

Aktenzeichen
11 - ÖPNV

Kitzingen, 10.09.2019

Federführung: Sachgebiet 11

Vorlage-Nr.: SG 11/269/2019

Bearbeiter: Günter Rauh

Tel.Nr.: 09321/928-1101

Beratungsfolge:	Status:öffentlich/nicht öffentlich	Termin:
Kreisausschuss	öffentlich / Information	19.09.2019

ÖPNV;

Mainschleifenbahn - Sachstand

I. Vortrag:

Am 02.09.2019 fand ein Treffen bei der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) statt. Neben der BEG nahmen noch Vertreter des Bay. Staatsministeriums für Bauen, Wohnen und Verkehr, der Landkreise Kitzingen, Schweinfurt und Würzburg, der Stadt Würzburg und der Betriebsgesellschaft Mainschleifenbahn (BGM) teil.

Ergebnis:

Nachdem die Gremienbeschlüsse vorliegen und die Bedarfsprognose positiv ausgefallen ist, sind noch folgende Kriterien zu erfüllen, damit die Strecke reaktiviert werden kann und die BEG den Zugverkehr bestellt:

- Herstellung der Infrastruktur durch einen Infrastrukturbetreiber. Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist bereit, die Strecke und die Stationen dauerhaft zu betreiben und berechnet hierfür Infrastrukturkosten, die das Niveau vergleichbarer Infrastruktur der Deutschen Bahn nicht übersteigen
- Umsetzung der Buszubringerlinien durch die ÖPNV-Aufgabenträger
-

Für den Infrastrukturbetreiber kommen drei Möglichkeiten in Betracht:

- Die BGM bleibt Infrastrukturbetreiber, hierzu ist allerdings eine Änderung in der Zusammensetzung der Gesellschafter erforderlich (insbesondere Erweiterung um den Landkreis Würzburg) und die Ausstattung mit Personal, da diese Aufgaben nicht ehrenamtlich erledigt werden können. Kurzfristig mindestens ein Betriebsleiter.

- Neugründung einer kommunalen Infrastrukturgesellschaft
- Ein privater Infrastrukturbetreiber ohne kommunale Beteiligung führt diese Aufgabe durch.

Die BGM ist als Eisenbahninfrastrukturbetreiber zugelassen und kann, um keine Zeit zu verlieren, zunächst bestimmte Vorleistungen erbringen. Daneben werden noch die beiden anderen Möglichkeiten geprüft. Um die Finanzierung sicherzustellen und um günstige Kredite zu bekommen, empfiehlt die BEG dringend eine kommunale Beteiligung auf Grund von schlechten Erfahrungen von Reaktivierungen ohne Kommunen.

Die Infrastrukturgesellschaft muss die Strecke für den regulären Schienenverkehr ertüchtigen. Durch einen Gutachter sind hierzu die Kosten zu ermitteln, die je nach Ausbau unterschiedlich hoch ausfallen werden, mit Sicherheit aber über deutlich über fünf Millionen € (evtl. bis zu 10 Millionen €) liegen werden. Über eine Kreditaufnahme ist die Finanzierung zu sichern. Mit der Aufnahme des Schienenverkehrs kann durch die Trassengebühren das Darlehen getilgt werden.

Bis Ende Oktober wird die BEG der BGM die Anforderungen die an die Infrastruktur gestellt werden mitteilen. Danach muss ein Gutachter mit der Kostenermittlung beauftragt werden. Zeitgleich ist mit der DB zu klären, wie der Anschluss an das Hauptgleis in Seligenstadt hergestellt werden kann und ob auf dem Teilabschnitt Würzburg – Rottendorf genügend Zeitkorridore frei sind, um die Mainschleifenbahn durchgehend in einem Stundentakt betreiben zu können.

Wenn alles gut läuft könnte eine Betriebsaufnahme in sechs bis sieben Jahren, also 2025 oder 2026 möglich sein.

Da der Schienenverkehr nicht zu den Aufgaben eines Landkreises gehört, ist auf politischer Ebene noch zu klären, unter welchen Bedingungen eine Beteiligung des Freistaates Bayern möglich wäre, oder ob zumindest diese Ausgaben als förderfähige Kosten bei der ÖPNV-Zuweisung berücksichtigt werden können.

Der Reaktivierungszeitpunkt hat auch Auswirkungen auf den Busverkehr, der ja dann auf die Mainschleifenbahn ausgerichtet werden muss. Verschiedene eigenwirtschaftliche Genehmigungen, unter anderem die Linie Nordheim – Dettelbach – Würzburg, laufen Ende 2021 aus.

Vor dem Termin am 02.09.2019 bei der BEG wurde als Reaktivierungstermin der Mainschleifenbahn das Jahr 2023 angestrebt. Aufgrund der Erfahrungen der BEG mit Reaktivierungen ist eine Reaktivierung 2025 oder 2026 wahrscheinlicher. Daher muss der Busverkehr im Raum Dettelbach nach Ablauf der Genehmigungen verbessert werden. Ein

Gesamtkonzept ist erst mit der Reaktivierung der Mainschleifenbahn sinnvoll.

Von 2022 bis zur Betriebsaufnahme der Mainschleifenbahn ist daher der Busverkehr im Raum Dettelbach mit einer Verdichtung des Fahrtenangebotes zu überbrücken. Mit der Aufnahme des Schienenverkehrs ist der gesamte ÖPNV aus dem Raum Volkach/Dettelbach neu zu ordnen (Mobilitätskonzept).

Tamara Bischof
Landrätin