

Stellungnahme zur Studie „Reaktivierung der unteren Steigerwaldbahn “ der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH, München, Februar 2021

Vorgelegt von Dr. Konrad Schliephake

Würzburg, im März 2021

1. Vorwort

Zur Zukunft der sog. Steigerwaldbahn Schweinfurt-Gerolzhofen-Kitzingen, die 1981 ihren Personenverkehr und ca. 2006 ihren Güterverkehr verlor, gibt es eine Anzahl von Studien. Aufbauend auf früheren Arbeiten, u.a. zur sog. „Mainschleifenbahn“ (Würzburg-) Seligenstadt-Volkach konnte der Verfasser Ende 2016 eine eigene Arbeit zum Nachfragepotential im Personenverkehr vorlegen, die durch eine weitere Untersuchung der Fa. Kobra/NVS Ende 2018 überprüft wurde. Insbes. sollte analysiert werden, ob die für eine Reaktivierung unumgängliche Schwelle von mindestens 1.000 Reisendenkilometer pro Tag auf der Gesamtstrecke oder in Abschnitten erreicht werden kann. Dies ist die Grundlage für die Entscheidungsfindung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH (BEG).

Auf Bitte der betroffenen Landkreise Schweinfurt und Kitzingen hat nun die BEG eigene Berechnungen durchgeführt und im Februar 2021 vorgelegt. Da sich dabei erhebliche Abweichungen zu früheren Analysen ergeben sieht sich der Verfasser zu einer kurzen Stellungnahme verpflichtet. Sie betrachtet exemplarisch insbes. die Parameter und Rechenwege der BEG-Studie, ohne weitere dort angesprochene Elemente zu prüfen. Der vorliegende Text entstand in kurzer Frist und muss daher vorerst als Entwurf betrachtet werden.

2. Einleitung

Seit vielen Jahren beschäftigt sich der Unterzeichner mit der Abschätzung und Modellierung von Personenmobilität im Raum und ihre Aufteilung auf die einzelnen Verkehrsträger. Nach einer ersten Analyse der Bahnstrecke Schweinfurt-Gerolzhofen-Kitzingen/Etawahausen mit einer studentischen Arbeitsgruppe 1979 und weiteren Arbeiten in Franken in Zusammenarbeit mit Verkehrsunternehmen und regionalen Körperschaften der Region begann er 2015 mit einer Studie zum Nachfragepotential im Personenverkehr für die o.g. Bahnstrecke. Vorgabe war damals, mit möglichst geringem Aufwand und ohne umfangreiche empirische Studien bzw. Befragungen eine Handreichung zur Frage zu erarbeiten, ob das Potential in einer ersten Abschätzung den Schritt hin zur Reaktivierung rechtfertigt.

Gemeinsam mit einer Arbeitsgruppe am Institut für Geographie und Geologie der Universität Würzburg (siehe SCHLIEPHAKE u.a. 2016) konnten im Dezember 2016 die Ergebnisse in der Region vorgestellt und der Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH, München (BEG) übermittelt werden.

Die BEG trägt die grundsätzliche Verantwortung für die Sinnhaftigkeit einer Reaktivierung von Bahnstrecken und erarbeitete dazu einen Katalog, der u.a. eine Mindest-Nachfragepotential von 1.000 Reisenden pro Kilometer Schienenstrecken (Rkm) fordert. Sie

hat daher auf Bitten der beteiligten regionalen Körperschaften, insbes. der Landkreise Schweinfurt und Kitzingen sowie der Städte Schweinfurt und Gerolzhofen eigene Berechnungen angestellt, um das Potential zu prüfen (Bayerische Eisenbahngesellschaft...2021).

