

GEROLZHOFEN

# Steigerwaldbahn: Müssen oder dürfen die Landkreise zahlen?



Klaus Vogt

06. Dezember 2019  
17:00 UhrAktualisiert am:  
22. Dezember 2019  
02:10 Uhr

Falls sich kein Investor findet, der die veraltete Trasse der Steigerwaldbahn sanieren will: Können oder müssen die Landkreise einspringen? Eine interessante Rechtsfrage.



📷 Die Strecke der Steigerwaldbahn, hier bei Wiesentheid, ist schon lange nicht mehr genutzt. Ihre Instandsetzung stellt ein Millionenprojekt dar. Ob sich auch die Landkreise finanziell daran beteiligen müssen? Foto: Dominik Berthel

Die für das Eisenbahnwesen zuständige [Regierung von Mittelfranken hat die beiden Landratsämter in Kitzingen und in Schweinfurt jetzt schriftlich aufgefordert](#), sich verbindlich zu äußern, ob die Landkreise als Träger des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ein Prüfverfahren für eine mögliche Reaktivierung der Steigerwaldbahn einleiten wollen oder nicht. Die Regierung fordert, dass in den nächsten Sitzungen der Kreistage – am 9. Dezember in Kitzingen und am 12. Dezember in Schweinfurt – entsprechende Grundsatzbeschlüsse pro oder contra Steigerwaldbahn gefasst werden. Doch warum hat dies so lange gedauert?

Die Bezirksregierung hatte zugestanden, mit ihrer [Entscheidung über die von Anrainergemeinden beantragte Entwidmung der Bahnstrecke](#) so lange zuzuwarten, bis das Ergebnis des Prüfverfahrens für eine mögliche Reaktivierung vorliegt. Wenn das Prüfverfahren ein erfolgreiches Ende nimmt, dürfte die Regierung die Entwidmungsanträge der Gemeinden mutmaßlich ablehnen. Werden bei der Prüfung hingegen die vom Freistaat Bayern für alle Streckenreaktivierungen geltenden vier Voraussetzungen bei der Steigerwaldbahn nicht erfüllt, dürfte es unweigerlich zur Entwidmung der Bahnstrecke kommen.

Da die Landkreise Kitzingen und Schweinfurt auch nach Monaten noch immer kein Prüfverfahren angestoßen haben, fordert die Regierung von Mittelfranken jetzt, wie berichtet, mit Fristsetzung Entscheidungen ein, um das Entwidmungsverfahren – mit welchem Ergebnis auch immer – endlich abschließen zu können.

## Pflicht zur Kostenbeteiligung?

Doch warum haben die Landkreise bislang von sich aus das Prüfverfahren nicht auf den Weg gebracht? Ein Grund: Der Schweinfurter Landrat Florian Töpfer (SPD) hatte in Abstimmung mit seiner Amtskollegin Tamara Bischof (FW) in Kitzingen die Frage aufgeworfen, ob es für die Landkreise das Risiko einer möglichen Pflicht zur Kostenbeteiligung gibt. Besteht die Gefahr, dass die Landkreise, wenn sie jetzt den Reaktivierungsprozess anschieben und sich aber kein Investor für die Ertüchtigung der schon lange brach liegenden Bahnstrecke findet, möglicherweise dann selbst die Kosten für die Strecken-Infrastruktur tragen müssen? Mit Schreiben vom 10. September bat Töpfer hier um eine rechtliche Einschätzung. Sollte es tatsächlich zu einer Verpflichtung der Landkreise zur Ertüchtigung der Schienen-Infrastruktur kommen, so Töpfer, würde sich dies ja zweifellos auch auf die Höhe der Kreisumlage auswirken.

Das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr in München zerstreut nun aber solche Bedenken. Es hat klar gemacht, dass die Gefahr einer verpflichtenden Kostenübernahme für die Landkreise nicht besteht. Um das Prüfverfahren für die Bahnstrecke eröffnen zu können, genügt es einzig und alleine, wenn die beiden Landkreise die vier allgemeinen Reaktivierungskriterien des Freistaats vorbehaltlos anerkennen. Nicht erforderlich sei es, dass die Landkreise sich gleichzeitig auch vorbehaltlos zu einer möglichen Kostenübernahme verpflichten.

### **Kein Risiko für die Kreise**

Sollte sich im Laufe des Reaktivierungsverfahrens herausstellen, so das Verkehrsministerium, dass sich kein Investor für die Streckenertüchtigung findet oder eine kommunale Finanzierung nicht zustande kommt, dann könnten die Landkreise selbstverständlich ohne Probleme aus dem Verfahren aussteigen. "Ein Ausstieg ist erst dann nicht mehr möglich, wenn beispielsweise vertragliche Verpflichtungen entstanden sind."

