



Wenn es nicht bald gelingt, einen regelmäßigen Güterverkehr auf die Strecke zwischen Schweinfurt und Kitzingen-Et washausen zu bringen, sieht es schlecht aus für die Zukunft der über 100 Jahre alten Strecke. Momentan ist die Infrastruktur des Schienenstrangs – hier zwischen Gerolzhofen und Lültsfeld – noch einigermaßen intakt.

FOTO NORBERT FINSTER

Güterverkehr soll Bahnlinie retten

Experten sehen darin Chance zum Überleben der Strecke Schweinfurt-Kitzingen

Von unserem Redaktionsmitglied
NORBERT FINSTER

GEROLZHOFEN/WIESENTHIED Ein Überleben der Bahnlinie Schweinfurt-Gerolzhofen-Et washausen ist nur möglich, wenn es gelingt, wieder einen regelmäßigen Güterverkehr auf die Schiene zu bringen. Darüber zeigte sich eine Expertenrunde einig, die auf Einladung der Interessengemeinschaft Steigerwaldexpress in Gerolzhofen zusammengelassen war.

Andreas Galle (Erfurt), verantwortlich für Planung, Betrieb und Marketing bei der Erfurter Bahn (EB), sagte, im letzten Jahr sei hinsichtlich der geplanten Sonderfahrten im Personenverkehr einiges aus dem Ruder gelaufen. Erst waren alle begeistert, als dann aber bekannt wurde, dass diese Fahrten etwas kosten, ließ die Euphorie schnell nach. So sei auch für die EB viel Planungsarbeit entstanden, die am Ende vergeblich war. „Wir liefern gerne, aber wir lassen uns nicht ausnutzen“, sagte Galle.

Auch der EB-Vertreter vertrat die Ansicht, dass nur über den Güterverkehr ein Fortbestand der Strecke zu erreichen sei; später könne eventuell ein Touristenverkehr an Wochenenden dazukommen. Die EB fährt neben dem Personenverkehr auch Güter. Ihre Kunden muss die Gesellschaft teils mühsam selbst werben. Natürlich werde ein regelmäßiger Güterverkehr erforderlich sein. Ansonsten sei das Unterfangen unwirtschaftlich, denn für den Verkehr muss Trassengebühr bezahlt werden.

„Nur bei schweren, hochwertigen Transportgütern ist auf der Schiene etwas zu verdienen, Massen- und Schüttgüter haben keinen Preis“, erklärte Hein Vedder (Schweinfurt), Geschäftsführender Gesellschafter der Translog GmbH in Schweinfurt. Translog bewegt praktisch alle Güter auf der Straße weiter, die mit dem Güterzug nach Schweinfurt kommen. Über das railport-System sei es wieder möglich, auf Nebenstrecken mit Einzelwagen zu fahren.

In zehn bis 20 Jahren könne ein

Bahnanschluss wieder eine ganz andere Bedeutung haben als heute, sagte Stadtrat Thomas Vizl (Gerolzhofen). „Der Platz auf den Straßen wird enger, die Kosten bei Treibstoff und Maut steigen.“ So könne die Bahn wieder zu einem Standortvorteil werden. Wer diese Infrastruktur aufgeben werde, werde das später bereuen.

Selbst in die Hand nehmen

Vizl schlug eine Untersuchung des Streckenzustands, der nötigen Investitionen und der möglichen Potenziale vor. „Eine Chance haben wir nur, wenn wir das selbst in die Hand nehmen“, so Vizl, dessen Vorschlag auf Gründung einer Arbeitsgruppe angenommen wurde.

Siegfried Wagenländer (Treuchtlingen) vom Fahrgastverband Pro Bahn: „Wenn in den nächsten zwei bis drei Jahren nichts passiert, ist die Strecke mausetot.“

Den Zustand der 50 Kilometer langen Bahnlinie hält Dietmar Paraknings, Sprecher der Interessengemeinschaft Steigerwaldexpress, für

noch gut. Das habe eine Besichtigung mit dem gegenwärtigen Pächter, der Deutschen Regionaleisenbahn (DRE) ergeben. Zwar breite sich langsam ein „grüner Teppich“ zwischen den Schwellen aus, doch erst jetzt anlässlich der Sonderfahrt zum Wiesentheider Markt-Jubiläum habe die DRE das Größte mit einem Zweibein-Unimog beseitigt. Die Betonschwellen seien in noch relativ gutem Zustand, anders als die Holzschwellen unter den Weichen, die zunehmend verrotten.

Teufelskreis

„Solange keinen Einnahmen fließen, können regelmäßige Streckenprüfungen nicht gemacht werden“, beschreibt Hans-Peter Kulbe, Eisenbahn-Vertriebsleiter Süd bei der DRE, den Teufelskreis zwischen Investition und Nutzung. Schlecht sehe es bei den Bahnsicherungsanlagen aus, die aus den 50er und 60er Jahren stammen und für die Ersatzteile nur noch schwer und kostenaufwändig zu beschaffen sind.