

„Strecke technisch in Ordnung“

Interessengemeinschaft Kreuzbergbahn und Pro Bahn im Gespräch: In vier bis fünf Jahren könnten Touristenzüge durch den Oberen Sinngrund rollen



Machen sich für die Wiederbelebung der Bahnstrecke Jossa-Wildflecken stark: Hermann Bulheller (links) und Siegfried Wagenländer an den Gleisen in Bad Brückenau

Foto: Standke

Auf der Bahnstrecke zwischen Jossa und Wildflecken sollen wieder Züge fahren. Die Nachricht hat vor einigen Wochen für Aufsehen gesorgt. Der gebürtige Brückenauer Hermann Bulheller von der Interessengemeinschaft Sinntalbahn-Kreuzbergbahn und Siegfried Wagenländer von Pro Bahn machen sich für das Projekt stark. Die beiden Bahnfans über ihre Vorstellung, wie die Wiederbelebung gelingen soll, über die Kritiker und warum der Bahnbetrieb einen Radweg nicht ausschließt.

Frage: Herr Bulheller, Herr Wagenländer, Sie wohnen in Würzburg beziehungsweise Treuchtlingen. Wie sind Sie in die Rhön gekommen?

Hermann Bulheller: Mit dem Zug bis Jossa und dann mit dem Bus nach Bad Brückenau, wie es sich gehört.

Sagen sie noch einmal kurz, wie sie Bahnstrecke wieder befahrbar machen wollen.

Siegfried Wagenländer: Beim Freilegen und Instandsetzen der Bahn setzen wir auf ehrenamtliches Engagement. Der Betrieb einer solchen Bürgerbahn kann nur wirtschaftlich werden, wenn durch ehrenamtliche Mitarbeiter die Kosten gesenkt werden. Das wird in Fußballvereinen vorgemacht und bei den Tafeln.

Was sagen Sie denen, die behaupten, die Sinntalbahn wäre viel zu marode, um sie reaktivieren zu können?

Bulheller: Wir haben die Strecke 2009 durch einen Fachmann der Rhein-Sieg-Eisenbahn begutachten lassen. Sie ist technisch in Ordnung. Kein Wunder, ist doch erst vor acht Jahren das letzte Mal ein Zug darauf gefahren.

Wagenländer: Ich bin die Strecke kürzlich in drei Abschnitten abgelaufen. Gegenüber der letzten Inspektion 2009 sind die Fichten und Brombeersträucher gewachsen. Doch die Schäden am Oberbau sind nicht gravierend. Es sind keine Schwellen abgängig, die Schienen nicht zu stark abgefahren. Der Unterbau ist stabil.

Das kann doch gar nicht sein, gab es doch während des Betriebs Hangabrutsche.

Wagenländer: Die Rutsche sind seit 2002 unverändert. Es sind keine weiteren dazugekommen.

Aber wie wollen sie die Strecke an den abgerutschten Stellen stabilisieren?

Bulheller: An den abgerutschten Stellen müsste man die Gleise entfernen, per LKW Material anfahren und aufschütten. Dann kämen die Gleise wieder drauf und man müsste sicherstellen, dass die Entwässerung wieder funktioniert.

Wagenländer: Die Rutsche sind wahrscheinlich entstanden, weil es keine Entwässerung gab beziehungsweise das Entwässerungsrohr zugeschlammte war. Alle Schäden sind reparabel. Wir haben schon ganz andere Strecken wieder für den Bahnbetrieb fit gemacht.

So wie die Ilztalbahn bei Passau, das große Vorbild für das Projekt Sinntalbahn?

Wagenländer: Dort gab es einen kleinen und einen großen Hangrutsch. Der kleine dort war wie ein großer bei der Sinntalbahn. Das war alles reparabel. Es gibt zwischen Jossa und Wildflecken nichts, was es dort nicht auch gab.

Vorausgesetzt es gelingt, die Bahn wieder mobil zu bekommen. Wer soll sie dann nutzen? Berufspendler etwa?

