

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Manuela Rottmann,
Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, weiterer Abgeordneter und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/31881 –**

Reaktivierung der Unteren Steigerwaldbahn Schweinfurt–Kitzingen

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Untere Steigerwaldbahn (VzG (Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten)-Streckennummer 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-velag.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.

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?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) besteht das Stilllegungsmoratorium jegliche Verringerung der Gleisinfrasturktur (Stilllegungen und Abgaben) weiterhin.

Die DB AG hat keinen Einfluss darauf, wie ein potentieller Käufer die von ihm erworbene Gleisinfrasturktur weiter betreibt. Die Betriebspflicht nach § 11 Absatz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) geht im Rahmen einer Abgabe auf den Pächter bzw. Erwerber über. Die zuständigen Aufsichtsbehörden der Länder sind zur Überwachung der Einhaltung der Betriebspflicht.

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/schweinfurt/bahnbefuerworte-es-ist-nicht-das-aus-art-10285765>)?

Nach Auskunft der DB AG erfolgte der abschnittsweise Verkauf jeweils vor dem Stilllegungsmoratorium der DB Netz AG Ende des Jahres 2019.

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?

Nach Auskunft der DB AG hat die DB-Taskforce Streckenreaktivierung das Potenzial für eine Reaktivierung der Unteren Steigerwaldbahn (Kitzingen–Schweinfurt) nicht näher untersucht. Die Strecke befindet sich mit Ausnahme eines sehr kurzen Abschnitts in Schweinfurt zu dem Zeitpunkt nicht mehr im Eigentum der DB AG.

5. An welchem Tag erfolgte der Verkauf der Eisenbahninfrastruktur der Unteren Steigerwaldbahn, und wie hoch war der Verkaufspreis?

Nach Auskunft der DB AG erfolgte der Verkauf in zwei Abschnitten am 16. Juli bzw. 12. November 2019. Da es sich hierbei um Kaufverträge mit Dritten handelt, kann über deren Inhalte aus datenschutzrechtlichen Gründen nicht informiert werden.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine weiteren eigenen Informationen vor.

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?

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

Wenn ja, warum?

Die Fragen 6 und 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Sogenannte People Mover sind kein Gegenstand des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) und daher im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms nicht förderfähig.

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

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

Das Regelverfahren der Standardisierten Bewertung ist für die Beurteilung der gesamtwirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit eines Investitionsvorhabens im schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) konzipiert. Damit soll deren Förderwürdigkeit durch öffentliche Zuwendungsgeber ermittelbar werden. Es ist daher für die Beurteilung der Gesamtwirtschaftlichkeit eines People-Mover-Systems ohne Weiteres nicht anwendbar.

Der Bundesregierung ist keine Standardisierte Bewertung eines People-Mover-Systems bekannt.

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?

Nein.

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

Wenn ja, welche?

Nein.

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

Nach Auskunft der DB AG betreibt DB Regio Bus sechs automatisierte Shuttle im Linienbetrieb an drei unterschiedlichen Standorten. Diese sind Bestandteil

von ca. 15 weiteren Projekten für weitere Umsetzungen. Diese Projekte sind straßengebunden als Beitrag zur Verbesserung des ÖPNV.

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 vor?

Die Zuständigkeit für eisenbahnrechtliche Belange liegt für den Streckenabschnitt von Kitzingen bis Gochsheim (Bahn-km 5,3 bis Bahn-km 43,8) beim Freistaat Bayern, vertreten durch die Regierung von Mittelfranken.

Für den Streckenabschnitt von Gochsheim bis Schweinfurt Hbf (Bahn-km 43,8 bis Bahn-km 50,0) liegt die Zuständigkeit für eisenbahnrechtliche Belange beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA). Im Sinne einer einheitlichen Entscheidungsfindung stehen das EBA und die Regierung von Mittelfranken in laufendem Kontakt.

Dem EBA liegen zwei Anträge von Gemeinden auf Freistellung von Bahnbetriebszwecken für Streckenteile vor:

- Die Gemeinde Sennfeld hat die Freistellung von Bahnbetriebszwecken der Flurstücksnummer (FINr.) 4735, 2563/1 und 2563 (Teilfläche) von Bahn-km 45,935 bis 47,244 mit Schreiben vom 28. November 2018 beantragt;
- Die Gemeinde Gochsheim hat die Freistellung von Bahnbetriebszwecken der FINr. 5128 (Teilfläche) von Bahn-km 43,858 bis 45,935 mit Schreiben vom 13. März 2019 beantragt.

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“)?

Im Zuständigkeitsbereich des EBA von Bahn-km 43,8 bis Bahn-km 50,0 sind noch keine Streckenflurstücke entwidmet bzw. von Bahnbetriebszwecken freigestellt worden.

Folgende Anträge der DB Services Immobilien GmbH auf Entwidmung/Freistellung von Bahnbetriebszwecken von umgebenden Flächen im Bereich des Bahnhofs Sennfeld wurden genehmigt:

Mit Bescheid vom 22. Dezember 2009 wurden die FINr. 1227/2, 1227/14, 1227/15, 1227/19, 1227/21, 1227/22, 1227/23, 1227/24, 1227/25 und 2286/10 der Gemarkung Schweinfurt und FINr. 4610/3 der Gemarkung Sennfeld von Bahnbetriebszwecken freigestellt.

Mit Bescheid vom 23. Juli 2013 wurden die FINr. 1227/8, 1227/9, 1227/10, 1227/28 und 1227/30 der Gemarkung Schweinfurt von Bahnbetriebszwecken freigestellt.

Die Regierung von Mittelfranken hat mitgeteilt, dass sie mit Bescheid vom 12. Mai 2016 die FINr. 5294/2, 5419/61, 5419/3, 6785/0, 6787/0, 6792/0, Gemarkung Kitzingen, im Stadtgebiet Kitzingen, Strecke Kitzingen-Etwashausen–Gochsheim, Streckenkilometer 2,168–5,370, von Bahnbetriebszwecken freigestellt hat.

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?

Die durch Kriegseinwirkung zerstörte Mainbrücke in Kitzingen wurde nicht wiederaufgebaut.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine weiteren eigenen Informationen vor.

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?

Es wird auf die Antwort zu Frage 12 verwiesen.

Nach Angaben der Regierung von Mittelfranken wurden in ihrem Zuständigkeitsbereich folgende Anträge auf Freistellung von Grundstücken des Streckenabschnitts von Bahnbetriebszwecken gestellt:

- Antrag der Stadt Prichsenstadt vom 1. Juni 2016 auf Freistellung der Flurstücke Flur-Nrn. 292 (Gemarkung Prichsenstadt), 625 (Gemarkung Stadel-schwarzach) und 267 (Järkendorf) von Bahnbetriebszwecken;
- Antrag der Marktgemeinde Kleinlangheim vom 29. Juni 2016 auf Freistellung des Flurstücks Flur-Nr. 4011/0 (Gemarkung Kleinlangheim) von Bahnbetriebszwecken;
- Antrag der Marktgemeinde Großlangheim vom 7. Juli 2016 auf Freistellung des Flurstücks Flur-Nr. 471/0 (Gemarkung Großlangheim) von Bahnbetriebszwecken;
- Antrag der Marktgemeinde Wiesentheid vom 6. März 2017 auf Freistellung der Flurstücke Flur-Nrn. 123/1, 125 und 126 (jew. Gemarkung Feuerbach) sowie 310/2, 320/2, 599, 1154 und 1651/5 (jew. Gemarkung Wiesentheid) von Bahnbetriebszwecken;
- Antrag der Gemeinde Lültsfeld vom 17. Oktober 2018 auf Freistellung des Flurstücks Flur-Nr. 829 (Gemarkung Lültsfeld) von Bahnbetriebszwecken;
- Antrag der Gemeinde Frankenwinheim vom 17. Oktober 2018 auf Freistellung des Flurstücks Flur-Nr. 247 (Gemarkung Frankenwinheim) von Bahnbetriebszwecken;
- Antrag der Gemeinde Sulzheim vom 17. Oktober 2018 auf Freistellung der Flurstücke Flur-Nrn. 130, 48/1 und 130/2 (jew. Gemarkung Alitzheim) sowie 205 und 923/1 (jew. Gemarkung Sulzheim) von Bahnbetriebszwecken;
- Antrag der Gemeinde Grettstadt vom 17. Oktober 2018 auf Freistellung des Flurstücks Flur-Nr. 3030 (Gemarkung Grettstadt) von Bahnbetriebszwecken;
- Antrag der Gemeinde Gochsheim vom 17. Oktober 2018 auf Freistellung des Flurstücks Flur-Nr. 5128 (Teilfläche bis Bahn-km 43,858).

Der von der Stadt Gerolzhofen mit Schreiben vom 17. Mai 2018 gestellte Antrag auf Freistellung der Flurstücke Flur-Nrn. 3685 und 3685/2 (jew. Gemarkung Gerolzhofen) wurde von dieser mit Schreiben vom 10. Januar 2019 zurückgenommen.

Weiterhin sind bei der Regierung von Mittelfranken Freistellungsanträge der DB AG – DB Immobilien (mit Vollmacht der DB Netz AG) anhängig, welche sich auf Flächen im Bereich des Bahnhofs Gerolzhofen beziehen, die an die Bahnstrecke angrenzen:

- Antrag vom 12. März 2019 auf Freistellung des Flurstücks Flur-Nr. 3685/11, Gemarkung Gerolzhofen, von Bahnbetriebszwecken;
- Antrag vom 16. September 2020 auf Freistellung des Flurstücks Flur-Nr. 3685/2 sowie von Teilflächen der Flurstücke Flur-Nrn. 3685/13 und 3685/14, jeweils Gemarkung Gerolzhofen, von Bahnbetriebszwecken.

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_Name=Web-Share&UTM_Source=Twitter&UTM_Medium=Link)?

Das Ergebnis dieser Antragstellung wird abgewartet und ist eine entscheidungserhebliche Grundlage, ob die Bahnanlagen aktuell oder langfristig als Bahnanlage genutzt werden.

17. Welche Gleisanschlüsse bestanden zuletzt im Verlauf der Unteren Steigerwaldbahn?

Nach Auskunft der DB AG bestanden zuletzt acht Gleis- bzw. Infrastrukturanschlüsse.

Im Jahr 2005 wurde die Strecke durch die Bayerische Regionaleisenbahn (BRE) übernommen. Ihr wurden folgende Anschlüsse von der DB Netz AG übergeben:

- Hänel GmbH (Betriebsstelle Wiesentheid),
- BVA Würzburg (Betriebsstelle Kitzingen-Et washausen),
- US-Streitkräfte (Betriebsstelle Kitzingen-Et washausen),
- Sachs Gießerei (Betriebsstelle Kitzingen-Et washausen),
- Gemeinde Gochsheim (Betriebsstelle Gochsheim),
- Mainfrucht GmbH & Co KG (Betriebsstelle Gochsheim (Unterfr)).

Die BRE hat im Jahr 2016 den Antrag auf Stilllegung der Strecke gestellt und gleichzeitig den Infrastrukturanschlussvertrag (IAV) mit der DB Netz AG beendet. Mit der BRE hatte die DB Netz AG einen IAV in der Betriebsstelle Gochsheim.

Derzeit wird die Strecke noch bis km 47,244 ab Schweinfurt Hbf, betrieben. Dies wäre die künftige Schnittstelle bei Wiederinbetriebnahme. Zudem wird noch folgender Anschluss durch die DB Netz AG verantwortet:

- ALBA Metall Süd-Franken GmbH (Betriebsstelle Schweinfurt-Sennfeld).

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?

Der Fördersatz für die Reaktivierung von Schienenstrecken für den ÖPNV beträgt bis zu 90 Prozent. Die jeweiligen Planungskosten werden bis zu einer Pauschale von zehn Prozent der förderfähigen Baukosten als zuwendungsfähig anerkannt, sofern diese auch beim Nachweis der Gesamtwirtschaftlichkeit angesetzt sind.

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?

Für den Bereich der Forschung und Entwicklung wurden von der Bundesregierung 51,1 Mio. Euro zur Verfügung gestellt. Die Entwicklung, Validierung und Zulassung des Brennstoffzellenzuges Coradia iLint von Alstom wurde im Rahmen des Nationalen Innovationsprogramms Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NIP) mit insgesamt 9,04 Mio. Euro gefördert. Das Vorhaben H2GoesRail der Siemens Mobility, der DB AG, DB Regio AG und der DB Energie GmbH zur Entwicklung, Validierung und Zulassung eines Brennstoffzellenzuges sowie der hierfür notwendigen Wasserstoffinfrastruktur wird im Rahmen des NIP mit knapp 14 Mio. Euro gefördert. Das Vorhaben schließt an das Vorgängerprojekt X-EMU von Siemens Mobility und der RWTH Aachen zur Entwicklung eines Brennstoffzellenantriebsstrangs für Triebzüge an, welches mit 11,7 Mio. Euro im NIP gefördert wurde. Das Vorhaben H2TRAM von HeiterBlick, Hörmann Vehicle Engineering und Flexiva Automation & Robotik zur Entwicklung eines Antriebsstrangs für eine Wasserstoff-Brennstoffzellenbetriebene Straßenbahn wird durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) mit 2,1 Mio. Euro gefördert. Für die Entwicklung und Zulassung des TALENT 3-Batterietriebzuges für den Einsatz im Fahrgastbetrieb werden Bombardier und die TU Berlin im Rahmen der Förderrichtlinie Elektromobilität mit insgesamt 4,2 Mio. Euro durch das BMVI gefördert (Projekt BEMU).

Die Bundesregierung hat im Bereich der lokal emissionsfreien Züge eine Vielzahl von Forschungs- und Entwicklungsprojekten gefördert. So können bereits heute entsprechende Züge bei Neuausschreibungen von Verkehrsverträgen berücksichtigt werden.

Der Praxiseinsatz von Brennstoffzellenzügen wird in Deutschland bereits seit dem Jahr 2019 bei den Eisenbahnen und Verkehrsbetrieben Elbe-Weser auf der Strecke Buxtehude–Bremerhaven–Cuxhaven getestet. Im Rahmen dieses Demonstrationsbetriebes haben die Züge ihre Einsatztauglichkeit unter diversen klimatischen und topografischen Bedingungen bewiesen. Bei weiteren Verkehrsnetzen wird die Betriebsaufnahme lokal emissionsfreier Züge vorbereitet, z. B. im Taunusnetz (Rhein-Main-Verkehrsverbund, 28 Brennstoffzellenzüge, Betriebsaufnahme ab 2023 geplant) oder im Nahverkehrsverbund Schleswig-

Holstein (Akku-Triebzüge, Betriebsaufnahme 2022 geplant) sowie auf der Strecke der Heidekrautbahn (Niederbarnimer Eisenbahn, 6 Brennstoffzellenzüge). Darüber hinaus befinden sich Brennstoffzellenzüge im europäischen Ausland im Demonstrationsbetrieb (z. B. in Österreich).

Für die Beschaffung derartiger Fahrzeuge hat die Bundesregierung 42,1 Mio. Euro bewilligt, für dazugehörige Energie-Infrastruktur 6,8 Mio. Euro. Mit der technologieoffenen „Richtlinie zur Förderung von alternativen Antrieben im Schienenverkehr“ vom Februar 2021 fördert das BMVI die Beschaffung von Schienenfahrzeugen mit alternativen Antrieben und der hierfür notwendigen Infrastruktur sowie Machbarkeitsstudien über ihren Einsatz. Der erste Förderaufruf dieser Richtlinie ist noch bis zum 31. August 2021 geöffnet. Mit der Förderung sollen die Investitionsmehrkosten in klimafreundliche Technologien gemindert und der Markt angereizt werden. Hierfür stehen insgesamt 227 Mio. Euro zur Verfügung.

20. Gibt es ein gesetzliches Kriterium auf Bundesebene, dass eine Förderfähigkeit der Strecke erst ab 1 000 Reisendenkilometern je Kilometer Betriebslänge rechtfertigt bzw. zulässt?

Entscheidend für die Förderwürdigkeit eines Investitionsvorhabens im Rahmen des GVFG ist der Nachweis seiner Gesamtwirtschaftlichkeit auf der Grundlage einer Standardisierten Bewertung. Dies setzt die langfristige Bestellung von Schienenpersonennahverkehrsleistungen durch den jeweiligen Aufgabenträger voraus.

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?

Die Fördertatbestände sind in § 2 GVFG dargestellt.

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)?

Die Fragen 22 bis 24 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Am 13. Januar 2021 nahmen u. a. der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur und kommunale Vertreter aus der Region an einem Gespräch teil. Es wurde über die Themen „Alternative Bus“ und „Fahrradschnellweg“ gesprochen.

Nach Auskunft der DB AG hat die DB Regio AG (Schiene) seit der Stilllegung der Bahnstrecke keine Gespräche über die zukünftige Nutzung der Unteren Steigerwaldbahn geführt. Die DB Regio Bus führte am 19. Februar 2021 ein Erstgespräch über Möglichkeiten des autonomen Fahrens auf stillgelegten Gleistrassen. Es gab den Vorschlag der Einbindung von ZF als Systemlieferant. Am 2. März 2021 war die Vorstellung der Referenzprojekte von ZF und DB AG; Vorstellung des autonomen Transportsystems; Unterschiede SL/MO; Erstellung eines Phasenplans/Zeitskizze, Partnerlandschaft, mögliche Betreibermodelle. Am 19. März 2021 wurde über den Stand der Potentialanalyse der BEG, die Chancen der ATS-Lösung präsentiert, Überlegungen zu Gründungen einer Interessengemeinschaft und eine Sammlung weiterer Vorschläge besprochen. Am 23. April 2021 fand eine Nachbesprechung des Termins mit den Anrainern statt, in der neueste Entwicklungen/Machbarkeitsstudie/Gründung einer Interessengemeinschaft besprochen wurden. Am 30. April 2021 wurde das weitere Vorgehen diskutiert und bislang aufgekommene Fragen in den Gemeinde- und Städtegremien beantwortet. Am 12. Mai 2021 wurde die Interessengemeinschaft gegründet, die Beauftragung der Machbarkeitsstudie (Zeitschiene, Kostenträger) diskutiert, sowie die Einbindung von Hochschulen, technische Rahmenbedingungen für den People Mover besprochen, sowie mögliche KO-Kriterien; der Zeitrahmen wurde vorgestellt sowie der Status Fördermöglichkeiten und das Finanzierungskonzept.

25. Welche Gespräche der Bundesregierung unter Einbindung der DB Regio AG sind für die weitere Nutzung der Unteren Steigerwaldbahn geplant?

Derzeit keine.