3. Die Rechenwege

Mobilität im Raum zeichnet sich vordergründig durch eine große Flüchtigkeit aus. Im automobilen Zeitalter kann bei ubiquitärem Straßennetz jede Person zu jeder Zeit eine unbegrenzte Zahl von Standorten erreichen. Begrenzend wirken lediglich der monetäre und der Zeitaufwand (siehe z.B. SCHLIEPHAKE 2019). Das bedeutet, dass Mobilitätsforschung nur dann zu stringenten Ergebnissen käme, wenn jede Einzelbewegung aller Personen in einem Untersuchungsgebiet zwischen Quelle und Ziel präzise im entsprechenden Zeitrahmen registriert würde – eine Arbeit, die nicht zu leisten ist. Das ist auch nicht notwendig, denn Personenbewegungen zeigen

- Einen gewissen Rhythmus im täglichen und saisonalen Ablauf;
- Eine Orientierung ab Wohnung nach den Standorten der Grund-Daseinsfunktionen, insbes. Arbeit/Beruf/Geschäft, Ausbildung/Weiterbildung, Einkauf/Besorgung und Freizeit/Urlaub;
- Eine gewisse durchschnittliche Häufigkeit pro Tag, die nach Altersgruppen und Geschlecht Schwankungen unterliegt, jedoch im Deutschland-weiten Durchschnitt recht konstant ist.

Diese Elemente erforscht bundesweit die Langzeit-Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD), aus deren Ergebnissen sich die Nachfrage der Personenverkehrsleistungen modellieren lässt. Ein solches Konzept der Modellierung nutzt der Unterzeichner seit über zwei Dekaden für planerische Belange, u.a. Nahverkehrspläne in Baden-Württemberg, Bayern und Hessen. Die Oberste Baubehörde im Bayer. Ministerium des Inneren erkannte die Korrektheit unseres Rechenweges mit Schreiben IIE4-3555.6-23-12 vom 25.10.2017 an.

4. Das Verkehrserzeugungsmodell

Beim sogenannten einwohnerbezogenen Verkehrserzeugungsmodell werden jedem Einwohner einer abgegrenzten Einheit im Untersuchungsgebiet („Verkehrszelle“) eine Anzahl von Bewegungen (aus dem Haus und wieder zurück) am Tag zugeordnet. Aus kontinuierlichen und repräsentativen Untersuchungen zum Mobilitätsverhalten der deutschen Haushalte erhalten wir Kennzahlen zur Tagesmobilität, die einen Ist-Zustand und nicht ein Potential wiedergeben. Die Kennzahlen variieren in den verschiedenen Regionen Deutschlands nur in geringem Maße, jedoch ändert sich je nach Angebot im öffentlichen Personen-Nahverkehr (ÖPNV) der sogenannte „modal split“, d.h. die Aufteilung der Nachfrage auf die drei großen Gruppen

- Fußgänger und Radfahrer (NIV);
- Pkw- Lenker und Mitfahrer (MIV) und
- Nutzer von Bahnen, Bussen und Taxi (ÖPNV).

Die Aufteilung der Gesamtnachfrage insbes. zwischen MIV und ÖPNV kann anhand von Zählungen im Straßenverkehr (z.B. DTV-Werte) und in parallelen öffentlichen Verkehrsmitteln geschehen. Wegen des hohen Aufwandes und zahlreicher Unwägbarkeiten ist dieses Verfahren, das der Unterzeichner öfters anwendete, für größere Regionen nicht zu empfehlen. Hier sollte man vielmehr wiederum die Daten aus MiD verwenden. Auch unsere eigenen Erhebungen und der Vergleich mit Massendaten (z.B. ÖV- und MIV-Zählungen) zeigen immer wieder, dass die MiD- Werte realistisch sind. In Ergänzung unserer Studie von 2016, die überwiegend mit Daten aus der Studie MiD 2010 (für 2008) arbeitete, können hier die für alle Nachfragestudien relevanten Daten in Fig. 1. und Fig. 2. nochmals überprüft werden

Mobilität in Deutschland 2020 (mit Daten von 2017) gibt für Deutschland gesamt Verkehrsbewegungen und Verkehrsleistungen (Rkm) pro Einwohner und Tag wie folgt an:

Fig. 1 – Personenmobilität - Wege und Leistungen im deutschen Durchschnitt (Anteile und absolut), 2017

Element	NIV (Fuß, Fahrrad)	MIV (Lenker und Mitfahrer)	ÖPNV (Bahn & Bus)	Gesamt(absolut)
Wege	33%	57%	10%	3,1 Wege pro Einwohner und Tag
Leistungen	6%	75%	19%	39 Rkm pro Einwohner und Tag

Quelle: Mobilität in Deutschland 2020 (Daten von 2017)

Aus der amtlichen Veröffentlichung „Verkehr in Zahlen“ (2020/21) lassen sich für das Jahr 2018 bei einer Bevölkerungsannahme von 82 Mill. Einwohnern in Deutschland (nach MiD) etwas höhere ÖPNV-Werte gemäß Fig. 2 berechnen.

Fig. 2 – Deutschland – Wege im ÖPNV (Straße und Schiene) pro Einwohner und Tag, 2018

Fahrtmotiv	Wege im ÖPNV pro Tag und Einwohner	Anteil an allen Wegen	Anteil an ÖV- Bewegungen
Beruf & Geschäft	0,129	14,5%	33,7%
Ausbildung	0,080	34,9%	21,0%
Einkauf, Besorgung	0,089	9,2%	23,3%
Freizeit, Begleitung, Urlaub	0,084	7,5%	22,0%
Alle	0,382	11,9%	100%

Quelle: Berechnungen K.S. nach Verkehr in Zahlen 2020/21, S. 222 ff.

Aus beiden Datensätzen ist eine durchschnittliche Anzahl von ÖPNV-Bewegungen pro Einwohner und Tag in Deutschland zu erwarten von

- 0,31 bis 0,38 bzw. 10% bis 12% aller und 15% bis 18% der motorisierten Bewegungen (d.h. ohne Fußgänger und Radfahrer).

Bei einer aktuellen Wachstumsrate von 0,5% p.a. des ÖPNV (ohne Berücksichtigung der Sondereinflüsse durch die Corona-Pandemie) wäre somit 2021 pro Einwohner zu rechnen mit

- 0,32 bis 0,39 ÖV-Bewegungen/Tag.

Dieser Werte liegt im Vergleich zu früheren und von uns 2016 verwendeten Werten (0,402 Bewegungen für Durchschnitt Deutschland) etwas niedriger. MiD (2020) weist darauf hin, dass sich die Zahl der Bewegungen pro Einwohner etwas reduziert hat, dagegen stiegen die Distanzen pro Weg.

Nun stellen die MiD-Daten Durchschnittswerte für Deutschland dar, die durch die hohe (ÖV-) Mobilität in den gut erschlossenen Metropolräumen bestimmt werden. Im ländlichen Raum sieht das etwas anders aus, daher bricht die Studie „Regionalisierung der MiD-Ergebnisse“ auf Stadt- und Kreisebene hinunter. Sie kategorisiert Schweinfurt, Gerolzhofen und Kitzingen als „Stadtregion mit Mittelstädten“ (siehe MiD Zeitreihenbericht 2019, Abb. 1). Zwar warnen die Verfasser vor einer teilweise zu dünnen empirischen Basis, doch gibt die Auswertung realistische ÖV-Anteile an den Gesamtbewegungen gemäß Figur 3 an.

Figur 3 – Region Schweinfurt-Gerolzhofen-Kitzingen – Bewegungen pro Einwohner/Tag und Anteil ÖV (2018)

Raum	Wege gesamt absolut	Anteil ÖV	Wege im ÖV absolut
Stadt Schweinfurt	3,2	9,9%	0,317
Landkreis Schweinfurt	3,1	7,0%	0,217
Landkreis Kitzingen	3,2	7,0%	0,225

Quelle: Regionalisierung der MiD-Ergebnisse 2020 (Excel-Dateien)

Damit können für die Potentialanalyse auf der Unteren Steigerwaldbahn im Rahmen des einwohnerbezogenen Verkehrserzeugungsmodells Bewegungen pro Einwohner wie folgt in einzelnen Szenarien für Zeitebene 2021 (+ 2% gegenüber 2017) eingesetzt werden:

1. Schwaches Szenario (hier Figur 3)
 - 1.1. Stadt Schweinfurt: 0, 323 ÖV-Bewegungen/Tag
 - 1.2. Landkreis Schweinfurt: 0,221 ÖV-Bewegungen/Tag
 - 1.3. Landkreis Kitzingen: 0,230 ÖV-Bewegungen/Tag.

