



GEROLZHOFEN

21. Juli 2019 11:37 Uhr

Die Zeit des Schrankenwärters ist vorbei

Rege Diskussion: Auch Kritiker und Zweifler kamen im Pfarrer-Hersam-Haus zu Wort.

Gerd Weibelzahl aus dem oberfränkischen Frohnlach hat sich die Mühe gemacht herauszufinden, wie ein Fußballfan mit öffentlichen Verkehrsmitteln von Frohnlach nach Geesdorf kommt. Warum will der Fan dorthin? Weil es in der neuen Spielrunde der Landesliga Nordwest die Paarung FC Geesdorf gegen den VfL Frohnlach geben wird. Für den Fan sei es nahezu unmöglich, außer mit dem Auto zum Ziel zu kommen,

rechnete Weibelzahl auf der Informationsveranstaltung der Grünen im Pfarrer-Hersam-Haus zu Beginn der Diskussionsrunde vor. Er wollte damit sagen, dass es dringend einer Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) bedürfe und dass dazu auch die Reaktivierung der Steigerwaldbahn beitragen könne. Weibelzahl ist Mitglied des Verkehrsclubs Deutschland, der sich ebenfalls für die Wiederinbetriebnahme einsetzt.

Die Fahrzeugfrequenz von Schweinfurt über Volkach nach Kitzingen wollte Katharina Söllner in Erfahrung bringen, die jeden Tag mit dem Auto nach Kitzingen muss. Diese Zahlen veröffentlicht das bayerische Innenministerium alle zwei Jahre im Internet, berichtete Verkehrsgutachter Konrad Schliephake. Diese Zahlen entscheiden auch, ob eine Ortschaft eine Umgehung bekommt oder nicht.

Staus an Bahnschranken?

Der Schweinfurter Stadtrat Jürgen Royek bezweifelt, ob die Bahn die 35 Busse ersetzen kann, die derzeit täglich von Schweinfurt nach Gerolzhofen fahren. Die Frage sei, ob die, die den Bus bisher nicht nutzen, vom Auto dann auf den Zug umsteigen. In Sennfeld und am Schweinfurter Stadtrand würden außerdem Staus entstehen, wenn die Bahnschranken heruntergehen. Ampeln würden als Stauverursacher toleriert, Bahnschranken hingegen nicht, entgegnete Schliephake. Mit der heutigen Technik sei ein Zug schnell über der Straßenquerung; das Zeitalter der Schrankenwärters sei vorbei. Wie mit dem Bus könnten Fahrgäste auch mit der Bahn nach Schweinfurt-Mitte und -Stadt fahren. Und: "Die Bahn ist immer erfolgreicher als der Bus. Das ist empirisch bewiesen." Allerdings sollte beim ÖPNV die Bahn nicht gegen den Bus, sondern mit dem Bus eingesetzt werden.

Die Straße werde wie selbstverständlich systemrelevant eingeschätzt, bei der Bahn dagegen werde immer nachgefragt, sagte ein weiterer Sprecher des Verkehrsclubs. Er erkläre, die junge Generation wende sich immer stärker der Bahn zu. Viele machen nicht einmal mehr einen Führerschein. Wenn eine Region keine Bahn zu bieten habe, werden die jungen Leute noch mehr in die Städte abwandern.

Bewegung nicht nur bei den Grünen

Bundestagsabgeordnete Manuela Rottmann und Landtagsabgeordneter Paul Knoblach (beide von Bündnis 90/Die Grünen) sagten zur Mobilität allgemein, hier finde ein großer Sprung statt, auch in anderen Fraktionen gebe es nicht nur die, die auf dem bisherigen Zustand beharren.

