

Reaktivierung der Steigerwaldbahn ?

Was stimmt
und
was nicht stimmt

Hier finden Sie

- eine Richtigstellung
der Behauptungen des VCD (Verkehrsclub
Deutschland)
- alle Fakten, die der Öffentlichkeit von
den Befürwortern ständig verschwiegen
werden
- und wie ein moderner und ökologischer
Nahverkehr in Zukunft aussehen könnte

Herausgeber:
Büro des Abgeordneten
Gerhard Eck MdL
am Schärf 15
97499 Pusselsheim
Verantwortlich für den Inhalt:
Gerhard Schmitt
Erscheinen: 08.2020

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Verkehrsclub Deutschland VCD, dessen Kreisgruppen Mainfranken-Rhön und Kitzingen, haben in diesen Tagen eine „Handreichung für Bürgermeister, Gemeinde-, Stadt- und Kreisräte“ an der Steigerwaldbahntrasse in Umlauf gebracht, um eine Reaktivierung der Strecke zu unterstützen.

Auch wenn das Papier in dem offensichtlichen Bemühen einer seriösen Darstellung gestaltet wurde, enthält es doch eine ganze Reihe von nicht haltbaren Informationen, die so nicht stehen bleiben können.

In der Folge erhalten Sie deshalb eine Gegenüberstellung der Behauptungen der VCD-Kreisgruppen auf der einen Seite und belastbaren Fakten, die auch einer neutralen Überprüfung standhalten, unter den Rubriken:

„Was der VCD behauptet“

und

„Was Sie dazu wissen müssen“.

1

„Was der VCD behauptet“

Der Bahnbetrieb wurde in den 70er Jahren ausgedünnt und die Menschen gezwungen, auf Busse und das Auto umzusteigen.

„Was Sie dazu wissen müssen“.

Diese Aussage stellt die historische Entwicklung auf den Kopf: Die Ausdünnung des Bahnbetriebes in den 70er Jahren erfolgte **nicht gegen den Willen zahlloser Bahnreisender** und trotz einer heftigen Nachfrage nach Bahnfahrten, sondern weil die zunehmende Motorisierung der Bevölkerung und der zunehmende Wunsch nach Flexibilität die Menschen auf das Auto umstiegen ließ. Ebenso wurde der **Güterverkehr wegen fehlender Nachfrage** eingestellt.

2

„Was der VCD behauptet“

Die Steigerwaldbahn wurde nur im Stadtgebiet von Kitzingen entwidmet und steht deshalb nur auf den ersten drei Kilometern nicht mehr als Bahnstrecke zur Verfügung.

„Was Sie dazu wissen müssen“.

Die Steigerwaldbahn beginnt in Kitzingen nicht am Bahnhof, sondern erst bei Kilometer 2,168 der Trasse, auf Höhe des Autohauses Fehrer in Etwashausen. Zwischen Fehrer und dem Bahnhof Kitzingen existiert überhaupt keine Trasse der Steigerwaldbahn. Im Jahr 2016 wurde die Strecke ab diesem Kilometer 2,168 und dem Kilometer 5,300, an der Gemarkungsgrenze Großlangheim vom Eisenbahnverkehr freigestellt

Die Entfernung zwischen der noch als Bahnstrecke gewidmeten **Steigerwaldbahn-Trasse und dem Bahnhof Kitzingen beträgt deshalb nicht 3 km, wie behauptet, sondern annähernd 5,3 Kilometer**, gerechnet vom Bahnhof Kitzingen bis zur Gemarkungsgrenze zwischen Kitzingen und Großlangheim.

Diese 5,3 km sind rechtlich so zu bewerten, als ob dort nie eine Trasse bestanden hätte - diese Strecke also auch nicht reaktiviert werden kann.

Wer auf der nicht mehr vorhandenen Bahnstrecke zwischen Großlangheim, Gemarkungsgrenze und Bahnhof Kitzingen zukünftig einen Zug fahren lassen will, muss versuchen, gegen den bekannten Widerstand der Stadt Kitzingen **im Zuge eines langwierigen Planfeststellungsverfahrens den Neubau einer Eisenbahnstrecke mitten durch die Stadt Kitzingen zum Bahnhof zu erwirken.**

Außerdem wäre nach Eisenbahnrecht für diese Neubautrasse in Kitzingen der Neubau einer Eisenbahnbrücke unabdingbar.

3

„Was der VCD behauptet“

In Großlangheim kann man die Steigerwaldbahn verlassen und in den Technologiepark conneKT ausweichen, um auf einem Nebengleis bis zum Bahnhof Etwashausen zu fahren.

„Was Sie dazu wissen müssen“.

Diese Variante scheidet nicht nur deshalb aus, weil sie mitten durch die dort liegenden Gewerbebetriebe führen würde, sondern, weil auch diese Strecke seit 20.7.2020 entwidmet ist und als Bahnstrecke rechtlich nicht mehr existiert und deshalb auch nicht mehr reaktiviert werden kann.

Auch für die Durchfahung des Technologieparks müsste ein neues Planfeststellungsverfahren für den Neubau einer Strecke beantragt werden und dann würde immer noch das Teilstück zwischen Etwashausen und Bahnhof Kitzingen fehlen, einschließlich einer neuen Eisenbahnbrücke.

4

„Was der VCD behauptet“

Eigenwirtschaftlich betriebene Buslinien hätten häufig eine unbefriedigende Bedienungsqualität zur Folge und deshalb gehe die Tendenz in Richtung Ausschreibung von Linien mit geforderten Mindestbedienungsstandards (z. B. Stundentakt an Werktagen) im Rahmen von ganzheitlichen Nahverkehrsplänen.

„Was Sie dazu wissen müssen“.

Diese Aussage berücksichtigt nicht, dass zurzeit von privaten Busunternehmern im Landkreis Schweinfurt eine ganze Reihe von Buslinien mit guter Bedienqualität eigenwirtschaftlich, **also im wirtschaftlichen Risiko der Unternehmer betrieben wird, ohne dass dies den Landkreis einen Euro kostet.**

Es wird verschwiegen, dass durch den Landkreis ausgeschriebene **Linien mit vorgegebenen Standards nicht mehr eigenwirtschaftlich betrieben werden können und deshalb der Landkreis die anfallenden Defizite übernehmen müsste.**

5

„Was der VCD behauptet“

Der Landkreis Schweinfurt hat ein Mobilitätskonzept erarbeiten lassen, das eine deutliche Verbesserung des Angebots mit Haupt-Buslinien im Stundentakt und ergänzenden Bedarfsverkehren vorsieht.

„Was Sie dazu wissen müssen“.

Hier wird ein Umstand verschwiegen, der in Zukunft noch viele Fragen aufwerfen wird. Und zwar: Bei **einer Reaktivierung der Steigerwaldbahn dürfen keine parallel verlaufenden Buslinien mehr betrieben werden**, weil diese der Bahn die Fahrgäste streitig machen würden.

Also muss unter anderem die Linie 8160, laut Aussage der Regierung von Unterfranken, von Oberschwarzach über Gerolzhofen bis Schweinfurt, eingestellt werden.

Das bedeutet den Verlust von zahlreichen Bus-Haltestellen mitten in den betroffenen Orten und den Verlust von 17 Haltestellen in Schweinfurt, die **bisher bequem mit der Linie 8160 zu erreichen sind. Das sind der Hafen, die Industriebetriebe, die Innenstadt und das Schulviertel.**

Zukünftig müssten die bisherigen Reisenden der Linie 8160 mit der Steigerwaldbahn fahren und in Schweinfurt Hauptbahnhof auf Stadtbuslinien umsteigen, wenn es für ihre Ziele überhaupt ein Angebot gibt.

6

„Was der VCD behauptet“

Jede Verkehrsverlagerung auf die Bahn bringt einen ökologischen Nutzen mit sich.

„Was Sie dazu wissen müssen“.