2. Mittleres Szenario: hier sind zu vergleichen die Werte aus MiD 2019 (0,31 ÖV-Bewegungen) und Verkehr in Zahlen 2020 (0,382 ÖV- Bewegungen), d.h. eine Differenz von 22%. Unter Berücksichtigung dieser Differenz und Verwendung der regionalisierten Daten aus MiD (hier Fig. 3) berechnet sich für

- 2.1. Stadt Schweinfurt: 0,388 ÖV-Bewegungen/Tag
- 2.2. Landkreis Schweinfurt: 0,271 ÖV-Bewegungen/Tag
- 2.3. Landkreis Kitzingen: 0,282 ÖV-Bewegungen/Tag.

Diese Berechnungen und Überlegungen wirken auf den ersten Blick sehr akademisch und nicht genug problembezogen. Sie sind aber unerlässlich zum Verständnis des weiteren Vorgehens in dieser Studie und zur Vergleichbarkeit der BEG-Untersuchung mit früheren Studien (SCHLIEPHAKE2016 und Kobra NVS 2020). Dort setzten wir gemäß MiD 2008 und Verkehr in Zahlen 2014 durchgehend einen Wert von 0,302 ÖV-Bewegungen/Einwohner/Tag in das Verkehrserzeugungsmodell ein. Das waren 7% mehr als die in Szenario 2.3. vorgestellten Werte für Kitzingen und 28% weniger als die Werte für Stadt Schweinfurt.

Die Faustzahlen zum Mobilitätsverhalten helfen auch bei einer ersten Abschätzung des Nachfragepotentials. Entlang der Bahn- Achse Schweinfurt (ausschl.) - Gerolzhofen (einschl.) wohnen nach Angaben BEG (2021, S. 9) 23.900 Menschen in einem Abstand von maximal 1,5 km zur nächsten Bahnstation. Daraus berechnet sich eine potentielle ÖPNV- Nachfrage von 0,23 bis 0,27 Bewegungen/Einwohner/Tag/alle Richtungen, mithin

- 5,497 bis 6,453 ÖV-Bewegungen.

Laut Pendlerdaten der BfA sind in Gerolzhofen 45% der berufsbezogenen Bewegungen in Richtung Schweinfurt (einschl. Gochsheim und Sennfeld) und darüber hinaus Richtung Norden (Bad Kissingen) orientiert. Für Grettstadt ergeben sich Anteile von 70% Richtung Schweinfurt und 5% Richtung Gerolzhofen. Da nicht alle ÖV-Nutzer die gesamte Strecke zurücklegen, lässt sich bereits aus dieser überschlägigen Schätzung ein ÖV-Nachfragepotential – ohne Tourismus – mit den Faktoren 0,5 (Anteil der Bewegungen, die der Achse zuzuordnen sind) und 0,5 (durchschnittlich wird nur die Hälfte der Achse bereist) berechnen von

1.375 bis 1.613 Reisendenkilometer per km Streckenlänge.

Daran müssen alle Potentialberechnungen gemessen werden.

5. Die Studie der Bayerischen Eisenbahngesellschaft 2021

5.1. Einleitung und Rahmenbedingungen

In einem ersten Kapitel definiert die Studie Ziel und Gegenstand der Untersuchung. Sie weist insbes. auf den aktuellen Streckenzustand mit der Problematik der fehlenden Mainbrücke zwischen Kitzingen-Etwashausen und Kitzingen Bahnhof hin. Dies bedeutet ein nicht zu unterschätzendes Hindernis zur Realisierung der zu berechnenden Reisenden-Nachfrage.

