



Handreichung

FÜR BÜRGERMEISTER*INNEN
GEMEINDE-/STADTRÄT*INNEN
KREISRÄT*INNEN

AN DER STEIGERWALDBAHNTRASSE

Informationen zu rechtlichen, finanziellen und politischen Fragen im Zusammenhang mit der Reaktivierung der Steigerwaldbahn

Inhalt

- | | | |
|----|----------------------|---|
| 03 | VORWORT | Wo stehen wir jetzt? |
| 04 | HINTERGRUND | Warum wurde die Steigerwaldbahn stillgelegt und welchen rechtlichen Status hat sie aktuell? |
| 05 | EINBLICK | Welche Erfahrungen gibt es mit Reaktivierungen von Bahnstrecken? |
| 06 | FINANZEN | Wie finanzieren sich derzeit der Schienenpersonenverkehr und der Busverkehr? |
| 07 | PRAXIS | Welche Vorteile hat die Schiene gegenüber dem Bus? |
| 08 | BERECHNUNGEN | Was besagen die derzeit vorliegenden Potenzialabschätzungen für die Steigerwaldbahn? |
| 10 | VORGABEN | Wie läuft eine Reaktivierung ab und wer übernimmt die Kosten? |
| 11 | POLITIK | Welche politischen Positionen gibt es zur Steigerwaldbahn? |
| 12 | VISIONEN | Welche Alternativen gibt es zur Reaktivierung? |
| 14 | KOMMUNE | Welche Kosten entstehen der anliegenden Gemeinde im Falle einer Reaktivierung? |
| 15 | CHANCEN | Welche Vorteile und Gestaltungsspielräume haben die anliegenden Gemeinden im Falle einer Reaktivierung? |
| 16 | TECHNIK | Welche Züge könnten auf einer reaktivierten Bahn fahren? |
| 17 | LÜCKENSCHLUSS | Welche Möglichkeiten der Wiederanbindung an den Bahnhof Kitzingen gibt es? |
| 17 | GÜTERVERKEHR | Welche Perspektiven hätte die Bahn für den Güterverkehr? |
| 18 | BUSNETZ | Welche Auswirkungen hätte eine Reaktivierung auf den Busverkehr? |
| 18 | AUSBLICK | Welche Veränderungen sind im Verkehrssektor in Zukunft zu erwarten? |
| 20 | RESONANZ | Statements zur Reaktivierung der Steigerwaldbahn |

Vorwort

Wo stehen wir jetzt?

In der Frage einer möglichen Reaktivierung der Steigerwaldbahn ist die Beschlusslage der kommunalen Gebietskörperschaften derzeit widersprüchlich:

Die Kreistage Schweinfurt und Kitzingen sowie der Stadtrat Schweinfurt haben sich für die Prüfung einer Reaktivierung ausgesprochen, die meisten Gemeinden entlang der Strecke haben aber einen Entwidmungsantrag gestellt; bisher hat nur die Stadt Gerolzhofen diesen wieder zurückgezogen.

Neue Ausgangssituation

Nachdem einige Weichen bereits in Richtung der Reaktivierung gestellt worden sind und sich zudem wichtige Rahmenbedingungen zugunsten der Gemeinden geändert haben (nicht zuletzt im Zusammenhang mit dem Klimapaket der Bundesregierung, darunter u.a. dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz), halten wir es für angemessen, noch einmal neu und unvoreingenommen auf dieses Thema zu schauen.

Bei Informationsveranstaltungen, die wir in den Orten entlang der Trasse durchgeführt haben, haben wir eine große Beteiligung und Offenheit vieler Menschen für die Perspektiven einer Bahnreaktivierung erlebt; aber uns ist auch deutlich geworden, dass es in vielen Fragen Informationsdefizite gibt, bis hin zu Befürchtungen, die sich bei näherer Betrachtung als grundlos erweisen.

Globale Veränderungen

Wir leben in einer sich wandelnden Welt. Auch wenn die Coronakrise derzeit Vieles überlagert – sie wird die notwendigen Veränderungen nicht stoppen, sondern eher beschleunigen.

Für die Gestaltung einer lebenswerten Zukunft und im Sinne der staatlichen Daseinsvorsorge ist die Entwicklung nachhaltiger und klimafreundlicher Mobilität unabdingbar.

Welchen Beitrag könnte die Steigerwaldbahn dazu leisten?

Diese Handreichung möchte sämtliche mit einer Reaktivierung zusammenhängenden rechtlichen, finanziellen Fragen klären und anregen, die Perspektiven der Steigerwaldbahn neu in den Blick zu nehmen.

Wir haben die wichtigsten Fragen, die im Zusammenhang mit der Bahnreaktivierung immer wieder auftauchen, zusammengestellt und versucht, diese sachlich, auf dem aktuellen Stand und unter Hinzuziehung von Fachleuten zu beantworten.

Kontakt

Bei Nachfragen und weiterem Informations- oder Gesprächsbedarf können Sie sich gerne persönlich oder per Mail via kitzingen@vcd.org an uns wenden.

Falls Sie die Handreichung in Papierform erhalten haben, können Sie diese zudem über eine kurze Anfrage auch in elektronischer Form bekommen – dann können Sie die Internetbelege leichter finden.

Wir wünschen Ihnen eine informative Lektüre!

**Bürger*innen-Initiativkreis Besserer Nahverkehr/
VCD-Kreisgruppen Kitzingen und Schweinfurt**
unter dem Dach des Verkehrsclub Deutschland (VCD) Mainfranken-Rhön

Hintergrund

Warum wurde die Steigerwaldbahn stillgelegt und welchen rechtlichen Status hat sie aktuell?

Die 1893 (KT–GEO) bzw. 1903 (GEO–SW) eröffnete Bahnstrecke Kitzingen–Schweinfurt wurde, nachdem die Mainbrücke in Kitzingen 1945 von der deutschen Wehrmacht gesprengt worden war, nur noch als Stichstrecke von Schweinfurt aus mit dem Endpunkt Kitzingen–Etwashausen betrieben.

Anders als in Schweinfurt, wo die Eisenbahnbrücke ebenfalls in den letzten Kriegstagen gesprengt wurde, und trotz jahrelanger Bemühungen der Städte Kitzingen und Gerolzhofen wurde die Brücke in Kitzingen nach dem Krieg nicht wieder aufgebaut.

Bestandsvernachlässigung und Stilllegung

Der Bahnbetrieb wurde etwa ab den 1970er Jahren zunehmend ausgedünnt. Zuletzt fuhren auf dem Abschnitt Schweinfurt–Gerolzhofen vier Züge pro Werktag und weiter nach Etwashausen gerade noch einer.

So waren die Fahrgäste gezwungen, auf die inzwischen regelmäßig fahrenden Busse und das eigene Auto auszuweichen.

Interessant ist, dass trotz des schlechten Angebots (wenige Züge am Tag, veraltetes Wagenmaterial, lange Fahrzeiten), die verbleibenden Züge nicht wenig genutzt wurden:

Die DB berechnete 1984 für Schweinfurt–Gerolzhofen eine Zahl von 349 Reisenden-Kilometern (Rkm) pro km Schienenstrecke bzw. 87,2 Rkm pro Zug – einer der besten Werte für bayerische Nebenbahnen.¹

1981 (KT–GEO) bzw. 1987 (GEO–SW) wurde die Strecke für den Personenverkehr stillgelegt, die letzten Güterzüge fuhren im Jahr 2007.

Neue Pächterin – neues Glück?

Die Bayerische Regionaleisenbahn (BRE) übernahm 2005 die Strecke als Pächterin von der Deutschen Bahn, vernachlässigte jedoch die Instand-

haltung, anstatt wie angekündigt den Betrieb wieder aufzunehmen.

Daraufhin wurde die Strecke 2016 stillgelegt, ist jedoch – bis auf die ersten drei Kilometer auf Kitzinger Stadtgebiet, die bereits nach §23 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) freigestellt wurden – nach wie vor als Eisenbahnstrecke gewidmet, das bedeutet, dass sie rechtlich als Eisenbahnbetriebsanlage gilt, auch wenn momentan kein Verkehr mehr stattfindet.

Verkauf trotz des Verkehrsinteresses beider Landkreise

Im Juli 2019 wurde die Strecke, trotz Einwendungen von Politik und Bürger*innen, von der DB Immobilien AG an die Firma Meißner Gleisrückbau verkauft – ein unter damaligen Vorzeichen bemerkenswerter Vorgang, hatten doch zu dem Zeitpunkt bereits beide Landkreise ihr langfristiges Interesse an der Strecke erklärt.

Die neue Eigentümerfirma hat den freigestellten Streckenteil Anfang 2020 bereits abgebaut, während ihr dies jedoch für den noch gewidmeten Großteil eisenbahnrechtlich untersagt bleibt.

Die zuständige Regierung von Mittelfranken hat das Entwidmungsverfahren zurückgestellt, nachdem die Kreistage von Kitzingen und Schweinfurt am 09. bzw. 14.12.2019 sowie der Stadtrat von Schweinfurt am 28.04.2020 als ÖPNV-Aufgabenträger beschlossen haben, das Verfahren zur Prüfung der Reaktivierung einzuleiten und damit den Freistaat Bayern bzw. die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG), als Zweckbetrieb des Freistaates für den Nahverkehr, zu verpflichten, eine Potenzialanalyse zu erstellen. ●

¹ Schiene aktuell Oberfranken 1986 H.3, S. 16, zit. n. Dr. Konrad Schliephake: Die Nachfrage nach Personenverkehrsleistungen bei einem Regelbetrieb der Bahnstrecke Schweinfurt–Gerolzhofen–Kitzingen. Berechnungen auf der Basis eines einwohnerbezogenen Verkehrserzeugungsmodells, Würzburg 2016, S. 20.

Einblick

Welche Erfahrungen gibt es mit Reaktivierungen von Bahnstrecken?

Während die Deutsche Bundesbahn Eisenbahnstrecken oft stiefmütterlich behandelt und das Zugangebot Schritt für Schritt zusammengestrichen hatte, änderten sich die Verhältnisse mit der Bahnreform 1994:

Die Verantwortung für die Bestellung des Schienenpersonennahverkehrs ging auf die Bundesländer über, die dafür vom Bund jährlich sogenannte Regionalisierungsmittel überwiesen bekommen.

Nach und nach realisierten die Bundesländer integrale Taktfahrpläne, also ein Grundangebot im Stunden-takt (in Bayern seit 1996 der „Bayern-Takt“) und erzielten daraufhin erhebliche Fahrgastzuwächse.

Auch aufgrund des Einsatzes moderner, schneller und komfortabler Fahrzeuge, günstiger Tarifangebote (z.B. „Bayern-Ticket“) sowie des Ausbaus vieler Nebenstrecken für höhere Geschwindigkeiten hat die Bahn als Nahverkehrsmittel heute ein völlig anderes Erscheinungsbild gewonnen.

Prognosen oft übertroffen

Zahlreiche von der Bundesbahn stillgelegte Strecken wurden seit 1994 auf ihr Potenzial hin untersucht und für den Personenverkehr reaktiviert.

Die Erfahrung zeigt: Wenn das Angebot stimmt, kommen auch die Fahrgäste.

Die Prognosen wurden in vielen Fällen übertroffen und das Zugangebot musste nicht selten aufgrund der großen Akzeptanz nachträglich ausgeweitet werden.

Baden-Württemberg als Vorreiter

Ein Beispiel hierfür ist die Schönbuchbahn Böblingen–Dettenhausen in Baden-Württemberg, die von 1965 bis 1996 stillgelegt war und nach der Reaktivierung eine steile Erfolgskurve verzeichnete. Inzwischen ist die Strecke elektrifiziert, wird im 15-Minuten-Takt bedient und erreicht Fahrgastzahlen von 10.000 Reisenden pro Werktag.

Insgesamt wurden in Deutschland seit 1994 über 50 Strecken für den regelmäßigen Personenverkehr reaktiviert (touristische Strecken nicht mitgerechnet). Nach einer uns vorliegenden Übersicht von DB Netz wurden bei 90% der reaktivierten Strecken die Erwartungen erfüllt oder übertroffen.² ●



Einfach und modern zugleich: Eine neue Haltestelle kann einen Ort durchaus auch optisch bereichern.

² DB Netz AG: SPNV-Reaktivierungen im ländlichen Raum seit 1996, bei Veranstaltung „Chancen nutzen – Bahnanschluss für Feuchtwangen“, 08.03.2018.

Wie finanzieren sich derzeit der Schienenpersonennahverkehr und der Busverkehr?

Der Schienenpersonennahverkehr wird von den Bundesländern bestellt.

In Bayern führt die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) dazu im Auftrag des Freistaats Ausschreibungen durch und vergibt dann nach einem Wettbewerbsverfahren den Verkehrsvertrag mit den geforderten Leistungen, z.B. Stundentakt mit bestimmten Fahrzeugen auf einer bestimmten Strecke, an ein Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) – wie etwa die DB Regio AG, Erfurter Bahn oder die Agilis Verkehrsgesellschaft.

Bund und Land finanzieren Schienenverkehr, Landkreise tragen Kosten für Busverkehr selbst

Was den Schienenpersonennahverkehr betrifft, so wird rund die Hälfte der Betriebskosten durch Einnahmen aus dem Fahrkartenverkauf erwirtschaftet.³ Die andere Hälfte wird aus Steuermitteln finanziert; dafür stehen dem Freistaat Bayern die vom Bund überwiesenen Regionalisierungsmittel in Höhe von etwa 1,2 Mrd. Euro pro Jahr zur Verfügung.

Für den allgemeinen ÖPNV, das heißt im ländlichen Bereich vor allem für den Busverkehr, sind nach dem

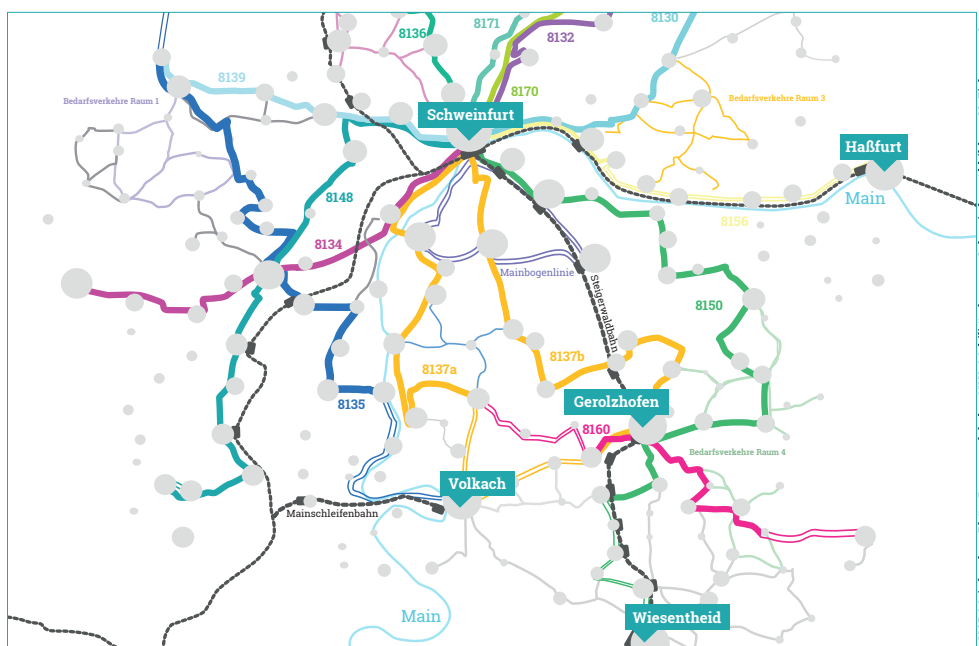
Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) Art. 8, Abs. 1 die Landkreise und kreisfreien Städte zuständig.

Nachdem die Vergabe von Linienkonzessionen nach §13 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) an Busunternehmen, die diese Linien dann eigenwirtschaftlich betreiben, häufig eine unbefriedigende Bedienungsqualität zur Folge hatte, geht derzeit die Tendenz in Richtung Ausschreibung von Linien mit geforderten Mindestbedienungsstandards (z.B. Stundentakt an Werktagen) im Rahmen von ganzheitlichen Nahverkehrsplänen.

Wie sieht dies konkret vor Ort aus?

So hat der Landkreis Schweinfurt ein Mobilitätskonzept vom Planungsbüro Kobra NVS erarbeiten lassen und sich für das Zielsystem C (siehe Abbildung unten) entschieden, das eine deutliche Verbesserung des Angebots mit Haupt-Buslinien im Stundentakt und ergänzenden Bedarfsverkehren vorsieht.⁴

Der Landkreis Kitzingen wird ebenfalls ein vergleichbares Mobilitätskonzept erstellen lassen. ●



Das „Zielsystem C“ im Landkreis Schweinfurt: Hauptbuslinien mit Steigerwald- und Mainschleifenbahn

³ <https://beg.bahnland-bayern.de/de/> (Zugriffsdatum: 04.08.2020).

⁴ https://www.landkreis-schweinfurt.de/fileadmin/inhalt_service-info/SG12_Kreisentwicklung-Regionalmanagement/Bericht_Mobilitaetskonzept.pdf S.80ff (Zugriffsdatum: 04.08.2020).

Praxis

Welche Vorteile hat die Schiene gegenüber dem Bus?

Während der Bus verstreut liegende Dörfer besser erschließt und bei geringeren Fahrgastzahlen günstiger ist, kann das System Schiene seine Stärken vor allem bei höheren Fahrgastzahlen ausspielen: Die Kapazität pro Zug kann durch Verlängerung des Zuges ohne zusätzlichen Personalbedarf erhöht werden.

Dabei ist zu beachten, dass die Bahn gegenüber dem Bus allgemein als attraktiver wahrgenommen wird und so im Verhältnis zu einer Buslinie mit deutlich höheren Fahrgastzahlen zu rechnen ist.

Die Erfahrung zeigt, dass bei Stilllegung einer Eisenbahnstrecke die ersatzweise fahrenden Busse nur noch von etwa 30–50% der vorherigen Fahrgäste genutzt werden.

Dieser als „Schienenbonus“ bezeichnete Akzeptanzvorteil schienengebundener Verkehrsmittel lässt sich auch anhand der Verkehrsanteile von Bus und Bahn in den Würzburger Stadtteilen belegen:

Wo in Würzburg Straßenbahnen verkehren, hat der ÖPNV einen Verkehrsanteil von bis über 50 %, in den nur mit Bussen angebotenen Stadtteilen fällt dieser zum Teil unter 15 %.⁵

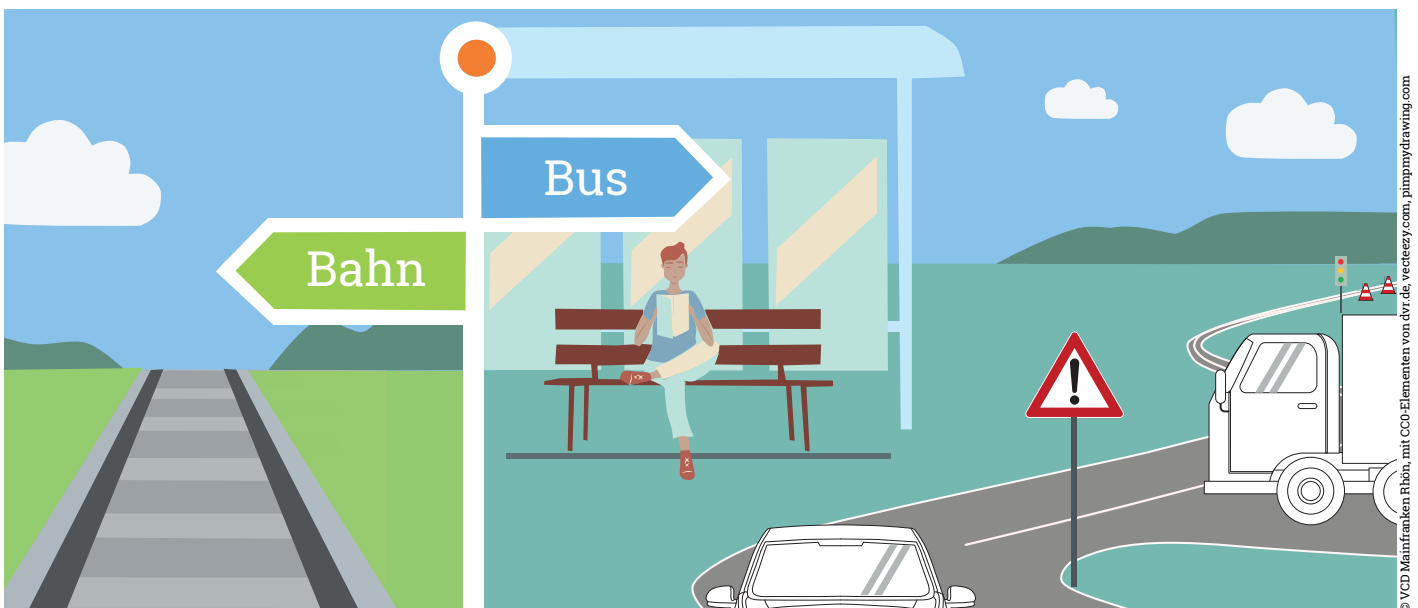
Prinzip „Schienenbonus“ im Detail

Der „Schienenbonus“ ist zu erklären durch den wahrnehmbar höheren Fahrkomfort, das Fahren am Stau vorbei (während man im Bus den gleichen Verkehrsweg wie mit dem eigenen Auto nutzt), die Möglichkeit zu lesen, am Laptop zu arbeiten, das eigene Fahrrad mitzunehmen, das Vorhandensein von Toiletten sowie die barrierefreie Ausführung moderner Nahverkehrstriebwagen.

Zudem erzielt die Bahn bei einem entsprechenden Ausbauzustand der Strecke meist deutlich geringere Fahrzeiten als ein parallel verkehrender, an jeder „Milchkanne“ haltender Bus.

Daher liefert eine Potenzialanalyse grundsätzlich andere Fahrgastzahlen als eine bloße Betrachtung des Ist-Zustands im Busverkehr.

Aufgrund des Umweltvorteils der Bahn gegenüber anderen Verkehrsmitteln, der nach neuesten Zahlen sogar noch wächst⁶, bringt jede Verkehrsverlagerung auf die Bahn einen ökologischen Nutzen mit sich. ●



Während der Bus in jeglicher Hinsicht unmittelbar von den Verkehrsverhältnissen abhängt, führt eine Bahnlinie oftmals geradewegs am Stau vorbei.

⁵ http://www.wuerzburg-in-bewegung.de/wp-content/uploads/2014/10/SV-6_2014-Seiten-22-29.pdf (Zugriffsdatum: 04.08.2020).

⁶ <https://www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/2010-18-umweltvorteil-bahnen-waechst/> (Zugriffsdatum: 04.08.2020).

