

Aktenzeichen

Kitzingen, 11.10.2024

11-MIG

Federführung: Sachgebiet 11

Vorlage-Nr.: SG 11/475/2024

Bearbeiter: Frank Albert

Tel.Nr.:

Beratungsfolge:	Status:öffentlich/nicht öffentlich	Termin:
Verkehrs- und ÖPNV-Ausschuss	öffentlich / Information	25.10.2024
Kreisausschuss	öffentlich / Information	25.10.2024
Kreistag	öffentlich / Information	28.10.2024

Mainschleifenbahn. Reaktivierungsvorhaben - Aktueller Sachstand

I. Vortrag:

Die Strecke Volkach – Seligenstadt hat eine Länge von 10,1 km, ist eine nichtbundeseigene, eingleisige Nebenstrecke mit der Streckennummer 5203 und befindet sich seit dem Jahr 2011 im Eigentum des Fördervereins Mainschleifenbahn e.V. Als Eisenbahninfrastrukturunternehmen für den Unterhalt fungiert die Mainschleifenbahnbetriebsgesellschaft mbH (MSB). Diese verfügt über eine uneingeschränkte Betriebsgenehmigung für die Strecke bis zum Jahr 2052. Regelmäßige Streckenbegehungen der Landeseisenbahnaufsicht (LEA) bestätigen den Zustand von Strecke und Ingenieurbauwerken ohne Auffälligkeiten. Aktuell wird die Strecke für touristische Verkehre im Inselbetrieb genutzt. Die Museumsbahn wickelt etwa 600 Fahrten mit etwa 15.000 – 20.000 Fahrgästen pro Jahr ab. Die Zielsetzung des Fördervereins war und ist die Reaktivierung der Schienenstrecke für den SPNV.

Im Jahr 2021 gründeten der Landkreis Kitzingen, das Kommunalunternehmen des Landkreises Würzburg, die Stadt Volkach, der Markt Eisenheim, die Gemeinde Prosselsheim sowie der Förderverein Mainschleifenbahn e.V. die Mainschleifenbahn-Infrastruktur-Gesellschaft mbH (MIG) mit dem Ziel der Wiederherstellung und Errichtung entsprechender Infrastruktur für einen regelmäßigen SPNV von Volkach bis Würzburg Hauptbahnhof.

Folgende Gesamtziele werden mit der Reaktivierung verbunden:

- SPNV-Anbindung im Stundentakt
- Fahrt von Volkach nach Würzburg Hbf ohne Umstieg und unter 30 Minuten Fahrzeit

- Herstellung der entsprechenden Infrastruktur
- Bau dreier moderner Haltepunkte in Prosselsheim, Eisenheim und Volkach
- Abstellanlage am Bahnhof Prosselsheim

Die BEG, welche nach erfolgreicher Reaktivierung den Zugverkehr auf der Strecke bestellen wird, hat nachfolgende Parameter für das Reaktivierungsvorhaben festgelegt:

- täglicher 1h-Takt mit nachfolgenden Zugzahlen: Mo-Fr 38 Züge, Sa 36 Züge, So + Feiertage 34 Züge
- Ertüchtigung der Strecke für den Einsatz von umweltfreundlichen batterieelektrischen Hybridfahrzeugen (BEMU)
- Die Strecke muss für mindestens 15 Jahre befahrbar gemacht werden, ohne dass Sprungkosten in diesem Zeitraum auftreten
- Die Strecke ist entsprechend zu ertüchtigen, so, dass Fahrtzeitgeschwindigkeiten bis zu 80 km/h möglich sind
- Es sind Stationen / Haltepunkte zu errichten nach neuestem Stand der Technik
- P+R Anlagen. B+R-Anlagen und Verknüpfungspunkte Zug/Bus sind an allen Stationen vorzusehen
- Die Erschließung der Bahnsteige erfolgt barrierefrei durch Rampen
- Die Bahnsteige sollen mit folgenden Ausstattungsmerkmalen versehen werden:
 - 140 Meter Nutzlänge
 - Blindenleitsystem
 - Bahnhofsnamensschilder und Wegeleitsystem
 - Beleuchtung
 - Dynamische Fahrgastinformation
 - Uhren
 - Wetterschutzanlagen
 - Sitzgelegenheiten
 - Infovitrien
 - Überdachter Standort für Fahrkartenautomat mit Leerrohren für den Anschluss — Leerrohre für die Nachrüstung einer Videoüberwachung bzw. einer Info/Notrufsäule
- Die ÖPNV-Aufgabenträger Landkreis Würzburg, Landkreis Schweinfurt, Landkreis Kitzingen müssen sich vertraglich verpflichten, ein mit dem Freistaat Bayern abgestimmtes Buskonzept im Bereich der Reaktivierungsstrecke umzusetzen