Sodann wird die Methodik der Prognoseabschätzung präsentiert. Ohne dass es hierzu präzise Aussagen gibt („das Potential besteht aus den Einwohnern zuzüglich der

Beschäftigten am Arbeitsort der betroffenen Gemeinden“) vermutet der Unterzeichner, dass ein – wie auch immer geartetes – Verkehrserzeugungsmodell (siehe hier Kap. 3) verwendet wurde. Dabei ergibt sich das Problem der Zieladressen für die im Modell generierten Bewegungen. Offensichtlich verwendet die BEG hier vor allem die Pendlerdaten der Bundesanstalt für Arbeit, die allerdings nur 33,7% der zu erwartenden ÖV-Bewegungen abbilden können (siehe hier Fig. 2.) und darüber hinaus im Raum sehr viel diffuser als die übrigen Bewegungen Ausbildung (21% der ÖV-Bewegungen), Einkauf/Versorgung (23%) und Freizeit/Urlaub (22%) sind. Potentiale aus Ausbildungs- und Freizeitverkehren werden zwar erwähnt, aber Art und Umfang ihrer Einbeziehung in das Nachfragemodell der BEG bleibt unklar. Dies werden wir am Beispiel der Stadt Gerolzhofen exemplarisch betrachten.

Anschließend geht die Studie auf die Situation der Haltestellen ein. Da die von der BEG dazu im Sommer 2020 befragten Gemeinden keine Wünsche hatten, geht man- trotz möglicher Neuanlagen zur Erschließung weiterer Potentiale – von den historischen Standorten aus. Der Blick auf die Schieneninfrastruktur verdeutlicht einen schlechten Zustand, für die Aufarbeitung berechnete ein anderer Gutachter (Fa. Kobra NVS) Anfang 2020 Kosten von 22 bis 27 Mill. € für den Abschnitt Schweinfurt-Gerolzhofen.

5.2. Abschätzung des Nachfragepotentials

Über die Wege zur Berechnung des Potentials, z.B. angewandte Parameter zur Tagesmobilität, finden wir keine genauen Angaben. Allerdings zeigt eine Tabelle die Einwohner und die Arbeitsplätze in Distanzringen bis 1,5 km von der (bisherigen) Bahnstation auf. Danach wohnen (ohne Stadt Schweinfurt) 2019 in den Gemeinden entlang der Nordachse bis einschließlich Gerolzhofen 23.900 Menschen innerhalb der 1,5 km-Distanz. Weitere Ortsteile und Gemeinden werden als „indirekte Potentiale“ ohne weitere quantitative Bewertung bezeichnet.

Kartographisch greift die Studie sodann Anregungen der Landkreise Schweinfurt und Kitzingen zur Neugestaltung des Omnibusnetzes als Zubringer zu den Stationen Gerolzhofen und Wiesentheid auf. Diese Zubringerbusse sollen maximal 82 Fahrtenfälle/ Tage zu den Zügen bringen.

Unergiebig für die Potentialanalyse ist der Hinweis auf den Tourismus. So sind schon die Gästeübernachtungen aus der amtlichen Statistik viel zu niedrig, da diese nur Betriebe mit mehr als 9 Betten erfasst. Unsere Recherchen bei den Gemeinden entlang der Achse (ohne Schweinfurt und Kitzingen) ergaben für 2015 knapp 1100 touristische Betten. Bei Auslastung von 30% (Durchschnitt Bayern) und einer Aufenthaltsdauer von 1,8 Tagen ergeben sich 67.000 Bewegungen. Wenn diese zu 11,5% (Durchschnitt Deutschland, nach Verkehr in Zahlen, S. 222; siehe hier Fig. 2., ähnliche Ergebnisse aus eigenen Touristenbefragungen Iphofen 2008, einschl. Tagesgäste) den ÖV nutzen, berechnet sich aus den

Übernachtungsgästen ein Nachfragepotential für die Strecke von $67.000 \times 0,115./.$ 365×2 (Hin- und Rückfahrt) von

=42 Bewegungen/Tag

und ca. 21 Rkm, da die Gäste wohl durchschnittlich nur $\frac{1}{2}$ der Strecke bereisen.

Über die Tagesgäste liegen keine exakten Erkenntnisse vor. Im Bereich der Mainschleife rund um Volkach umfasst ihre Zahl ungefähr das 2,33-fache der Übernachtungsgäste. Unter Anwendung dieses Parameters wäre in den Gemeinden entlang der Achse zu rechnen mit $67.000 \cdot 1,8 \times 2,33 \times 2./.$ $365 \text{ Tage} \times 0,115$ (Anteil ÖV)

= 177 Bewegungen/Tag, daraus knapp 90 Rkm .

Wir wissen nicht, welche Datensätze bezüglich des Tourismus die BEG in ihre Berechnungen einbezogen hat, sie verweist lediglich darauf, dass „Touristen aus der Region“ zu 10% ÖPNV nutzen. D.h. dass die BEG wohl von den (amtlichen) Übernachtungsdaten (32.000 Gästeankünfte, 1,8 Tage Aufenthaltsdauer, 6% nutzen ÖV) ausgeht und den Tagestourismus unberücksichtigt lässt., Sie könnte somit zu dem Ergebnis kommen, dass lediglich $32.000: 1,8 \times 2: 365 \times 0,06$

= 6 touristische Bewegungen/ Tag

zum lokalen Nachfragepotential zu addieren sind. Man schaue sich die Reisenden in solchen Zügen an, die reizvolle Urlaubs- und Naherholungsgebiete bedienen!

Zu den Ausbildungsverkehren spricht die BEG-Studie zwar von Abschätzungen, doch fehlen auch hier Hinweise auf Parameter und Rechenwege. Die in der BEG-Tabelle S. 15 aufscheinende Spalte „Schüler“ mit 18 (ab Gerolzhofen) bis 41 (ab Sennfeld) Bewegungen nach/von Schweinfurt dürfte diese Gruppe nicht ausreichend berücksichtigen. Nach MiD (2020, siehe hier Fig. 2) entfallen 21% aller ÖV-Bewegungen auf das Fahrtmotive Schule/Ausbildung.

Vollständig unerwähnt bleibt der Bereich der Fahrtmotive Einkauf und Besorgung (einschl. Arzt- und Ämterbesuch), für den Verkehr in Zahlen (2020, siehe hier Fig. 2) $0,089$ ÖV-Bewegungen/Einwohner / Tag berechnet. Diese Motivgruppe macht 23,3% der zu erwartenden ÖV-Bewegungen aus.

5.3. Betrachtung des Ergebnisses

Ohne weitere Erläuterungen geht die BEG-Studie dann über zur Darstellung entlang der Abschnitte auf der Bahnstrecke von

- „Direktem Potential“
- „Indirektem Potential“ aus ÖV-Anbindung (warum nicht aus P&R?)
- Schüler- (Potential)

- Fremdenverkehr (=touristischem Potential);

Daraus lassen sich gemäß BEG für den Nordabschnitt 637 („direktes Potential“) bzw. 838 (Gesamt-Potential) Reisenden Kilometer pro Kilometer Strecke berechnen. Die Werte machen zwischen 31% und 47% der von uns 2016 berechneten Potenziale aus.

Wie kommt es zu dieser enormen Abweichung? Da die BEG-Studie in der vorliegenden Form (sicherlich eine Kurzfassung) weder den Rechenweg noch die verwendeten Parameter aufzeigt, ist eine Überprüfung eigentlich nicht möglich.

Zum einen ist unklar, wie der Untersuchungsraum definiert ist. Sind die Bewegungen aus Schweinfurt und Umland (bis hin zu Bad Kissingen) bzw. Kitzingen in Richtung Gerolzhofen berücksichtigt? Alleine aus **Schweinfurt Stadt** gibt die BfA 108 Berufspendler nach Gerolzhofen an, das wären bei einem ÖV-Anteil von 17% (nach ViZ 2020, S. 222) $206 \times 0,17 = 37$ Bewegungen/Tag/ beide Richtungen. Und Berufspendlern machen gerade einmal 33,5% der zu erwartenden Nachfrage aus. Dazu kommen weitere Reisende mit Fahrtmotiven Besuch, Einkauf/Besorgung, Bildung/Weiterbildung und Freizeit/privater Besuch (siehe hier Fig. 2). Gemeinsam mit den Berufspendlern steigt so das Potential alleine aus der Stadt Schweinfurt auf

- 110 Fahrtenfälle/Tag/beide Richtungen.

