

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Manuela Rottmann, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Oliver Krischer, Markus Tressel, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Reaktivierung der Unteren Steigerwaldbahn Schweinfurt – Kitzingen

Die Untere Steigerwaldbahn (VzG (Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten)-Streckenummer 5231) ist eine stillgelegte Eisenbahnstrecke zwischen Schweinfurt und Kitzingen. Zum Fahrplanwechsel im Mai 1981 stellte die damalige Deutsche Bundesbahn den Personenverkehr auf der fränkischen Nebenbahn ein. Am 31. Dezember 2001 stellte die DB AG den regulären Güterverkehr ein. Bis Mitte 2006 bediente die DB AG sporadisch noch ein Depot der US-Armee bei Kitzingen. Seit einigen Jahren wird von Initiativen der Region die Reaktivierung der Unteren Steigerwaldbahn gefordert. Die Strecke befindet sich auch in der bundesweiten „Reaktivierungsliste“ des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) zur Reaktivierung von Eisenbahnstrecken (<https://www.vdv.de/reaktivierung-von-eisenbahnstrecken-2020.pdf>). Die jetzt angekündigte alternative Nutzung der Steigerwaldbahn durch sogenannte Peoplemover unter Beteiligung der DB Regio (<https://saz-verlag.de/neue-chancen-fuer-die-modernisierung/>) wirft aus Sicht der Fragesteller Fragen auf, ob es bereits im Rahmen des Verkaufs der Strecke durch die DB Netz (<https://www.mainpost.de/regional/schweinfurt/bahnbefuerworter-es-ist-nicht-das-aus-art-10285765>) ein absehbares Geschäftsinteresse für die DB Regio AG gegeben hat.

Aufgrund der hohen Energieeffizienz und der in großen Teilen bestehenden Strecke ist eine Reaktivierung der Steigerwaldbahn die von den Fragesteller bevorzugte Variante zur Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs und Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene. In anderen Regionen Deutschlands werden solche Reaktivierungsvorhaben konsequent vorangetrieben, gerade auch in Verbindung mit dem Ausbau von Stadtbahnssystemen, die neue Fahrgastpotentiale in Stadt-Umland-Regionen erschließen können (vgl. <https://www.regional-stadtbahn.de>).

Hinweis der Fragesteller: In dieser Kleinen Anfrage werden Peoplemover als autonom fahrende Kleinbusse, die auf asphaltierten Strecken verkehren (also kein Rad-Schiene-System), definiert.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Hat das Ende 2019 (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/18398) von der Deutschen Bahn AG erteilte Stilllegungsmoratorium weiterhin Gültigkeit?

Wenn nein, wann ist das Stilllegungsmoratorium ausgelaufen?

2. Bezieht sich diese Aussage auch auf den Verkauf von Strecken an Unternehmen, die absehbar kein Interesse am Weiterbetrieb an einer Strecke haben?
3. Wie ist der Verkauf der Unteren Steigerwaldbahn von der DB Netz AG an ein privates Unternehmen, das absehbar kein Interesse am Weiterbetrieb der Steigerwaldbahn hat, vor dem Hintergrund des Stilllegungsmoratoriums der DB AG einzuordnen (vgl. <https://www.mainpost.de/regional/schw-einfurt/bahnbefuerworter-es-ist-nicht-das-aus-art-10285765>)?
4. Wurde in der von der Deutschen Bahn angekündigten „Task Force“ (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/18398) auch die Reaktivierung der Unteren Steigerwaldbahn untersucht?

Wenn ja, zu welchem Ergebnis kommt die „Task Force“ der Deutschen Bahn?

5. An welchem Tag erfolgte der Verkauf der Eisenbahninfrastruktur der Unteren Steigerwaldbahn, und wie hoch war der Verkaufspreis?
6. Hat die Bundesregierung geprüft, ob sogenannte Peplemover durch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG-Bundesprogramm) förderfähig sind?

Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Wenn ja, wie viele „Peplemover“ wurden bereits über das GVFG-Bundesprogramm gefördert?

7. Ist eine volkswirtschaftliche Bewertung nach der „Standardisierten Bewertung“ (Standardisierte Bewertung von Verkehrsweeinvestitionen im schienegebundenen öffentlichen Personennahverkehr) von Infrastrukturmaßnahmen mit „Peplemovern“ möglich?

Wenn ja, bei welchen Vorhaben wurde diese Bewertung bisher durchgeführt?

8. Hat die Bundesregierung geprüft, ob „Peplemover“ über ein anderes Förderungsprogramm des Bundes förderfähig sind?

Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Wenn ja, welches, und in welcher anteiligen Höhe?

9. Plant die Bundesregierung, in Zukunft „Peplemover“ über das GVFG-Bundesprogramm zu fördern?

Wenn ja, warum?

10. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse über die Energieeffizienz von „Peplemover-Systemen“ im Vergleich zum konventionellen Rad-Schiene-System vor?

Wenn ja, welche?

11. Welche weiteren „Peplemover-Projekte“ plant die DB Regio AG ggf.?

12. Wurde von der DB Netz AG oder anderen Antragsbefugten eine Entwidmung (Freistellung nach § 23 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)) der Strecke beantragt?

Wenn ja, wie ist der aktuelle Sachstand bei Bearbeitung dieser Anträge?

Liegen dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) für Abschnitte der Unteren Steigerwaldbahn Anträge auf Freistellung nach § 23 AEG der vor?

13. Welche Abschnitte bzw. Flurstücke der Eisenbahnstrecke Schweinfurt – Kitzingen (VzG-Strecke 5321) wurden bisher nach § 23 AEG freigestellt, und für welche Abschnitte und Flurstücke erfolgte in früherer Zeit ein vergleichbares Verfahren („Entwidmung“)?
14. In welchem Abschnitt der Eisenbahnstrecke Schweinfurt – Kitzingen erfolgte nach der kriegsbedingten Betriebsunterbrechung nach 1945 keine Wiederaufnahme des Personen- und Güterverkehrs, und zu welchem Zeitpunkt erfolgte in diesen Abschnitten eine „Entwidmung“ bzw. ein mit dem § 23 AEG vergleichbares Verfahren zur Freistellung von Bahnbetriebszwecken?
15. Welche antragsberechtigten Organe haben im Verlauf der Eisenbahnstrecke Schweinfurt – Kitzingen beim Eisenbahn-Bundesamt oder anderen zuständigen Behörden zu welchem Zeitpunkt nach Stilllegung der Eisenbahnstrecke Anträge zur Freistellung von Bahnbetriebszwecken nach § 23 AEG gestellt (bitte die Flurstücke angeben)?
 - a) Für welche Streckenabschnitte bzw. Flurstücke liegen ggf. derzeit Anträge auf Freistellung von Bahnbetriebszwecken vor?
16. Welche Konsequenzen hat die Interessenbekundung eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens, das einen Antrag auf Betriebsgenehmigung nach § 6 AEG gestellt hat (vgl. https://www.br.de/nachrichten/bayern/steigerwaldbahn-unternehmen-beantragt-betriebsgenehmigung,STmb1yi?UTM_Nam e=Web-Share&UTM_Source=Twitter&UTM_Medium=Link)?
17. Welche Gleisanschlüsse bestanden zuletzt im Verlauf der Unteren Steigerwaldbahn?
18. Hat die Bundesregierung geprüft, bis zu welcher anteiligen Höhe der Planungs- und Baukosten die Unteren Steigerwaldbahn beispielsweise über das GVFG-Bundesprogramm förderfähig wäre?

Wenn ja, mit welchem Ergebnis?
19. Sind der Bundesregierungen Fälle bekannt, bei der ein „praxistaugliche[r] Einsatz effizienter, wasserstoffbetriebener Züge oder Akku-Hybrid-Triebwagen“ bereits heute erfolgt (vgl. Einsatz von Brennstoffzellenzügen in Niedersachsen <https://www.alstom.com/de/press-releases-news/2018/9/weltpremiere-alstoms-wasserstoff-zuege-starten-im-oeffentlichen>)?

In welcher Höhe hat die Bundesregierung den Einsatz von mit Wasserstoff oder batterieangetriebenen Triebzügen gefördert, und welche Förderungen sind derzeit geplant?

Welche Erfahrungen haben die Bundesregierung oder die Deutsche Bahn mit dem Einsatz solcher Antriebstechnologien?
20. Gibt es ein gesetzliches Kriterium auf Bundesebene, dass eine Förderfähigkeit der Strecke erst ab 1 000 Reisendenkilometern je Kilometer Betriebslänge rechtfertigt bzw. zulässt?
21. Trifft es zu, dass die im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes bereitgestellten Mittel nur „nachrangig“ für die Reaktivierung von Strecken vorgesehen sind (vgl. <https://www.mainpost.de/regional/schweinfurt/steigerwaldbahn-eck-teilt-nicht-die-euphorie-der-gruenen-art-10400088>)?

Gibt es bei der Vergabe der Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz irgendeine hinterlegte Priorisierung?

22. Gab es seit der Stilllegung der Bahnstrecke Gespräche, bei denen das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur beteiligt war, bezüglich der zukünftigen Nutzungen der Unteren Steigerwaldbahn durch andere Verkehrskonzepte (bitte Datum, Teilnehmer und wesentlichen Inhalt angeben)?
23. Gab es seit der Stilllegung der Bahnstrecke Gespräche der DB Regio AG (inklusive DB Regio Bus) über die zukünftige Nutzung der Unteren Steigerwaldbahn (bitte Datum, Teilnehmer und wesentlichen Inhalt angeben, vgl. <https://saz-verlag.de/neue-chancen-fuer-die-modernisierung/>)?
24. Gab es seit der Stilllegung der Bahnstrecke Gespräche mit Vertretern der Bundesregierung oder der Deutschen Bahn AG über die zukünftige Nutzung der Unteren Steigerwaldbahn mit anderen Verkehrskonzepten vor Verkauf der Strecke durch die DB Netz AG (bitte Datum, Teilnehmer, Inhalt und wesentlichen Inhalt angeben)?
25. Welche Gespräche der Bundesregierung unter Einbindung der DB Regio AG sind für die weitere Nutzung der Unteren Steigerwaldbahn geplant?

Berlin, den 4. Mai 2021

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion