

Aktenzeichen
11 - ÖPNV

Kitzingen, 19.11.2019

Federführung: Sachgebiet 11
 Bearbeiter: Günter Rauh
 Tel.Nr.: 09321/928-1101

Vorlage-Nr.: SG 11/324/2019

Beratungsfolge:	Status:öffentlich/nicht öffentlich	Termin:
Umwelt-, Verkehrs- und ÖPNV- Ausschuss	öffentlich / Beschluss	28.11.2019
Kreisausschuss	öffentlich / Beschluss	03.12.2019

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV);

Mainschleifenbahn

Anlage:

Kommunalaufsichtliche Prüfung
 Antrag der BGM Kostengutachten

I. Vortrag:

Seit der letzten Information über die Mainschleifenbahn gibt es einiges Neues zu berichten:

- Der Anforderungskatalog der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (beg) an die Schieneninfrastruktur liegt zwischenzeitlich vor.
- Die Einholung von Angeboten zur Ermittlung der Infrastrukturkosten wird vorbereitet und ein erster Gesprächstermin mit der DB ist vereinbart.
- Die Untersuchung über die Fahrzeitberechnung und Trassenkonstruktion ist in Auftrag gegeben. Dieses Ergebnis ist sehr wichtig, da ohne freie Zeitkorridore auf dem Streckenabschnitt Würzburg – Rottendorf eine Bestellung durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft (beg) nicht erfolgen wird.

Kommunalaufsichtliche Prüfung

Die kommunalaufsichtliche Prüfung, ob der Landkreis als Schieneninfrastrukturunternehmen

tätig sein darf, durch die Regierung von Unterfranken, mit Einbeziehung des Bay. Innenministeriums, hatte folgendes Ergebnis (Anlage):

„Die Zuständigkeit des Freistaates Bayern für den SPNV ist gemäß Art. 15 Abs. 1 BayÖPNVG auf die Planung, Organisation und Sicherstellung von Verkehrsleistungen beschränkt. Sie erfasst dagegen nicht die Schieneninfrastruktur.

Wir halten es für vertretbar, einen Bezug zu einer Kreis Aufgabe mit Blick auf Art. 29 Abs. 2 BayÖPNVG und aus der Überlegung heraus, dass dem SPNV bei der Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken gleichsam eine faktische Ersatzfunktion für den allgemeinen ÖPNV zukommt, zu begründen. Möglicherweise lässt sich ein Aufgabenbezug in den vorliegenden Fällen ergänzend auf einen Zusammenhang mit Standort- oder Tourismusmarketing oder dergleichen stützen.

Unabhängig von der Grundsatzfrage einer kommunalen Zuständigkeit weisen wir darauf hin, dass der Landkreis Kitzingen auch die kommunalwirtschafts- und haushaltsrechtliche Zulässigkeit zu prüfen hat. Das ist insbesondere auch in Anbetracht des sog. Eichenau-Urteils vom 4. November 1992, 4 B 90.718, BayVBl. 1993, 112 im Hinblick auf die Erhöhung der Kreisumlage notwendig. Hierzu ist auch die Entscheidung des VG Bayreuth zur Kreisumlage des Landkreises Forchheim (Urteil vom 10.10.2017 – B 5 K 15.701) sowie der Vergleichsvorschlag des BayVGH (Beschluss v. 14.12.2018 – 4 BV 17.2488) zu beachten. Insgesamt kommt es somit auf die jeweilige Bewertung der Aspekte im Einzelfall an.“

Nach dieser Aussage hält es die Regierung von Unterfranken für vertretbar, dass der Landkreis im Einzelfall in die Herstellung von Schieneninfrastruktur investiert.

Betriebsgesellschaft Infrastruktur

Der Landkreis Kitzingen ist bereits Gesellschafter der Betriebsgesellschaft Mainschleifenbahn (BGM). Die BGM ist als Schieneninfrastrukturbetreiber zugelassen. Die Zusammensetzung der Gesellschafter muss jedoch verändert werden, um die Reaktivierung der Mainschleifenbahn durchführen zu können.

Die Privatpersonen und Verbände sollen Ihre Gesellschaftsanteile zurückgeben und der Landkreis Würzburg und die Gemeinde Prosselsheim sollen Gesellschafter werden.