Landrat Florian Töpfer hat aber noch eine andere rechtliche Fragestellung angeschnitten: Wie sieht es aus, wenn ein Landkreis freiwillig und auf eigene Kosten die Infrastruktur der Eisenbahnstrecke auf Vordermann bringen will, indem er sich beispielsweise an einem Eisenbahninfrastruktur-Unternehmen finanziell beteiligt? Ist dies überhaupt rechtlich möglich, obwohl der Schienenpersonennahverkehr nicht zu den Aufgaben eines Landkreises als ÖPNV-Aufgabenträger gehört? Eine solche Situation wäre beispielsweise denkbar, wenn das Gutachten die erforderlichen Fahrgastzahlen zwar erbringt, sich aber aus Rendite-Gründen kein Unternehmen finden will, das die alte Strecke ohne staatliche Zuschüsse auf eigene Kosten auf Vordermann bringt.

### **Freiwilliges Engagement?**

Die Regierung von Unterfranken hat diese Grundsatzfrage wegen ihrer bayernweiten Bedeutung auch dem Bayerischen Innenministerium in München mit der Bitte um Beurteilung der Rechtslage vorgelegt. Das Ergebnis: Der Freistaat Bayern ist im Schienenpersonennahverkehr nicht für die Schienen-Infrastruktur der Bahnstrecken zuständig.

Aber: Ein Landkreis könnte als freiwillige (!) Aufgabe im eigenen Wirkungskreis sich auch für die Schienen-Infrastruktur einer Strecke im Kreisgebiet zuständig fühlen. Denn die Landkreise sollen laut Landkreisordnung "in den Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit die öffentlichen Einrichtungen schaffen, die für das wirtschaftliche, soziale und kulturelle Wohl ihrer Einwohner nach den Verhältnissen des Kreisgebiets erforderlich sind; hierbei sind die Belange des Natur- und Umweltschutzes zu berücksichtigen".

Ein zweites Argument für ein mögliches Engagement des Landkreises bei der Eisenbahn: Die reaktivierte Eisenbahnstrecke übernimmt gleichsam eine Ersatzfunktion für eine Buslinie im

allgemeinen ÖPNV, für die bislang auch schon der Kreis zuständig war. Und schließlich drittens, könnte man auch unter dem Stichwort Standort- und Tourismusmarketing einen Aufgabenbezug für den Landkreis herstellen, meinen die Juristen aus München und Würzburg in ihrer Einschätzung.

### Haushaltsrechtlich zulässig?

Es gibt allerdings einen großen Hemmschuh: [Angesichts der Größenordnung der im Raum stehenden Investitionen](#) sei auf jeden Fall die kommunalwirtschaftliche und haushaltsrechtliche Zulässigkeit einer solchen Aktion zu prüfen, betonen die Juristen. Dies gelte insbesondere in Anbetracht des "Eichenau-Urteils" des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs. Nach diesem Grundsatzurteil können die Kommunen im Kreis rechtlich gegen die (dann deutlich höhere) Kreisumlage vorgehen, wenn der Landkreis freiwillig Geld für Aufgaben ausgibt, die nicht in seinen Zuständigkeitsbereich fallen. Die Kommunen, insbesondere die, die keinerlei Nutzen von der Bahnlinie hätten, könnten sich darauf berufen, dass die landkreisfremden Aufgaben und Ausgaben bei der Berechnung der Kreisumlage unberücksichtigt bleiben.

Dem Landkreis seinerseits würde dann aber ohne finanzielle Beteiligung der Gemeinden das nötig Geld fehlen für sein Engagement als Eisenbahninfrastruktur-Unternehmen. Allerdings ist dieses Szenario momentan nur ein rein theoretisches Gedankenspiel. Dass der Landkreis Schweinfurt sich selbst bei der Steigerwaldbahn als freiwillige Aufgabe finanziell beteiligt, scheint derzeit politisch nicht durchsetzbar.

---

## Weitere Artikel

---

GEROLZHOFEN

**Steigerwaldbahn: Jetzt müssen die Kreistage reagieren**

■ 13

GROSSLANGHEIM/GEROLZHOFEN

**Steigerwaldbahn: Gleisabbau-Firma verhält sich korrekt**

■ 38

ANZEIGE

**Geheimtipp Wohnungssuche in Würzburg: So findest du eine Wohnung**