Landratsamt Kitzingen

Aktenzeichen Kitzingen, 11.11.2025

Federführung:	Sachgebiet 11	Vorlage-Nr.:	SG 11/669/2025
Bearbeiter:	Frank Albert		
Tel.Nr.:	09321 928 1100		

Beratungsfolge:	Status:öffentlich/nicht öffentlich	Termin:
Verkehrs- und ÖPNV-Ausschuss	öffentlich / Information	28.11.2025

Aktueller Sachstand Reaktivierungsvorhaben Mainschleifenbahn – Information

I. Vortrag:

Der Sachvortrag gibt einen Überblick über den aktuellen Stand des Reaktivierungsvorhabens Mainschleifenbahn von Volkach Astheim über Seligenstadt bis Würzburg Hauptbahnhof.
So wurde in einem Kick-Off im Januar 2025 mit den beiden Generalplanern Schüßler Plan und WGF (Umweltplanung) die Leistungsphasen 3 und 4 (Entwurfs- und Genehmigungsplanung) eingeläutet.
Parallel zu den weiteren Planungen wurde mittlerweile das Betriebskonzept zur Strecke erstellt. Dieses sieht einen signalisierten Zugleitbetrieb statt des ursprünglich angenommenen technisch gesicherten Zugleitbetriebs vor. Der signalisierte Zugleitbetrieb wurde mit DB InfraGO, StMB, und BEG abgestimmt. Diese Mehrkosten sind nach Abstimmung mit dem StMB und der Regierung von Unterfranken förderfähig. Die dadurch entstehenden Mehrkosten verändern zwar den NKI – dieser ist jedoch noch immer deutlich positiv.
Auch konnten mittels Zugfunkmessungen bereits drei potenziellen Standorte für die Funkmasten des Zugfunks ermittelt werden.
Ende letzten Jahres wurde durch die MIG eine Markterkundung durchgeführt und potenzielle Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) ermittelt. Es ist unstrittig, dass die MIG kein Eisenbahninfrastrukturunternehmen in jetziger Form werden kann. Auch ist der Betrieb von Schieneninfrastruktur keine kommunale Aufgabe. In mehreren Gesprächen konnte ein geeignetes EIU durch die MIG ermittelt werden. Mit Beschluss der Gesellschafterversammlung der MIG vom27.03.2025 wurde die R.A.T.H.-Gruppe aus Düren, ein inhabergeführtes Familienunternehmen gewählt.

Zur R.A.T.H. Gruppe: Das Unternehmen betreibt mit 50 MA rund 145 km Schienenstrecke, 55 Haltepunkte inkl. Notfallmanagement und Leitstelle sowie Streckenunterhaltsmaßnahmen. Darüber hinaus verfügt das Unternehmen über Reaktivierungserfahrungen mit der Rurtalbahn, der Niederrheinbahn, der Strecke Lindern-Heinsberg, der Eifel-Bördebahn, der Verlängerung der Niederrheinbahn bis Kamp-Lintfort. Insgesamt beschäftigt die ganze Gruppe rund 1.700 MA, ist Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Busunternehmen sowie Beratungsunternehmen. Die Unternehmenszweige sind in verschiedene eigenständige Unternehmen gegliedert.
Mit der R.A.T.H. Gruppe wurde eine Exklusivitäts- und Geheimhaltungsvereinbarung sowie ein Beratervertrag bis Ende des Jahres 2025 geschlossen. Ziel ist es, gemeinsam mit R.A.T.H. ein tragfähiges Konzept zu finden, wie das Reaktivierungsvorhaben professionalisiert und übergeben werden kann.
Die R.A.T.H. Gruppe hat darüber hinaus Erfahrungen mit kommunalen Partnern in verschiedenen Konstellationen. Bis zur nächsten Gesellschafterversammlung der MIG am 21.01.2026 soll ein erster Entwurf für eine Zusammenarbeit / Übernahme des Reaktivierungsvorhabens vorgelegt werden. Die Mitarbeiter der R.A.T.H. Gruppe waren mittlerweile mehrfach vor Ort an der Strecke und nehmen seit April an allen relevanten Besprechungen teil.
Seit 17.05.2025 ist turnusgemäß Frau Landrätin Bischof wieder Vorsitzende der MIG Gesellschafterversammlung.
Aufgrund von personellen Wechseln bei unserem Generalplaner Schüßler Plan ist seit April 2025 nicht mehr das Nürnberger Büro sondern das Büro in Karlsruhe für die MIG zuständig. Das neue Planerteam musste sich erst in alle Unterlagen und die Thematik Reaktivierung Mainschleifenbahn für den SPNV einarbeiten.
Im März – Mai 2025 wurde seitens des StMB festgestellt, dass die durch das StMB selbst aufgezeigte Lösung der Finanzierung – Förderung des NE-Bahn Abschnitts durch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzt (GVFG) sowie Förderung des Anschlusses der Strecke in Seligenstadt Bahnhof über die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III (LuFV 8.7) durch die MIG so nicht machbar ist. Mittel aus LuFV 8.7 sind ausschließlich der DB InfraGO vorbehalten – eine Förderung der Planungs- und Baumaßnahmen durch die MIG daher nicht möglich. Aufgrund des Regierungsscheitens auf Bundesebene und der damit einhergehenden Neuwahlen fanden seit Ende 2024 keine Gespräche mehr auf Bund-Länder Ebene statt. Somit konnte auch der Projektsteckbrief Mainschleifenbahn über einen längeren Zeitraum nicht platziert werden. Im Rahmen des Ländergesprächs DB – StMB Ende Juli konnte das Reaktivierungsvorhaben auf Stufe 2 hochgestuft werden und konnte damit eine Kostenstelle im DB Kosmos erhalten. Mittlerweile wurde auch ein Realisierungs- und Finanzierungsvertrag zwischen Freistaat und DB geschlossen. Die DB InfraGO hat den ehemaligen Planungsabschnitt 1 – Anbindung ans DB Netz mittlerweile vollständig übernommen. Durch die zwingend erforderliche Trennung des Gesamtvorhabens musste

