

Reaktivierung der unteren Steigerwaldbahn

– Untersuchung des Nachfragepotenzials –

Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH
Boschetsrieder Straße 69
81379 München
Tel.: +49 (89) 748825-0
www.bahnland-bayern.de/beg
www.bahnland-bayern.de



München, im Februar 2021

Vorgelegt von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH (BEG)

1. Nachfrageabschätzung untere Steigerwaldbahn

1.1 Ziel der Untersuchung

Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) hat die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) mit einer Nachfrageabschätzung zur Reaktivierung der so genannten unteren Steigerwaldbahn beauftragt. Grundlage hierfür waren die Gremienbeschlüsse der Landkreise Schweinfurt und Kitzingen sowie der Stadt Schweinfurt.

Laut der in Bayern einheitlich gültigen Reaktivierungskriterien, die im Rahmen einer Reaktivierung kumulativ zu erfüllen sind, ist der Richtwert von 1.000 Personenkilometern (Pkm) je Kilometer (km) Streckenlänge maßgeblich. Nur bei einer entsprechenden Nachfrage kommt die Bestellung von Schienenpersonennahverkehr (SPNV) seitens der BEG in Frage.

Deshalb ist es das Ziel dieser Untersuchung, festzustellen, ob die vorhandene Nachfrage für eine Reaktivierung der unteren Steigerwaldbahn den Richtwert von 1.000 Pkm/km Streckenlänge sicher übertreffen kann.

1.2 Untersuchungsgegenstand

Der ursprüngliche Streckenverlauf der unteren Steigerwaldbahn war von Schweinfurt Hbf über Gerolzhofen bis nach Kitzingen Bf. Nach der Zerstörung der Eisenbahnbrücke in Kitzingen 1945 verlief die Schienenstrecke nur noch bis nach Kitzingen-Et washausen.

Die Einstellung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) erfolgte in zwei Schritten: 1981 wurde der SPNV auf dem Abschnitt von Kitzingen bis Gerolzhofen eingestellt, 1987 dann auch auf dem Abschnitt von Gerolzhofen bis nach Schweinfurt Hbf.

2016 wurde der Streckenabschnitt von Kitzingen-Et washausen bis zur Gemarkungsgrenze Großlangheim durch eine Verfügung der Regierung von Mittelfranken von Eisenbahnbetriebszwecken freigestellt (umgangssprachlich: entwidmet).

Im Falle der Einrichtung eines SPNV auf dem entwidmeten Teilabschnitt müsste für diesen Abschnitt über ein baurechtliches Verfahren eine Trasse planungsrechtlich festgesetzt werden und eine erneute Widmung für Eisenbahnbetriebszwecke erfolgen. Dieser Umstand führt dazu, dass eine eventuelle Wiederaufnahme des SPNV auf dem beschriebenen Teilabschnitt der Strecke sich nicht als Reaktivierung im klassischen Sinn darstellt, sondern einem Neubau der Strecke gleichkommt.

Somit könnte eine Untersuchung des Nachfragepotenzials entweder ausschließlich den Abschnitt Schweinfurt Hbf – Großlangheim oder den vollständigen Streckenverlauf Schweinfurt Hbf – Kitzingen-Et washausen bzw. Kitzingen Bahnhof betrachten.

Der Landkreis Kitzingen geht beispielsweise davon aus, dass bei einer Potenzialanalyse die Strecke durchgehend bis Kitzingen Bahnhof einbezogen wird. Ein entsprechendes Reisendenaufkommen vorausgesetzt, wird seitens des Landkreises Kitzingen vorgeschlagen, zu überprüfen, ob die bereits entwidmete Strecke als SPNV oder ein Teilstück als SPNV und die Reststrecke möglicherweise als „Straßenbahn“ ergänzt wird.

Aufgrund der beschriebenen Rahmenbedingungen erscheint es jedoch denkbar, im Bereich des südlichen Streckenabschnittes lediglich den Streckenabschnitt Gerolzhofen – Großlangheim zu berücksichtigen.

Da sich jedoch die Verkehrsbeziehungen vor allem südlich von Gerolzhofen überwiegend in Richtung Kitzingen bewegen, bildet eine Betrachtung der Nachfragebeziehungen nur bis Großlangheim den Verkehrsbedarf in der Region lückenhaft und ungenügend ab. Einem Gutachten, das die Verkehrsbeziehungen von/nach Kitzingen unberücksichtigt lässt, könnte unabhängig von der bestehenden Entwidmung eines Teilabschnittes mangelnde Objektivität vorgeworfen werden.

Deshalb wurde bei der vorliegenden Nachfrageabschätzung fiktiv eine Weiterführung der Strecke im entwidmeten Teil von der Gemarkungsgrenze Großlangheim bis Kitzingen-Et washausen und eine ÖV-Verknüpfung bis Kitzingen Bahnhof unterstellt.

Eine fiktive Streckenverlängerung der Schiene vom Bahnhof Kitzingen-Et washausen bis Kitzingen Bahnhof konnte auch aufgrund ungeklärter Fragen für eine solche Streckenführung und Betriebsführung (EBO, BOStrab) bis Kitzingen Bahnhof nicht berücksichtigt werden.

Der Richtwert Pkm/km Streckenlänge wurde für die Gesamtstrecke Schweinfurt – Kitzingen-Et washausen, sowie für die Teilabschnitte Schweinfurt Hbf – Gerolzhofen und Gerolzhofen – Kitzingen-Et washausen berechnet. Die berechneten Werte beziehen sich auf einen durchschnittlichen Werktag (Montag bis Freitag) während der Schulzeit.

1.3 Methodik der BEG-Prognoseabschätzung

Mit Schreiben vom 02.07.2020 wurden alle betroffenen Kommunen und die Landkreise über die Vorgehensweise der BEG bei der Nachfrageabschätzung informiert. In beigefügten Karten wurden die Lage der Haltestellen und der Einzugsbereich von 1.500 Metern (m) dargestellt.

1.3.1 Ermittlung der Grundpotenziale

Auch wenn sich die Nachfrageabschätzung nicht ausschließlich auf den Einzugsbereich von 1.500 Metern bezieht, ist die Verteilung der Anwohner und Arbeitsplätze sowie die Ermittlung weiterer Verkehrserzeuger in diesem Bereich von Interesse. Die Gemeinden wurden gebeten, die von der BEG übermittelten Daten zu prüfen, die aus Veröffentlichungen des Landesamtes für Statistik stammen. Zusätzlich wurde in dem Schreiben angeregt, sämtliche vorliegenden Informationen zur geplanten Erschließung weiterer Potenziale an die BEG zu übermitteln.

