

Aktenzeichen
11 - ÖPNV

Kitzingen, 15.02.2019

Federführung: Sachgebiet 11

Vorlage-Nr.: SG 11/181/2019

Bearbeiter: Günter Rauh

Tel.Nr.: 09321/928-1101

Beratungsfolge:	Status:öffentlich/nicht öffentlich	Termin:
Umwelt-, Verkehrs- und ÖPNV-Ausschuss	öffentlich / Beschluss	11.03.2019
Kreisausschuss	öffentlich / Beschluss	19.03.2019
Kreistag	öffentlich / Beschluss	08.04.2019

Antrag auf Freistellung von Bahnbetriebszwecken gem. § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG);

**Stadt Prichsenstadt, Markt Großlangheim, Markt Kleinlangheim, Markt Wiesentheid
(Bahnstrecke Kitzingen-Et washausen - Gochsheim)**

Anlage:

Bekanntmachung der Regierung von Mittelfranken
Stellungnahmen der Gemeinden

I. Vortrag:

Die Anrainergemeinden der Schienenstrecke Kitzingen/Et washausen – Gochsheim haben bei der Regierung von Mittelfranken (zuständige Behörde für Nordbayern) den Antrag auf Freistellung von Betriebszwecken gem. § 23 AEG für die v.g Schienenstrecke gestellt. Die Stadt Gerolzhofen hat Ihren Antrag mittlerweile zurückgezogen.

Die erforderliche Veröffentlichung im elektronischen Bundesanzeiger erfolgte am 31.12.2018 (Text siehe Anlage 1). Innerhalb einer Frist von 6 Monaten (bis zum 30.06.2019) kann zur beabsichtigten Freistellung der Grundstücke von Bahnbetriebszwecken Stellung genommen werden.

Der Landkreis Kitzingen wurde von der Regierung von Mittelfranken zur Stellungnahme aufgefordert. Mit der Stellungnahme besteht Gelegenheit, Anregungen und Bedenken

vorzutragen. Das Landratsamt Kitzingen hat bereits im Februar 2018 bei den betroffenen Landkreiskommunen Stadt Kitzingen, Stadt Prichsenstadt sowie den Märkten Großlangheim, Kleinlangheim und Wiesentheid, nachgefragt, ob sie eine Reaktivierung dieser Schienenstrecke unterstützen würden. Es kamen jedoch nur Absagen aus unterschiedlichen Gründen (Kernwegenetz für die Landwirtschaft, Radwege, Erschließung neuer Wohnlagen, Bahnhaltdepunkte am Ortsrand, gute Busanbindung oder bei der Stadt Kitzingen Fertigstellung der Nordtangente mit Kreisverkehr an der Kreuzung ConneKT/Richthofen Circle - Anlage 2).

Diese Position haben die Gemeinden, außer Gerolzhofen, auch bei einer Konferenz zum Thema Steigerwaldbahn am 28. Januar 2019 in Schweinfurt vertreten. Die Industrie- und Handelskammer, die Handwerkskammer und die Tourismusverbände haben sich hingegen für eine Reaktivierung der Strecke ausgesprochen.

Die Schienenstrecke hat eine Gesamtlänge von 48 Kilometern, davon ca. 25 Kilometer auf dem Gebiet des Landkreises Kitzingen. Inzwischen wurden ca. 3 Kilometer auf dem Gebiet der Stadt Kitzingen von Etwashausen/Bahnhof bis zur oberen Einfahrt ConneKT in Richtung Großlangheim, entwidmet. Die Personenbeförderung wurde 1980 eingestellt und damals vom zuständigen Bundesminister für Verkehr genehmigt. Die Güterbeförderung endete mit dem Abzug der Amerikaner im Jahr 2006. Danach wurde die Strecke nur noch sporadisch für Touristikzüge genutzt.