Berechnungen

Was besagen die derzeit vorliegenden Potenzialabschätzungen für die Steigerwaldbahn?

Die an der Steigerwaldbahn gelegenen Orte haben insgesamt etwa 35.000 Einwohner, von denen aufgrund der meist recht günstigen Lage der Bahnhöfe ein großer Teil im unmittelbaren Einzugsbereich wohnt. Rechnet man Kitzingen und Schweinfurt dazu, kommt man auf 110.000 Einwohner der Orte im Bereich der Strecke. Diese Zahlen sind bereits ein deutlicher Hinweis auf ein vorhandenes Fahrgastpotenzial.

Genauere Berechnungen liegen vor: zum einen in der Schliephake-Studie vom Dezember 2016, zum anderen in dem Kobra-Gutachten im Auftrag des Landkreises Schweinfurt vom Oktober 2018.

Die Studie der Universität Würzburg (Dr. Schliephake)

Die Berechnungen von Dr. Konrad Schliephake bzw. der Universität Würzburg basieren auf einem einwohnerbezogenen Verkehrserzeugungsmodell, das heißt auf Untersuchungen zum Mobilitätsverhalten in dem hier vorhandenen Raumtyp („verdichtete Kreise“) und auf Kennziffern zur Tagesmobilität in den Bereichen berufsbezogene Bewegungen, Ausbildungsverkehr, Einkaufs- und Freizeitverkehr.

Die Berechnungen ergeben ein Potenzial von 1.229 Reisendenkilometern pro Kilometer Strecke (Rkm) für die Gesamtstrecke, wobei insbesondere der Nordabschnitt Gerolzhofen–Schweinfurt mit 1.657 Rkm eine starke Nachfrage erwarten lässt, während der Südabschnitt Gerolzhofen–Kitzingen auf 921 Rkm kommt. Hierbei sind touristische Potenziale nicht mitgerechnet.

Grafisch dargestellt ergibt sich so das Bild einer „hängenden Kette“, das heißt, das Potenzial nimmt zu beiden Endpunkten, insbesondere nach Schweinfurt hin zu (Abbildung siehe Folgeseite).

In diesem Szenario geht Dr. Schliephake von einer Wiederanbindung der Bahnstrecke an den Kitzinger Bahnhof aus, ohne den ein Teil der potenziellen Nachfrage (insbesondere Richtung Würzburg oder Nürnberg zielende Fahrten) nicht zu realisieren sei. Somit bilde der Lückenschluss die Voraussetzung für eine sinnvolle Reaktivierung des Südabschnitts.⁷

Die Berechnungen von Dr. Schliephake wurden in einem Schreiben der BEG, also von offizieller Seite, als methodisch nachvollziehbar und die Ergebnisse als belastbar bezeichnet.⁸

Seit Erstellung der Studie sind im Technologiepark conneKT am Rand von Kitzingen zahlreiche neue Arbeitsplätze entstanden; eine mögliche neue Haltestelle der Steigerwaldbahn bietet dort die Möglichkeit, auf dem Südabschnitt Potenziale zu erschließen, die in der Schliephake-Studie noch nicht berücksichtigt sind.

Das Kobra-Gutachten

Das „Gutachten zur Reaktivierung der Steigerwaldbahn“ des Kobra NVS Planungsbüros von 2018 betrachtet nur den im Landkreis Schweinfurt gelegenen Streckenteil.

Selbst wenn dabei die im Abschnitt Gerolzhofen–Kitzingen erzeugte Nachfrage abgezogen wird, kommt das Gutachten zu einem Wert von über 1.000 Reisenden pro km Strecke im Abschnitt Schweinfurt–Gerolzhofen–Lülsfeld.

Somit ist die Strecke entsprechend dem Kriterium der BEG von 1.000 Rkm auch nach Auffassung dieses Gutachtens reaktivierungswürdig.⁹

Vorausgesetzt wird dabei eine Bedienung im Stundentakt mit modernen Fahrzeugen, eine angemessene Geschwindigkeit (keine „Bimmelbahn“) und

⁷ Dr. Konrad Schliephake: Die Nachfrage nach Personenverkehrsleistungen bei einem Regelbetrieb der Bahnstrecke Schweinfurt–Gerolzhofen–Kitzingen. Berechnungen auf der Basis eines einwohnerbezogenen Verkehrserzeugungsmodells, Würzburg 2016, S. 93, u.a. Figur 7.3.

⁸ „Die BEG kommt zu dem Ergebnis, dass die angewandte Methodik bei der Studie von Herrn Professor Dr. Schliephake nachvollziehbar ist und es sich grundsätzlich um ein objektives Gutachten handelt, dessen Ergebnisse auch grundsätzlich als belastbar und plausibel angesehen werden können.“ Schreiben der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Inneren, für Bau und Verkehr, Ministerialrat Grillenberger, vom 25.10.2017.

⁹ Dieter Stepner u.a.: Gutachten zur Reaktivierung der Steigerwaldbahn. Endbericht, Kassel 2018, S. 9. Der Bericht errechnet für Schweinfurt–Lülsfeld einen Wert von 1.010 Rkm, wobei der schwache Abschnitt Gerolzhofen–Lülsfeld mitgerechnet ist; rechnerisch ergibt sich nach der Studie für den Abschnitt Schweinfurt–Gerolzhofen alleine ein Wert von 1.173 Rkm. (Das Gutachten ist im Internet verfügbar unter <https://bit.ly/33pPAsL> / Zugriffsdatum: 04.08.2020).

die sinnvolle Abstimmung von Bus und Bahn im Rahmen eines Gesamtsystems.¹⁰

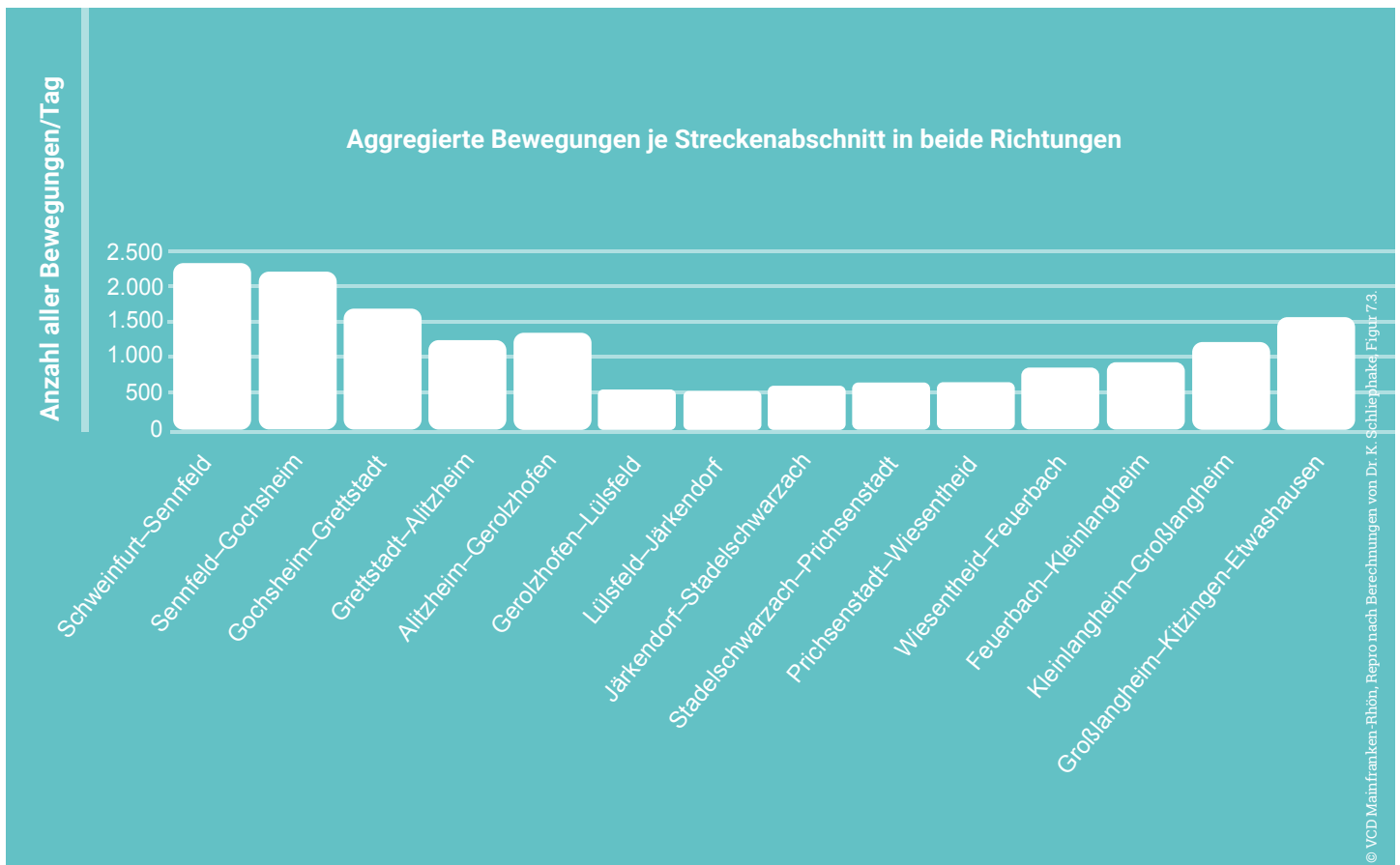
Die Einschätzungen des VDV

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hat zusammen mit der Allianz Pro Schiene (ApS) in einer am 09.07.2020 veröffentlichten Vorschlagsliste für die Reaktivierung von Eisenbahnstrecken auch die Steigerwaldbahn als sinnvoll zu reaktivierende Strecke eingestuft.¹¹

Durch die deutschlandweit vorgeschlagenen Reaktivierungen sollen insbesondere Mittelzentren wie

Gerolzhofen wieder einen Bahnanschluss bekommen.

Die Steigerwaldbahn befindet sich dabei unter den prioritär zu reaktivierenden Strecken mit dem Ziel der „Erschließung einer bisher vom SPNV unterversorgten Region zur Herstellung eines besseren Grundangebotes im öffentlichen Verkehr (Schwerpunkt ‚Erschließungsfunktion‘)“.¹² ●



Grafisch anschaulich darstellbar: Das Fahrgastpotenzial nimmt zu beiden Endpunkten hin deutlich zu.

¹⁰ Dieter Stepner u.a.: Gutachten zur Reaktivierung der Steigerwaldbahn. Endbericht, Kassel 2018, S. 5. Im Internet verfügbar unter <https://bit.ly/33pPASL> (Zugriffsdatum: 04.08.2020).

¹¹ <https://www.vdv.de/reaktivierung-von-eisenbahnstrecken-2020.pdf> (Zugriffsdatum: 04.08.2020).

¹² Am angegebenen Ort (a.a.O.), S. 19

Vorgaben

Wie läuft eine Reaktivierung ab und wer übernimmt die Kosten?

Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr nennt als Voraussetzung für eine Reaktivierung folgende vier Kriterien:¹³

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, der 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.

Was bedeutet das im vorliegenden Falle?

Es wird erwartet, dass die Initiative aus der Region selbst kommt, insbesondere von den Kreisen und kreisfreien Städten als ÖPNV-Aufgabenträger.

Ist dies wie im Fall der Steigerwaldbahn geschehen, führt die BEG eine Potenzialanalyse durch.

Ergibt diese ein positives Ergebnis, wird zunächst ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) gesucht, das die Strecke in einen betriebsfähigen Zustand versetzt. Dieses kann entweder ein kommunales Unternehmen oder eine Kapitalgesellschaft sein.

Für die Steigerwaldbahn schätzt die Kobra NVS die Investitionskosten im Abschnitt Schweinfurt–Gerolzhofen auf 22–27 Mio. Euro.¹⁴

Zur Finanzierung dieser Kosten gibt es zum einen Fördertöpfe, zum anderen können die Trassennut-

zungs- und Stationsgebühren, die bei der Bestellung von Schienenpersonennahverkehr immer mitberücksichtigt sind, eine Finanzierung ermöglichen.

Deutlich vereinfachte Finanzierung durch neue Gesetzesgrundlage

Seit dem Klimapaket der Bundesregierung von 2019 haben sich die Förderungsmöglichkeiten wesentlich verbessert:

So wird das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) mit einer deutlich erhöhten Mittelausstattung versehen und die Reaktivierung von regionalen Bahnstrecken des ÖPNV wird explizit als Förderziel genannt; der Fördersatz kann dabei bis zu 90% betragen.¹⁵

Die Trassennutzungsgebühren (sozusagen eine Schienenmaut, die dem EIU – z.B. DB Netz – für die Benutzung der Strecke gezahlt werden) sowie die Stationsgebühren (die beim Halt eines Zuges an einer Station fällig werden) sind reguläre Einnahmen, die im Falle einer Verkehrszusage des Freistaats über einen längeren Zeitraum (regulär 15 Jahre) verlässlich an das EIU fließen und so auch eine Finanzierung der Investitionen über Kredite ermöglichen.

Maßgeblich hierfür ist die Entscheidung der BEG, auf der Strecke Schienenpersonennahverkehr zu bestellen. Im Falle der Steigerwaldbahn haben Eisenbahnunternehmen bereits Interesse an der Strecke bekundet.¹⁶

Ist die Strecke in einen betriebsfähigen und einen attraktiven Nahverkehr ermöglichenden Zustand versetzt worden, kann die BEG die Verkehrsleistung auf der Strecke ausschreiben und nach einem Wettbewerbsverfahren ein Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) beauftragen, den Betrieb für einen bestimmten Zeitraum durchzuführen – wie bei bestehenden Strecken auch. ●

¹³ <https://www.stmb.bayern.de/vum/schiene/nahverkehr/index.php> (Zugriffsdatum: 04.08.2020).

¹⁴ Stepner: Gutachten zur Reaktivierung, a.a.O., S. 29. Zum Vergleich: Der vierspurige Ausbau der B 286 Schweinfurt–Schwebheim auf 4 km Länge kostet 45 Mio. €.

¹⁵ <https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2020/kw03-pa-verkehr-opnv-675284> und Steigerwaldbahn: Rottmann vermeldet bessere Fördermöglichkeiten, in: MAINPOST Schweinfurt, 30.01.2020, online abrufbar unter: <https://bit.ly/31oXXev> (Zugriffsdatum: 04.08.2020).

¹⁶ Steigerwaldbahn: Die Erfurter Bahn will nach Gerolzhofen, in: MAINPOST Gerolzhofen, 11.12.2019.

Welche politischen Positionen gibt es zur Steigerwaldbahn?

Der Bezirksausschuss Schweinfurt der Industrie- und Handelskammer Würzburg-Schweinfurt (IHK) sprach sich im Juli 2018 für eine Ertüchtigung der bestehenden Strecke und eine Revitalisierung für den Personenverkehr aus.

Aus Sicht der IHK kann eine Wiederbelebung der Strecke mit dazu beitragen, dass die Regiopolregion Mainfranken räumlich besser miteinander vernetzt und das regionale Bahnangebot optimiert bzw. wettbewerbsfähiger wird.¹⁷

Neben der IHK fordern auch die Handwerkskammer sowie Arbeitnehmer*innenvertreter, z.B. der Deutsche Gewerkschaftsbund (DGB) und der Betriebsrat von Schaeffler die Prüfung der Reaktivierung.¹⁸

ÖPNV-Aufgabenträger senden deutliches Signal

Der Kreistag Schweinfurt hat sich am 14.03.2019 gegen die Entwidmung ausgesprochen und ein langfristiges Interesse an der Strecke bekundet; am 12.12.2019 hat er für die Prüfung der Reaktivierung gestimmt, indem er erklärte, die Reaktivierungskriterien zu akzeptieren (mit 55:03 Stimmen). Ebenfalls hat der Kreistag Kitzingen am 08.04.2019 gegen die Entwidmung gestimmt und am 09.12.2019 erklärt, die Reaktivierungskriterien der BEG zu akzeptieren (mit 47:09 Stimmen).

Der Stadtrat Schweinfurt hat am 28.04.2020 dafür gestimmt, die Reaktivierungskriterien der BEG anzuerkennen (mit 27:17 Stimmen).

Landrat Florian Töpfer (Schweinfurt) sowie Landrätin Tamara Bischof (Kitzingen) setzen sich seit geraumer Zeit dafür ein, die Reaktivierung der Steigerwaldbahn zu prüfen.¹⁹

Wie sieht es auf Landes- und Bundesebene aus?

Ministerpräsident Markus Söder sprach sich bei einem Besuch in Wiesentheid am 27.02.2020 dafür

aus, stillgelegte Bahnstrecken wieder auf den Weg zu bringen, mit der Bemerkung: „Da gibt es bei euch ja einige.“²⁰ Der Kontext legt unumgänglich nahe, dass er damit auch die Steigerwaldbahn meinte.

Auch auf Bundesebene setzt das „Zukunftsbündnis Schiene“ grundsätzlich seit mehreren Jahren auf eine „dauerhaft starke Schiene“.²¹ Mit dem „Schienenpakt“ vom 30.06.2020, der den Ausbau des Deutschland- und Europapakts, aber explizit auch den „Aus- und Neubau sowie die Reaktivierung von Strecken“²² vorsieht, setzt die Bundesregierung ein starkes Zeichen, um wie geplant bis „2030 die Fahrgastzahlen auf der Schiene zu verdoppeln“.²³

Was sagen die Anrainergemeinden?

Nach der Stadt Kitzingen, auf deren Gemarkung die Strecke bereits 2016 entwidmet wurde, haben die Gemeinden Großlangheim, Kleinlangheim, Wiesentheid, Prichsenstadt sowie Lültsfeld, Frankenwinheim, Sulzheim, Grettstadt, Gochsheim und Sennfeld die Entwidmung der Strecke beantragt. Die Gemeinden empfinden die brachliegende Trasse als Störfaktor und als Hindernis bei der Ausweisung von Wohn- und Gewerbegebieten.

Gerolzhofen zog Anfang 2019 seinen Antrag zurück und will erst eine Fahrgast-Potenzialanalyse für die Strecke abwarten.

Wie ist das Parteiecho vor Ort?

Was die Parteien anbelangt, so sind SPD, Grüne, Linke und Freie Wähler (überwiegend) für die Reaktivierung, die CSU hat in den Kreistagen überwiegend und im Schweinfurter Stadtrat teilweise auch dafür gestimmt. Allerdings favorisiert der CSU-Bezirksvorstand eine Teststrecke für autonome Busse (wobei letzte Wortmeldungen in die Richtung gehen, dass diese nur angestrebt wird, „falls die angestoßene Reaktivierungsprüfung für die Eisenbahn nicht erfolgreich sein sollte“).²⁴ ●

¹⁷ IHK: Steigerwaldbahn würde Region stärken, in: MAINPOST, 20.07.2018 und <https://bit.ly/2DEygi5> (Zugriffsdatum: 04.08.2020).

¹⁸ <https://www.mainpost.de/regional/schweinfurt/Zu-teuer-oder-ein-starker-Standortfaktor;art769,10165729> (Zugriffsdatum: 04.08.2020).

¹⁹ Auch Kitzinger Landrätin gegen Entwidmung, in: MAINPOST, 03.02.2019.

²⁰ Umjubelter Gast. Markus Söder spricht in Wiesentheid, in: MAINPOST, 28.02.2020.

²¹ <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/zukunftsbuendnis-schiene-uebersicht.html> (Zugriffsdatum: 04.08.2020).

²² <https://www.zdf.de/nachrichten/wirtschaft/bahn-schienenpakt-bundesregierung-scheuer-100.html> (Zugriffsdatum: 04.08.2020).

²³ <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/bahnstrecken-reaktivierung-101.html> (Zugriffsdatum: 04.08.2020).

²⁴ Steigerwaldbahn: Eck kritisiert Schweinfurts Grüne massiv, in: MAINPOST, 03.04.2020.

Welche Alternativen gibt es zur Reaktivierung?

Sollte die Gesamtstrecke entwidmet werden, fiel die Planungshoheit über die Grundstücke an die Gemeinden zurück. Damit wäre die Möglichkeit einer durchgängigen anderen Nutzung allerdings nicht ohne Weiteres gegeben.

Sofern die durchgängige Nutzung mit dem Grundstückseigentümer vereinbart werden kann und die Gemeinden zustimmen, sind auch andere Verwendungen der Trasse denkbar.

Ein Schnellradweg lässt viele Fragen offen

Prinzipiell können aufgegebene Bahnstrecken als Fahrradweg genutzt werden. Im Falle der Steigerwaldbahntrasse erscheint dies jedoch als wenig sinnvoll, da es parallel bereits ausreichend Fahrradwege gibt, zum Teil unmittelbar neben der Bahntrasse.

Weiterhin ist ungeklärt, wer aufgrund der Stückelung der kommunalen Zuständigkeiten einheitliche Laubräum- und Winterdienste übernimmt und finanziert, um die Sicherheit der Radler*innen zu gewährleisten.

Die Gesamtkosten des Umbaus zu einem Radweg kann man auf einen siebenstelligen Betrag schätzen, der überwiegend von den Kommunen und Landkreisen zu tragen wäre, selbst wenn es Fördermöglichkeiten gibt.

Wie sieht es mit dem Betrieb von autonomen Bussen auf der Strecke aus?

Daneben gibt es seitens der CSU den Vorschlag, die Trasse zu asphaltieren und als Teststrecke für autonome Busse zu verwenden.²⁵

Bei näherer Betrachtung erweist sich die Idee einer derart langen Strecke für nicht schienengebundene autonome Fahrzeuge leider als vollkommen unrealistisch. Die Trasse einer eingleisigen Bahnstrecke ist zu schmal für einen Begegnungsverkehr von Bussen und womöglich zusätzlich noch Fahrradfahrern.

Derzeitig verfügbare autonome Busse haben eine geringe Kapazität (6–11 Sitzplätze) und fahren niedrige Geschwindigkeiten (max. 15–25 km/h; Durchschnittsgeschwindigkeit 8 km/h beim Pilotprojekt der Deutschen Bahn in Bad Birnbach). Zudem muss aus Sicherheitsgründen immer ein sogenannter Operator an Bord sein, der im Notfall eingreifen kann.

Bei Pilotprojekten in Österreich erwiesen sich die autonomen Busse als unausgereift und der Betrieb wurde zum Teil nach Unfällen wieder eingestellt.²⁶

Zudem ist die Frage, wie die Kreuzung der Strecke mit „normalen“ Straßen funktionieren soll, sowohl technisch als auch finanziell völlig ungeklärt, während dies im Falle von Bahnübergängen klar im Eisenbahnkreuzungsgesetz (EBKrG) geregelt ist.²⁷

Ein Verkehr mit autonomen Bussen hätte somit auf absehbare Zeit keinen Nutzen für den realen Alltagsverkehr. So schön die Idee eines „Schnellradweges mit autonom fahrenden Wasserstoffbussen“ auch klingen mag; sie hat mit der Realität nichts zu tun, wie der VCD in der Studie „Autonomes Fahren auf der Steigerwaldbahntrasse – sinnvoll?“ vom Dezember 2019 detailliert nachweist.²⁸

Als Zubringerverkehr zur Bahn, also auf kurzen Strecken, sind diese Fahrzeuge allerdings denkbar.

ART – eine Straßenbahn auf Gummireifen?

In der Diskussion um die Verwendung der Trasse der Steigerwaldbahn im Ganzen, wofür sich nun auch die CSU ausgesprochen hat, schlägt die Junge Union Unterfranken, im Falle einer Entwidmung, das ART-System vor (Autonomous Rail Rapid Transit).

2017 in China vorgestellt, seit 2018 auf zwei Teststrecken im Einsatz, wird der ART als „Straßenbahn auf Gummireifen“ angepriesen.

Im Grunde ist er ein Spurbus im Tram-Format, der auf mit optischen Führungshilfen ausgerüsteten Fahr-

²⁵ Fahren bald autonome Busse auf der Bahntrasse? In: MAINPOST, 10.12.2019, S. 9.

²⁶ https://www.salzburgresearch.at/wp-content/uploads/2018/04/Digibus_2017_Endbericht_final.pdf sowie <https://www.auto-motor-und-sport.de/tech-zukunft/autonomer-buss-wien-unfall-2019/> (Zugriffsdatum: 04.08.2020).

²⁷ <https://www.gesetze-im-internet.de/ebkrge/EBKrG.pdf> (Zugriffsdatum: 04.08.2020).

²⁸ Studie zum Download: https://bayern.vcd.org/fileadmin/user_upload/Bayern/Verbaende/Mainfranken-Rhoen/Autonomes_Fahren_auf_der_Steigerwaldbahntrasse.pdf (Zugriffsdatum: 04.08.2020).

spuren verkehrt, im Ausnahmefall aber auch auf normalen Straßen fahren kann.

Die Idee ist, dadurch eine einfache Anbindung der Strecke an den Kitzinger Bahnhof zu ermöglichen, da hierfür ab Großlangheim die Staatsstraße 2272 und die Nordtangente genutzt werden könnten.

Es stellt sich aber die Frage, ob dadurch die Vorzüge einer Bahn mit denen eines Busses kombiniert werden können – oder eher umgekehrt die jeweiligen Nachteile:

So würde der ART-Bus auf dem Großteil der Strecke eine eigene Trasse benötigen, ohne aber die Vorteile der Bahn ausspielen zu können.

Aufgrund der hohen Achslasten und der Spurführung ist die Gefahr der Bildung von Spurrillen sehr groß. Um einen mit der Bahn vergleichbaren Fahrkomfort zu erreichen, müsste die Strecke daher sehr aufwändig und kostenintensiv befestigt werden; die

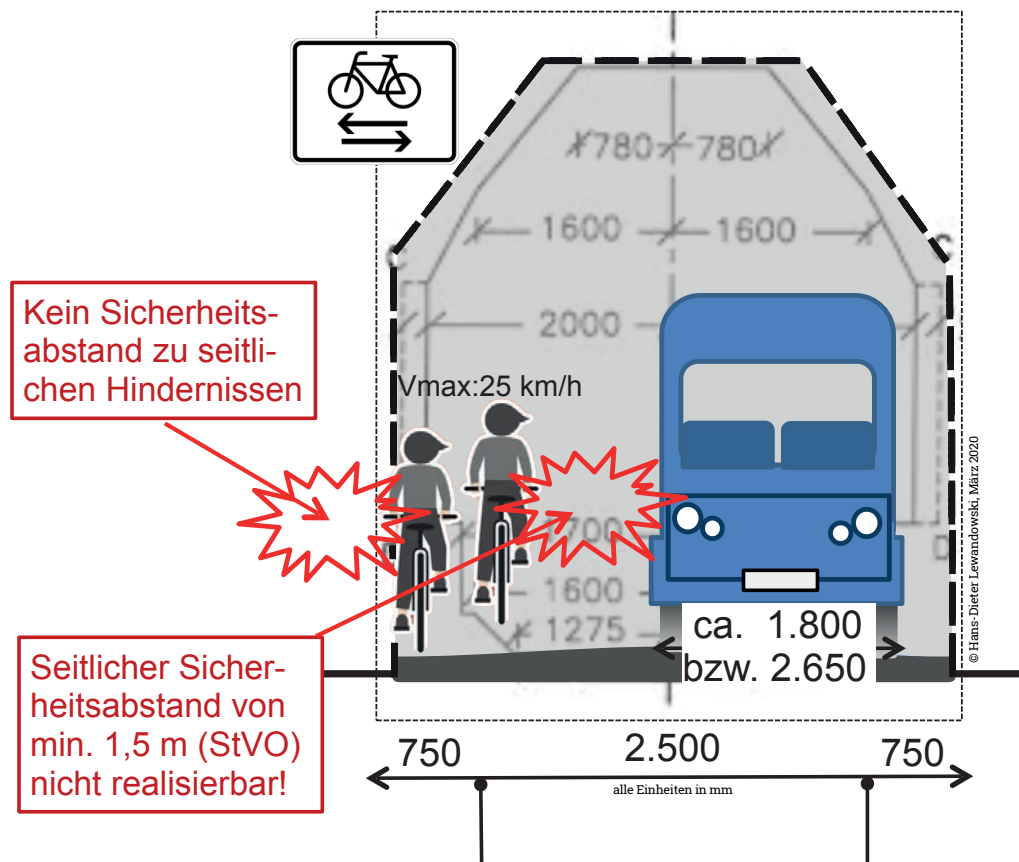
Kosten der Instandhaltung wären auf Dauer höher als die von Bahngleisen.

Tests zur Eignung des Systems im Winterbetrieb bei Eis und Schnee, was besonders bei automatisierten und autonomen Fahrzeugen für Probleme sorgt, gibt es bisher nicht.

Die Mitnutzung der Trasse durch andere Fahrzeuge, Fahrräder oder Fußgänger müsste definitiv ausgeschlossen werden, da der Spurbus nicht ausweichen kann und ungeplante Begegnungen lebensgefährlich sein könnten.

Bisher besteht keinerlei Rechtsgrundlage für das gesamte System und eine Zulassung erscheint gerade im ländlichen Raum aus den genannten Gründen fraglich.²⁹ ●

Regellichraum nach EBO für eine eingleisige Bahnstrecke



Demonstration der Problematik des Begegnungsverkehrs von Radler*innen und einem autonomen Bus auf einer eingleisigen Trasse

²⁹ https://de.wikipedia.org/wiki/Autonomous_Rail_Rapid_Transit (Zugriffsdatum: 04.08.2020).

Kommune

Welche Kosten entstehen im Falle einer Reaktivierung der anliegenden Gemeinde?

Eine Beteiligung an den Kosten für die Sanierung der Eisenbahninfrastruktur oder den Betrieb wird von den Gemeinden grundsätzlich nicht erwartet.

Was die Sanierung der Bahnübergänge anbelangt, so hat sich die Situation zugunsten der Gemeinden verändert. Bisher galt die Drittel-Regelung: ein Drittel bezahlte der Bund, ein Drittel die Bahn und ein Drittel der Straßenbaulastträger (also nur im Fall von Gemeindestraßen die Gemeinde; wobei auch hiervon wiederum ein Großteil förderungsfähig war).

Durch das am 06. November 2019 vom Bundeskabinett beschlossene Gesetz zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren werden die Kommunen bei der Finanzierung von Bahnübergängen nun entlastet. Die Änderung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EBKrG) sieht eine Neuaufteilung der bisherigen Kostenaufteilung zwischen Bund, Bahn und Kommunen vor.

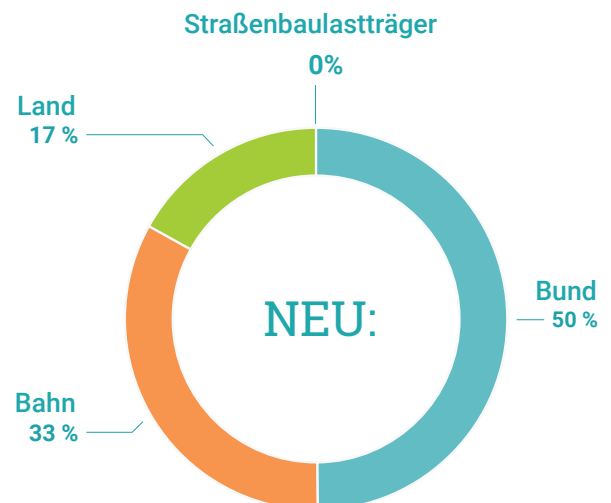
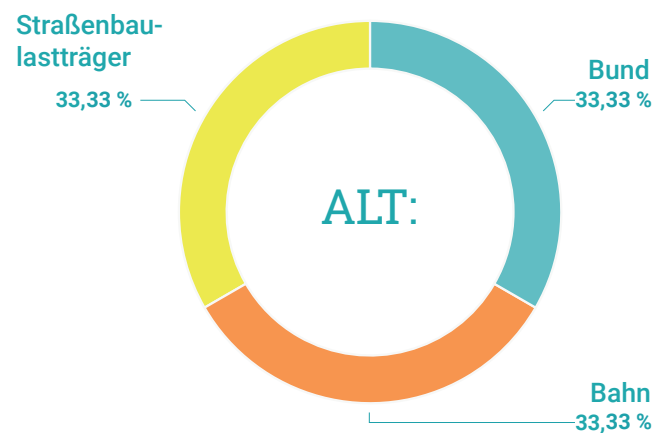
Die neue Finanzierungssituation im Detail

Künftig sollen der Bund die Hälfte, die Bahn ein Drittel und das Land ein Sechstel der Kosten tragen; das bisherige kommunale Drittel wird also zu gleichen Teilen von Bund und Ländern getragen.³⁰

Somit verbleiben bei der Gemeinde lediglich die Kosten für die Gestaltung des Bahnhofsumfeldes, also etwa den Bau von Park-&-Ride-Plätzen, die allerdings auch förderfähig sind.

Kurzum kann man sagen: die Gemeinden bekommen die Bahnanbindung geschenkt; was auch gerecht ist, da Gemeinden an bestehenden Bahnlängen für ihre Bahnanbindung ebenfalls nichts zahlen müssen. ●

Alte und neue Kostenverteilung bei der Finanzierung von Bahnübergängen:



³⁰ Bekanntmachung des Deutschen Städte- und Gemeindebundes vom 07.02.2020, verfügbar unter: <https://bit.ly/30xdppN> (Zugriffsdatum: 04.08.2020).

Chancen

Welche Vorteile und Gestaltungsspielräume haben die anliegenden Gemeinden im Falle einer Reaktivierung?

Für den Reaktivierungsprozess ist die Zustimmung der anliegenden Landkreise und kreisfreien Städte als ÖPNV-Aufgabenträger zu den Reaktivierungskriterien erforderlich, nicht die Zustimmung aller anliegenden Gemeinden.

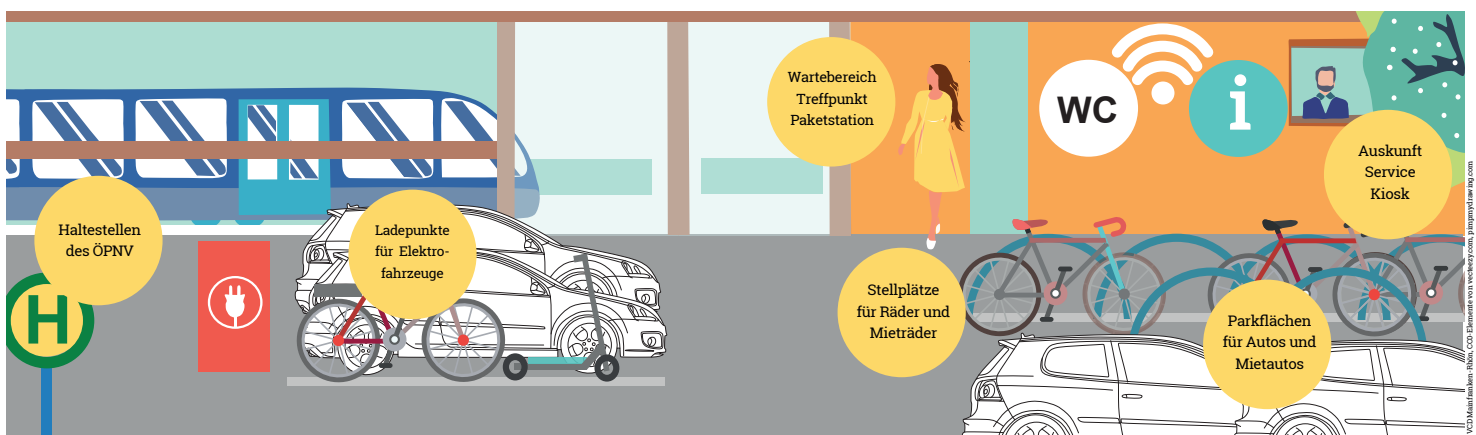
Dennoch ist die Initiative der Gemeinden im politischen Prozess hilfreich. Die Vorteile einer Bahnbindung für die Gemeinden entlang der Strecke sind unseres Erachtens noch nicht ausreichend in den Blick genommen worden.

Insbesondere sind dabei folgende zu nennen:

- Ein Bahnanschluss ist ein Standortfaktor für die Wirtschaft und für die ganze Gemeinde. Die IHK Würzburg-Schweinfurt hat dies immer wieder betont. Gemeinden, die durch eine Reaktivierung einen Bahnanschluss bekommen haben, bestätigen das.³¹ Ohne einen guten ÖPNV droht die Region abgehängt zu werden.
- Die Gestaltung des Bahnhofsumfelds bietet die Möglichkeit, den Bahnhof zu einem Mittelpunkt der Gemeindeentwicklung und zu einem Ort der Begegnung zu machen mit Geschäften, Bäckerei/Café, Parkplätzen sowie Ladepunkten und Mietstationen z.B. für E-Fahrzeuge, Fahrradständern und abschließbaren Fahrradboxen, einem Infopunkt mit der Präsentation der Gemeinde, von touristischen Angeboten und Gastronomiebetrieben etc. – kurzum: eine Mobilitätsstation, die auf die Bedürfnisse der Menschen vor Ort zugeschnitten ist.
- Die Stationen müssen keinesfalls zwingend an ihrem alten Standort wieder errichtet werden; es

können auch neue hinzukommen. In Sennfeld bietet sich z.B. ein neuer Standort an und in Wiesentheid die Anlage einer zusätzlichen Haltestelle in der Nähe beider Schulen.

- Der Tourismus würde von einer Bahnbindung stark profitieren; insbesondere der „Spagat zwischen Weintourismus und Promillegrenze“ z.B. bei Weinfesten wäre mit der Bahn besser zu bewältigen. Auch der Fahrradtourismus ist mit der Bahn gut kombinierbar, da moderne Nahverkehrstriebwagen immer die Möglichkeit der Fahrradbeförderung anbieten. So könnte die Steigerwaldbahn zum Aushängeschild der Region werden.
- Der bei einem Bahnanschluss grundsätzlich erwartbare Wertzuwachs der Grundstücke würde den Gemeinden zusätzliche Einnahmen durch die Grunderwerbssteuer beschern.³²
- Straßen würden zum Teil spürbar entlastet; eventuell könnte man dadurch sogar auf das ein oder andere Straßenausbau- oder Neubauprojekt verzichten, was wiederum eine finanzielle Entlastung darstellen würde.
- Ein Bahnanschluss ist ein Anschluss an die Welt: die Gemeinden wären im verlässlichen Stundentakt von früh bis in die Nacht, auch am Wochenende, angebunden (das ist im Schienenverkehr mit dem „Bayern-Takt“ Standard); mit einmal Umsteigen ließen sich Würzburg, Nürnberg, Bamberg, Erfurt, Frankfurt erreichen, mit zweimal Umsteigen Hamburg, München, Köln, Berlin, Wien – mit attraktiven Fahrzeiten (Gochsheim–Berlin 03:45 h, Großlangheim–Köln 03:10 h etc.). ●



Alles an einem Ort: Mobilitätsstationen als Knotenpunkte einer neuen Verkehrsinfrastruktur, Beispiele für Komponenten.

³¹ <https://www.mainpost.de/regional/schweinfurt/Anderswo-ist-die-Bahn-ein-Erfolgsmodell;art769,10144668> (Zugriffsdatum: 04.08.2020).

³² Bundesinstitut für Bau-, Stadt und Raumforschung (Hrsg.): Ökonomischer Mehrwert von Immobilien durch ÖPNV-Erschließung, BBSR-Online-Publikation, Bonn 2015.

Welche Züge könnten auf einer reaktivierten Bahn fahren?

Die Umstellung des Schienenpersonennahverkehrs auf nichtelektrifizierte Strecken von Diesel- auf Elektro- oder Wasserstoffantrieb ist bereits im Gange und angesichts der von der Bundesregierung beschlossenen Dekarbonisierung des Verkehrs bis 2050 auch unabdingbar.

Der wasserstoffbetriebene Regionalzug „Coradia iLint“ von Alstom ist seit 2018 in Niedersachsen im Planeinsatz, ab 2022 sollen in Hessen 27 bestellte Züge dieses Typs im Taunus die Dieseltriebwagen ersetzen.³³

Akku-Triebzüge sind von den Herstellern Bombardier (Talent 3), Stadler (FLIRT Akku) und Siemens (Desiro Cityjet Eco, Mireo Plus) auf dem Markt erhältlich. Schleswig-Holstein hat 2019 die Bestellung von 55 Akkutriebzügen vom Typ FLIRT unterzeichnet, die ab 2022 landesweit alle Dieseltriebzüge ersetzen sollen.³⁴

Welche Lösung kommt vor Ort infrage?

Eine Studie des Verbands der Elektrotechnik, Elektronik und Informationstechnik (VDE) im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums sieht den Batteriebetrieb als sinnvollste Lösung für Strecken mit Oberleitungslücken von 40 bis 80 Kilometern an, bei denen die Fahrbatterie unter einer Oberleitung aufgeladen werden kann.³⁵

Dies würde auf die Steigerwaldbahn zutreffen; beide Endpunkte liegen an einer elektrifizierten Hauptstrecke, wo die Akkus bei 15 kV/16,7 Hz Bahnstrom in kurzer Zeit geladen werden können. Da bis zur Reaktivierung der Bahn ohnehin noch einige Jahre ins Land gehen werden, ist mit dem Einsatz von modernen Dieseltriebwagen auf dieser Strecke allenfalls noch für eine Übergangszeit zu rechnen.

Neben diesen modernen Nahverkehrstriebwagen, die im Falle einer Reaktivierung als Vollbahn zum Einsatz kämen, ist in einer zweiten Stufe auch der Einsatz von kombinierten Eisenbahn-/Straßenbahnfahrzeugen („Tram-Train“) denkbar.

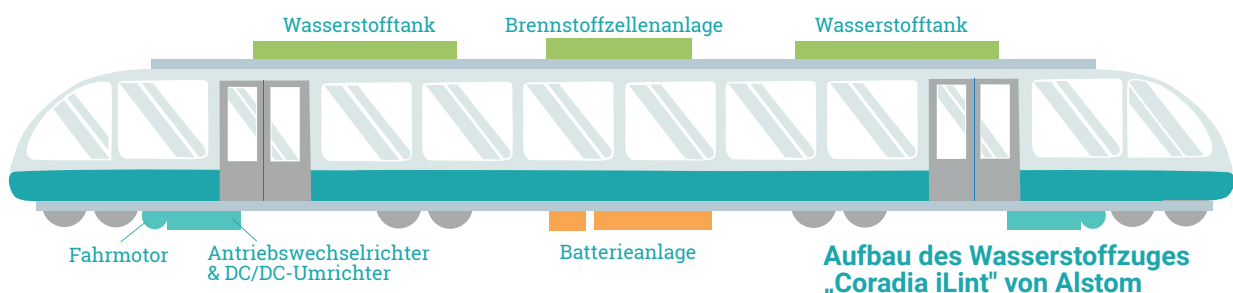
Diese Fahrzeuge können – wie z.B. in Karlsruhe („Karlsruher Modell“), Chemnitz, Zwickau bereits im Einsatz – sowohl auf Eisenbahngleisen nach der Eisenbahnbetriebsordnung (EBO) als auch auf öffentlicher Verkehrsfläche nach der Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen (BOStrab) verkehren.

Dies würde die Möglichkeit eröffnen, in Kitzingen auf Rillenschienen im Straßenplanum über die bestehende Nordbrücke den Main zu überqueren und die Lücke zum Kitzinger Bahnhof zu schließen (siehe auch auf der Folgeseite). Zu bedenken ist dabei allerdings, dass die Richtlinien der BEG gegenwärtig keine Förderung von nach BOStrab betriebenen Bahnen vorsehen, daher erscheint eine Reaktivierung als Vollbahn als erste Stufe realistischer.

Es wäre denkbar, zunächst den Abschnitt Schweinfurt–Wiesentheid zu reaktivieren und dann im zweiten Schritt zu untersuchen, welche technische Lösung für die Weiterführung nach Kitzingen die günstigste ist.³⁶

Die Durchbindung von Zügen vom Schweinfurter Hauptbahnhof aus in Richtung Bad Kissingen (evtl. mit einem neu zu schaffenden Haltepunkt in Schweinfurt West, in der Nähe des Schulzentrums) oder eine Weiterfahrt über Schweinfurt-Mitte nach Schweinfurt-Stadt wäre in jedem Fall möglich.

Auch die Erschließung der Schweinfurter Innenstadt mit einer neuen Stadtbahnlinie wurde diskutiert, ist aber ein eigenes Projekt, das mit der Reaktivierung nicht zwangsläufig zusammenhängt. ●



³³ https://bizz-energy.com/gro%C3%9Fauftrag_aus_hessen_f%C3%BCr_brennstoffzellenzuege (Zugriffsdatum: 04.08.2020).

³⁴ <https://www.ndr.de/nachrichten/schleswig-holstein/Ab-2022-sollen-Akku-Elektrozuege-durchs-Land-rollen,akkutriebwagen100.html> (Zugriffsdatum: 04.08.2020).

³⁵ <https://www.vde.com/de/presse/vde-studie-untersucht-alternative-antriebe-fuer-dieseltriebzuege> (Zugriffsdatum: 04.08.2020).

³⁶ Eine Beschränkung auf den Abschnitt Schweinfurt–Gerolzhofen wäre voraussichtlich mit langen Standzeiten der Fahrzeuge in Gerolzhofen verbunden, da dieser Abschnitt etwas zu lang ist, um nur mit einem Fahrzeug bedient werden zu können. Zwei Fahrzeuge wären auf jeden Fall nötig; daher bietet sich eine Weiterführung nach Wiesentheid an, um die Fahrzeuge besser auszulasten und somit die Wirtschaftlichkeit zu verbessern.

