

Aktenzeichen  
11 - ÖPNV

Kitzingen, 19.11.2019

Federführung: Sachgebiet 11

Vorlage-Nr.: SG 11/325/2019

Bearbeiter: Günter Rauh

Tel.Nr.: 09321/928-1101

Beratungsfolge:	Status:öffentlich/nicht öffentlich	Termin:
Umwelt-, Verkehrs- und ÖPNV-Ausschuss	öffentlich / Beschluss	28.11.2019
Kreisausschuss	öffentlich / Beschluss	03.12.2019
Kreistag	öffentlich / Beschluss	09.12.2019

## **Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV);**

### **Steigerwaldbahn**

#### **Anlage:**

Schreiben der Regierung von Mittelfranken

Schreiben des Bay. Staatsministeriums für Wohnen, Bauen und Verkehr

Kommunalaufsichtliche Prüfung

#### **I. Vortrag:**

Im Rahmen des Entwidmungsverfahrens der Steigerwaldbahn hat der Kreistag des Landkreises Kitzingen am 08.04.2019 folgenden Beschluss gefasst:

„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.“

Der Landkreis Schweinfurt hat ebenfalls einen Beschluss gegen die Entwidmung gefasst.

Damit konnte die Entwidmung dieser Schienenstrecke zunächst einmal gestoppt werden.

Die Regierung von Mittelfranken als zuständige Behörde hat nun die Landkreise Kitzingen und Schweinfurt mit Schreiben vom 25.10.2019 (Anlage) aufgefordert, in den nächsten Kreistagssitzungen eine Gremienentscheidung zu treffen zur Frage der Einleitung eines

Verfahrens zur Prüfung der Reaktivierung mit der damit verbundenen vorbehaltlosen Anerkennung der Reaktivierungskriterien des Freistaates Bayern.

Bei den vier Reaktivierungskriterien handelt es sich um folgende Forderungen:

- Anerkennung der Fahrgastprognose der beg.
- Infrastrukturertüchtigung für einen regulären SPNV (1-h-Takt) ohne Zuschuss des Freistaates Bayern.
- Zusage des Eisenbahninfrastrukturunternehmens dass die Trassenentgelte maximal auf Höhe des DB-Niveaus liegen.
- Verpflichtung des Aufgabenträgers zur Umsetzung eines abgestimmten Buskonzeptes (kein Parallelverkehr zur Schiene, Organisation des Zubringerverkehres)

Aus dem Schreiben des Bay. Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr vom 16.10.2019 (Anlage) geht hervor, dass der erforderliche Anstoß zur Einleitung eines Verfahrens zur Prüfung der Reaktivierung nicht die vorbehaltlose Verpflichtung der Landkreise zur Kostenübernahme, sondern die vorbehaltlose Anerkennung der vier Reaktivierungskriterien des Freistaates ist.

Die Landkreise können, sollte sich im Laufe des Reaktivierungsverfahrens herausstellen, dass sich kein Investor für die Ertüchtigung der Infrastruktur findet, sowie eine kommunale Finanzierung nicht zustande kommt, von dem Verfahren aussteigen. Ein Ausstieg ist erst dann nicht mehr möglich, wenn bspw. vertragliche Verpflichtungen entstanden sind.

Wir haben zwischenzeitlich auch die Regierung von Unterfranken um Prüfung gebeten, ob der Landkreis als Schieneninfrastrukturunternehmen tätig werden kann, da der Schienenverkehr nicht zu den Aufgaben eines Landkreises zählt.

Die kommunalaufsichtliche Prüfung 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.

Bei der Steigerwaldbahn geht es zunächst aber nicht um die Herstellung der Infrastruktur, sondern um die Prüfung, ob eine Reaktivierung auf der Gesamtstrecke oder auch auf einer Teilstrecke überhaupt möglich sein könnte. Am Beginn eines Reaktivierungsprozesses steht die Potentialanalyse der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (beg). Denn nur wenn mindestens 1000 Pkm/ je Streckenkilometer erreicht werden, kommt eine Bestellung des Schienenpersonennahverkehrs in Frage.

Damit die beg die Potentialanalyse erstellt ist der Gremienbeschluss über die Anerkennung der Reaktivierungskriterien erforderlich. Als Folge davon wäre das vierte Kriterium vom Landkreis Kitzingen zu erfüllen. Erstellung eines Fahrplankonzeptes als Zubringerverkehr und Bestätigung, dass bei einer Reaktivierung der Schienenstrecke kein paralleler Busverkehr durchgeführt wird.

Die Anrechnung möglicher Fahrgastpotentiale ist nur möglich, wenn der Aufgabenträger für den ÖPNV eindeutig zusichert, seine Buslinien tatsächlich zu Zubringerverkehren umzustrukturieren.

Planerisch sind verschiedene Varianten denkbar, die näher geprüft werden müssen. So sind die Streckenabschnitte Schweinfurt – Kitzingen, Schweinfurt – Gerolzhofen, Schweinfurt – Wiesentheid und Schweinfurt – Großlangheim jeweils auf das mögliche Potential hin zu untersuchen.

Der Klimawandel erfordert alles zu prüfen, was dem entgegenwirken kann. Dazu gehört auch die Reaktivierung von Schienenstrecken. Aus dem bay. Landesplanungsgesetz und dem Landesentwicklungsprogramm Bayern ergibt sich die Verpflichtung mögliche Reaktivierungen intensiv zu prüfen. 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 Schienengüterverkehr 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“.

Der geforderte Beschluss die vier Kriterien anzuerkennen ist zunächst ohne finanzielle Auswirkung. Planerisch müssen wir allerdings tätig werden. Die Entwidmung dieser Strecke kann damit aber erst einmal gestoppt werden. Ohne die Gremienbeschlüsse der Landkreise Kitzingen und Schweinfurt dürfte die Entwidmung der Strecke ansonsten nicht mehr zu verhindern sein.

## **II. Beschlussvorschlag:**

Der Kreistag des Landkreises Kitzingen beschließt die Einleitung eines Verfahrens zur Prüfung der Reaktivierung der Bahnstrecke Kitzingen/Etwashausen – Gochsheim (Steigerwaldbahn) mit der damit verbundenen vorbehaltlosen Anerkennung der vier Reaktivierungskriterien des Freistaats Bayern.

Tamara Bischof  
Landrätin