

GEROLZHOFEN

## Gerhard Eck zur Steigerwaldbahn: "Ideologische Verblendung"



Klaus Vogt

14. Juni 2019  
12:55 UhrAktualisiert am:  
03. Dezember 2019  
11:22 Uhr

📷 Innenstaatssekretär Gerhard Eck findet deutliche Worte. Foto: Martina Müller

**D**er CSU-Landtagsabgeordnete und Innenstaatssekretär Gerhard Eck (Pusselsheim) hat sich mit einer ausführlichen Stellungnahme in die Diskussion um eine mögliche Wiederbelebung der Steigerwaldbahn eingeschaltet. Er fordert dabei „mehr Sachlichkeit und Nüchternheit“. Die Diskussion dürfte nicht weiter „durch Träumereien, Halbwahrheiten, rückwärtsgewandte Nostalgie und ideologische Verblendung, vor allem aber durch jeden Realitätsverlust“ geprägt sein.

In seiner Stellungnahme weist Eck auf einige Fakten hin, „die geflissentlich und von interessierter Seite verschwiegen werden“. Die Bahnstrecke sei seit April 1945 nach der Sprengung der Kitzinger Mainbrücke bis heute von der Bahnhauptstrecke Würzburg-Nürnberg getrennt. „Sie endet also nicht, wie suggeriert, in Kitzingen, sondern auf der anderen Mainseite, rund zweieinhalb Kilometer vom Bahnhof Kitzingen entfernt, was die Erreichung von Anschlusszügen, vor allem mit Gepäck, so außerordentlich erschwert, dass es unattraktiv wird, auf diesem Wege beispielsweise täglich zur Arbeit zu fahren oder eine Reise anzutreten“, schreibt Eck. Der Staatssekretär spielt damit auf Äußerungen von MdL Paul Knoblach (Garstadt) an. Der Grünen-Abgeordnete hatte jüngst im Bayerischen Landtag erklärt, [die Steigerwaldbahn sei etwas Besonderes, weil an ihren beiden Endpunkten Anschlüsse an das Fernverkehrsnetz möglich seien](#).

Eck schreibt weiter: „Die angeblich so attraktive Bahnlinie bestünde aus einer Kette von 17 Haltepunkten, die im Durchschnitt nicht weiter als zwei bis drei Kilometer auseinander liegen. Kaum angefahren, müsste der Zug schon wieder bremsen. Ich erinnere mich noch genau an die Nerven zehrende Fahrt mit regionalen Zügen, die an jeder Milchkanne gehalten haben. Ich bezweifle, dass diese Art zu reisen heute plötzlich wieder attraktiv sein soll.“

Seit 38 Jahren finde auf der Strecke kein Personenverkehr mehr statt. „Und das nicht etwa, weil man aus Jux und Tollerei eine hervorragend nachgefragte und stark benutzte

Nahverkehrsverbindung kaputtgemacht hätte. Vielmehr haben die Menschen der Region selbst mit den Füßen abgestimmt und ihrer individuellen und flexiblen Mobilität Vorrang vor einem in die Jahre gekommenen Verkehrsmittel eingeräumt, das ihren Bedürfnissen nicht mehr gerecht wurde.“

Die Behauptung, dass eine Wiederbelebung technisch möglich sei und mit wirtschaftlich interessanten Fahrgastzahlen zu rechnen sei, müsse erst seriös („also nicht durch einen von den Grünen bestellten Gutachter“) neutral analysiert und berechnet werden.

Die mehrfach eingeforderten Potenzial-Bewertungen seien unverzichtbar und die Grundlage für die Fortführung jeder weiteren Überlegung. Und selbst wenn diese Untersuchungen für eine günstige Fahrgastzahl sprechen würden, bliebe die Frage, wer die Kosten für das Herrichten des vollkommen verrotteten Fahrkörpers einschließlich aller Infrastruktureinrichtungen, Bahnübergänge, Bahnhöfe, Signalanlagen usw. tragen und zudem auch das Risiko des Betriebs übernehmen würde. „Nur Träumer haben da Visionen.“

### **Gemeinderatsbeschlüsse achten**

Außerdem sollten die Befürworter der Steigerwaldbahn der Öffentlichkeit erklären, mit welcher Leichtigkeit sie sich über den Willen der Städte und Gemeinden Sennfeld, Gochsheim, Grettstadt, Lültsfeld, Frankenwinheim, Sulzheim, Prichsenstadt, Großlangheim, Kleinlangheim und Wiesentheid hinwegsetzen, die sich durch die Bahnstrecke in ihrer Entwicklung behindert sehen. „Ideologische Verblendung nimmt bekanntlich keine Rücksicht auf den Bürgerwillen.“ Hinter den Beschlüssen dieser Gemeinde- und Stadträte stünde aber der Mehrheitswille der Bevölkerung, den er achte.

„Selbstverständlich bin ich für den Ausbau eines attraktiven Personennahverkehrs in einer technischen und organisatorischen modernen, wirtschaftlichen und flexiblen Ausformung, der den Menschen der ganzen Region nützt. Die ganze Region - und nicht nur einige wenige Gemeinden entlang der Bahnlinie - braucht ein am Bedarf und der Machbarkeit orientiertes neues Konzept zur Verbesserung bestehender Nahverkehrsmöglichkeiten im ländlichen Raum.“

### **🔗 Steigerwaldbahn: [Der Gutachter gibt den Bahngegnern Recht](#)**

Neben Angeboten wie Ruf- und Sammeltaxen mit E-Mobilen müsse zum Schutz des Klimas der Einsatz von elektrisch oder mit Gas betriebenen Bussen gesteigert und nicht „mit einer Diesellok den ganzen Tag zwischen Etwashausen und Schweinfurt leer hin- und hergefahren werden“.

Wer heute niedrige Millionenbeträge für die Wiederbelebung der Strecke in den Raum stelle, handele gleich mehrfach verantwortungslos. „Erstens würde es wie bei der Renovierung jedes alten und heruntergekommenen Projektes gehen. Hat man erst einmal angefangen, steigen die Kosten aus unabweisbaren technischen, organisatorischen und Sicherheitsgründen sprunghaft an. Ein Fass ohne Boden öffnet sich.“

### **Der Norden wäre benachteiligt**

Zweitens benachteilige man damit die Bevölkerung im nördlichen Landkreis Schweinfurt. Denn alles, was an Baukosten und zur Deckung von Defiziten dieser Bahnlinie an finanziellen Mitteln aufgebraucht würde, fehle dann für den restlichen Personennahverkehr im Landkreis. Ein Großteil der verfügbaren Finanzmittel würde zugunsten einiger weniger Gemeinden im südlichen Landkreis Schweinfurt kanalisiert.

Für die ebenso notwendige Modernisierung und Erweiterung des Personennahverkehrs im nördlichen Landkreis würde das erforderliche Geld fehlen. „Das ist keine ausgewogene Politik zum Wohle aller Bürgerinnen und Bürger.“

---

## Weitere Artikel

---



GEROLZHOFEN

**Landtag lehnt drei Bahn-Anträge ab**

3



BINSFELD

**Das Dorf kann allen Heimat geben**



GEROLZHOFEN

**Steigerwaldbahn: ein Schnellradweg auf der alten Trasse?**

20