamt ereignis, das heißt, Bus und Bahn sollten nicht gegeneinander entwickelt werden.

#### Auswirkung der Bahn auf die Siedlungsentwicklung

Werner Knaier, Bürgermeister von Wiesentheid: Aus der Bahntrasse sollte ein Bestandteil des Kernwegenetzes für landwirtschaftliche Großfahrzeuge werden.

Ewald Vögler: Die Anrainergemeinden an der Strecke haben sich auch ohne Bahn weiterentwickelt.

Jürgen Bode (stellvertretender Hauptgeschäftsführer der Industrie- und Handelskammer Würzburg-Schweinfurt): Aus Mittelfranken heißt es, dass Kommunen an der Schiene bei der Bevölkerung zugelegt haben.

#### Umwelt, Klima, Gesundheit (Lärm)

Christian Loos, Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband Main-Rhön: Eine relativ schnelle Verkehrswende, das heißt weniger Autos und Flugzeuge, ist nötig für das Überleben des Menschen. Die Bahn hat den niedrigsten Energie- und Flächenverbrauch und macht den wenigsten Lärm.

Ewald Vögler: Ein Zug macht auch Lärm.

Thomas Vizl (Kreisrat der Grünen): Die Anwohner an Straßen werden entlastet, wenn der Zug fährt. Den vorgeschlagenen Radschnellweg auf der Bahntrasse braucht es nicht, weil es bereits einen durchgehenden Radweg von Gerolzhofen nach Schweinfurt gibt.

Simon Suffa: Die Autoindustrie teilt mit, dass in Zeiten des Elektromobils ein Auto für Menschen mit kleinerem Geldbeutel nicht mehr erschwinglich sein wird. Deswegen muss es alternative Verkehrsmittel geben. Der Freistaat hat die Notwendigkeit eines Mobilitätswandels erkannt und Reaktivierung von Bahnlinien, wo nötig und machbar, im Koalitionsvertrag zwischen CSU und Freien Wählern verankert.

### **Kreisentwicklung, Wirtschaftsförderung**

Wolfgang Anger (Bürgermeister Lülsfeld): Seit 30 Jahren hat die Bevölkerung ein Leben ohne Bahn organisiert. Auch Betriebe sehen keinen Bedarf. Ein mittelständisches Lülsfelder Unternehmen hat bereits Interesse am Erwerb eines Teils des Bahngeländes signalisiert.

Ludwig Paul (Hauptgeschäftsführer der Handwerkskammer für Unterfranken): Die Bahn ist gut für noch nicht mobile Azubis. Sie bietet einen Standortvorteil. Die Region Schweinfurt sollte sich nicht von den Ballungszentren abhängen lassen. Die Möglichkeit einer Reaktivierung darf nicht ungenutzt verstreichen.

Christian Loos: Die Bahn ist in Zeiten des Fachkräftemangels ein starker Faktor. Sie ist auch attraktiv in Zeiten des zunehmenden Wandertourismus. Im Zug kann der Fahrgast hinterher auch mal einen Schoppen oder ein Bierchen konsumieren.

Beate Glotzmann (CSU-Kreisrätin und Tourist-Info-Leiterin in Gerolzhofen): Wenn die Bahn kommt, dann muss der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) neben Haßfurt, Bamberg und Kitzingen auch in den Landkreis Schweinfurt und auf die Steigerwaldbahn ausgedehnt werden.

Ewald Vögler: Er hat noch von keiner Firma gehört, die ihren Standort von einem Bahnanschluss abhängig gemacht hat. Die Bahn verbraucht außerdem viel Fläche und hat hohe Fixkosten.

Peter Roßkothen (Gutachter von Kobra, auf eine Frage von Gerlinde Stier, Bürgermeisterin Kleinlangheim, ob die Strecke bei unter 1000 Reisendenkilometern zwischen Gerolzhofen und Kitzingen überhaupt reaktiviert werden kann): Auf der gesamten Strecke liegen die Reisendenkilometer über den geforderten 1000, also könnte sie reaktiviert werden. Allerdings gebe es im Südteil noch ungeklärte Punkte wie den Übergang über den Main zur Strecke Würzburg-Nürnberg.

Hartmut Bräuer (SPD-Kreisrat): Aus der Not heraus haben Gemeinden alles unternommen, um einen halbwegs guten ÖPNV hinzubekommen. Jetzt muss der Kreis das Bahn-Gutachten der BEG einfordern.

### **Kosten und Finanzierung**

Ewald Vögler: Eine Subvention für diesen Streckenausbau ist ein Rückschritt.

Rolf Frimberger: Im Falle einer Reaktivierung blieben für Busunternehmer nur noch kurze Fahrten. Das würde nicht mehr eigenwirtschaftlich machbar sein, also den Landkreis Geld kosten. Für die Unternehmer könnte das existenziell bedrohlich werden.

Jürgen Bode: Nach der zwölf- und mehrjährigen Bestellgarantie hat es für reaktivierte Strecken immer eine Verlängerung dieser Garantie gegeben. An den Kreistag geht die Bitte, die Vorarbeiten für eine BEG-Studie zu leisten. Jetzt gilt es Partikularinteressen hinter die Interessen eines zukunftssträchtigen Schweinfurter Landes zurückzustellen.

Christian Loos: In Straßen wird viel mehr investiert als in die Schiene. Durch den Straßenverkehr werden kommunale Haushalte viel defizitärer als durch den ÖPNV.

Beate Glotzmann gelang es am Ende nicht, Landrat Florian Töpfer zu seiner Haltung pro oder kontra Bahn zu bewegen. Töpfer sagte lediglich, es gehe nun um "die Vorbereitung von Beschlüssen in diesem Haus." Bei einer Abstimmung der noch im Saal verbliebenen Konferenzteilnehmer zeichnete sich ein Patt ab. Auch die Zuhörer konnten Fragen und Meinungen zum Thema aufschreiben. Sie deckten sich weitgehend mit denen in der Diskussion.

Die Konferenz moderierte Dorte Meyer-Marquart vom Büro für Umwelt- und Regionalentwicklung in Obernburg auf sehr professionelle Weise.

---

Artikel: <https://www.mainpost.de/regional/schweinfurt/Zu-teuer-oder-ein-starker-Standortfaktor;art769,10165729>

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