

GEROLZHOFEN

Steigerwaldbahn: Kaputte Schwellen und abgefahrene Gleise



Klaus Vogt

09. Januar 2020
17:00 UhrAktualisiert am:
13. Januar 2020
02:10 Uhr

Die Firma Meißner entfernt auf Kitzinger Gemarkung derzeit die Gleise und Schwellen auf der ehemaligen Trasse der Steigerwaldbahn. Foto: Frank Weichhan

Im vergangenen Sommer wurde das 576 665 Quadratmeter große und rund 4,2 Kilometer lange Bahn-Grundstück der ehemaligen Steigerwaldbahn von Großlangheim bis Sennfeld verkauft. Einige Wochen später trennte sich die Immobilien-Abteilung der Deutschen Bahn (DB) auch von dem etwa 3,3 Kilometer langen, bereits entwidmeten restlichen Teilstück auf der Gemarkung der Stadt Kitzingen. Käufer in beiden Fällen ist die Firma Gleisrückbau Meißner aus dem baden-württembergischen Dörzbach. Der Familienbetrieb hat sich seit 2005 unter anderem auf den Gleisrückbau spezialisiert. Timo Meißner stellte sich nun für ein Gespräch mit der Main-Post zur Verfügung.

Frage: Sie haben vor wenigen Wochen mit dem Rückbau der Strecke im Kitzinger Stadtgebiet begonnen. Wie funktioniert dies?

Timo Meißner: Wir brechen die Gleise mit einem hydraulischen Schienenknacker in Stücke von sechs Metern Länge. Dann werden diese Stücke mit einem Bagger, der auf den noch bestehenden Gleisen fährt, samt den Schwellen aus dem Schotterbett herausgehoben und abtransportiert. An einem zentralen Platz werden erst später dann die Gleise von den Schwellen getrennt.

Jetzt gab es erhebliche Kritik von den Grünen und anderen Bahnfreunden, weil ihre Firma ausgerechnet zu einer Zeit mit dem Abbau begann, als in den Kreistagen von Kitzingen und Schweinfurt über die Zukunft des noch nicht entwidmeten Streckenteils diskutiert wurde. Dass uns [die Grünen da eine "Provokation" und eine "gezielte Missachtung der demokratisch gewählten Gremien"](#) vorgeworfen haben, hat uns sehr getroffen. Das grenzt an Rufschädigung unserer Firma. Richtig ist vielmehr, dass wir mit dem Bauamt der Stadt Kitzingen und mit der Unteren Naturschutzbehörde am Landratsamt Kitzingen einen Termin gesucht haben, um den Behördenvertretern vor Ort zu zeigen, wie der Rückbau in der Praxis aussieht. Den Termin dafür haben die Stadt und das Landratsamt festgelegt – und nicht wir!

Wie sind Ihre ersten Erfahrungen bezüglich des technischen Zustands der Strecke?

Die Strecke auf der Kitzinger Gemarkung ist in einem desaströsen Zustand – noch schlimmer als befürchtet. Beim Abbau zeigt sich nun, dass nahezu alle Betonschwellen kaputt sind. Entweder sind sie gebrochen oder sie sind rissig und haben dadurch Frostschäden. Leider sind diese Schwellen von uns nicht mehr weiterzuverkaufen, sondern landen nur noch in der Brecheranlage.



📷 Timo Meißner von der Firma Gleisrückbau Meißner aus dem baden-württembergischen Dörzbach stellte sich der Main-Post für ein Interview zur Verfügung. Foto: Klaus Vogt

Und wie sieht es bei den Gleisen aus?

Ebenso wie bei den Schwellen gibt es auch bei Eisenbahngleisen einen internationalen Gebrauchtwarenmarkt, wo man Gleise nach ihrem Ausbau noch verkaufen kann. Leider hat sich jetzt herausgestellt, dass die Gleise auf der Strecke alle 'unter Maß sind', das heißt, die Höhe ihres Profils entspricht nicht mehr den Vorschriften. Einfach ausgedrückt: Die Gleise sind komplett abgefahren und abgenutzt. Kein Teil ist mehr verwertbar, kein einziges Schienenstück eignet sich noch für den Markt für gebrauchte Gleise. Die Gleise sind nur noch Schrott. Und im Bahnhof Etwashausen sind von den acht Weichen dort höchstens noch eineinhalb Weichen wiederverwendbar.

Gilt diese Zustandsbeschreibung nur für den Streckenabschnitt auf Kitzinger Gemarkung oder auch für die übrige Strecke?

Dies gilt für die gesamte Strecke. Der Zustand ist desolat. Die Schienen und Betonschwellen sind überall abgefahren und rissig. Die Holzschwellen sind völlig verrottet. Hinzu kommt, dass es auf der gesamten Trasse teils massive Setzungen am Bahndamm gibt. Man sieht selbst mit bloßem Auge eine regelrechte Berg- und Talbahn. Der Grüntrupp unserer Firma hat sich inzwischen schon bis nach Wiesentheid vorgearbeitet und die Trasse von der Vegetation befreit. Die Schäden, die man da sieht, sind außerordentlich groß.

Aber Bahnfreunde und insbesondere grüne Mandatsträger haben in jüngster Vergangenheit mehrfach behauptet, die Strecke sei noch in einem guten Zustand und könnte mit relativ wenig Aufwand so instand gesetzt werden, dass Züge sogar mit 80 km/h fahren könnten...

