

TOP 12.

Betreff:

Reaktivierung der Schienenstrecke Kitzingen/Et washhausen - Schweinfurt (Steigerwaldbahn); Antrag der Stadtratsfraktion BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN (Beschluss-Nummer: 0118/2020)
--

Sachdarstellung:

Eckpunkte der Historie:

- Die Steigerwaldbahn ist eine knapp 50 km lange Nebenbahnstrecke die vom Bahnhof Kitzingen-Et washhausen über Wiesentheid und Gerolzhofen nach Schweinfurt Hbf verläuft. Am Ende des zweiten Weltkriegs wurde die Eisenbahnbrücke in Kitzingen zerstört und bis heute nicht wieder aufgebaut, sodass die Strecke seither im Bahnhof Kitzingen-Et washhausen, ca. 2 km vor Kitzingen, endet.
- Im Jahr 1987 wurde der Personenverkehr auf der gesamten Strecke auf Busverkehr umgestellt. Bis in die 90er Jahre wurde die Strecke für Güterverkehr genutzt, bis zum Truppenabzug der US Armee 2007 für gelegentliche Militärtransporte.
- Die Strecke wurde Anfang 2016 mangels verkehrlichem Interesse vom Bayerischen Innenministerium stillgelegt.
- Für einen Großteil der Strecke wurden von verschiedene Kommunen entlang der Strecke Anträge auf Freistellung von Bahnbetriebszwecken gestellt. Im Mai 2016 hat die Regierung von Mittelfranken dies bereits für einen Streckenabschnitt genehmigt. Nach einer erfolgten Entwidmung entfällt der Zwang für eine verkehrliche Nutzung und die Bahngrundstücke können – wie andere Immobilien - verkauft werden.

Bisher gefasste Gremienbeschlüsse:

- Am 09.05.2019 befasste sich der Bau- und Umweltausschuss der Stadt Schweinfurt in Bezug auf das laufende Entwidmungsverfahren mit der Thematik. Es wurde einer Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke Schweinfurt Gerolzhofen - Kitzingen-Et washhausen unter der Maßgabe grundsätzlich zugestimmt, dass diese ökologisch, ökonomisch und verkehrspolitisch sinnvoll ist. Ferner wurde beschlossen, sich der Stellungnahme des Kreistages Schweinfurt zum laufenden Prüfverfahren zur Entwidmung anzuschließen, vorbehaltlich einer Prüfung der Auswirkungen der Situation am Sennfelder

Bahnhof auf das Gesamtverkehrssystem der Stadt Schweinfurt und damit verbundener baulicher, verkehrsmäßiger oder sonstiger Konsequenzen

- Die Kreistage des Landkreises Kitzingen (09.12.2019) und des Landkreises Schweinfurt (12.12.2019) haben die entsprechenden Beschlüsse zur Anerkennung der vier Reaktivierungskriterien des Freistaates Bayern gefasst; um die Entwidmung der Strecke zu verhindern und ein Verfahren zur Prüfung der Reaktivierungswürdigkeit der Strecke einzuleiten.

Antrag BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN

Die Stadtratsfraktion von Bündnis 90/ Die Grünen hat in einem Dringlichkeitsantrag vom 17.02.2020 ausgeführt, dass der Stadtrat die entsprechenden Beschlüsse zur Steigerwaldbahn fassen solle, die die Kriterien der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) erfüllen.

Aktuell steht nun die Entscheidung der Stadt Schweinfurt an, ob die vier Reaktivierungskriterien des Freistaates Bayern vorbehaltlos anerkannt werden oder nicht.

