

VCD Bayern e.V. \* Hessestraße 4 \* 90443 Nürnberg

Nürnberg, 17. März 2021

Gerd Weibelzahl, Tel. 0160 / 9460 5819, E-Mail: weibelzahl1@aol.com

## Stellungnahme zur Potentialanalyse Steigerwaldbahn der BEG

### **Zusammenfassung:**

Für den VCD Bayern sind nach Durchsicht der von der BEG vorgelegten Potenzialanalyse viele Fragen offen geblieben. Das Berechnungsverfahren zur Ermittlung des Potenzials wird nicht erläutert und kann nicht nachvollzogen werden. Da nur der Kennwert "Reisendenkilometer je Kilometer Bahnstrecke" genannt wird, gibt es auch keine Information, wie viele Fahrten bei Reaktivierung der Steigerwaldbahn unternommen werden. Die Fahrgastzahl an sich ist aber nicht unwichtig. Nicht dargelegt werden im Gutachten die Potentiale, welche aus dem Bahnnetz außerhalb des Bedienungsgebietes der Steigerwaldbahn (Umsteigeverkehre) gewonnen werden können. Gleiches gilt für die beiden Endpunkte der Steigerwaldbahn, die Städte Kitzingen und Schweinfurt. Das Gutachten liefert zwar Daten zur Nutzung der Bahnlinie, aber nicht zu einer Buslinie, welche statt der zu aktivierenden Bahn, verkehren würde. Der VCD fordert eine ergänzende Betrachtung auf Grundlage eines "fiktiven Busersatzverkehrs", welcher alle Orte anfährt, die auch von der Bahn bedient werden. Auf Grundlage allgemein zugänglicher Mobilitätskennwerte hat der VCD auf Grundlage der erschlossenen Einwohner entlang des Schienenstrangs eine vorsichtige Potentialanalyse für die Nutzung des ÖPNV entlang der Steigerwaldbahnachse vorgenommen. Der VCD ermittelt je nach Herangehensweise eine mögliche Nachfrage zwischen 3.000 und 5.000 Fahrten. Diese entfallen aber nicht vollständig auf den Schienenverkehr, da im Nachbarortsverkehr zwischen Schweinfurt und den Umlandgemeinden auch der Stadtverkehr Schweinfurt genutzt werden kann. Dennoch liegt das ermittelte Potential deutlich über den von der BEG ermittelten Werten.

### **Ausführliche Darstellung:**

Wir gehen zunächst auf einige Textquellen in der Analyse ein, bevor wir schlussendlich auf Grundlage der Daten des ermittelten Potentials alternative Berechnungen zur ÖPNV-Nutzung für die in Frage kommende Relation Schweinfurt – Gerolzhofen – Kitzingen vornehmen. Diese Berechnungen beruhen auf allgemeinen Daten zur ÖPNV-Nutzung und zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung:

Anmerkungen zum Textteil:

- Seite 3: Im Gutachten wird ein in Kitzingen-Etwashausen gebrochener Verkehr angenommen, da der Zugang zum Bahnhof Kitzingen wegen der gesprengten Mainbrücke aktuell nicht möglich ist. Es gibt mehrere Ideen, den Lückenschluss vorzunehmen. Es ist anzuregen, dass eine alternative Analyse durchgeführt wird, um die zusätzliche Nachfrage zu ermitteln, welche sich durch eine Verknüpfung der Steigerwaldbahn mit der Hauptstrecke Würzburg – Kitzingen – Nürnberg ergeben würde.
- Seiten 5 und 9: Es wird dargelegt, dass die mögliche Nachfrage, welche aus den Endpunkten der Linie in Kitzingen oder Schweinfurt in Richtung Steigerwaldbahn generiert wird, berücksichtigt wäre. In der weiteren Berechnung fehlen aber die Einwohnerzahlen aus Schweinfurt und Kitzingen. Somit wäre nachzufragen, inwieweit die Potentiale der beiden Städte Eingang in die Analyse gefunden haben. Außerdem fehlt im Gutachten eine Bewertung, welche Nachfrage aus anderen Orten außerhalb des unmittelbaren Einzugsbereichs der Strecke (z.B. aus Richtung Bamberg oder Würzburg) in Richtung Steigerwald bei einer Aktivierung der Strecke erzeugt werden kann. Die dadurch im übrigen Streckennetz ausgelösten Fahrgastkilometer wären dem für den direkten Einzugsbereich der Steigerwaldbahn ermittelten Potential zuzurechnen (Berücksichtigung des Umsteigeeffektes im restlichen Bahnnetz).
- Seite 5: Grundlage der Bewertung ist eine Fahrzeitanalyse, welche die Fahrzeiten im Individualverkehr mit denen des Zuges vergleicht. Je geringer die Fahrzeitunterschiede sind, umso höher ermittelt sich die Nachfrage, welche künftig eher den Zug statt den Pkw nutzt. Wenn die Steigerwaldbahn nicht aktiviert ist, dann müsste alternativ eine Busverbindung realisiert werden. Die Durchschnittsgeschwindigkeit des Busses ist niedriger als die des Zuges. Somit sollte auf Grundlage der Berechnungsmethodik der BEG ermittelt werden, welche Fahrgastzahlen und Reisendenkilometer generiert werden können, wenn ein Bus statt des Zuges auf derselben Route im Stundentakt verkehren würde. Es wäre somit das Potential eines „fiktiven Schienenersatzverkehrs“ zu untersuchen.
- Seite 5: Es wäre anzuregen, den Zug aus Gerolzhofen ab Schweinfurt Hbf zu anderen Zielen durchzubinden. Denkbar wäre eine umsteigefreie Verbindung von Gerolzhofen über Schweinfurt nach Bad Kissingen oder Bad Neustadt, welche dann bei Realisierung eines neuen Zughaltes in der Nähe des Schulzentrums „Schweinfurt Bergl“ für Schüler aus Richtung Steigerwald eine bequeme Fahrtmöglichkeit darstellen würde. Alternativ wäre eine Fortführung der Bahnlinie aus Richtung Gerolzhofen über Schweinfurt Mitte und Schweinfurt Stadt nach Bamberg denkbar. Dann könnten die Halte zwischen Schweinfurt und Haßfurt an die sich zur vollen Stunde in Schweinfurt begegnenden Züge der RE-Linie Würzburg – Schweinfurt – Bamberg angebunden werden und man könnte aus Richtung Steigerwald das Schweinfurter Stadtzentrum gut erreichen. Ergänzend wäre denkbar, dass die Halte Theres und Gädheim aktiviert werden, was aktuell aus Fahrzeitgründen mit der RB-Linie Würzburg – Bamberg nicht möglich ist.