Mit Beauftragung des Generalplaners Schüßler Plan sowie des Büros WGF zur Umweltplanung im August 2022 für die Leistungsphasen (LPH) 1 und 2 begann für die MIG das Reaktivierungsvorhaben Mainschleifenbahn.

Die Vorplanung (LPH 2) konnte im Februar 2024 abgeschlossen werden. Diese Vorplanung zu Planungsabschnitt 1 (Anbindung ans DB Netz) wurde bereits durch DB InfraGO

mitgezeichnet. Darüber hinaus ist die Artenschutzkartierung durch WGF abgeschlossen und es wurde damit begonnen, die umweltkritischen Punkte herauszuarbeiten. Eine Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung (EBWU), welche eine Fahrplanrobustheitsprüfung und Betriebssimulation durch DB InfraGO beinhaltet, bestätigt die grundsätzlich mögliche Einbindung der Mainschleifenbahn ins Fahrplankonzept der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG). Darüber hinaus konnte auf Basis der Vorplanung die in der EBWU angenommene und von DB InfraGO vorgegebene Fahr- und Reisezeit in einer erneuten Fahr- und Reisezeitberechnung bestätigt werden. Auch wurde das vorgesehene Fahrplankonzept durch DB InfraGO testiert. Die Mainschleifenbahn wird bereits als S 6 im Regio-S-Bahn-Mainfranken-Konzept der BEG berücksichtigt. Eine grundsätzliche Abstimmung zu den Kreuzungsvereinbarungen ist darüber hinaus bereits erfolgt. Mit der Regierung von Mittelfranken als genehmigende Behörde wurde bereits die grundsätzliche Abstimmung des Genehmigungsverfahrens abgestimmt. Eine Sperrpausenmeldung für Baumaßnahmen im Bereich des DB Netzes für das Jahr 2028 wurde getätigt. Auch konnte in Abstimmung mit dem Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau, Verkehr (StMB) eine Finanzierungszusicherung für Baumaßnahmen im Bereich der DB mittels bayerischer Länderquote aus Anlage 8.7 der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III (LuFV) erreicht werden. Dies umfasst folgende Infrastrukturelemente im DB Netz:

- Blockverdichtung im DB-Abschnitt Seligenstadt – Rottendorf (zusätzliche zwei Blocksignale);
- zwei Weichen im Bf. Seligenstadt, damit die Mainschleifenbahn von Volkach kommend seitenrichtig, d. h. im in Fahrtrichtung rechten Gleis, weiter nach Rottendorf fahren kann.

Die Kosten der Anschlussweiche werden in Abstimmung mit dem StMB und DB InfraGO nach § 13 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) zu 50% vom Reaktivierungsvorhaben und zu 50% von DB InfraGO getragen.

Die MIG tauscht sich darüber hinaus eng und regelmäßig mit dem Staatlichen Bauamt Würzburg aus. Hintergrund ist, dass die Baumaßnahmen der Ortsumgebung Prosselsheim eng verbunden sind mit dem Reaktivierungsvorhaben (Bahnübergänge, Sicherung der Bahnübergänge, Zufahrt zum geplanten neuen Bahnhof Eisenheim etc.). Aktuell geht das Staatliche Bauamt Würzburg davon aus, dass beide Projekte zeitgleich fertiggestellt werden können. In den regelmäßig zwischen MIG und StMB stattfindenden Videokonferenzen wird darüber hinaus regelmäßig auf den Zusammenhang der beiden Baumaßnahmen hingewiesen.

Mit Abschluss der LPH 2 wurde durch den Generalplaner eine erste Kostenschätzung, Grundlage DB Kostenkennwertekatalog Stand 2021, für die reinen Baukosten der MIG in Höhe von 20,7 Mio. EUR (Stand Nov. 2023) ermittelt.