Das Grundpotenzial besteht aus den Einwohnern zuzüglich der Beschäftigten am Arbeitsort der betroffenen Gemeinden. Zusätzlich wird die weitere Erschließung von Potenzialen analysiert, die beispielsweise durch eine ÖV-Anbindung erschlossen werden können. Weitere Potenziale sind Schülerverkehre sowie der Fremdenverkehr.

1.3.2 Analyse und Bewertung der Verkehrsbeziehung

Selbstverständlich werden nicht alle Einwohner und Beschäftigten im Einzugsbereich von 1.500 Metern um einen Regionalzughalt auch den SPNV nutzen. Deshalb muss festgelegt werden, welche Nachfragebeziehungen in der Region bestehen. Um abschätzen zu können, ob und in welchem Umfang die untere Steigerwaldbahn den in der Region vorhandenen Verkehrsbedarf abdeckt, müssen die Quell- und Zielbeziehungen analysiert werden. In die Stadt Gerolzhofen pendeln beispielsweise Beschäftigte unter anderem auch aus Schweinfurt und Volkach ein, gleichzeitig haben Einwohner aus Gerolzhofen Arbeitsplätze unter anderem in Schweinfurt und Volkach. Die Verkehrsbeziehungen von/nach Schweinfurt können durch die untere Steigerwaldbahn abgedeckt werden. Für die Beschäftigten in Volkach beziehungsweise für die Arbeitnehmer aus Volkach stellt die untere Steigerwaldbahn für die Verkehrsmittelwahl (Modal Split) keine Alternative dar.

In einer Ortschaft, die zwar eine sehr hohe Anzahl von Anwohnern und Beschäftigten im direkten Einzugsbereich einer Haltestelle aufweisen kann, wird nur dann ein neu eingerichteter Regionalzughalt stark genutzt, wenn die Ziel- oder Quellorte für die verschiedenen Daseinsfunktionen durch den Schienenpersonennahverkehr erreicht werden können.

Neben dieser grundsätzlichen Erreichbarkeit ist auch entscheidend, wie sich die Reisezeiten im Individualverkehr (IV) darstellen. Als Einflussgrößen auf die SPNV-Nutzung werden deshalb auch Fahrzeiten mit dem SPNV und dem Individualverkehr verglichen. Daraus wird abgeleitet, wie viele Personen den SPNV tatsächlich nutzen würden.

Für eine quantitative und qualitative Analyse der Nachfragebeziehungen stellen die jährlich seitens der Bundesagentur für Arbeit hochgerechneten Pendlerdaten auf Gemeindeebene eine sehr verlässliche Quelle dar. Aus diesen Daten geht hervor, aus welchen Gemeinden wie viele Einpendler anreisen und in welchen Zielgemeinden wie viele Auspendler arbeiten.

Die für den SPNV relevanten Pendlerbeziehungen und die Anzahl der Einwohner und Beschäftigten bilden das Grundgerüst der Quell- und Zielbeziehungen für die Nachfrageabschätzung. Für die Abschätzung des nichtberufsbezogenen Verkehrs kann davon ausgegangen werden, dass die für Pendlerbeziehungen relevanten Verkehrsbeziehungen auch den Verkehrsbeziehungen für die anderen Daseinsfunktionen entsprechen.

1.4 Randbedingungen

1.4.1 SPNV-Angebot

Als Grundlage der Nachfrageabschätzung wurde für den zu reaktivierenden Streckenabschnitt ein täglicher Stundentakt mit Start- beziehungsweise Endbahnhöfen Schweinfurt Hbf und Kitzingen-Etwashausen unterstellt. Unterstellt wurde dabei eine Bedienzeit gemäß dem bayernweiten Bedienstandard mit 19 Zugpaaren montags bis freitags, 18 Zugpaaren an Samstagen und 17 Zugpaaren an Sonn- und Feiertagen. Hierdurch werden folgende Bedienzeiten abgedeckt: montags bis freitags von 5 bis 23 Uhr, samstags von 6 bis 23 Uhr und an Sonn- und Feiertagen von 7 bis 23 Uhr.

Ein Fahrtrichtungswechsel am Schweinfurter Hauptbahnhof und eine zusätzliche Bedienung der Halte Schweinfurt Stadt und Schweinfurt Mitte wurde nicht unterstellt, da für einen Fahrtrichtungswechsel eine technische Mindestwendezeit von sechs Minuten vorgesehen werden muss. Zudem wären bei Einbindung der Reaktivierungsstrecke in den Anschluss-Knoten Schweinfurt Hbf zur vollen Stunde (Anschluss an RE-Verkehr nach Bamberg – Nürnberg und Würzburg – Frankfurt/M) Zugfolgezeiten mit dem RE-Verkehr zu berücksichtigen.

Daraus würde sich eine zusätzliche Reisezeitverlängerung gegenüber dem Umstieg auf den Schweinfurter ÖPNV (Stadtbus) oder dem Umstieg auf das bestehende RB-Angebot zwischen Schweinfurt Hbf und Stadtbahnhof ergeben. Eine alternative Durchbindung der

Reaktivierungsstrecke bis Schweinfurt Stadt mit mindestens sechsminütigem Fahrriktungswechsel am Hauptbahnhof außerhalb des RE-Anschlussknotens zur vollen Stunde hätte eine weitere Verringerung der SPNV-Nachfragepotenzials zur Folge, weil dann wichtige Anschlüsse in Schweinfurt Hbf an den überregionalen Verkehr nicht erreicht würden.

1.4.2 Haltestellen

Es wurden grundsätzlich alle ursprünglichen Haltestellenstandorte unterstellt. Für die Einbindung der Haltestellen ins öffentliche Wegenetz und den Bau der notwendigen Schnittstellenanlagen (z. B. Park-and-ride-Plätze, Fahrradabstellanlagen, Bushaltestellen) an den Bahnstationen sind die Kommunen verantwortlich. Aus diesem Grund ist die Einrichtung alternativer Standorte nur mit der Unterstützung der Kommunen möglich.