kurzfristig eine Projektteilung des Gesamtvorhabens Vergabe- und EU-Rechtskonform angestoßen werden. Die Prüfung wurde von KPMG Law erbracht und positiv beschieden. Eine Teilung des Projekts ist rechtlich möglich. Diese ist mittlerweile kurz vor dem Abschluss. Es konnten alle Planer sowie deren Subunternehmer durch die DB InfraGO beauftragt werden. Es sind aktuell noch die Änderungsvereinbarungen zum Generalplanervertrag mit Schüßler Plan von 2022 sowie die Änderungsvereinbarung des Werkvertrags mit WGF von 2022 zu schließen. Darüber hinaus besteht die Gefahr, dass durch die Projektteilung Schadensersatzforderungen auf die MIG zukommen.
Ein entsprechende Abgrenzungsvereinbarung konnte mittlerweile ebenfalls zwischen MIG und DB InfraGO finalisiert werden. Die Grenze der beiden Projekte liegt bei km 0,344 in Höhe des Einfahrsignals.
Durch die Projektteilung musste u. A. die Ausschreibung zum Baugrundgutachten gestoppt und neu mit veränderter Aufgabenstellung (ohne Einbindung in Seligenstadt) ausgeschrieben werden. Die Ausschreibung ist mittlerweile beendet und die Arbeiten vergeben. Die Aufschlussarbeiten finden daher nun in KW 48 – 50 statt. Hierfür wird der Zweiwegebagger samt Triebwagenführer der Mainschleifenbahnbetriebsgesellschaft genutzt.
Mit der im Spätsommer erfolgten Planfeststellung der Ortsumgehung Prosselsheim konnte ein weiterer großer Unsicherheitsfaktor beseitigt werden. Durch die Planfeststellung herrscht nun Klarheit, dass die Ortsumgehung kommt, da die Planungen der Mainschleifenbahn an einigen neuralgischen Punkten eng an der Ortsumgehung hängen, gilt es hier sich eng abzustimmen. Erste Gespräche mit den neuen Ansprechpartnern und Verantwortlichen seitens des Staatlichen Bauamts Würzburg haben bereits stattgefunden.
Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) hat neue Anforderungen an Bahnsteiglängen veröffentlicht. So sind die Bahnsteige an der Mainschleifenbahn nicht wie bisher mit 140 m zu planen, sondern mit 155 m Länge.
Parallel wurden weitere Abstimmungen mit den Naturschutzbehörden (uNB Würzburg, uNB Kitzingen, hNB an der Regierung von Unterfranken) geführt. Grundsätzlich stellen Unterhaltungsmaßnahmen an der Strecke keine Eingriffe dar. Andere Maßnahmen wie die Errichtung der neuen Haltepunkte, Funkmasten, Parkplätze etc. schon. Die verschiedenen Zuständigkeiten sind kompliziert.

Tamara Bischof
Landrätin