

KITZINGEN

Steigerwaldbahn: VCD-Visionen für ein Nahverkehrskonzept



Gerhard Bauer

25. September 2019
10:59 Uhr

Aktualisiert am:
25. September 2019
10:59 Uhr



Könnte so die Zukunft der Steigerwaldbahn aussehen? Die Illustration zeigt, wie ein moderner Triebwagen über die Kitzinger Nordbrücke fährt. Foto: Grafik: Projektgemeinschaft Citybahn

Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) lud zu einer Informationsveranstaltung zur Zukunft des Nahverkehrs und der Steigerwaldbahn in die Alte Synagoge Kitzingen ein. Der VCD-Kreisvorsitzende Mainfranken-Rhön, Christian Loos, war überzeugt, dass der Klimaschutz Verhaltensänderungen auslösen werde und die Nutzung von Bus und Bahn in der Bevölkerung bald im Vordergrund stehen werde. Dazu genüge allerdings nicht, dass Busse planlos durch die Gegend führen; es gehe vielmehr um Vernetzung der Systeme und Pünktlichkeit.



Das VCD-Podium mit (von links) Professor Dr. Konrad Schliephake, Verkehrsplaner Robert Wittek-Brix, Dietmar Parakenings ... Foto: Gerhard Bauer

Ein Einspieler mit dem Kabarettisten Oliver Tissot sorgte nicht nur für Erheiterung; er machte auch deutlich, dass es um eine "Zug-Kunft" gehe, um die Abwendung des drohenden Verkehrsinfarkts und um Steuergelder, die in der Vergangenheit schon verbaut wurden.

Kein Gefälligkeitsgutachten

Der Geologe und Verkehrsforscher Konrad Schliephake von der Uni Würzburg stellte sein Gutachten zum Reisenden-Potenzial an der Strecke Gerolzhofen – Schweinfurt und Kitzingen – Gerolzhofen vor und wandte sich vehement gegen den Vorwurf von außen, er habe ein

Gefälligkeitsgutachten erstellt. Er könne verstehen, dass sich Bürger nach 30 Jahren Stillstand von der Bahn abwandten, ohne zu wissen, dass sie mehr könne, als Stehplätze anzubieten.



Geologe und Nahverkehrsforscher Dr. Konrad Schliephake Foto: Gerhard Bauer

Im Einzugsgebiet Kitzingen und Gerolzhofen gebe es entlang der 49 Kilometer langen Strecke 48 000 Menschen, deren Bewegungsbedarf er betrachtete und schließlich zusammenfasste, dass – jeweils ohne Tourismus – im nördlichen Abschnitt 1650 und im südlichen Abschnitt 920 Reisenden-Kilometer pro Tag zusammenkämen.

Die Zahl könne steigen, wenn neue Haltestellen in der Nähe von Neubaugebieten eingerichtet würden und die touristisch attraktive Region Kitzingen mit zusätzlichem Potenzial einbezogen werde. Schliephake prognostizierte mit Touristen sogar höhere pro Tag und beklagte, dass die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) den Tourismusverkehr nicht akzeptiere. Seine Berechnungen bezüglich der Schönbuchbahn (Region Stuttgart) seien durch den wieder aufgenommenen Nahverkehr inzwischen dreifach überschritten.

Vorzüge des modernen Eisenbahnverkehrs

Über die Möglichkeiten modernen Eisenbahnverkehrs mit leisen und klimafreundlichen Leichtbautriebwagen referierte der Verkehrsplaner Robert Wittek-Brix und bescheinigte Schliephake eine konservative Rechnungsweise. Wittek-Brix zufolge seien die Tage schwerer, personalintensiver und lauter Lokzüge vorbei. Moderne Triebwagen ermöglichten mit hohem Beschleunigungsvermögen trotz mehr Haltestellen kürzere Fahrzeiten und machten Parallelverkehre durch Busse überflüssig. Zudem könnten sie als Wasserstoffhybridtriebwagen zu einem Bruchteil der Kosten fahren.



Verkehrsplaner Robert Wittek-Brix Foto: Gerhard Bauer

Als Beispiel nannte Wittek-Brix die Citybahn Chemnitz, die als Eisenbahn und Straßenbahn gleichzeitig unterwegs sei. Strom könne aus einer Oberleitung oder aus Dieselaggregaten als Stromerzeuger bezogen werden.

Das Streckenende in Etwashausen bezeichnete er als das größte Manko für die Steigerwaldbahn.

Allerdings könnten die Nordbrücke zum Anschluss an den Kitzinger Bahnhof trotz einer anschließenden Steigung von sieben Prozent genutzt und neue Haltestellen wie am Staatsarchiv und am Eselsberg samt Busanschluss eingerichtet werden. Weitere Haltestellen könnten an der Würzburger Straße und am Amtsgericht entstehen.

Halbleib sieht Chance für den Raum Schweinfurt/Kitzingen

Die Bundesrepublik stelle Geld für Streckenreaktivierungen bereit, das aber nicht abgerufen werde. MdL Volkmar Halbleib (SPD) sah eine einmalige Chance für die Kreistage Kitzingen und Schweinfurt, auch wenn dort spät reagiert worden sei. Er mahnte, alle Fragen zügig zu klären, denn Bürgermeister befürchteten endlose Debatten. Halbleib beklagte die Entwidmung der Strecke in der Gemarkung Kitzingen und würdigte zugleich die faszinierende Vision des Lösungsansatzes.

Der Schweinfurter Kreisrat Thomas Vizl unterstrich, dass es nicht mehr um Lärmschutz gehe, denn es kämen Flüsterzüge zum Einsatz und die Bahn habe Bestandsschutz. Neben den

Abgeordneten nahmen die Kreisräte Bernd Moser (SPD) und Christa Büttner (Grüne) sowie Stadträtin Andrea Schmidt (Grüne) als politische Vertreter an der VCD-Versammlung teil.

Etwa 60 Zuhörer verfolgten die Informationsveranstaltung zur Zukunft der Steigerwaldbahn. Foto: Gerhard Bauer



Bleiben Sie immer auf dem Laufenden mit dem kostenlosen mainpost.de-Newsletter (Mo.-Fr.)!

[NEWSLETTER BESTELLEN](#)