- Seite 6: Warum schränkt man das Potential ein, weil die Gemeinden neue Bahnstandorte nicht wollen? Welche Nachfrage würde sich ergeben, wenn die Standorte der Bahnhofpunkte optimiert zur Ortslage und zur Lage der Gewerbegebiete verlegt werden würden?
- Seite 6: Die Aussage „schlecht“ für die Bahninfrastruktur ist eines Gutachtens eigentlich nicht würdig, da ein Gutachten eigentlich keine wertenden Aussagen enthalten sollte. Die BEG sollte darlegen, was an der Infrastruktur „schlecht“ wäre und welche Aufwendungen für eine gute Infrastruktur notwendig wären. Außerdem ist der Hinweis, dass die Infrastruktur ohne Zuschuss des Freistaates bei Preisen auf Grundlage vergleichbarer Kilometerpreise anderer Eisenbahninfrastrukturen herzustellen ist, wenig zielführend. Es fehlt eine valide Aussage, wie teuer die Herstellung der Infrastruktur ist und wie hoch die Trassengebühren wären, wenn man Zuschüsse z.B. aus dem Entflechtungsgesetz abzieht. Genau diese Berechnung bleibt die BEG schuldig. Wertende Aussagen sollten sich aber auf fachliche Grundlagen beziehen. Somit ist die Untersuchung hinsichtlich dieser Aussage als unwissenschaftlich zu bewerten.
- Seite 7: Wo ist die Begründung, dass es zur Einbindung der Steigerwaldbahn in die Hauptbahnhöfe Kitzingen und Schweinfurt zu Mehrkosten kommen würde? Der Schweinfurter Hauptbahnhof hat acht Gleise, welche nur zum Teil genutzt werden. In Kitzingen gibt es das Stumpfgleis, welches von den Regionalbahnen Würzburg – Kitzingen genutzt wird. Außerdem gibt es noch das Wendegleis der ehemaligen Steigerwaldbahn.
- Seite 7: Hier zeigt die BEG ihr Desinteresse an der Planung und würdigt das Vorhaben mit einer Reihe von wertenden Aussagen herab. Das ist nicht akzeptabel und auch nicht wissenschaftlich.
- Seite 7/8: Die Tabellen zwischen der Gesamteinwohnerzahl und den Differenzierung der Einwohner und Arbeitsplätze nach der Entfernung zum Bahnhof sind nicht kongruent und schwer vergleichbar. Auf Seite 7 wird der Einzugsbereich vom verlegten Bahnhof Sennfeld dargelegt, was eine Summierung schwierig macht. Besser wäre es gewesen, wenn man den Einzugsbereich des verlegten Bahnhofs separat dargelegt hätte. Auf Seite 8 fehlen die Daten von Kitzingen-Etwashausen
- Seite 15: Die höchste Auslastung zeigt sich zwischen Sennfeld und Gochsheim mit 1.034 Pkm / km Betriebslänge. Somit wäre eine Aktivierung zwischen Schweinfurt und Gochsheim nach den Vorgaben des Landes Bayern machbar. Daher ist ein Verkehrsbedürfnis gegeben, was einer Entwidmung der Strecke zumindest bis Gochsheim entgegensteht. Bei 34 Zügen ergibt sich eine Auslastung von über 30 Fahrgästen je Fahrt. Somit wären bei einer Busverbindung, welche bei Einsatz von Standardniederflurbussen mit ca. 40 Fahrgastplätzen fast jede Fahrt voll besetzt. Man müsste somit eigentlich generell Gelenkbusse einsetzen, was die Kosten der Busbedienung erhöht. In der Bewertung fehlt eine Darstellung der Nachfrage im Tagesgang. Gerade in der Schülerverkehrsspitze ist bei einer derart hohen Grundauslastung damit zu rechnen, dass Verstärkerbusse eingesetzt werden müssen. Diese müssen für wenige Stunden am Tag vorgehalten werden und sind in der Produktion sehr teuer. Somit wäre zu ergänzen, welche Kapazitäten in der Verkehrsspitze bei den Varianten „Zugbedienung“ und „Busbedienung“ notwendig werden. Erst dann kann eine seriöse Kostenvergleichsberechnung durchgeführt werden.
- Seite 18: Die Berechnungsgrundlage wird nicht dargelegt, so dass nicht nachvollzogen werden kann, wie man zum Ergebnis der Reisendenkilometer je Kilometer Strecke kommt. Außerdem wird nicht deutlich, mit welcher Einsteigerzahl die BEG kalkuliert, da nur der Wert Reisendenkilometer je Kilometer Streckenlänge dargestellt wird. Kalkuliert man diverse Daten der Reaktivierungsstudie von PTV für das Land Baden-Württemberg, so kann man

