



GEROLZHOFEN

07. Oktober 2018 13:00 Uhr

Wiederbelebung brächte viel Geld in die Region

Die Reaktivierung der Bahnlinie Schweinfurt-Gerolzhofen würde 20 bis 25 Millionen Euro kosten. Die Gemeinden müssten dabei kaum Geld aufbringen.

Ungeachtet der ablehnenden Haltung fast aller Gemeinden längs der Bahnstrecke Schweinfurt-Gerolzhofen plädiert die Industrie- und Handelskammer weiter für eine ernsthafte Prüfung der Frage, ob die Bahnstrecke Schweinfurt-Gerolzhofen wieder in Betrieb genommen werden könnte. Auch die Handwerkskammer für Unterfranken möchte das. Die fränkischen

Wirtschaftskammern würden gerne wissen, ob die Reaktivierung der Strecke zur Optimierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im Zuge der Mobilitätswende in der Region beitragen könnte.

Die maßgebliche Stelle für eine solche Überprüfung ist die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG). Dabei geht es nicht um Wirtschaftlichkeit, sondern um den Nachweis eines Bedarfs für eine Infrastrukturmaßnahme durch die BEG, die eine hundertprozentige Tochter des Freistaats Bayern ist. Sie bestellt in Bayern den Schienenverkehr, entscheidet also letztendlich, wo etwas fährt und wo nicht. Von alleine tut sie das allerdings nicht, sondern dazu ist eine Aufforderung aus der Region nötig.

Vier Voraussetzungen

Damit der Reaktivierungsprozess für eine Bahnstrecke überhaupt in Gang kommt und die BEG tätig wird, sind darüber hinaus vier Voraussetzungen zu erfüllen.

- Erstens: Eine Prognose, die vom Freistaat Bayern anerkannt wird, ergibt, dass eine Nachfrage von mehr als 1000 Reisenden pro Werktag zu erwarten ist. Anmerkung: Die Studie von Dr. Konrad Schliephake von der Universität Würzburg hat einen Wert von 1400 für die Strecke Schweinfurt-Gerolzhofen ergeben.
- Zweitens: Die Infrastruktur wird ohne weiteren Zuschuss des Freistaats (über die Gelder von der BEG hinausgehend) in einen Zustand versetzt, der einen attraktiven Zugverkehr ermöglicht.
- Drittens: Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) ist bereit, die Strecke und die Stationen dauerhaft zu betreiben und berechnet hierfür Infrastrukturkosten, die das Niveau vergleichbarer Infrastruktur der Deutschen Bahn nicht übersteigen. Die Deutsche Bahn ist übrigens nach wie vor Eigentümerin von Infrastruktur und Flächen der Steigerwaldbahn.
- Viertens: Die ÖPNV-Aufgabenträger müssen sich vertraglich verpflichten, ein mit dem Freistaat Bayern abgestimmtes Buskonzept im Bereich der Reaktivierungsstrecke umzusetzen. Anmerkung: Dieser Aufgabenträger ist für die Strecke Schweinfurt-Gerolzhofen der Landkreis Schweinfurt, für den ein auf die Schiene zugeschnittener Personennahverkehr durch mehr Zubringerbusse einerseits zwar teurer werden kann als vorher, was aber andererseits ein Zubrot für die Busunternehmer bedeutet. Deshalb ist laut BEG allererste Voraussetzung für den Beginn des Reaktivierungsprozesses das Vorliegen positiver, schriftlicher Gremienbeschlüsse für die Reaktivierung der Strecke durch den Aufgabenträger des allgemeinen ÖPNV.

Für die Finanzierung von Streckenreaktivierungen sind nach Auskunft der BEG neben einigen Fördermöglichkeiten aus dem Bund als Hauptquelle für privat betriebene Infrastrukturreaktivierungen die sogenannten Infrastrukturbenutzungsgebühren anzusetzen.

BEG zahlt

Diese zahlt die BEG im Falle einer Beauftragung zur Nutzung einer Strecke als Trassen- und Stationsgebühren an den Infrastrukturbetreiber, unabhängig vom gesonderten Entgelt an das Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU). Zur Erklärung der sperrigen Begriffe EVU und EIU: Das Eisenbahnverkehrsunternehmen ist dasjenige, das auf der Schiene fährt. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist dasjenige, das die Schiene bereitstellt.

Die Höhe der Infrastrukturbenutzungsgebühren beträgt (maximal und faktisch) den Trassentarif der DB Netz AG von 5,50 Euro je Zug und Streckenkilometer.

Auftrag für zwölf Jahre

Die BEG beauftragt die Verkehrsleistung und die Verkehrsinfrastruktur in der Regel für zwölf Jahre. Die Verkehre werden täglich, auch an Sonn- und Feiertagen, im Stundentakt beauftragt, in der Regel mit 17 Zugpaaren von 6 bis 23 Uhr.