Bulheller: Weniger. Wir wollen Ausflugsverkehr und Touristen, die sich per Bahn die Rhön erschließen. Und da ist Potenzial da. Menschen könnten verstärkt aus dem Rhein-Main-Gebiet kommen oder aus Würzburg. Die Chance ist historisch, weil die Kraftstoffpreise ständig steigen und so viel Menschen Bahn fahren wie nie zuvor. Auch Güterverkehr wäre später wieder eine Option.

Aber Wildflecken ist nicht Passau. Der Sinntalbahnhof fehlt das attraktive Ziel, wie es bei der Ilztalbahnhof Passau ist.

Bulheller: Aber wir haben doch den Kreuzberg. Mit dem Endpunkt am Arnsberg auf 630 Meter haben wir den Großteil der Höhe bis zum Berg der Franken geschafft. Von dort aus lassen sich Radtouren leichter organisieren als vom Tal der Sinn aus.

Apropos Fahrradfahren. Sollte die Bahnstrecke wieder genutzt werden, wird es keinen Radweg im Sinntal geben, wie ihn die Lokalpolitik will . . .

Bulheller: Wir müssen davon wegkommen, Bahn und Fahrrad als Gegensatz zu betrachten. Im Gegenteil: Sie ergänzen einander. Wenn sie zum Beispiel bei Riedenberg einen Platten hätten, müssten heute sie ihr Fahrrad nach Gersfeld oder Jossa schieben. Wäre die Strecke wieder in Betrieb, würden Sie einfach in die Bahn steigen.

Also brauchen wir keinen Radweg auf der Trasse der Bahn?

Bulheller: Der Radweg war ja nur als eine Notlösung gedacht, weil die Deutsche Bahn sich immer gesperrt hat. Ihn zu verwirklichen, hat ja auch mit mehreren Anläufen nicht geklappt.

Wagenländer: Wir sollten uns überlegen, ob wir für den Radweg einen ganzen anderen Verkehrsträger endgültig rauswerfen. Sind die Schienen erst mal fort, ist das nicht umkehrbar. Wenn sich Verkehr angesichts horrender Kraftstoffpreise verlagert, wäre eine Option da. Entwicklungen zugunsten der Schiene gibt es.

Aber Sie können nicht ernsthaft behaupten, dass der bestehende Rhön-Sinntal-Radweg ausreicht und man für Radfahrer nichts tun müsste.

Bulheller: Wenn ich es bequem haben möchte, fahre ich natürlich Asphalt. Aber das ist ein Radweg in die Rhön und da muss ich mit Anstiegen rechnen. Auch ist der Radweg mit vier Sternen gekennzeichnet, trotz einiger Schotterstellen.

Sie setzen auf ehrenamtliches Engagement. Wie wollen sie die Leute gewinnen?

Wagenländer: In Bad Brückenau und Wildflecken soll es in der zweiten Maihälfte Infoveranstaltungen für die Bürger geben. Dann geht es Sinn-abwärts bis ins Hessische.

Und dann?

Wagenländer: Dann könnte ein Verein zum Herrichten und Instandhalten der Strecke gegründet werden. Anders als bei anderen Strecken, wo die Leute uns zuerst als Dummschwätzer verlacht haben, sind die Menschen hier sehr aufgeschlossen.

Woher sollen Material und Wagen für die Strecke kommen?

Bulheller: Sich darüber Gedanken zu machen, hieße, den vierten vor dem ersten Schritt zu machen. Der laufende Betrieb der Strecke wäre Aufgabe einer GmbH. Es gibt interessierte Unternehmen aus Würzburg, vom Untermain und aus Sachsen.

Wie lange würde es dauern, bis die Strecke wieder frei wäre?

Wagenländer: Das hängt davon ab, wie viele Ehrenamtliche mitmachen. Mit vier bis fünf Jahren ist zu rechnen; das zeigen Erfahrungen mit anderen Strecken. Bei einer Bahn in Thüringen wurden 2006 die ersten Gespräche geführt. Gefahren ist sie erstmals 2010.

Bulheller: Den Radweg auf der Bahntrasse bekommen Sie auch nicht schneller hin.

Das Gespräch führte Steffen Standke

Quelle: Mainpost (Online) 29.04.2012