Seitens der betroffenen Kommunen wurde keine Verlegung der alten Haltestellenstandorte angeregt, obwohl die BEG auf die Möglichkeit dazu explizit hingewiesen hatte. Vorschläge, alternative Haltestellenstandorte zu untersuchen, wurden ausschließlich seitens der Landkreise eingebracht.

Das Landratsamt Schweinfurt hatte bereits in der Studie „Mobilitätskonzept Landkreis Schweinfurt“ einen alternativen Standort für den auf Stadtgebiet befindlichen Halt Sennfeld eingebracht. Seitens des Landratsamtes Kitzingen wurde für den Halt Wiesentheid ein Standort in der Nähe des Gymnasiums angeregt.

Mit den seitens des Landkreises Schweinfurt zur Verfügung gestellten Strukturdaten wurde für den alternativen Standort in Sennfeld ebenfalls die Nachfrage abgeschätzt.

Mit den seitens des Landratsamtes Kitzingen übermittelten Informationen wurde das Schülerpotenzial abgeschätzt, das durch einen alternativen Standort in Wiesentheid erschlossen werden kann, der sich in der Nähe des Gymnasiums befindet.

Ergänzend zu Sennfeld und Wiesentheid wurde auch für Gerolzhofen die Möglichkeit alternativer Standorte betrachtet. Im Kapitel 3.2 wird das Ergebnis der Analyse der Standortalternativen dargestellt.

1.4.3 Analyse der Infrastruktur

Grundsätzlich schätzt die BEG den Zustand der Infrastruktur auf der Strecke der unteren Steigerwaldbahn (Schweinfurt – Kitzingen) als schlecht ein, so dass erhebliche Investitionen getätigt werden müssten, um die Strecke im Stundentakt für den SPNV befahrbar zu machen. Dies betrifft insbesondere den südlichen Abschnitt im Bereich Kitzingen, da hier die Strecke überbaut ist und die Trassen teils nicht mehr in der

ursprünglichen Form vorliegen. Ebenso sind Teile der Strecke im Raum Kitzingen bereits verkauft oder entwidmet. Aus diesem Grund wurde, wie in Kapitel 1.2 dargestellt, die Potenzialabschätzung auf den Abschnitt Schweinfurt Hbf – Kitzingen-Et washausen beschränkt, verbunden mit dem Hinweis, dass für den Abschnitt von Großlangheim bis Kitzingen-Et washausen eine neue eisenbahnrechtliche Widmung erforderlich wäre.

Der noch vorhandene Oberbau ist in einem schlechten Zustand und es existiert kein Zugsicherungssystem, so dass die Reaktivierung quasi einem Neubau der Strecke gleichkäme. Darüber hinaus ist unklar, welche infrastrukturellen Maßnahmen im Raum Schweinfurt benötigt würden, um eine möglichst reibungslose Eingliederung in den bestehenden Betrieb zu ermöglichen. Aufgrund der relativ hohen Belastung des Knotens Schweinfurt geht die BEG davon aus, dass auch hier Maßnahmen an der Streckeninfrastruktur erforderlich würden.

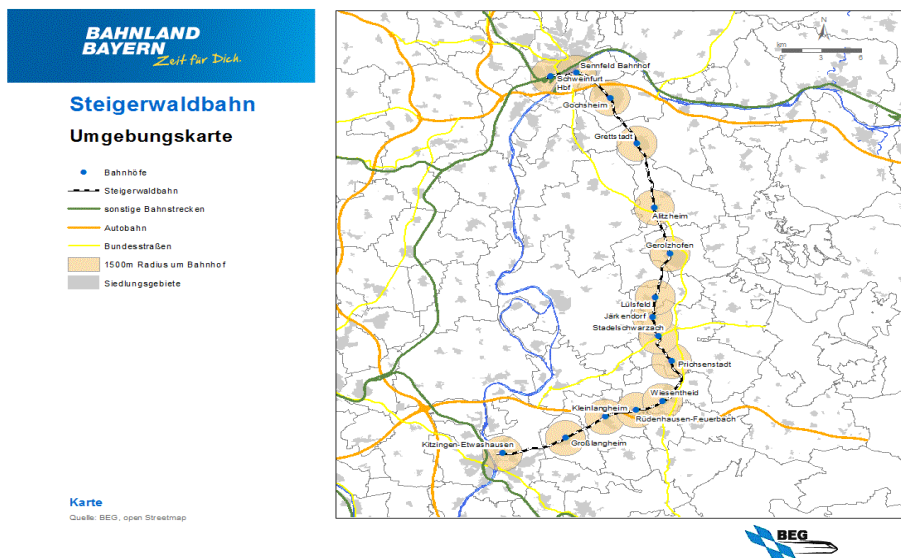
Ein vom Landkreis Schweinfurt beauftragtes und von der Firma „kobra NVS“ durchgeführtes Gutachten ermittelt weiterhin 28 Bahnübergänge auf der Strecke der unteren Steigerwaldbahn, für die im Falle einer Reaktivierung laut Gutachten circa 8,6 Millionen Euro an Kosten anfallen würden. Als nötige Gesamtinvestitionen geht das Gutachten von einer Summe zwischen 22 bis 27 Millionen Euro aus. Diese beinhalten jedoch noch nicht maßgebliche Kostentreiber wie gegebenenfalls Lärmschutz, naturschutzfachlichen Ausgleich, Grunderwerb sowie Signal- und Stellwerkstechnik.

Deswegen und aufgrund der zum aktuellen Zeitpunkt nicht abschätzbaren zusätzlichen infrastrukturellen Maßnahmen, die im Raum Schweinfurt benötigt würden, gehen wir von deutlich höheren Gesamtkosten aus, die für eine Instandsetzung der Infrastruktur im Rahmen einer Reaktivierung anfallen würden. Diese müssten laut den in Bayern einheitlich geltenden Reaktivierungskriterien ohne Zuschuss des Freistaats getragen werden, wobei der Trassenpreis pro gefahrenen Kilometer nicht das Niveau der DB Netz AG übersteigen darf.

Die o.g. Einschätzungen zum Infrastrukturzustand und zu im Reaktivierungsfall erforderlichen Investitionen werden hier nur nachrichtlich dargestellt. Die vorliegende Potenzialabschätzung betrachtet allein das Nachfragepotenzial. Dieses in Beziehung zu den erforderlichen Investitionen zu setzen, wäre Aufgabe einer separaten Nutzen-Kosten-Betrachtung.

2. Abschätzung des Nachfragepotenzials

2.1 Direktes Potenzial



In der obigen Karte sind alle Haltestellen und der jeweilige 1.500 m-Einzugsbereich abgebildet.

Die Erfassung der Einwohnerzahlen und der Zahl der Arbeitsplätze in den betroffenen Gemeinden sowie die Analyse der Pendlerbeziehungen auf Gemeindeebene dienen zur Erfassung des direkten Potenzials. Bei der Nachfrageabschätzung werden sämtliche Einwohner und vorhandene Arbeitsplätze einer Gemeinde berücksichtigt. Da die Bereitschaft, den SPNV zu nutzen auch von der Erreichbarkeit des Bahnhofs abhängt, wird zusätzlich die Verteilung der Einwohner und Arbeitsplätze im Einzugsbereich von 1.500 Metern definiert.

In der nachfolgenden Tabelle sind Strukturdaten und die Verteilung der Einwohner und Arbeitsplätze im Einzugsbereich von 1.500 Metern abgebildet. Dabei handelt es sich zunächst um eine gesamthafte Aufstellung. Wie viele Einwohner und Beschäftigte den SPNV im Reaktivierungsfall tatsächlich nutzen würden, wird, wie in Kapitel 1.3.2 dargestellt, in einem zweiten Schritt berechnet.

Station	Gemeinde	LK	Einwohner			Arbeitsplätze		
			0-500m	500-1000m	1000-1500m	0-500m	500-1000m	1000-1500m
Sennfeld	Schweinfurt		0	1.800	1.800	2.000	3.000	2.000
Sennfeld Variante 1	Sennfeld	SW	2.400	2.200	200	1.600	1.000	65
Gochsheim	Gochsheim	SW	1.850	3.750	50	500	1.500	1.000
Grettstadt	Grettstadt	SW	550	1.500	0	146	293	0
Alitzheim	Sulzheim	SW	500	100	400	0	0	50
Gerolzhofen	Gerolzhofen	SW	1.700	3.400	1.700	1.200	1.800	750
Lülsfeld	Lülsfeld	SW	100	300	0	180	0	0
Järkendorf	Prichsenstadt	KIT	150	0	0	0	0	0
Stadelschwarzach	Prichsenstadt	KIT	350	150	50	50	0	0
Prichsenstadt	Prichsenstadt	KIT	600	300	0	500	0	50
Wiesentheid	Wiesentheid	KIT	800	1.600	1.100	1.000	500	300
Rüdenhausen/Feuerbach	Wiesentheid	KIT	200	100	0	0	0	0
Kleinlangheim	Kleinlangheim	KIT	640	623	187	45	35	10
Großlangheim	Großlangheim	KIT	912	708	0	137	250	0
Kitzingen-Etwashausen	Kitzingen	KIT	1.000	1.500	4.300	1.800	2.000	5.000

Quelle: Bay. Landesamt für Statistik und Abstimmungen mit den Gemeinden und den Landkreisen Schweinfurt und Kitzingen

Die Einzugsbereiche der Halte Schweinfurt Hbf und Bf Kitzingen sind nicht mit abgebildet. Dennoch wurden natürlich aufgrund der beschriebenen Analyse der Pendlerbeziehungen alle SPNV-relevanten Verkehrsbeziehungen von/nach Schweinfurt und Kitzingen berücksichtigt.

Gemeinde	Einwohner	Beschäftigte	Einpendler	Auspendler
Sennfeld	4.564	2.715	2.482	1.721
Gochsheim	6.390	2.985	2.527	2.282
Grettstadt	4.238	439	304	1.740
Sulzheim	2.010	163	10	919
Gerolzhofen	6.889	3.396	2.427	1.945
Lülsfeld	827	k.A.	k.A.	329
Prichsenstadt	3.050	690	470	1.221
Wiesentheid	4.820	2.186	1.574	1.486
Kleinlangheim	1.733	232	152	664
Großlangheim	1.598	232	197	782

Quelle: Gemeindedaten 2019, Bay. Landesamt für Statistik

2.2 Indirektes Potenzial

Weitere Ortsteile und Gemeinden, die außerhalb des Einzugsradius von 1500 Metern liegen, werden als sogenanntes indirektes Potenzial ebenfalls berücksichtigt. Die Nachfrageabschätzung erfolgte ebenfalls wie bei dem direkten Potenzial durch eine Analyse der Einwohner- und Beschäftigtenzahlen sowie mittels einer Betrachtung der Ein- und Auspendlerbeziehungen.

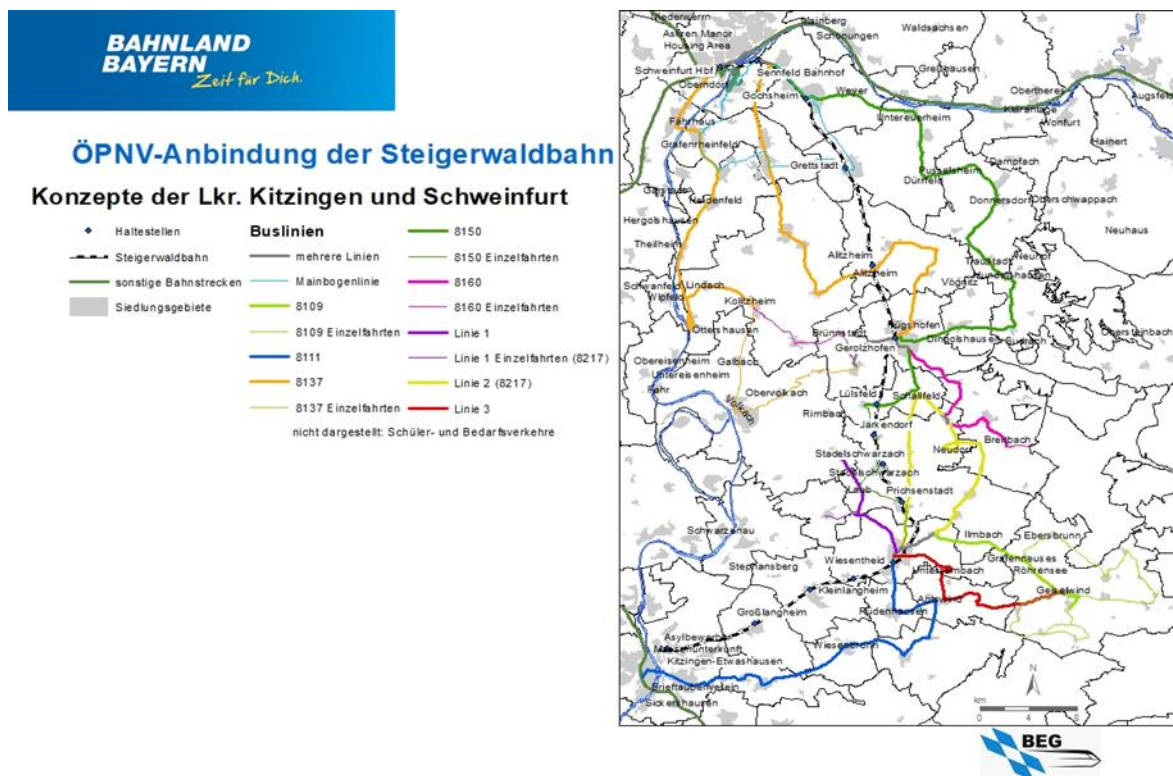
Neben weiteren Ortsteilen der Gemeinden Sulzheim und Prichsenstadt (z. B. Laub) wurden folgende Gemeinden dem indirekten Potenzial unterstellt:

- Abtswind
- Geiselwind
- Frankenwinheim
- Stadelschwarzach
- Oberschwarzach
- Kolitzheim
- Donnersdorf
- Michelau i. S.
- Dingolshausen

Da sich das indirekte Potenzial außerhalb des Einzugsbereiches von 1.500 Metern rund um die SPNV-Haltestellen befindet, muss die Zuführung durch einen Bus oder andere Ver-

kehrsmittel, wie z. B. den PKW und die Nutzung eines Park-and-ride-Platzes unterstellt werden.

2.2.1 ÖPNV-Verbindungen



In der obigen Karte sind die Konzepte der Landkreise Schweinfurt und Kitzingen zur ÖPNV-Anbindung der unteren Steigerwaldbahn dargestellt.

Einem möglichen ÖPNV-Anpassungskonzept für den Landkreis Schweinfurt liegt das Mobilitätskonzept zugrunde, das im Auftrag des Landkreises von der Firma kobra NVS GmbH erstellt wurde.

Der Landkreis Kitzingen hat für den Reaktivierungsfall die nachfolgend dargestellten Buslinien konzipiert. Bei den Zubringerbuslinien des Landkreises Kitzingen wird eine stündliche Anbindung an den SPNV unterstellt.

Direkt an der Strecke liegen die Orte beziehungsweise Ortsteile Kitzingen-Etwashausen, Großlangheim, Kleinlangheim, Feuerbach, Wiesentheid, Prichsenstadt, Stadelschwarzach und Järkendorf.

Nachfolgende Orte beziehungsweise Ortsteile werden über Zubringerbuslinien an den SPNV in Wiesentheid angebunden:

Linie 1: Eichfeld, Laub

Linie 2: Brünnau, Bimbach, Neuses am Sand, Neudorf, Altenschönbach, Kirchsönbach, Geesdorf

Linie 3: Geiselwind (inklusive aller Ortsteile), Abtswind, Untersambach

Über die Schiene würde der Schülerverkehr aus den genannten Orten nach Kitzingen sichergestellt. Zum Gymnasium Wiesentheid, zur Mittelschule Wiesentheid und zur Realschule in Gerolzhofen würden die Schüler aus den Anrainergemeinden auf der Schiene befördert.

Die parallel zur Schiene verlaufenden Buslinien 8217 und 8285, die zwischen Wiesentheid und Gerolzhofen verkehren und auch den Schülerverkehr zwischen diesen beiden Orten abdecken, würden gemäß dem Konzept des Landkreises Kitzingen eingestellt und in Zubringerbuslinien zu den Schienenhaltepunkten Wiesentheid und Gerolzhofen umgewandelt werden.

2.2.2 Tourismus

Grundsätzlich werden in der Abschätzung nach dem BEG-Modell alle Fahrtzwecke (Freizeit- und Ausflugsverkehr) abgebildet.

Zum Potenzial des Tourismusverkehrs wurde ein Ansatz aus dem Bericht „Die Nachfrage nach Personenverkehrsleistungen bei einem Regelbetrieb der Bahnstrecke Schweinfurt-Gerolzhofen-Kitzingen“ gewählt, vorgelegt von Dr. Konrad Schliephake (Julius-Maximilians-Universität Würzburg).

In dieser Untersuchung mit den Größen „Aufenthaltsdauer der Gäste“, „Auslastungsgrad der Betten“ und „Anzahl der Gästeankünfte“ sowie unter der Annahme einer Modal-Split-Abschätzung zur Nutzung des ÖPNV von Touristen aus der Region (10 %) wurde eine Abschätzung getroffen.

Dieser Ansatz wurde für die hier vorliegende Potenzial-Untersuchung mit folgenden Größen herangezogen:

Gästeankünfte ¹	32.100
Aufenthaltsdauer (Tage)	1,8
ÖPNV-Nutzung (Schiene und Bus)	6 %
<small>¹ Bay. Landesamt f. Statistik u. Datenver. 2019</small>	

2.2.3 Schülerverkehr

Zusätzliche Schülerverkehre konnten anhand von Informationen der Landkreise Schweinfurt und Kitzingen abgeschätzt werden.

Seitens des Landratsamtes Schweinfurt wurden Informationen über die Anzahl von Schülern des Beruflichen Schulzentrums Alfons Goppel übermittelt, deren Wohnorte im Einzugsbereich von 1.500 Metern rund um die Haltestellen der unteren Steigerwaldbahn liegen.

Das Landratsamt Kitzingen plant für den Schülerverkehr eine Zubringerbusanbindung zu den Haltestellen Wiesentheid und Gerolzhofen. Die Schülerzahlen aus der Schülerbeförderung, die für die Zubringerbusanbindung in Frage kommen, sowie die Schülerzahlen aus den Anrainergemeinden der unteren Steigerwaldbahn wurden der BEG durch das Landratsamt Kitzingen zur Verfügung gestellt. Diese Daten wurden noch durch Schülerzahlen des Schulverbandes Wiesentheid ergänzt. Damit wurden Schulen in Kitzingen, Wiesentheid und Gerolzhofen berücksichtigt.

3. Ergebnisse

3.1 Abschätzung der Besetzung

Mit dem direkten Potenzial ergibt sich für die untere Steigerwaldbahn ein Potenzial von 372 Pkm/km Streckenlänge. Für den nördlichen Teilabschnitt Schweinfurt Hbf – Gerolzhofen ergibt sich ein Wert von 637 Pkm/km Streckenlänge und für den südlichen Streckenabschnitt wurde ein Wert von 181 Pkm/km Streckenlänge berechnet.

Unter zusätzlicher Berücksichtigung des indirekten Potenzials (ÖV-Anbindungskonzepte der Landkreise und des Schülerverkehrs) sowie der Abschätzung zum Fremdenverkehr ergibt sich für die untere Steigerwaldbahn ein Wert von 563 Pkm/km Streckenlänge. Für den nördlichen Teilabschnitt liegt die Nachfrage bei 838 Pkm/km Streckenlänge und für den südlichen Teilabschnitt bei 365 Pkm/km Streckenlänge.

Die Ergebnisdarstellung in der Tabelle beinhaltet für Sennfeld die Standortvariante V1 (Mobilitätskonzept der Stadt Schweinfurt). Für den ursprünglichen Standort (Variante 0) ergibt sich eine geringere Nachfrage mit 559 Pkm/km Streckenlänge für die gesamte Strecke und 827 Pkm/km Streckenlänge für den nördlichen Abschnitt.

Mit der Unterstellung einer Weiterführung des Streckenabschnittes über Großlangheim bis nach Kitzingen-Etwashausen und der Möglichkeit, in Sennfeld die hinsichtlich der Erschließung des Nachfragepotenzials bessere Variante auf dem Gebiet der Gemeinde

Sennfeld zu realisieren, wurde für die Abschätzung ein optimistisches Szenario unterstellt. Die genannten Nachfragewerte wären nur realisierbar, wenn die Strecke von Großlangheim bis Kitzingen-Etwashausen wieder für Eisenbahnbetriebszwecke gewidmet würde. Zudem müssten alle vorgeschlagenen Buskonzepte der Landkreise Kitzingen und Schweinfurt vollständig umgesetzt werden. Dies bezieht sich auch auf die in der untenstehenden Tabelle abgebildeten Nachfragewerte für den südlichen und den nördlichen Teilabschnitt. Der Nachfragewert von 838 Pkm/km Streckenlänge für den Nordabschnitt berücksichtigt auch Fahrgäste, die auch auf dem Südabschnitt fahren. Ein SPNV, der ausschließlich den Streckenabschnitt zwischen Schweinfurt Hbf bis Gerolzhofen bedient, wird einen deutlich geringeren Nachfragewert haben.

	Direktes Potenzial (Besetzung je Streckenabschnitt)	Pkm / km Strecke	Indirektes Potenzial (Besetzung je Streckenabschnitt)			Pkm / km Strecke Gesamt
			ÖV-Anbindung	Schüler	Fremdenverkehr	
Schweinfurt Hbf						
	923		74	41	25	
Sennfeld						
	1.057		75	36	25	
Gochsheim						
	624		79	23	23	
Grettstadt						
	452		82	20	23	
Alitzheim						
	424		72	18	21	
Nordabschnitt		637				838
Gerolzhofen						
	196		25	50	19	
Lülsfeld						
	170		20	50	19	
Järkendorf						
	172		20	47	19	
Stadelschwarzach						
	174		20	51	19	
Prichsenstadt						
	215		36	67	12	
Wiesentheid						
	162		15	105	3	
Rüd.-Feuerbach						
	162		15	87	3	
Kleinlangheim						
	158		14	83	1	
Großlangheim						
	187		14	92		
Kitzingen ET						
Südabschnitt		181				365
Gesamtstrecke		372				563

3.2 Betrachtung alternativer Standorte

Für den im Mobilitätskonzept Schweinfurt vorgeschlagenen alternativen Halt in Sennfeld (in dieser Untersuchung „Variante 1“ genannt), zu dem auch seitens des Landkreises Schweinfurt Strukturdaten geliefert wurden, wurde eine Berechnung der Nachfrage durchgeführt. Da jedoch in Diskussionen auch Standortalternativen der Haltepunkte in Wiesentheid und Gerolzhofen angesprochen werden, hat die BEG eine Analyse von verschiedenen Standortalternativen durchgeführt.

In den betroffenen Gemeinden sind die alternativen Standorte jedoch höchst umstritten, da sich die Wohnbebauung bis dicht an die Bahngleise entwickelt hat.

3.2.1 Sennfeld

In die Berechnung sind der ursprüngliche (Variante 0) und der seitens des Landratsamtes Schweinfurt vorgeschlagene Standort (Variante 1) eingeflossen. Drei denkbare Halte wurden kartographisch dargestellt und analysiert. Alle Varianten verfügen über Parkplatzmöglichkeiten.

- Variante 0 (alter Bahnhof):

Für diesen Standort ist keine zusätzliche Erschließung nötig. Der Halt ist aus Richtung Schweinfurt und Sennfeld fußläufig erreichbar. Mit diesem Standort werden überwiegend Arbeitsplätze erschlossen.

- Variante 1 (Bahnübergang Schwebheimer Straße):

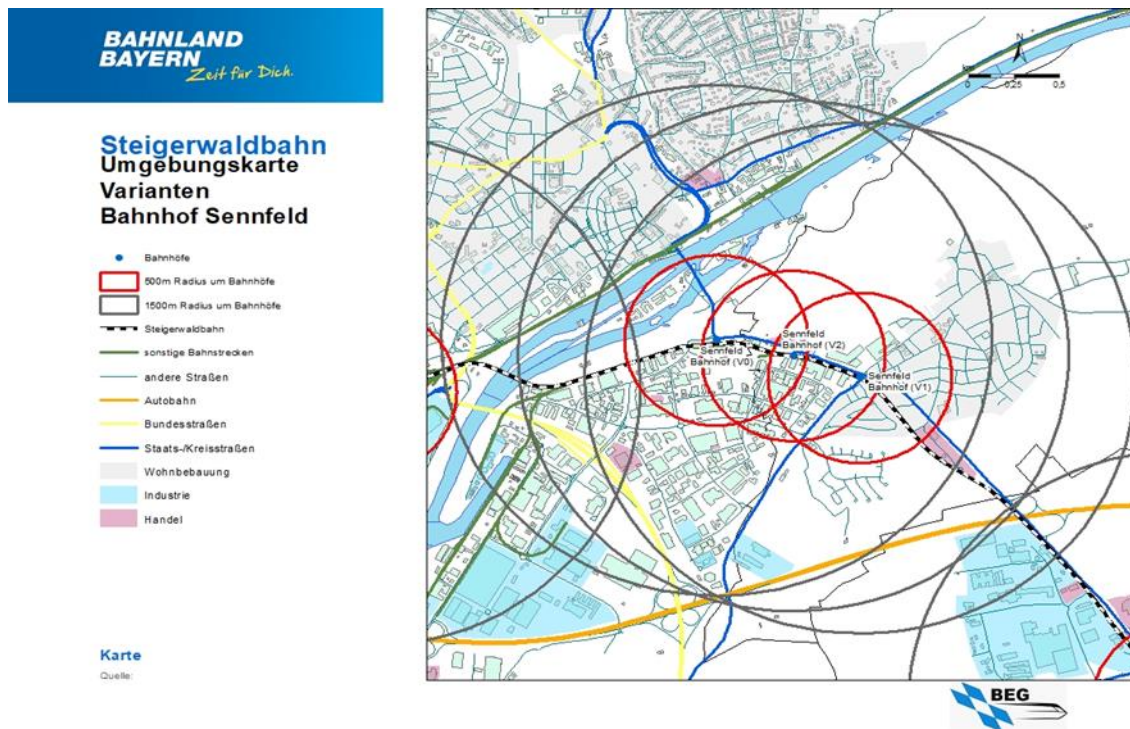
Bei der Variante 1 handelt es sich um den im Mobilitätskonzept Schweinfurt vorgeschlagenen alternativen Standort. Dieser Standort erschließt deutlich mehr Wohnflächen als die Variante 0, ist jedoch etwas weiter von den Gewerbegebieten entfernt, die durch Variante 0 erschlossen werden.

Die Gemeinde Sennfeld hat mit Schreiben vom 07.09.2020 darauf hingewiesen, dass sich im Eigentum der Gemeinde Sennfeld keine geeigneten Grundstücke befinden, die eine Realisierung von Haltestellen an anderen Standorten ermöglichen, wie z.B. an der Schwebheimer Straße (Variante 1). Diese Einschränkung betrifft bei Variante 1 vor allem Flächen für Verknüpfungsanlagen; der Bau des Bahnsteigs und die Anbindung ans öffentliche Wegenetz sind voraussichtlich auf dem Trassengrundstück möglich.

- Variante 2 (Einkaufszentrum):

Dieser Standort hat eine mittige Lage zwischen Schweinfurt-Zentrum, Sennfeld und dem Industriegebiet Hafen Ost. Die Station befindet sich jedoch nicht in Straßenlage, wodurch eine zusätzliche Erschließung nötig wäre, wofür voraussichtlich wiederum Privatgrund erforderlich wäre.

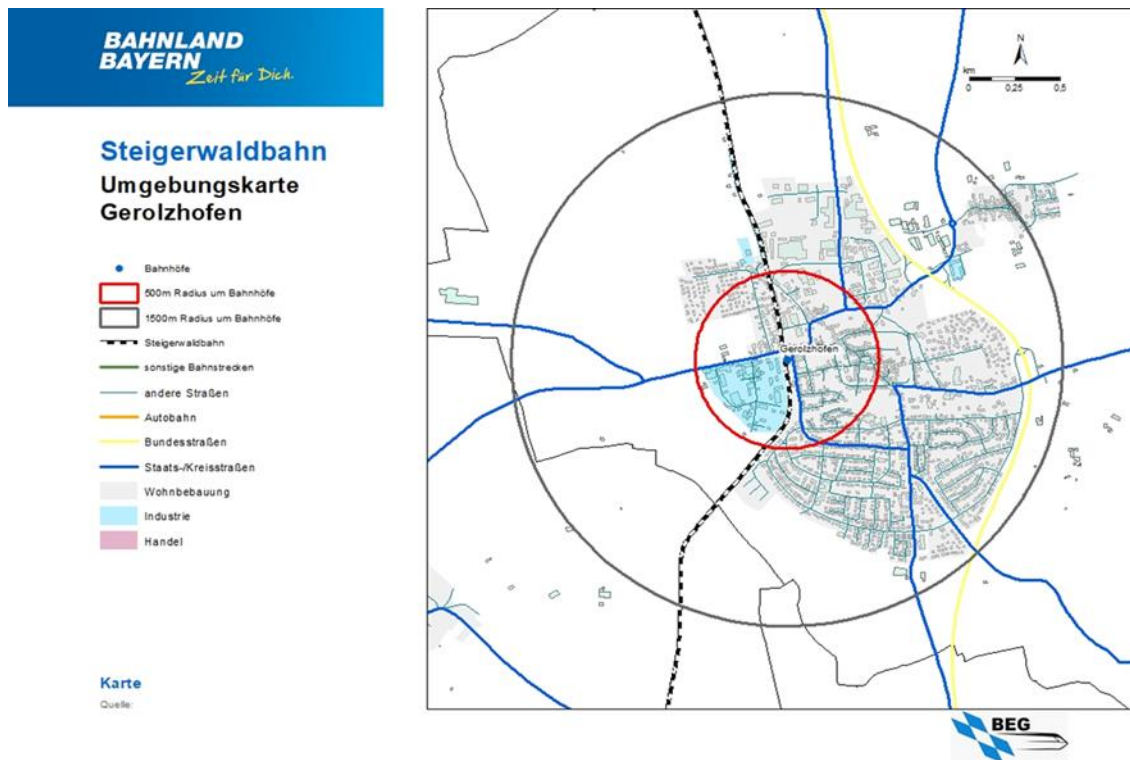
Die Varianten 0 und 1 wurden bei der Berechnung des Nachfrageaufkommens berücksichtigt. Für Sennfeld V 0 wurde ein Aufkommen von rund 190 Ein- und Aussteigern und für Sennfeld V 1 ein Aufkommen von rund 320 Ein- und Aussteigern abgeschätzt.



3.2.2 Gerolzhofen

Da sich die Bahnlinie am östlichen Stadtrand befindet, stellt eine Verschiebung des Standortes keine deutliche Verbesserung hinsichtlich der Erschließungswirkung dar.

Der ursprüngliche Standort bietet eine gute Anbindung des Ortskerns sowie der Realschule und des Wohngebiets südliche Hermann-Löns-Straße und wird daher bei der Berechnung der Nachfrageprognose unterstellt.

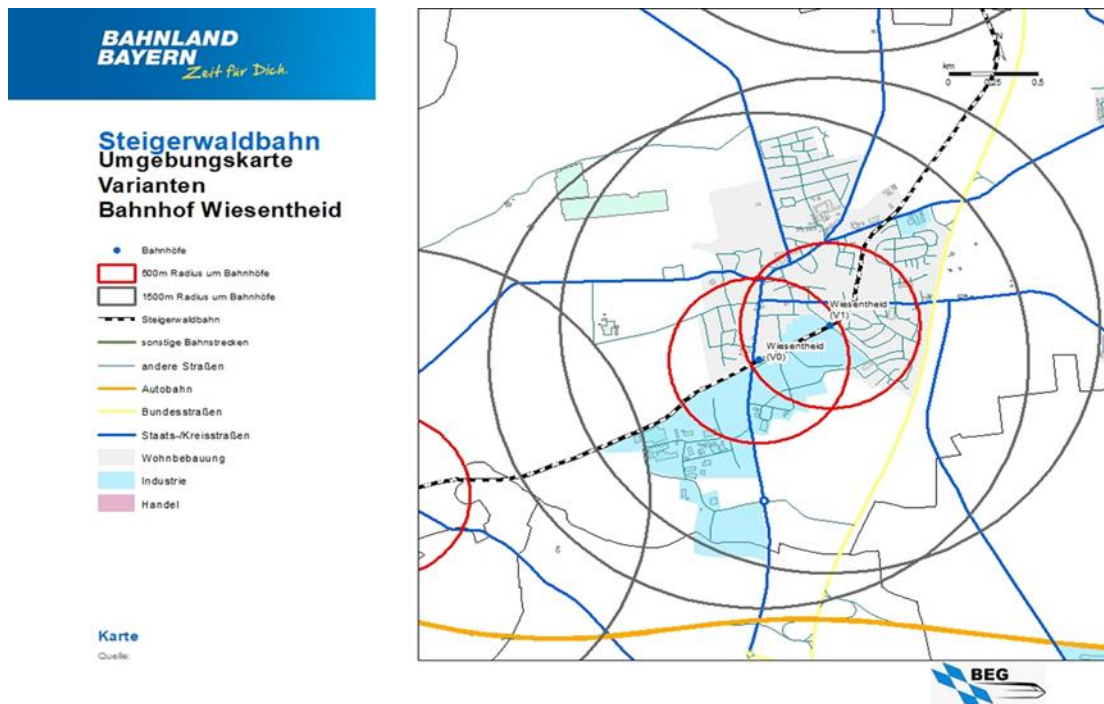


3.2.3 Wiesentheid

In der Karte ist der ursprüngliche Standort (V 0) und ein alternativer Standort (V 1) abgebildet. Beide Haltestellenstandorte haben eine vergleichbare Erschließungswirkung im Einzugsbereich von 1.500 Metern. Eine Verschiebung des ursprünglichen Haltestellenstandortes nordöstlich in Richtung des Standortes V 1 würde hinsichtlich der Erschließung von Wohnsiedlungen und Arbeitsplätzen keine wesentliche Veränderung bewirken. Der Standort V 1 würde im Einzugsbereich von 500 Metern etwas mehr Wohnflächen erschließen.

Der Bau von Verknüpfungsanlagen ist auf dem ehemaligen Bahnhofplatz bei dem Standort V 0 einfacher. Auch wäre an diesem Standort eine ÖV-Anbindung möglich.

Während das Gymnasium Wiesentheid bei dem Standort V 0 im Einzugsbereich von 1.000 bis 1.500 Metern liegt, befindet sich diese Schule im Einzugsbereich von 500 bis 1.000 Metern des Standortes V 1. Für die in dieser Untersuchung durchgeführte Nachfrageabschätzung ist dieser Unterschied jedoch unerheblich, da für den Schülerverkehr kein Abschlagsfaktor berechnet wurde. Es wurde unterstellt, dass alle Schüler den weiteren Fußweg auf sich nehmen.



4. Zusammenfassung

Die vorliegende Nachfrageabschätzung hat die Strecke Schweinfurt – Gerolzhofen – Großlangheim – Kitzingen untersucht. Für den entwidmeten Streckenabschnitt südlich von Großlangheim wurde eine fiktive Streckenverlängerung in Richtung Kitzingen unterstellt. Die Berechnung des Nachfragewertes Pkm/km Streckenlänge erfolgte für den Streckenabschnitt Schweinfurt Hbf – Gerolzhofen – Kitzingen-Et washausen.

Neben dem direkten Potenzial wurden weitere Ortsteile und Gemeinden als indirektes Potenzial betrachtet. Zusätzlich wurden die seitens der Landkreise gelieferten Informationen zum Schülerverkehr berücksichtigt und das Aufkommen des Fremdenverkehrs wurde analysiert.

Für die Station in Sennfeld wurde diejenige Standortalternative berücksichtigt, die das höhere Fahrgastpotenzial aufweist.

Unter den genannten Randbedingungen ergibt sich für das Nachfragepotenzial auf der unteren Steigerwaldbahn ein Wert von 563 Pkm/km Streckenlänge. Für den nördlichen Teilabschnitt liegt die Nachfrage bei 838 Pkm/km Streckenlänge und für den südlichen Teilabschnitt bei 365 Pkm/km Streckenlänge.

Mit dem ermittelten Wert von 563 Personenkilometern pro Kilometer Streckenlänge wird selbst bei einem optimistischen Szenario der Wert von 1.000 Reisendenkilometern pro Kilometer Streckenlänge deutlich verfehlt, ab welchem die BEG eine Bestellung von Schienenpersonennahverkehr prüft. Auch der nachfragestärkere Nordabschnitt von Schweinfurt bis Gerolzhofen erreicht den Wert von 1.000 Personenkilometern pro Kilometer Streckenlänge nicht.