Die vier Reaktivierungskriterien für stillgelegte Bahnstrecken des Freistaates Bayern lauten:

1. Eine Prognose, die vom Freistaat Bayern anerkannt wird, ergab, dass eine Nachfrage von mehr als 1.000 Reisenden pro Werktag zu erwarten ist (1.000 Reisenden-Kilometer pro Kilometer betriebener Strecke).
2. Die Infrastruktur wird ohne Zuschuss des Freistaats in einen Zustand versetzt, die einen attraktiven Zugverkehr ermöglicht.
3. Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist bereit, die Strecke und die Stationen dauerhaft zu betreiben, und berechnet hierfür Infrastrukturkosten, die das Niveau vergleichbarer Infrastruktur der Deutschen Bahn nicht übersteigen.
4. Die ÖPNV-Aufgabenträger müssen sich vertraglich verpflichten, ein mit dem Freistaat Bayern abgestimmtes Buskonzept im Bereich der Reaktivierungsstrecke umzusetzen

Kritische Punkte zur Reaktivierung der Steigerwaldbahn:

A. Hohe Investitionskosten

Die Nebenstrecke wird seit Jahren nicht mehr betrieben und ist im aktuellen Zustand nicht befahrbar. Die Schienenstruktur ist lückenhaft und sehr stark geschädigt und muss von Grund auf neu aufgebaut werden.

Zwar ist nicht mit einer direkten, finanziellen Verpflichtung der Aufgabenträger in Bezug auf die verkehrsfähige Ertüchtigung der Schieneninfrastruktur zu rechnen, aber gesamtwirtschaftlich ist ein sehr hoher, finanzieller Aufwand (hohe Investitionskosten) zu erwarten.

Es müsste ein Infrastrukturbetreiber gefunden werden, der sich bereit erklärt, die Strecke zu ertüchtigen und die Kosten zu übernehmen. Sollte dies keiner gefunden werden und auch der Freistaat – wie unter Ziffer 2 dokumentiert – keinen Zuschuss leisten, bleibt zu befürchten, dass die Stadt Schweinfurt sich beispielsweise bei einer Betreibergesellschaft finanziell beteiligen müsste.

B. Neuordnung des regionalen Busverkehrs / Vermeidung von Schienenparallelverkehren

Eine komplette Neuordnung des regionalen Busverkehrs wäre nötig mit vermutlich längeren Laufwegen für viele Fahrgäste, insbesondere Schülerinnen und Schüler (Entfernung der Bahnhalte von den Schulen). Anstelle der aktuellen Busverbindungen müsste zusätzlich zwischen Zubringerbussen und Bahn umgestiegen werden, unter Umständen sogar zweimal. Ob dies auf Akzeptanz stößt, ist fraglich.

Solange die aktuellen Konzessionen der Busunternehmen bestehen, können die Unternehmen zudem nicht zur Einstellung von bahnparallelen Linien gezwungen werden.

C. Güterverkehr am Wirtschaftsstandort Schweinfurt

Schweinfurter Unternehmen mit Güterverkehrsaufkommen im Bereich der Schiene zwischen Schweinfurter Hafen und Hauptbahnhof fürchten – bedingt durch die stündliche Taktung auf einer eingleisigen Strecke - den Konflikt mit dem Personenverkehr und damit einhergehend eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Schiene auf die Straße von geschätzten 5.700 LKWs pro Jahr auf die Straßen Schweinfurts. Beispielsweise werden lt. Expertenschätzung durch Güterbahntransporte am Schweinfurter Hafen und Sennfeld durch die Anrainerfirmen 2.850 Güterwaggons mit einer Gesamttonnage von 142.500 pro Jahr transportiert.

Es werden durch die Bahnstrecke Betriebsgelände einiger Firmen durchschnitten, was deren betriebliche Abläufe enorm stört und gefährdet und was dazu führen kann, dass kein weiterer Betrieb am Standort mehr möglich ist.

D. Lärm

Bahnübergänge müssen – je nach Streckengeschwindigkeit - technisch gesichert werden oder mit Pfeifsignalen des Zuges. Dieser Lärm innerorts, wird von Anliegern mit hoher Wahrscheinlichkeit als massiv störend empfunden.