Schauen wir uns als zweites Beispiel die Stadt **Gerolzhofen** mit ihren 6.800 Einwohnern gemäß BEG-Studie an.

Unter Anwendung der MiD-Werte für den Landkreis Schweinfurt (siehe hier Fig. 3) sind hier an ÖV-Bewegung zu erwarten zwischen $6800 \times 0,22 = 1.496$ (niedriges Szenario) und $6.800 \times 0,27 = 1.836$ Bewegungen/Tag/alle Richtungen (mittleres Szenario). Gemäß den Pendlerdaten der BfA sind davon orientiert entlang der Bahnachse

- Richtung Norden (Stationen bis Schweinfurt und darüber hinaus, ohne Würzburg und Bamberg) 45% bzw. 680 bis 835 Bewegungen;
- Richtung Süden (Stationen bis Kitzingen-Nürnberg): 10% bzw. 150 bis 180 Bewegungen.

In der Realität dürfte die Verflechtung mit Schweinfurt noch stärker sein, da die zentralörtliche Orientierung (Einkauf, Besorgung, Ärzte, Ämter) eindeutig dorthin zielt.

Alleine aus der Addition der Werte nur für den Austausch zwischen den Städten Schweinfurt und Gerolzhofen ergibt sich aus den o.g. Berechnungen ein Nachfragepotential von

- 790 bis 945 ÖV-Bewegungen/Tag/ beide Richtungen (ohne touristische Verkehre).

Das sind für den Nordabschnitt gleichzeitig Reisendenkilometer pro km Schienenstrecke, da der Gesamtabschnitt genutzt wird. Dazu kommen weitere Reisende aus dem Südabschnitt und von den Zwischenstationen. Die hier neu berechneten Daten sind noch höher als 2016 berechnet, denn wir konnten nun die regionalisierten modal split Werte für den Landkreis Schweinfurt aus MiD 2020 verwenden. Im Gegensatz zu dieser Modellrechnung zeigt die

BEG-Studie für den Abschnitt Alitzheim-Gerolzhofen ohne weitere Erläuterungen ein Gesamtpotential (Incl. 72 aus ÖV-Zubringer, 18 aus Schülerbewegungen und 21 aus Fremdenverkehr) von 535 Bewegungen/Werktag/beide Richtungen. Ein Zusammenhang mit unseren o.g. Daten und den Parametern aus MiD (2020) ist nicht ersichtlich.

6. Zusammenfassung

Es ist erfreulich, dass die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) innerhalb vergleichsweise kurzer Zeit im Februar 2021 eine eigene „Untersuchung des Nachfragepotentials“ für die untere Steigerwaldbahn Schweinfurt-Gerolzhofen-Kitzingen vorgelegt hat. Im Auftrag der Bayerischen Staatsregierung soll dabei geprüft werden, ob die Fahrgastnachfrage, ausgedrückt in Reisendenkilometer pro km Schienenstrecke (Rkm), die für eine sinnvolle Reaktivierung notwendige Schwelle von 1.000 Rkm/Tag/beide Richtungen überschreitet.

Der Verfasser dieser Stellungnahme hat Ende 2016 eine sehr detaillierte Nachfrageanalyse vorgelegt und wird auch in der aktuellen BEG-Studie erwähnt. Er erlaubt sich daher einige Anmerkungen.

Kernstück der BEG-Studie sollte die Berechnung des Nachfragepotentials aus den Benutzer-/Motivgruppen Beruf/Arbeit, Aus- und Weiterbildung, Einkauf/Besorgung und Freizeit/Urlaub sein. Ohne dass dies explizit von BEG erwähnt wird, ist zu vermuten, dass für die dortigen Berechnungen ein Einwohner-bezogenes Verkehrserzeugungsmodell in Anwendung kam. Dabei bleibt offen, welche Kenngrößen der ÖV-Mobilität pro Einwohner verwendet wurde. Da empirische Analysen (Haushaltsbefragungen...) zu Recht nicht in Frage kamen, hätte die BEG die aktuell vorliegenden Daten aus „Mobilität in Deutschland 2020“ (Werte für 2017) oder „Verkehr in Zahlen 2020“ (Daten für 2018, S. 222) verwenden können. Für den Nordabschnitt der Strecke Schweinfurt-Gerolzhofen würde sich daraus schon überschlüssig ein lokales Potential (ohne Bewegungen aus Schweinfurt Stadt sowie Tourismus) berechnen von

1.375 bis 1.613 Reisendenkilometer per km Streckenlänge.