Aus den Infrastrukturnutzungsgebühren der BEG finanziert der Infrastrukturbetreiber sowohl die Instandsetzung (Löwenanteil) als auch die laufende Instandhaltung der Strecke. Eine erfahrungsbasierte Faustregel besagt, dass die Gebühren der zwölfjährigen Beauftragung, neben den laufenden Unterhaltskosten, über diese Laufzeit rund 75 Prozent der Instandsetzungsinvestitionen abdecken.

In der Regel beauftragt die BEG Verkehrsleistung und hierfür die Bereitstellung der Infrastruktur nach Ablauf der zwölf Jahre aber weiterhin (wieder in Zwölfer-Jahresschritten). Diese relativ lange Bestellgarantie soll auch dazu dienen, dass ein Betreiber leichter Bankkredite zur Finanzierung seines Vorhabens erhalten kann. In den vergangenen Jahren ist nach Auskunft der BEG noch nie passiert, dass eine reaktivierte Strecke nach den ersten zwölf Jahren wieder stillgelegt werden musste.

Das Gesamtinvestitionsvolumen ist, rein aus den Infrastrukturbenutzungsgebühren der BEG, in der Regel nach 16 (in Ausnahmefällen 18) Jahren amortisiert, erklärt die BEG.

Bürgschaft des Landkreises

Das restliche Viertel der Investitionen wird üblicherweise abgedeckt durch eine Bürgschaft des jeweiligen Landkreises, die mit Tilgung des Gesamtkredites erlischt. Dies ist erfahrungsgemäß nach 16, spätestens 18 Jahren Bestellzeit der Fall. Wie bisherige Reaktivierungen gezeigt haben, ist diese Bürgschaft nur mit einem geringen Risiko behaftet.

Die Infrastruktur der Bahnhöfe oder Haltepunkte muss alleinig das Infrastrukturbetriebsunternehmen bereitstellen. Im konkreten Fall ist davon auszugehen, dass auf der Strecke Gerolzhofen-Schweinfurt mit Ausnahme der im Betrieb befindlichen Haltepunkte im Bereich der DB Netz AG im Schweinfurter Stadtgebiet alle Haltepunkte (Bahnsteige) neu errichtet werden müssen.

Hohe Förderung für Gemeinden

Die technische Sicherung der Kreuzungen mit anderen Verkehrswegen (hauptsächlich sind das Straßen) ist geregelt durch das Eisenbahnkreuzungsgesetz. Das ist einer der wenigen Punkte, wo Kosten auf die Gemeinden zukommen. Ein Drittel der Kreuzungen finanziert der Freistaat Bayern, der diesen Anteil im Rahmen der Gesamtförderkulisse aber auf den Straßenbauträger umlegt. Ein weiteres Drittel haben die Straßenbauträger (Gemeinde, Landkreis, Land oder Bund) zu tragen und das letzte Drittel das Unternehmen, das die Strecke betreibt.

Gemäß Auskunft der Regierung von Unterfranken sind, bei Kommunen als Straßenbauträger, aktuell bis zu 60 Prozent der entstehenden Gesamtkosten (Anteil der Kommune und übertragener Anteil des Freistaates) förderfähig. Seitens der Staatsregierung kann zusätzliche Förderung gewährt werden, so dass sich die Kosten für Kommunen in erträglichem Rahmen halten.

Hier nun eine grobe Schätzung der Kosten, die bei einer Reaktivierung der Steigerwaldbahn von Schweinfurt nach Gerolzhofen entstehen würden. Sie basieren auf einer Berechnung der BEG, die dem Förderverein Steigerwaldexpress vorliegt.

Im Normalfall belaufen sich die Wiederinstandsetzungskosten für stillgelegte Eisenbahnnebenstrecken, je nach Zustand und Anzahl der Bauwerke (zum Beispiel Brücken), auf eine bis 1,5 Millionen Euro je Streckenkilometer nach dem für betreffende Strecken üblichen Standard für Nicht-Bundeseigene Eisenbahnen (NE-Standard). Das würde für Schweinfurt-Gerolzhofen 20 bis 25 Millionen Euro bedeuten.

Noch in mittelgutem Zustand

Da die Steigerwaldbahn auf schwere Militärtransporte ausgelegt und Anfang der 1990er Jahre komplett saniert wurde, ist davon auszugehen, dass sich die stillgelegten Abschnitte im mittleren Zustandsspektrum der bayerischen Reaktivierungsstrecken befinden.

Bei der einer Streckenlänge Schweinfurt-Gerolzhofen von 19 Kilometern ist ein Investitionsvolumen von 20 bis 25 Millionen Euro realistisch. Die Bürgschaft des Landkreises würde dann – konservativ angesetzt – etwa 6,3 Millionen Euro betragen.

Artikel: <https://www.mainpost.de/regional/schweinfurt/Wiederbelebung-braechte-viel-Geld-in-die-Region;art769,10077245>

© Main-Post 2017. Alle Rechte vorbehalten. Wiederverwertung nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung