

Aktenzeichen  
11 - ÖPNV

Kitzingen, 03.11.2021

Federführung: Sachgebiet 11

Vorlage-Nr.: SG 11/635/2021

Bearbeiter: Julian Englert

Tel.Nr.: 09321/928-1101

Beratungsfolge:	Status:öffentlich/nicht öffentlich	Termin:
Verkehrs- und ÖPNV-Ausschuss	öffentlich / Beschluss	22.11.2021

## **Steigerwaldbahn - Erläuterung der BEG-Potenzialuntersuchung**

### **I. Vortrag:**

In seiner Sitzung vom 09.12.2019 fasste der Kreistag des Landkreises Kitzingen den Grundsatzbeschluss zur Anerkennung der vier Reaktivierungskriterien (Reaktivierungsbeschluss) zur Unteren Steigerwaldbahn (im Folgenden Steigerwaldbahn), deren Streckenführung zwischen Schweinfurt und Kitzingen (Etwashausen) verläuft.

Der Landkreis Kitzingen forderte die Bayerische Eisenbahngesellschaft auf, die für die Reaktivierung erforderliche Potenzialanalyse für die Steigerwaldbahn zu erstellen.

Mit Schreiben vom 04.03.2021 teilte die Bayerische Eisenbahngesellschaft das Ergebnis ihrer Potenzialabschätzung mit. Mit 563 Reisendenkilometern pro Kilometer Streckenlänge an durchschnittlichen Werktagen für die gesamte Strecke würde das Ziel von 1.000 Reisendenkilometern pro Kilometer Streckenlänge „deutlich“ verfehlt. Für den Südabschnitt zwischen Kitzingen und Gerolzhofen wurde das Nachfragepotenzial mit 365 Reisendenkilometern pro Kilometer Streckenlänge angegeben. Dem Schreiben lag ein 20-seitiges Gutachten zur Untersuchung des Nachfragepotentials der Steigerwaldbahn bei.

Nach Sichtung des Gutachtens der Bayerische Eisenbahngesellschaft und in einer ersten Bewertung gelangten insbesondere die Landkreise Kitzingen und Schweinfurt zu der Einschätzung, dass die Feststellungen des Gutachtens sich nicht von selbst erschließen würden. Dies insbesondere deshalb, weil zwei weitere Gutachten (Schliephake 2016 und kobra nvs 2018) jeweils zu dem Ergebnis gelangt waren, dass die Potenziale der Strecke über dem einschlägigen Wert von 1.000 Reisendenkilometern pro Kilometer Streckenlänge (im folgenden R-Wert) liegen würden.

Aus dieser Ausgangslage heraus wurde das Gesprächsangebot der Bayerischen

Eisenbahngesellschaft zu den Ergebnissen der Potenzialabschätzung aufgegriffen und ein Klärungsprozess zum Gutachten der Bayerischen Eisenbahngesellschaft ab April des Jahres 2021 gestartet. In insgesamt acht Terminen bis Ende Juli 2021 wurden die Ergebnisse der Potenzialabschätzung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft vom 04.03.2021 erklärt, erörtert; teilweise nachgebessert und diskutiert, bis man am 30.07.2021 zu einer gemeinsamen Einschätzung der Aufgabenträger Stadt Schweinfurt sowie den Landkreisen Kitzingen und Schweinfurt zu den vorhandenen Potenzialen der Steigerwaldbahn gelangte.

Es konnte herausgearbeitet werden, dass vor allem die örtlichen Gegebenheiten der Steigerwaldbahn mit einer verhältnismäßig langen Streckenführung von ca. 50 Kilometern und vielen Verkehrsbeziehungen entlang der Strecke (nicht alle Reisenden fahren die gesamte Strecke bis Kitzingen, sondern steigen vorher aus bzw. zu), dazu führen, dass ein R-Wert von 1.000 rechnerisch von der Steigerwaldbahn bei den zu Grunde zu liegenden örtlichen Eingangsgrößen (Einwohnerzahlen, Pendlerströme etc.) nach dem Modell der Bayerischen Eisenbahngesellschaft nicht erreicht werden kann. Die Bayerische Eisenbahngesellschaft wendet bei ihrer Berechnung ein deutlich komplexeres Modell an, als es die beiden anderen Gutachten von Schliephake (2016) und kobra nvs (2018) tun, die zu einer anderen Einschätzung hinsichtlich des R- Wertes von 1.000 gelangt waren. Die Bayerische Eisenbahngesellschaft erkennt die beiden anderen Modelle insofern nicht an, als hier nach Einschätzung der BEG stark vereinfachende Annahmen getroffen werden, die dann letztlich zu anderen Ergebnissen führen.

Nach Einschätzung der Landkreise Kitzingen und Schweinfurt ist die Anwendung des R-Wertes von 1.000 eine normative Entscheidung der Bayerischen Staatsregierung, die aus einer vorhandenen Bewertungsmethode der Deutschen Bahn („Standardisierte Bewertung“) übernommen wurde, als die Bahnnebenstrecken in die Zuständigkeit der Länder übergingen. Es ist insoweit fraglich, ob ein R-Wert größer 1.000 tatsächlich der geeignete Maßstab für die Bewertung von Potenzialen von längeren Bahnnebenstrecken in ländlichen Gebieten ist, weil nach diesem Wert tatsächlich nur selten Strecken reaktiviert werden können. Die anstehende Reaktivierung der Mainschleifenbahn widerlegt diese Einschätzung nicht, da sie mit 10,6 Kilometern deutlich kürzer ist als die Steigerwaldbahn und die vorhandenen Potenziale diese gesamten 10 Kilometer bis Würzburg auch zurücklegen. Es kann so festgestellt werden, dass die Anwendung eines R-Wertes von 1.000 eher die Reaktivierung von Bahnnebenstrecken wie der Steigerwaldbahn erschwert, als dass sie diese fördert.

## **II. Beschlussvorschlag:**

Tamara Bischof  
Landrätin