Zum Erstaunen des Betrachters prognostiziert die BEG-Studie gerade einmal 30% bis 50% der von uns 2016 berechneten Werte, obwohl der Anteil des ÖPNV an den Personenbewegungen in Deutschland gesamt und sicherlich auch in der Region seitdem gestiegen ist. Da die BEG aber weder die verwendeten Parameter noch den Rechenweg für ihre Studie offenlegt, ist eine konstruktive Auseinandersetzung mit ihren Ergebnissen kaum möglich.

Das ist sehr bedauerlich, denn es gibt einige positive Ansatzpunkte der BEG-Studie. So verweist sie auf Zubringer-Buslinien, die von den Landkreisen Kitzingen und Schweinfurt

geplant sind. Auch beleuchtet sie konstruktiv die Frage nach den Standorten der Bahnstationen und möglichen Verbesserungen.

Insgesamt ist aber im Text eine eher negative Grundhaltung zu registrieren. Die Möglichkeiten, mit neuen Technologien (Fahrweg und Fahrzeuge) bessere Anschlüsse in Kitzingen (Lückenschluß zum Bahnhof Kitzingen) und Schweinfurt (Wende am Hbf., ist in max. 5 Minuten möglich, zur Bedienung von Mitte und Stadtbahnhof) werden verneint. Der Tourismus ist nur unzureichend berücksichtigt, zu den Fahrtmotiven Einkauf/Besorgung gibt es keine Aussagen. Die ablehnende Haltung einiger kleinerer Gemeinden gegenüber der Reaktivierung scheint dagegen an mehreren Stellen durch.

Es ist zu hoffen, dass in einem weiteren Schritt die BEG Parameter und Rechenwege ihrer Studie zur Kenntnis bringt, damit in der Region eine offene und faktenorientierte Diskussion über die Zukunft der Steigerwaldbahn geführt werden kann.

7. Verwendete Quellen

Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (2021) : Reaktivierung der unteren Steigerwaldbahn-Untersuchung des Nachfragepotentials-. München, Februar 2021, 20 S.

Gutachten zur Reaktivierung der Steigerwaldbahn - Endbericht (2018). Kassel (Fa. Kobra NVS) und Schweinfurt (Landratsamt), Okt. 2018

Mobilität in Deutschland 2020 (Daten von 2017), siehe https://www.stmb.bayern.de/vum/handlungsfelder/verkehrsinfrastruktur/mobilitaet_in_deutschland/index.php, mit den Anhängen „Zeitreihenbericht“ und „Regionalisierung von MiD-Ergebnissen“

Schliephake, K. (2016): Die Nachfrage nach Personenverkehrsleistungen bei einem Regelbetrieb der Bahnstrecke Schweinfurt-Gerolzhofen-Kitzingen. Berechnungen auf der Basis eines einwohnerbezogenen Verkehrserzeugungsmodells. Würzburg, im Dezember 2016, 120 S. + separate Datenblätter .

SCHLIEPHAKE, K. (2019): Die Menschen in Bewegung – Energieeinsatz und Raum-Zeit-Konvergenz seit 1850, in: Orte und Landschaften der Mobilität (= Siedlungsforschung – Geschichte-Geographie Bd. 36), Bonn, pp. 311- 328.

Verkehr in Zahlen 2020/2021. Flensburg & Berlin (BMVI)

Adresse des Verfassers:

Dr. Konrad Schliephake, Dipl. Geograph, Akad. Direktor a.D.

Mittl. Steinbachweg 13

97082 Würzburg

k.schliephake@uni-wuerzburg.de