davon ausgehen, dass ein Umrechnungsfaktor von 1,3 ... 2 sinnvoll ist, um die Reisendenkilometer je Kilometer Bahnstrecke auf die Gesamtfahrgastzahl hochzurechnen, da viele Fahrgäste nur Teilstrecken befahren. Somit ermittelt sich eine Fahrgastzahl von ca. 1.500 bis 2.000 Fahrgästen für die Gesamtstrecke Schweinfurt – Kitzingen-Etawahausen, was deutlich niedriger als die oben ermittelten Werte liegt. Es ist sinnvoll, bei der BEG nachzufragen, welche Gesamteinsteigerzahl diese prognostiziert hat.

### Potenzialanalyse

Die Mobilitätsforschung wie z.B. die regelmäßig vom Bundesverkehrsministerium durchgeführte Studie „Mobilität in Deutschland“ ermöglicht es, vereinfachte Potentialanalysen auf Grundlage von folgenden Daten durchzuführen: Einwohnerzahl Orte entlang der zu untersuchenden Verbindung, durchschnittliche Wegezahl je Einwohner am Tag, Mobilitätsrate der Bevölkerung am Tag, Nutzungsrate ÖPNV an den durchgeführten Wegen:

Aus diesen Daten ist eine Potenzialanalyse auf zwei Wegen möglich:

- Variante 1: Einwohner \* Mobilitätsrate 80 % \* drei Wege am Tag \* 5 % ÖPNV-Anteil (deutschlandweiter Durchschnittswert lt. Mobilitätskonzept Landkreis Schweinfurt. Daten sind die Gesamteinwohnerzahlen nach Seite 8 zzgl. Daten Kitzingen-Etawahausen nach Seite 7).
- Variante 2: Differenzierung Einwohner nach Entfernung zum Bahnhof und individuelle ÖPNV-Anteile: bis 500 Meter 7 %, 500-1000 Meter 5 %, ab 1000 Meter 3 %. Daten sind die Einzugsbereiche der Bahnhalte nach Seite 7, wobei bei Sennfeld davon ausgegangen wird, dass der Bahnhof nicht verlegt wird.

Es ergeben sich folgende Berechnungen:

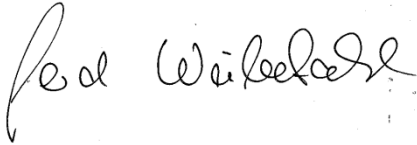
#### Variante 1:

$$42.000 \text{ Einwohner} * 0,8 * 3 * 0,05 = 5.000 \text{ Fahrten}$$

#### Variante 2

Einzugsbereich	Einwohner Einzugsbereich	Abschlagsfaktor Nichtmobile	Fahrten je Tag	Anzahl Fahrten	ÖPNV-Anteil in v.H.	Fahrten
< 500 Meter	9.200	0,8	3	22.080	0,07	1.550
500 – 1.000 Meter	15.800	0,8	3	37.920	0,05	1.900
> 1.000 Meter	9.300	0,8	3	19.920	0,03	500
SUMME						3.950

Die beiden Berechnungen sagen nicht aus, dass für alle Fahrten die Steigerwaldbahn genutzt werden, da v.a. im Stadt-Umland-Bereich von Schweinfurt ein relevanter Teil der Fahrgäste auch das Stadtbusangebot nutzen wird. Somit verteilt sich die ermittelte Nachfrage auf das vorhandene Angebot „Stadtbus Schweinfurt“ und das neue Angebot „Zug Steigerwaldbahn“.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Gerd Weibelzahl'. The signature is written in a cursive style with a large initial 'G'.

Gerd Weibelzahl