Dann wären die Landkreise Kitzingen und Würzburg sowie die Städte/Gemeinden Eisenheim, Nordheim, Prosselsheim, Sommerach und Volkach, sowie mit einem kleinen Anteil der Förderverein Mainschleifenbahn, Gesellschafter.

Die künftige Gesellschaftsstruktur mit überwiegend kommunaler Beteiligung soll dazu dienen, den Zugang zu den für die Infrastrukturertüchtigung notwendigen Förder- bzw. Finanzierungsmöglichkeiten zu erhalten.

Der Eisenbahninfrastrukturbetreiber, hier die BGM, ist zuständig für Planung, Bau und Unterhalt der Strecke. Diese finanziert die Investitionen in die Ertüchtigung durch Bankdarlehen, Darlehen von Gesellschaftern oder Zuschüsse. Sofern die BGM in überwiegend öffentlicher Hand ist, können die Aufwendungen mittels Bankdarlehen z.B. über die KfW, mit derzeit 0% Zinsen finanziert werden.

Für die Tilgung sowie die laufenden Betriebskosten erhält die BGM für die Bestelldauer der Verkehre von 15 Jahren durch den Betreiber der Züge Nutzungsentgelte (Trassen- und Stationsgebühren), die die BEG als Bestellerin der Züge in einer Art „Bürgschaft“ garantiert.

Es wird weiterhin versucht, auf politischem Weg mit dem Freistaat Bayern über eine Beteiligung an den Schieneninfrastrukturkosten zu verhandeln. Da andere Bundesländer die Schieneninfrastruktur finanzieren, sollte auch in Bayern ein gemeinsamer Weg gefunden werden, um den weiteren Ausbau des Schienenverkehrs voran zu bringen.

Da die künftigen Aufgaben nicht mehr ehrenamtlich zu bewältigen sind, ist ein Betriebsleiter einzustellen.

Finanzierung des Kostengutachtens

Da die Mainschleifenbahn durch die Landkreise Kitzingen und Würzburg führt, ist die Reaktivierung dieser Strecke nur gemeinsam mit dem Landkreis Würzburg möglich. Als nächstes steht die Beauftragung des Infrastrukturgutachtens an, um die einmaligen Infrastrukturkosten zu ermitteln und den laufenden Unterhalt abzuschätzen.

Die BGM hat für diese Maßnahme um Finanzierung durch die Landkreise Kitzingen und Würzburg gebeten (Anlage). Die Kosten werden auf ca. 50.000 € geschätzt.

Um keine Zeit zu verlieren, sollte ein Grundsatzbeschluss über die Finanzierung dieses Gutachtens erfolgen.

Die Beauftragung eines Gutachters erfolgt allerdings erst nach der Bestätigung durch die DB, dass die Trasse im Stundentakt von der Mainschleifenbahn befahren werden kann. Denn erst wenn Sicherheit besteht, dass der Zugverkehr durch die beg bestellt werden kann, sollten größere Investitionen erfolgen.

Weiterer Verlauf

Der Landkreis Würzburg wird voraussichtlich in seiner Kreistagssitzung am 09.12.2019 über

die finanzielle Beteiligung am Infrastrukturgutachten und über den Beitritt zur BGM beschließen.

Wenn die Zusammensetzung der BGM klar ist und von der DB die Bestätigung vorliegt, dass die notwendigen Zeitkorridore zum Betrieb der Mainschleifenbahn zur Verfügung stehen, sind weitere Beschlüsse erforderlich, da ja die Finanzierung der Infrastruktur erhebliche Finanzmittel erfordern wird. Mit Inbetriebnahme der Mainschleifenbahn fließen dann zwar wieder Trassenentgelte zurück um die Darlehen zu tilgen, aber die Zwischenfinanzierung ist zu sichern.

II. Beschlussvorschlag:

Vorbehaltlich eines entsprechenden Beschlusses durch den Landkreis Würzburg ist der Landkreis Kitzingen bereit, die Hälfte der Kosten für das Infrastrukturgutachten zu übernehmen.

Tamara Bischof
Landrätin