An die Adresse der Gemeinden sagte Verkehrsplaner Robert Wittek-Brix, die Trasse der Steigerwaldbahn genieße planungsrechtlich Bestandsschutz. Sie könne ohne jede Veränderung reaktiviert werden. Wichtig zu wissen sei auch, dass die Bahn niveaugleich über Umgehungsstraßen fahren darf, weil es sich nicht um einen Neubau handle und damit noch die alten Regeln gelten. Deshalb seien dort keine neuen Über- oder Unterführungen nötig. Das gilt auch für eine Frage von Manfred Erhard aus Volkach. Alle, die an der Bahn gebaut haben, hätten wissen können, dass es sich sowohl bei der Mainschleifenbahn als auch bei der Steigerwaldbahn nicht um entwidmete Strecken handelt, diese also jederzeit wieder genutzt werden können.

"Von den Kosten spricht keiner", beschwerte sich Gebhard Büttner aus Alitzheim. Belastbare Zahlen gebe es noch nicht, erklärte Kreis- und Stadtrat Thomas Vizl (Geo-net), nannte aber trotzdem Summen, die aus der Potenzial-Analyse von Kobra stammen, die der Landkreis Schweinfurt in Auftrag gegeben hatte. Hier ist von 22 bis 27 Millionen Euro von Schweinfurt nach Gerolzhofen die Rede.

"Die Strecke sieht schlechter aus als sie ist", sagt Verkehrsplaner Robert Wittek-Brix. Es liegen Betonschwellen, die für die schweren Militärtransporte der Amerikaner eingebaut wurden und auch die Brücken seien noch in tadellosem Zustand.

Kritik an Bürgermeistern

Bernhard Jahnel aus Schwebheim kritisiert, dass Bürgermeister und Gemeinderäte Entwidmungsanträge für die Strecke gestellt haben. "Warum entscheiden nur die Bürgermeister?" Überall würden riesige Gewerbegebiete ausgewiesen, aber

am Einsatz für ein umweltfreundliches Verkehrsmittel fehle es. Lothar Volz aus Schernau berichtete, die Stadt Kitzingen habe überhaupt kein Interesse an der umstrittenen Bahnlinie. Für ihn wäre lediglich eine Reaktivierung des Streckenteils Schweinfurt-Gerolzhofen vorstellbar.

Trotzdem sei eine Verkehrswende nötig und die sei auch kein rein grünes Thema, meinte Konrad Schliephake. "Wer hat den Anwohners gesagt, die Linie wird entwidmet?", fragte Manuela Rottmann an die Adresse derer, die an der Trasse gebaut haben und sich jetzt beschweren. Gemeinderäte und Bürger lud die Hammelburgerin zu einer Besichtigung der Saaletalbahn ein, die ebenfalls reaktiviert worden ist.

"Regional einkaufen, nicht im Internet", forderte Bruno Orth aus Grettstadt. Wie soll der Kunde aber in Schweinfurt einkaufen, wenn er mit der Bahn fahren soll." Daran tragen die Städte selbst Schuld, weil die ihre Einkaufsmärkte draußen an die Bundesstraßen gebaut haben. Vielleicht sei die Bahn aber eine Möglichkeit, wieder Geschäfte in die Innenstädte zurückzubringen und einer Verödung entgegenzuwirken, bekam er als Antwort von MdB Rottmann.

Förderung für Güterverkehr

Auch Güterverkehr soll auf der Steigerwaldbahn möglich sein, sagte Wittek-Brix, allerdings nicht die lauten Schüttguttransporte. Er denkt eher an die Firma Schaeffler, die die Bahn für Transporte von Schweinfurt nach Kitzingen nutzen könnte. Über ein europäisches Förderprogramm gebe es für das Herrichten von Güterstrecken 50 bis 100 Prozent Zuschuss

Martina Gießübel aus Grafenrheinfeld meinte gegen Ende der knapp dreistündigen Veranstaltung, ohne die Anliegergemeinden gehe keine Reaktivierung. Dazu Thomas Vizl: Die Gemeinden seien von Anfang an einbezogen gewesen. Er habe allen Bürgermeister jeweils eine Schliephake-Studie zugesandt. Doch keiner habe darauf reagiert. Stattdessen standen plötzlich die Entwidmungsanträge im Raum.

Artikel: <https://www.mainpost.de/regional/schweinfurt/Die-Zeit-des-Schrankenwaerters-ist-vorbei;art769,10280413>

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