Der Landkreis Kitzingen hat sich seit dem ersten Antrag auf Stilllegung der Schienenstrecke im Jahr 1979 immer dagegen ausgesprochen. Auch die Anrainergemeinden waren lange Zeit gegen die Stilllegung der Strecke, die in regelmäßigen Abständen von der Deutschen Bahn gefordert wurde.

Der Förderverein Steigerwaldbahn hat 2016 bei der Universität Würzburg eine Potentialanalyse in Auftrag gegeben, die für den Nordabschnitt Schweinfurt – Gerolzhofen über 1.300 Reisendenkilometer und für den Südabschnitt von Gerolzhofen nach Kitzingen ca. 750 Reisendenkilometer ergeben hat. Auf der Gesamtstrecke Schweinfurt – Kitzingen werden die für eine Reaktivierung geforderten 1.000 Reisendenkilometer überschritten. Der Landkreis Schweinfurt hatte ebenfalls eine Untersuchung in Auftrag gegeben, die zu ähnlichen Ergebnissen gekommen ist.

Diese Potentialanalysen wurden grundsätzlich von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (beg), die in Bayern für Streckenreaktivierungen zuständig ist, als Grundlage für weitere Prüfungen, anerkannt.

Die Verwaltung des Landratsamtes Schweinfurt wird voraussichtlich dem Kreistag Schweinfurt vorschlagen, bei der beg offiziell die für eine Reaktivierung erforderliche Potential-

analyse anzufordern.

Die Entwidmung der Strecke bevor die von der beg erstellte Potentialanalyse vorliegt, würde die Reaktivierungsmöglichkeiten zunichte machen. Die Herstellung der Infrastruktur wurde bei der Schweinfurter Konferenz auf 22 bis 27 Millionen für den Nordabschnitt beziffert. Der Südabschnitt dürfte ähnliche Kosten verursachen. Eine vertretbare Summe im Vergleich zu den Kosten die beim Straßen- und Brückenbau für den Straßenverkehr entstehen.

Der wesentliche Unterschied zwischen den beiden Streckenabschnitten Nord von Gerolzhofen nach Schweinfurt und Süd von Kitzingen nach Gerolzhofen liegt an der rechtskräftigen Entwidmung des Streckenabschnittes in Kitzingen, die eine durchgehende Zugverbindung zum Bahnhof Etwashausen momentan ausschließt.

Wie könnte es bei einer möglichen Reaktivierung des Schienenverkehrs auf diesem Abschnitt weitergehen? Verlegung von Gleisen auf der Staatsstraße und über die Nordbrücke als Straßenbahnverkehr zum Bahnhof Kitzingen? Dafür wäre ein Bauleitverfahren erforderlich und die Zustimmung der Straßenbaulastträger.

Verlegung eines Gleises ab der Gemarkungsgrenze Großlangheim in das Gewerbegebiet ConneKT, zu den dort vorhandenen Gleisen? Ab ConneKT Einrichtung eines Busshuttles zur Weiterfahrt in die Stadt Kitzingen und zum Bahnhof. Problem höhengleiche Kreuzung Schiene/Straße.

Die verschiedenen Möglichkeiten müssten durch eine Untersuchung geprüft werden. Von diesen bestehenden Hürden sollte man sich aber nicht abschrecken lassen, sondern in die Zukunft blicken. Es könnte ja durchaus sein, dass sich die Rahmenbedingungen für solche Maßnahmen weiter verbessern, vieles spricht momentan dafür. Es wäre ein falsches Signal, die Strecke zu entwidmen und die Gleise herauszureißen. Zunehmende Feinstaubbelastung, Lärmbelästigung auch durch verstärkten Schwerverkehr und Pkw-Verkehr auf der Straße, Bevölkerungsrückgang und und und... . Eine intakte Schienenanbindung kann einen Standortvorteil darstellen und dazu beitragen, die genannten negativen Belastungen zu verringern.