Lückenschluss

Welche Möglichkeiten der Wiederanbindung an den Bahnhof Kitzingen gibt es?

Um den notwendigen Lückenschluss von Großlangheim/Gemarkungsgrenze Kitzingen an den Kitzinger Bahnhof wiederherzustellen, sind verschiedene Varianten ins Gespräch gebracht worden. In jedem Falle muss für den Lückenschluss ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden, da dieser Abschnitt bereits entwidmet ist.

Mehrere Varianten im Gespräch

Bei einer an den alten Verlauf angelehnten Streckenführung wäre gutachterlich zu prüfen, ob ein Brückenneubau über den Main nötig ist oder die bereits bestehende Nordbrücke von der Bahn mitgenutzt werden kann – auf eigener Trasse als Vollbahn oder unter Mitbenutzung des Straßenraumes nach der Betriebsordnung für Straßenbahnen (BOStrab).

Denkbar ist auch eine Verschwenkung der Trasse in den conneKT-Technologiepark hinein, wobei der ehemalige Gleisanschluss zum Teil genutzt werden kann.

Auf Kitzinger Stadtgebiet wären die Zwischenstationen conneKT-Technologiepark (wodurch die dort entstandenen etwa 900 Arbeitsplätze ein zusätzliches Potenzial erschließen würden), Etwashausen, Staatsarchiv (direkt neben dem Neubau für die Staatlichen Archive Bayerns, in fußläufiger Nähe

zur Kitzinger Innenstadt) möglich und würden so den östlichen Bereich Kitzingens hervorragend an den (momentan dort nur spärlich vorhandenen) ÖPNV anschließen.

Andere vorgeschlagene Varianten sind die Anbindung an die Bahnstrecke bei Sickershausen und eine Führung parallel zur Staatsstraße 2271, wodurch die bestehende Eisenbahnbrücke über den Main mitgenutzt werden könnte.

Auch eine Anbindung an Iphofen ist ins Gespräch gebracht worden.

Fazit

Letztendlich sind alle Varianten gutachterlich gegeneinander abzuwägen, um die beste Lösung zu finden.

Eine ideologische Position, die behauptet, man könne nur Straßen, aber nicht einen Kilometer Bahnstrecke neu bauen, ist heute überholt. Nach den unzähligen Straßen, die im Raum Kitzingen in den letzten Jahrzehnten gebaut wurden, ist nun einmal der Bau von wenigen Kilometern Schiene notwendig, um nicht zu den Fehlern der Vergangenheit (Brückensprengung, ausgebliebener Wiederaufbau, Vernachlässigung der Strecke) einen weiteren großen Fehler hinzuzufügen.³⁷ ●

Güterverkehr

Welche Perspektiven hätte die Bahn für den Güterverkehr?

Eine reaktivierte Bahnstrecke würde auch für anliegende Unternehmen die Option eröffnen, sich per Bahn beliefern zu lassen.

Das würde helfen, Lkw-Fahrten zu vermeiden und auch Güterverkehr von der Region/für die Region auf die umweltfreundlichere Schiene zu verlagern. Realistischerweise ist allerdings lediglich mit einer Handvoll Güterzügen pro Woche zu rechnen.

Ein Durchgangsgüterverkehr ist ohnehin ausgeschlossen, da die Steigerwaldbahn als eingleisige Nebenstrecke selbst im Falle einer Wiederanbindung an die Hauptstrecke in Kitzingen dafür ungeeignet ist und zweigleisige, elektrifizierte Hauptstrecken sowohl von Würzburg als auch von Nürnberg nach Schweinfurt bereits bestehen. ●

³⁷ Anzumerken ist, dass in Deutschland in den letzten Jahrzehnten nicht nur Hochgeschwindigkeitsstrecken neu gebaut wurden, sondern auch Nebenbahnstrecken, darunter auch komplette Neutrassierungen, u.a. als Lückenschlüsse infolge der deutschen Wiedervereinigung (z. B. Stapelburg – Vienenburg). In der Tat handelt es sich auch hier um einen Lückenschluss, um die Wunden der Vergangenheit zu heilen. Denn ohne die Sprengung der Kitzinger Mainbrücke 1945 wäre die Strecke aller Wahrscheinlichkeit nach nie stillgelegt worden, da sie ein deutlich höheres Potenzial als etliche andere bis heute betriebene Nebenbahnen hat. Siehe auch https://de.wikipedia.org/wiki/Eisenbahnneubaustrecken_in_Deutschland_seit_1973 (Zugriffsdatum: 04.08.2020).

Busnetz

Welche Auswirkungen hätte eine Reaktivierung auf den Busverkehr?

Gemäß den Reaktivierungskriterien der BEG ist die Anpassung des Busnetzes im Falle einer Reaktivierung erforderlich.

Das würde bedeuten, dass der bahnparallele Busverkehr auf den Linien 8160 Schweinfurt–Gerolzhofen und 8150 Kitzingen–Wiesentheid durch die Bahn ersetzt werden würde.

Da der Schienenpersonennahverkehr durch die BEG und somit vom Freistaat finanziert wird, würden die Mittel in den Landkreisen dann frei für andere Buslinien, etwa im Anschlussverkehr zu nicht direkt an der Bahn, aber im Einzugsbereich gelegenen Ortschaften. Daher wäre etwa in Ortschaften wie Dingolshausen, Michelau, Oberschwarzach, Geiselwind mit einer Verbesserung der ÖPNV-Anbindung zu rechnen.

Dass die Schweinfurter Stadtbuslinien, die nach Sennfeld und Gochsheim verkehren, auch nach einer Reaktivierung uneingeschränkt weiterbetrieben werden, ist unstrittig, wie u. a. Landrat Florian Töpfer betont hat;³⁸ ihre Erschließungswirkung geht sowohl in den Wohngebieten als auch in der Anbindung der Schweinfurter Innenstadt über die Bahn hinaus. Vielmehr ist die Einrichtung von geeigneten Umsteigepunkten zur Verknüpfung von Bus und Bahn sinnvoll, etwa in Gochsheim.

Das Mobilitätskonzept des Landkreises Schweinfurt ist auch mit einer Reaktivierung der Steigerwaldbahn realisierbar und sieht diese Möglichkeit explizit vor.³⁹ ●

Ausblick

Welche Veränderungen sind im Verkehrssektor in Zukunft zu erwarten?

Die Verkehrs- bzw. Mobilitätswende, das heißt der nachhaltige Umbau des Verkehrssektors, ist eine bleibende Aufgabe, die uns auch in Zukunft dauerhaft beschäftigen wird.

Vorgaben zum Klimaschutz

Die 2019 beschlossenen Vorgaben (Klimaschutzpaket der Bundesregierung, Green Deal der EU) haben nach wie vor Gültigkeit und werden sich zunehmend auf die Gestaltung unserer Mobilität auswirken, etwa durch die 2021 einsetzende und sukzessiv ansteigende CO₂-Bepreisung.

Das Klimaschutzgesetz der Bundesregierung sieht vor, den Treibhausgasausstoß bis 2030 um 55 % zu

senken; erfüllt ein Sektor die vorgeschriebenen Reduktionsziele nicht, muss umgehend nachgesteuert werden. Spätestens 2050 soll die Klimaneutralität des Verkehrs erreicht werden.⁴⁰

Bisher ist der Verkehr allerdings das „Sorgenkind“ des Klimaschutzes:

Während alle anderen Sektoren bereits deutliche Rückgänge der Treibhausgasemissionen verzeichnen können, sind sie im Bereich Verkehr seit 1990 etwa gleich geblieben und 2019 sogar wieder gestiegen. Alle technischen Fortschritte wurden kompensiert durch höheres Verkehrsaufkommen und größere Fahrzeuge.⁴¹ ➔

³⁸ Rede-Duell: Töpfer und Zachmann sorgen für proppenvolle Halle, in: MAINPOST, 17.01.2020.

³⁹ https://www.landkreis-schweinfurt.de/fileadmin/inhalt_service-info/SG12_Kreisentwicklung-Regionalmanagement/Bericht_Mobilitaetskonzept.pdf, S. 96 (Zugriffsdatum: 04.08.2020).

⁴⁰ <https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/klimaschutz/klimaschutzgesetz-beschlossen-1679886> (Zugriffsdatum: 04.08.2020).

⁴¹ <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/bilanz-umweltbundesamt-1730880> (Zugriffsdatum: 04.08.2020).

Ausblick

Welche Veränderungen sind im Verkehrssektor in Zukunft zu erwarten?

Was lehrt uns die Coronakrise?

Nach der Coronakrise ist nicht die „Rolle rückwärts“, sondern ein umso entschiedenerer Aufbruch in Richtung nachhaltige Mobilität notwendig – im Sinne einer besseren Lebensqualität und unserer Verantwortung für die Zukunft der jetzigen jungen und der kommenden Generationen.

Nachhaltige Mobilität – das bedeutet nicht nur mehr Elektromobilität, sondern auch eine Stärkung des „Umweltverbundes“ von Bahn und Bus, Fahrrad- und Fußverkehr.

Autonomes Fahren und Flugtaxis können keines unserer heutigen Probleme lösen, sondern nur eine veränderte Verkehrsmittelwahl, die intelligente Verknüpfung der Verkehrsträger und die Nutzung klimaneutraler Antriebe, vor allem mit Strom aus regenerativer Energieerzeugung.

Vielleicht ist es eine Lehre der Coronakrise, dass die Spirale des „schneller, höher, weiter“ ohnehin nicht mehr weiter geht, sondern dass wir die Herausforderungen der heutigen Zeit nur gemeinsam lösen können – durchaus im politischen Diskurs, aber immer mit einem offenen Ohr für das, was die Wissenschaft sagt.

Welche zukünftigen Entwicklungen zeichnen sich in unserer Region bereits jetzt ab?

Bei uns in der Region sind einige Schritte in die Zukunft bereits fest geplant, die die Attraktivität des ÖPNV verbessern sollen – vor allem im Bereich der Tarifangebote. Ab 2022 wird es einen Verkehrsverbund mit einheitlichen Tarifen geben, der von dem Kreis Rhön-Grabfeld über Schweinfurt bis nach Kitzingen, von Main-Spessart über Würzburg bis in den Landkreis Haßberge reichen soll.

Die Steigerwaldbahn könnte in dem Bereich dieses neuen Verkehrsverbundes Nahverkehr Mainfranken GmbH (NVM) eine zentrale Achse sein.

Bereits am 01. August 2020 wurde im Bereich des VGN und VVM (also im Großraum Nürnberg und Würzburg) das 365-Euro-Jahresticket für Schüler*innen und Azubis eingeführt und auch sonst der Tarif gesenkt, um insbesondere Jugendliche frühzeitig an die Nutzung von Bus und Bahn heranzuführen – im Sinne des Klimaschutzes und besserer Luft in den Städten.

Die Bahn erbringt heute schon 90 % der Verkehrsleistung elektrisch. Im Dezember 2019 beschloss die DB, Streckenstilllegungen vorerst zu stoppen, um die Klimaschutzziele der Bundesregierung zu unterstützen, und DB-Infrastrukturvorstand Ronald Pofalla wurde mit den Worten zitiert: „Wir brauchen in Deutschland jeden Kilometer Gleis, um den wachsenden Verkehr zu bewältigen und das System Schiene robuster zu machen.“⁴²

Die Eisenbahn hat sich nicht nur im ICE-Verkehr, sondern auch im Nahverkehr technologisch weiterentwickelt und so den Umweltvorteil gegenüber dem Straßenverkehr sogar noch ausbauen können.

Während sie vor allem auf Nebenstrecken vor einigen Jahrzehnten noch als veraltet galt, kehrt sie nun als modernes Verkehrsmittel in die Fläche zurück und erlebt heute weltweit eine Renaissance.

Nicht unsere heutigen Gewohnheiten der Verkehrsmittelnutzung, sondern die Zukunftsperspektiven sollten der Ausgangspunkt sein für Entscheidungen, die wir heute treffen – auch in Bezug auf die Steigerwaldbahn.

Daher möchten wir Sie dazu einladen, die Steigerwaldbahn neu als Chance auch für Ihre Gemeinde, Ihre Stadt, Ihren Kreis, Ihre Region zu begreifen, die es zu nutzen gilt. ●

⁴² <https://www.spiegel.de/auto/aktuell/deutsche-bahn-stilllegung-von-strecken-bis-auf-weiteres-gestoppt-a-1300027-amp.html> (Zugriffsdatum: 04.08.2020).

Resonanz

Statements zur Reaktivierung der Steigerwaldbahn



Eine sinnvoll reaktivierte Steigerwaldbahn hätte einen bedeutenden Beitrag zur zukunftsfähigen verkehrlichen und wirtschaftlichen Entwicklung des südlichen Landkreises Schweinfurt. Sollte sich also eine Chance zur Reaktivierung dieser Bahnlinie bieten, müssen die Interessen der Anliegergemeinden an der Strecke in besonderer Weise berücksichtigt werden, da diese zum Teil noch Vorbehalte gegen eine Wiederinbetriebnahme haben. Die Erfurter Bahn bedient seit einigen Jahren wieder den Bahnhofhaltepunkt in Oberwerrn. Daher weiß ich aus eigener Erfahrung als Bürgermeisterin um den Nutzen, welchen dieses weitere Verkehrsangebot mit sich bringt.

Bettina Bärmann, 1. Bürgermeisterin Niederwerrn, Stellvertretende Landrätin Schweinfurt (Freie Wähler)

Es wäre ein großer Erfolg, wenn es uns gelingen würde, neben der Mainschleifenbahn auch die Steigerwaldbahn wieder für den Personen- und Güterverkehr zu reaktivieren.

Tamara Bischof, Landrätin Kreis Kitzingen (Freie Wähler)



Die Bahnstrecke Kitzingen–Schweinfurt ist ein Wert aus der Vergangenheit für die Zukunft. Unsere Ahnen haben etwas gebaut, das heute ganz modern genutzt werden kann. In unserer Gemeinde Mainstockheim wird der Anschluss an die Bahn immer mehr genutzt und vor allem von der jungen Generation geschätzt. Für die jungen Familien, die in unser Neubaugebiet gezogen sind, war oft gerade der Bahnanschluss entscheidend. Dieser Stützpunkt für moderne Mobilität bedeutet für uns ein Stück Lebensqualität, wir möchten darauf nicht mehr verzichten.

Peter Brandner, Gemeinderat in Mainstockheim und CSU-Kreisvorstand Kitzingen

Die beiden DGB Kreisverbände Schweinfurt und Kitzingen haben schon 2017 in Delegiertenversammlungen beschlossen, die Wiederinbetriebnahme der Steigerwaldbahn zu befürworten und tun dies weiterhin mit voller Überzeugung. Denn uns Gewerkschaften geht es darum, den Berufspendler*innen eine ökologisch sinnvolle Alternative zum PKW anbieten zu können, um zum Arbeitsplatz zu gelangen. Dabei setzen wir voraus, dass es gemeinsam gelingt, attraktive Verbindungen im ÖPNV herzustellen. Die Steigerwaldbahn soll dazu einen wichtigen Beitrag leisten.

Frank Firsching, DGB Regionsgeschäftsführer Unterfranken



Eine Entwidmung der Bahnstrecke würde ein großes naturschutzrechtliches Problem darstellen. Die Reaktivierung der Strecke bietet einen eingriffsarmen und leistungsfähigen Verkehrsweg in einem besonders sensiblen Flächenkontext. Durch anderweitige Nutzung der Bahnflächen würde ein schwerer Eingriff in die Vielzahl von schützenswerten Flächen und Biotopen drohen.

Edo Günther, Bund Naturschutz (BN) Kreisvorsitzender Schweinfurt

Für eine nachhaltige Verkehrspolitik müssen wir die Chance einer Reaktivierung von stillgelegten Bahnstrecken offen prüfen. Eine regelmäßige Zugverbindung macht die anliegenden Gemeinden für junge Familien und Menschen als Wohnort, aber auch für den Tourismus attraktiver. Studien zeigen bereits ohne touristisch Reisende ein Fahrgastpotenzial der Steigerwaldbahn von über 1.700 Reisenden täglich. Diese Chance gilt es für die Region konkret zu nutzen!

Volkmar Halbleib, Landtagsabgeordneter (SPD)



Sich nicht mit allen Mitteln um die Reaktivierung der Steigerwaldbahn zu bemühen, hieße, die Weiterentwicklung unserer Region insbesondere im Hinblick auf den ÖPNV außer Acht zu lassen. Gerade die Stadt Gerolzhofen und deren Umland verliert nichts durch eine Bahnanbindung, bekäme vielmehr wünschenswerte Chancen im Hinblick auf ihre Attraktivität für Bürger, Neubürger, Tourismus, Geschäfte und Unternehmen. Warum nutzen wir diese Chance nicht, obwohl eine Trasse vorhanden ist und es genügend Beispiele für gelungene Reaktivierungen gibt?



Dipl.-Ing. Irmgard Krammer, ehem. Bürgermeisterin von Gerolzhofen (Freie Wähler)



Wir brauchen einen starken und leistungsfähigen öffentlichen Nahverkehr. Das ist nicht nur für die Umwelt gut, sondern auch für die Menschen, die durch weniger Autoverkehr mehr Platz und Sicherheit auf den Straßen gewinnen. Vor allem aber für die vielen, die sich gar kein Auto leisten können oder wollen und die in der Diskussion fast immer unter den Tisch fallen. Junge Menschen siedeln sich oft da an, wo es eine Bahnlinie gibt. Daher halte ich die Reaktivierung der Steigerwaldbahn mit modernen, leisen und umweltfreundlichen Triebwagen für einen zentralen Infrastruktur-Baustein, um unsere Region zukunftsfähig zu halten.

Pfarrer Heiko Kuschel, Evang.-Luth. Dekanat Schweinfurt

Wo eine Gemeinde über die Bahn erreichbar ist, da steigen die Grundstückswerte, da entscheiden sich Dienstleister, Ärzte und Unternehmen für einen Standort, da bleiben die jungen Leute, da können ältere Menschen weiter unabhängig am Leben teilnehmen, auch wenn sie nicht mehr selbst Auto fahren möchten. Die Bundespolitik hat erkannt, dass die Verkehrswende nur mit einer starken Bahn auch in der Fläche erreicht werden kann und dass kaum eine andere Strukturfördermaßnahme so einen positiven Effekt für den ländlichen Raum hat. Deshalb haben sich die Fördervoraussetzungen für Reaktivierungsvorhaben im ländlichen Raum, wie das der Steigerwaldbahn, deutlich verbessert. Auf diese Förderung zugunsten anderer Regionen zu verzichten, wäre kurzsichtig. Deshalb bitte ich Sie: Prüfen Sie diese Chance für die Bewohner*innen Ihrer Gemeinde. Schauen Sie sich um, wie andere Regionen von reaktivierten Bahnstrecken profitiert haben. Sie können die Weichen in Richtung Zukunft stellen!

Manuela Rottmann, Bundestagsabgeordnete (Bündnis 90/Die Grünen)



Schonungen verfügt seit 2014 nach 31 Jahren wieder über einen modernen Bahnhof mit bester Anbindung an Schweinfurt und Bamberg. Wir haben bisher nur positive Erfahrungen gemacht: Der Bahnanschluss hat unsere Großgemeinde noch attraktiver werden lassen, denn die Verbindung von Bus und Bahn bietet ein hervorragendes ÖPNV-Angebot in unserer Großgemeinde. Viele Pendler*innen nutzen bereits dieses zusätzliche Mobilitätsangebot.

Stefan Rottmann, Bürgermeister von Schonungen (SPD)

Die Reaktivierung der Steigerwaldbahn kann eine Chance für die Region darstellen, die Verkehrswende vor Ort erfolgreich zu gestalten. Wir als politisch Verantwortliche sind verpflichtet, ernsthaft zu prüfen, unter welchen Bedingungen dieser Schritt Sinn macht. Dieser Prozess muss mit Nachdruck und Augenmaß für alle betroffenen Interessen erfolgen, nicht zuletzt in Abstimmung mit den Anrainergemeinden entlang der Strecke.



Florian Töpfer, Landrat Kreis Schweinfurt (SPD)



Mobilität spielt in der Wirtschaft, aber auch im täglichen Leben der Menschen eine wesentliche Rolle. Insbesondere junge Leute setzen Mobilität nicht mit dem Kraftfahrzeug gleich. Wenn wir diese meist sehr kreativen Menschen in unserer Region halten wollen, müssen wir einen modernen ÖPNV anbieten und Mobilität neu definieren. Auch um die Umweltziele zu erreichen. Sowohl die Stadt Gerolzhofen als auch die beiden Landkreise wollen eine neutrale Prüfung der Chancen einer Reaktivierung. Nutzen wir diese Chance für die Region zwischen Main und Steigerwald!

Thomas Vizl, Stadtrat in Gerolzhofen, W. Stellvertretender Landrat im Landkreis Schweinfurt (geo-net / Bündnis 90/Die Grünen)

→ Was genau ist der VCD?

Mit zwölf Landesverbänden, rund 140 lokalen Gruppen und über 55.000 Mitgliedern ist der VCD bundes- und europaweit vernetzt und steht seit 1986 zu seinem Motto: „Mobilität für Menschen“.

Ziel und Fokus ist eine klima- und umweltverträgliche, sichere und gesunde Mobilität, bei der der Mensch mit seinen unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen im Mittelpunkt steht. Dabei geht es um ein gerechtes und zukunftsfähiges Miteinander auf der Straße – egal, ob zu Fuß, mit dem Rad, mit Bus und Bahn oder mit dem Auto.

Der VCD verfolgt ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige Zwecke und ist Mitglied in der Initiative Transparente Zivilgesellschaft.



Initiative
Transparente
Zivilgesellschaft

Impressum

Herausgeber: Verkehrsclub Deutschland e.V.(VCD)

V.i.S.d.P.: Kreisverband Mainfranken-Rhön, c/o Dr. Christian Loos, Rottendorfer Str. 2b, 97070 Würzburg
VCD-Kreisgruppe Kitzingen, c/o Br. Julian Glienke

E-Mail: kitzingen@vcd.org

1. Auflage, August 2020

Titelfoto: Steigerwaldbahn bei Kilometer 46,5, Foto vom 10.10.2019: © Hans-Dieter Lewandowski
Foto Inhaltsverzeichnis: Steigerwaldbahn bei Kilometer 22,8 vom 12.03.2020: © VCD Mainfranken-Rhön
Foto S.05: © CCO, Joanna Malinowska
Grafiken: allesamt © VCD Mainfranken-Rhön, außer S.13 © Hans-Dieter Lewandowski

Gedruckt auf 100% Recyclingpapier.