Aufbauend auf den Ergebnissen der LPH 2 sowie allen weiteren bisher ermittelten Parametern wurde die Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im

öffentlichen Personennahverkehr Version 2016+, die sog. Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) durch ein externes Ingenieurbüro durchgeführt. Diese Untersuchung und dessen Ergebnisse sind Voraussetzung für eine Förderung nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) des Bundes (Fördersatz: 90% der förderfähigen Kosten). Ohne eine solche Förderung ist das Reaktivierungsvorhaben faktisch nicht finanzierbar. Grundlagen der NKU waren das Landesverkehrsmodell Bayern für verkehrssystemfeine Nachfragedaten zur Erstellung der vorhandenen Verkehrsnachfrage im ÖPNV sowie im motorisierten Individualverkehr (MIV), die Einwohnerprognosen des Bayerischen Landesamts für Statistik, die bisherigen Buslinien sowie künftige Linienführung, das Verkehrsangebot im ÖPNV im Jahr 2023 sowie im Jahr 2030 – betrachtet mit und ohne Reaktivierung des SPNV, die Verkehrsnachfrage im ÖPNV des Jahres 2023, der geplante Fahrzeugeinsatz auf der Schiene sowie im Busbereich und dessen Anschaffungskosten sowie dessen jeweiliger CO2 Verbrauch, Betriebskosten Zug und Bus. All diese und einige weitere Parameter wurden entsprechend der Verfahrensanleitung berücksichtigt. Im Ergebnis konnte ein Nutzen-Kosten-Indikator (NKI) deutlich größer 1 nachgewiesen werden. Somit überwiegt der volkswirtschaftliche Nutzen den gegenüber stehenden Kosten deutlich. Zusätzlich konnte das sog. 1.000er Kriterium des Freistaats Bayern (1.000 Reisenden-Kilometer pro Kilometer betriebener Strecke), welches 2019 Grundlage für das Aufnehmen der Reaktivierungsbemühungen war, erneut gutachterlich nachgewiesen werden. Diese Ergebnisse wurden am 29. August 2024 in einer Videokonferenz dem Bundesministerium für Digitales und Infrastruktur sowie dem Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr vorgestellt. Bund und Freistaat erkennen die Ergebnisse der NKU vorläufig an und bestätigen die grundsätzliche Förderfähigkeit des Reaktivierungsvorhabens. Eine Antragsstellung auf Förderung nach GVFG ist abhängig von der Genehmigung aller an der Strecke erforderlichen Änderungen. Hierfür sind Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren erforderlich. Die GVFG-Antragsstellung kann gegen Ende LPH 4 Genehmigungsplanung im Jahr 2025 über die Regierung von Unterfranken beantragt werden. Entsprechenden Förderbedarf für das Reaktivierungsvorhaben Mainschleifenbahn hat die MIG bereits über den Freistaat Bayern beim Bund angemeldet. Ergänzend zu den seitens des BMDV grundsätzlich in Aussicht gestellten GVFG-Mittel in Höhe von 90% der zuwendungsfähigen Kosten konnte über die bayerische Richtlinie für die Gewährung von Zuwendungen für Maßnahmen zur Erhaltung und Reaktivierung von nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastrukturen in Bayern aus Mitteln des Corona-Investitionsprogramms (RZCIPNE) eine Förderung im Jahr 2023 in Anspruch genommen werden. Mit diesem Sonderprogramm des Freistaates Bayern wurden die Planungskosten aus den LPH 1-2, in geringem Umfang auch Leistungen aus der LPH 3, und weit überwiegend auch die Kosten der NKU gefördert. Entsprechend dem durch die Regierung von Unterfranken vorgeprüften Verwendungsnachweis vom 16.04.2024 wurden hierfür zwischenzeitlich über 524.204 Euro ausbezahlt und auch anerkannt.

Nachfolgende ambitionierte Terminalschiene hat das Reaktivierungsvorhaben aktuell:

- Fortsetzung Planung (LPH3) ab 01/2025
- Genehmigungsplanung (LPH4) ab 08/2025
- Planrechtsverfahren 2026
- Ausführungsplanung (LPH5) ab 06/2026
- Ausschreibung und Vergabe (LPH6 + 7) ab 06/2027
- Bauausführung ab 01/2028
- Angestrebte Inbetriebnahme 12/2028

Tamara Bischof

Landrätin