Es ist durchaus vorstellbar, dass bei einer Reaktivierung der Strecke neben dem Personenverkehr auch Güterverkehr auf die Schiene verlagert werden kann. Mobilität, CO₂-Belastung, Feinstaub oder Flächenversiegelung sind Themen, die die Bevölkerung beschäftigen.

Auszug aus dem bay. Landesplanungsgesetz (BayLplG), Art. 6 Abs. 2 Ziffer 3:

„Dem Schutz kritischer Infrastrukturen soll Rechnung getragen werden. Es sollen die räumlichen Voraussetzungen für nachhaltige Mobilität einschließlich eines integrierten Verkehrssystems geschaffen werden. Die Anbindungen an überregionale Verkehrswege und eine gute und verkehrssichere Erreichbarkeit der Teilräume untereinander durch schnellen

und reibungslosen Personen- und Güterverkehr sind von besonderer Bedeutung. Die Voraussetzungen für die Verlagerung von Verkehr auf umweltverträgliche Verkehrsträger wie Schiene und Wasserstraße sollen verbessert werden. Raumstrukturen sollen so gestaltet werden, dass die Verkehrsbelastung verringert und zusätzlicher Verkehr vermieden wird“.

Auszug aus dem Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) Ziffer 4.3:

„Das Schienenwegenetz soll erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden. Streckenstilllegungen und Rückbau der bestehenden Schieneninfrastruktur sollen vermieden werden. Möglichkeiten von Reaktivierungen sollen genutzt werden. Der Aus-, Um und Neubau der Schieneninfrastruktur dient dem Erhalt und der Ergänzung eines leistungsfähigen Netzes für den Schienenpersonen- und Schienengüterverkehr. Da das Verkehrsaufkommen weiter steigen wird, ist es aus verkehrlichen, ökologischen und volkswirtschaftlichen Gründen erforderlich, den Anteil des Schienenpersonen- und des Schienengüterverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen durch Verlagerung von anderen Verkehrsträgern zu steigern. Die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes müssen dazu zügig bedarfsgerecht ausgebaut werden. Bayern kann als Flächenland nicht auf eine flächendeckende Vorhaltung der Schieneninfrastruktur verzichten, weil sie Voraussetzung für die Bestellung eines qualitativ hochwertigen Nahverkehrs sowie die flächendeckende Erschließung im Schienengüterverkehr ist. Um die Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur zu erhalten, kann Stilllegungen und Rückbaumaßnahmen nur unter engen Voraussetzungen zugestimmt werden. Sofern die Voraussetzungen für Streckenreaktivierungen gegeben sind, bieten diese gegenüber Streckenneubauten die Möglichkeit, die Anbindung Bayerns an das Schienenwegenetz ohne Neuzerschneidungen der Landschaft kostengünstig und flächensparend zu verbessern“.

Es wird vorgeschlagen, die Potentialanalyse der beg für den Nordabschnitt abzuwarten. Sollte diese Analyse eine Reaktivierung der Strecke ermöglichen, muss sich auch der Landkreis Kitzingen intensiv mit diesem Thema beschäftigen und die Möglichkeit einer Reaktivierung des Südabschnittes prüfen lassen. Einer Entwidmung der Strecke sollte widersprochen werden, um sich für die Zukunft bei passenden Rahmenbedingungen die Option offen zu halten, den südlichen Teil der Steigerwaldbahn für den Personen- und Güterverkehr wieder zu nutzen.

II. Beschlussvorschlag:

Der Landkreis Kitzingen stimmt dem Antrag auf Freistellung von Bahnbetriebszwecken betreffend der Flurstücke in den Märkten Großlangheim, Kleinlangheim, Wiesentheid, in der Stadt Prichsenstadt, in den Gemeinden Lültsfeld, Frankenwinheim sowie in den Gemeinden Sulzheim, Grettstadt und Gochsheim (Bahnstrecke Kitzingen-Etwashausen – Gochsheim) nicht zu.

Tamara Bischof
Landrätin