Unabhängig von der Sicherungsart der Bahnübergänge wird es durch die Zugbewegungen im Stundentakt zu einer Lärmbelästigung der Anwohner kommen.

Da die Strecke nicht elektrifiziert ist, kämen außerdem Dieseltreibfahrzeuge zum Einsatz.

E. Umweltschutz / Ökologie

- Aufgrund der ungehinderten Vegetationsentwicklung muss mit einer hohen Anzahl an Baumfällungen von mittlerweile im Schienenbereich gewachsener Bäume gerechnet werden.
- Die Strecke ist nicht elektrifiziert, sodass konventionelle Dieselfahrzeuge zum Einsatz kommen müssten. Auf der Straße wird der Ausbau der Elektrofahrzeuge derzeit deutlich vorangebracht, die ersten E-Busse werden getestet. Bei den langen Nutzungszeiten von Triebfahrzeugen können im Gegensatz hierzu keine regelmäßigen Technologiesprünge vollzogen werden. Im Hinblick auf die Umweltbilanz lässt sich daher kein signifikanter Vorteil in Sachen Umweltschutz begründen.

Fazit:

Bei Berücksichtigung der genannten Punkte ist die Reaktivierung der technisch veralteten Nebenstrecke sowohl verkehrs-, öko- als auch wirtschaftspolitisch sehr kritisch zu sehen.

Den vier genannten Reaktivierungskriterien des Freistaates Bayern kann unter Würdigung oben dargelegter Punkte nicht vorbehaltlos zugestimmt werden. Eine Zustimmung würden den Anstoß eines Prüfverfahrens bedeuten, ohne im Vorfeld Details der zu erwartenden Maßnahmen und Kosten zu kennen, noch zu wissen, wer diese tragen würde.

Die zu erwartenden hohen Investitionskosten – unabhängig von der Frage, wer diese tragen würde – sind unverhältnismäßig zum möglicherweise zu erwartenden Nutzen der Maßnahme.

Anstelle dessen wäre eine alternative Nutzung der alten Bahntrasse beispielsweise als Radschnellweg oder als Teststrecke für autonome Fahrzeuge denkbar.

Finanzielle Auswirkungen:

Derzeit keine.

Auswirkungen auf die Umwelt und den Klimawandel:

Derzeit keine.

Beschluss:

Über den Antrag der Stadtratsfraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN vom 17.02.2020 wird wie folgt abgestimmt:

1. Die Stadt Schweinfurt erkennt die in der Sachverhaltsdarstellung genannten vier Kriterien des Freistaates Bayern für die Reaktivierung von Bahnstrecken an. Mit dieser Anerkennung ist in Übereinstimmung mit den Aussagen des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr vom 16.10.2019 keine Selbstbindung bzw. Verpflichtung der Stadt Schweinfurt hinsichtlich der Finanzierung der verkehrsfähigen Ertüchtigung der Schieneninfrastruktur der Unteren Steigerwaldbahn verbunden.
2. Die Stadt Schweinfurt sichert zu, im Falle der Reaktivierung ein mit dem Freistaat Bayern abgestimmtes Buskonzept im Bereich der Reaktivierungsstrecke umzusetzen.
3. Die Stadt Schweinfurt fordert die Bayerische Eisenbahngesellschaft auf, die für die Reaktivierung erforderliche Potentialanalyse für die Untere Steigerwaldbahn zu erstellen und zwar sowohl für die Gesamtstrecke als auch separat für den Nordabschnitt Gerolzhofen-Schweinfurt.
4. Die Verwaltung wird beauftragt, die Einleitung eines Verfahrens zur Prüfung der Reaktivierung unter vorbehaltloser Anerkennung der vier Reaktivierungskriterien des Freistaats Bayern unverzüglich zu beantragen.

Abstimmungsergebnis:

27 Ja-Stimmen
17 Nein-Stimmen

Entspricht: Mehrheitlich angenommen