

# PRO BAHN Bayern



Gemeinnütziger Fahrgastverband

PRO BAHN LV Bayern, Region Unterfranken, Mönchsgartenweg 31, 97084 Würzburg

Regierung von Unterfranken  
Peterplatz 9

97070 Würzburg

**PRO BAHN**

**Landesverband Bayern e. V.**

**Beauftragter für die Region Unterfranken**

**Ernst Croner**

Mönchsgartenweg 31

97084 Würzburg

Internet: <http://www.pro-bahn.de/unterfranken>

e-mail: [pro-bahn.unterfranken@t-online.de](mailto:pro-bahn.unterfranken@t-online.de)

☎ mit ARB (09 31) 6 20 25 Fax 6 19 22 14

Würzburg, 09.09.2010

Ihr Schreiben vom

Ihr Gz.

Unser Ansprechpartner

Telefon

0931 62025

## **Planfeststellung nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) i. V. m. §§ 72 ff. des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) für das Bauvorhaben „Rückbau der Bahnstrecke 5211 Jossa-Wildflecken, von km 0,672 bis km 31,725“**

Der Fahrgastverband PRO BAHN Unterfranken nimmt zur beantragten Planfeststellung der DB Netz AG (Veröffentlichung im Amtsblatt des Landratsamtes Bad Kissingen vom 24.07.2010 Nr. 14 unter lfd. Nr. 172) wie folgt Stellung:

### 1. Landesplanerische Aspekte:

Als Entwicklungsachsen von regionaler Bedeutung sind im Regionalplan ausgewiesen: „(Hessen) – Zeitlofs – Bad Brückenau – Wildflecken – (Hessen) Sinntal“. Gerade an Entwicklungsachsen sollte der Rückbau von Schienen unbedingt verhindert werden, wenn die Festlegung von Entwicklungsachsen einen Sinn ergeben soll. Eine Entwicklung in der Siedlungsstruktur findet in der Regel insbesondere an Schienenstrecken statt oder umgekehrt: verliert eine Region ihre Schienenanbindung hat sie es in der Konkurrenz zu anderen Siedlungsgebieten ungleich schwerer. Eine Schienenanbindung ist immer auch ein positiver Standortfaktor.

Die gerade in letzter Zeit in die Region geflossenen Finanzmittel für die Verbesserung der durch Strukturwandel eingetretenen Nachteile (z. B. Wildflecken) wären nicht sinnvoll eingesetzt, wenn man andererseits der Region Infrastruktur entzieht.

Es wäre nicht nur für die Region um Bad Brückenau von großem Nachteil, würde eine Bahnlinie entwidmet, die an die Nord-Süd-Bahnhaupttrasse anschließt, welche insbesondere durch die Entwicklung des Seehafenhinterlandverkehrs eine nochmalige Aufwertung erfährt.

Das Potential von Ausflugsverkehr auf der Schiene ist in die Region bei weitem höher einzuschätzen als der Ausflugsverkehr aus der Region. Insofern kann die Schiene bei entsprechenden Angeboten zur Attraktivität der Region ein erhebliches Stück beitragen und helfen, den Tourismus in der Rhön zu stabilisieren und zu verbessern. Gerade relativ strukturschwache Gebiete benötigen eine Unterstützung durch attraktivitätssteigernde Maßnahmen, die bei einem Wegfall der Schiene ungleich schwieriger werden.

## 2. Gründe für eine Entwidmung

Für den Fahrgastverband sind keine Gründe erkennbar, die eine Entwidmung der Strecke rechtfertigen würden. Weder die teilweise Nutzung der Fläche für den Straßenbau noch eine eventuelle Nutzbarkeit für den Radverkehr können eine Entwidmung begründen. Dieser eher kurzfristige Bedarf kann bei Betrachtung eines nachhaltigen Nutzens der Schiene die Entwidmung nicht rechtfertigen. Bei einer Güterabwägung, die die Entwicklung des Schienenverkehrs berücksichtigt, überwiegen unseres Erachtens klar die Belange des Schienenverkehrs.

## 3. Bedarf als Bahntrasse

Die Regierung von Unterfranken hat erst kürzlich der Basalt AG die Erweiterung des Basaltabbaus am Bauersberg genehmigt. Da die Abfuhr des Basalts zur Bahn nach Bad Neustadt recht weit ist und Gersfeld (Endhaltepunkt der Personenbahnlinie aus Fulda) praktisch keinen Güterverkehr mehr zulässt, bietet sich die Abfuhr über Wildflecken an. Dadurch ließen sich beträchtliche Umweltemissionen vermeiden – neben geringerem Straßenverschleiß und höherer Verkehrssicherheit auf den Straßen, die so von zahlreichen Lkw-Transporten entlastet werden können. Auch dem sonst viel beschworenen Verkehrsfluss käme dies zu Gute, weil zur Verladung nach Wildflecken nur ein kurzes Stück der Bundesstraße befahren, hingegen nach Bad Neustadt die etwa dreifache Entfernung auf der Bundesstraße zurückgelegt werden müsste.

Die Reaktivierung von Bahnstrecken ist im Kommen:

Eine Bahntrasse ist ein hohes Gut; deren Zerfall bzw. Unterbrechung kann in der Regel nie wieder oder nur mit kaum leistbarem Mehraufwand rückgängig gemacht werden. Das zeigen Reaktivierungsüberlegungen an anderer Stelle (z. B. auch in Unterfranken).

Nicht nur bayernweit nimmt die Tendenz zu, Bahnstrecken zu sichern bzw. ihre Reaktivierung anzugehen:

Während andere Bundesländer Streckenreaktivierungen schon seit Jahren aktiv fördern, hinkt Bayern hier leider noch deutlich hinterher.

Trotz der fehlenden Unterstützung dieser Art haben in Bayern Privatakteure vor Ort dennoch einige Erfolge vorzuweisen:

Die einst bereits stillgelegte Ilztalbahn in Niederbayern sieht mit einem engagierten Betreiber einer neuen Zukunft entgegen, obwohl die Strecke ebenfalls kurz vor der Entwidmung stand. Sie wird dieser Tage wieder eröffnet und soll touristische Angebote bieten, wenn die Strecke wieder komplett befahrbar ist, wozu dort noch weitaus mehr Arbeiten vorzunehmen sind als bei der Sinntalbahn vorzunehmen wären.

Die Stichstrecke Traunstein – Traunreuth ist schon in Betrieb.

Nach vielen Jahren Verhandlungen auch gegen das Bayerische Wirtschaftsministerium konnte die Fichtelgebirgsbahn (Bayreuth – Weidenberg – Warmensteinach) auf der Teilstrecke bis Weidenberg saniert und in Betrieb genommen werden. Die ersten Fahrgastzahlen sind sehr zufriedenstellend. Mehrere Pensionen und Gastwirte wünschen sich schon die Verlängerung bis Warmensteinach.

Auch in Unterfranken kommt mehr und mehr Bewegung auf die Schiene:

Auf der Strecke Schweinfurt – Kitzingen (Etwashausen) hat die neu gegründete Bürgerinitiative bereits erste Sonderfahrten durchgeführt, die recht gut besucht waren.

Besondere Erfolgsgeschichte schreibt die unterfränkische Mainschleifenbahn (Seligenstadt – Volkach). Obwohl sie nur saisonal (Mai – Oktober) an Sonn- und Feiertagen von Ehrenamtlichen

betrieben wird, bringt sie laut einem Gutachten durch Tourismus Mehrumsätze in Höhe von deutlich über 100.000 €(!) nach Volkach und Umgebung.

Die Chancen auf Erhalt der Bahnlinie sollten auf jeden Fall gewahrt und ausgeschöpft werden, da gerade die derzeit angedachten Nachnutzungen des Streckenbandes hinsichtlich ihres Erfolges äußerst zweifelhaft sind.

Bei solch interessanten Zukunftsperspektiven halten wir eine finale Entwidmungsentscheidung für unverantwortlich.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Ernst Croner  
PRO BAHN Unterfranken