Das kann ich beim besten Willen nicht nachvollziehen. Unser Bagger erreicht, wenn er auf der Schiene fährt, eine Höchstgeschwindigkeit von maximal 20 km/h. Aber selbst diese langsame

Geschwindigkeit konnte er nirgends fahren, sonst wäre er entgleist! Um die Strecke wieder befahrbar zu machen, wäre eine hohe Investition nötig. Alleine nur der Bahnübergang an der Staatsstraße 2272 in Wiesentheid dürfte meiner Schätzung nach schon 500 000 Euro kosten.

Angeblich soll ja die Thüringer Eisenbahn GmbH, eine Tochter der Erfurter Gleisbau GmbH, als Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen Interesse zeigen, die Strecke auf einen modernen technischen Stand zu bringen – damit dann [vielleicht die Erfurter Bahn als Verkehrsunternehmen Züge fahren lässt](#).

Ja, ich habe davon gehört. Ich habe deswegen auch schon versucht, mit der Thüringer Eisenbahn in Kontakt zu kommen. Sie haben aber nicht geantwortet. Angesichts des schlechten Zustands der Strecke und der enormen Investitionen bezweifle ich allerdings, ob sich überhaupt ein Infrastrukturunternehmen finden wird. Allerdings werden wir die noch nicht entwidmete Strecke nicht anrühren, sondern abwarten. Wir wollen keinen Fehler machen. Und wir wollen nicht ins schlechte Licht gerückt werden.

Da die Strecke von Sennfeld bis Großlangheim nicht entwidmet ist, müssten Sie aber als Eigentümer die Reaktivierung der Strecke, falls sie zustande kommt, dulden.

Selbstverständlich, das ist uns bewusst. Dies ist das Risiko, das wir ganz bewusst beim Kauf eingegangen sind. Allerdings müssen wir eine Nutzung der Strecke nicht kostenlos dulden. Das Infrastrukturunternehmen müsste uns dafür eine 'Pacht' zahlen. Wir lassen derzeit juristisch prüfen, wie und in welcher Art dies zu geschehen hat.

Apropos Kauf: Von grünen Mandatsträgern wurde die Mutmaßung gestreut, beim Verkauf der Strecke könnte möglicherweise nicht der Höchstbietende den Zuschlag erhalten haben...

Das kann ich mir nicht vorstellen. Ich selbst habe allerdings keine Information, wie viele Bieter es außer uns noch gegeben hat und wie hoch deren Angebote waren. Wir haben von der Bahn einen 50-seitigen Vertragsentwurf zugeschickt bekommen und haben diesen akzeptiert. Im Anschluss daran haben wir nach einiger Zeit den Zuschlag für den Kauf bekommen.

Der Vorwurf der Grünen ärgert Sie?


Uns ärgert es bei der ganzen Diskussion um die Steigerwaldbahn, die wir intensiv verfolgen, dass von den Bahnbefürwortern immer nur Halbwahrheiten erzählt werden. Dann sollen sie die Geschichte doch bittschön auch mal bis zum Ende erzählen, mit all den Kosten und den Folgen für die Bevölkerung. Was uns auch stört, das sind diese radikalen, sogar ins Persönliche gehenden Attacken. Das brauchen wir nicht. Und das sollte man in Zukunft gefälligst auch unterlassen.

Es dürfte klar sein, dass Sie als Gleisabbau-Firma kein Interesse am Fortbestand der Eisenbahnlinie haben. Was schwebt Ihnen vor?

Das Grundstück der Trasse sollte als Ganzes möglichst erhalten bleiben. Man weiß nie, für was dies in Zukunft noch mal gut sein wird. Statt der Bahn, die für teures Geld nur eine überschaubare Zielgruppe anspricht, würde aber ein durchgehender Rad- und Spazierweg der gesamten Bevölkerung etwas nutzen. Die Trasse ist in der Regel acht Meter breit, es ist also genug Platz. Und der Schotter liegt in einer Stärke von 50 Zentimetern schon da. Nach einer artenschutzrechtlichen Prüfung könnte dieser Schotter dann vor Ort gefräst und verdichtet werden. Bei einer Länge von rund 40 Kilometern ist sowas heutzutage für 750 000 Euro machbar. Man könnte im Anschluss daran die Trasse auch asphaltieren. [Dann hätte man für sämtliche Ideen eine Grundlage \(Schnellradweg, Busspur\)](#). Diese Investitionen werden auch stark gefördert, und die einzelnen Gemeinden, die sowieso gegen die Reaktivierung sind, hätten einen sehr geringen Investitionseinsatz. Ich verstehe auch nicht, wieso sich manche so vehement gegen eine Bus-Trasse aussprechen, egal ob autonom fahrend oder nicht, egal ob mit

Erdgas-, Wasserstoff-, Elektro oder Hybrid-Antrieb. Bei Zeiten mit geringerer Fahrgast-Auslastung könnte man, statt der immer gleich großen Eisenbahn, dann eben auch kleinere Busse fahren lassen. Die brauchen selbst heute schon nur noch acht Liter.

Vielen Dank für das Gespräch.

 Grafik für LD - Strecke Steigerwaldbahn von Kitzingen-Etwashausen nach Schweinfurt Foto: Grafik Jutta Glöckner

Weitere Artikel

GEROLZHOFEN

Steigerwaldbahn: Die Erfurter Bahn will nach Gerolzhofen

 31

GROSSLANGHEIM/GEROLZHOFEN

Steigerwaldbahn: Gleisabbau-Firma verhält sich korrekt

 38

ANZEIGE

Würzburger Lichterglanz: Diese drei Highlights sollten Sie bei der WVV nicht verpassen