Bis zum praxistauglichen Einsatz effizienter, wasserstoffbetriebener Züge oder Akku-Hybrid-Triebwagen wird Zeit vergehen, in welcher der bis dahin gängige **Dieselantrieb** zunehmend kritisch gesehen würde. Und das mit gutem Grund.

Nach heutigem Stand käme für den Betrieb der Bahn die konventionelle Dieseltechnik in Frage. Bei einem Verbrauch von 80 bis 100 Litern Diesel pro 100 Kilometern für eine moderne Zuggarnitur und einer Streckenlänge von nur 20 Kilometern würden bei 18 Hin- und Rückfahrten im Stundentakt an 30 Tagen im Monat eine Gesamtfahrstrecke von 21.600 Kilometern erreicht, **mit einem Verbrauch von 21.600 Litern Diesel monatlich oder rund 260.000 Litern Diesel pro Jahr.**

Zur Wahrung des Stundentaktes müssten zwei Zuggarnituren eingesetzt werden, was den beschriebenen Verbrauch auf **520.000 Liter Diesel pro Jahr** erhöhen würde.

Wohlgemerkt für 20 km zwischen Gerolzhofen und Schweinfurt. Für den Verlauf der gesamten Strecke von 50 km ergibt sich demnach ein Verbrauch von 1,3 Millionen Liter Diesel pro Jahr.

Der Verbrauch liegt etwa viermal so hoch wie bei einem Bus. Vor diesem Hintergrund von einem ökologischen Nutzen zu sprechen, bedarf der Erläuterung.

7

„Was der VCD behauptet“

Im Einzugsbereich der Bahn wohnten 110.000 Einwohner. Das wäre ein deutlicher Hinweis auf ein vorhandenes Fahrgastpotenzial.

„Was Sie dazu wissen müssen“.

Die Herausgeber des Papiers blähen den Einzugs-Bereich künstlich auf, indem sie alle Einwohner der Anliegergemeinden sowie der Stadt Kitzingen und alle Einwohner von Schweinfurt mit einrechnen.

Das ist aus zwei Gründen nicht statthaft:

Erstens, werden im Rahmen der Potenzialanalyse nur die Einwohner und Arbeitsplätze **innerhalb bestimmter Radien von 500 bis 1500 m um den Bahnhof in den jeweiligen Gemeinden** eingerechnet und

Zweitens, liegt Kitzingen gar nicht an der Steigerwaldbahn, **weil die frühere Steigerwaldbahn-Trasse ab Großlangheim entwidmet ist. Kitzingen darf deshalb nicht in die Betrachtung einbezogen werden.**

Ebenso dürfen in Schweinfurt nur die Einwohner und Arbeitsplätze in bestimmten Radien um den Bahnhof eingerechnet werden.

8

„Was der VCD behauptet“

Professor Schliephake der Uni Würzburg hat in einer Studie ausgerechnet, dass die erforderlichen Fahrgastzahlen zusammenkommen, basierend auf einem einwohnerbezogenen Verkehrserzeugungsmodell, in dem hier vorhandenen Raumtyp.

„Was Sie dazu wissen müssen“.

Die Formulierung will verschleiern, dass die von Prof. Schliephake errechneten Zahlen nicht auf der Grundlage der konkreten Verhältnisse vor Ort zustande kamen, sondern mithilfe theoretisch angenommener, bundesweiter Werte errechnet wurden.

Der Landkreis Schweinfurt kritisiert in seinem Gutachten die Schliephake-Studie und schreibt dazu,

- dass der Anteil der ÖPNV-Fahrten nicht auf der Abbildung der konkreten Verkehrsnetze basiert
- Einige Ergebnisse des Gravitationsmodells unplausibel sind.
- Szenarien fehlen für die verkehrlichen Auswirkungen einer Reaktivierung im Gegensatz zu einem (optimierten) Netz ohne die Schienenstrecke.
- Die Verkehrsnachfrage im ÖPNV nicht auf ein definiertes Fahrplanangebot umgelegt wurde.
- Es erfolgte auch keine Eichung des Gravitationsmodells mit vorhandenen (bundesweit erhobenen) Daten.
- Den Zahlen darf also mit großer Skepsis begegnet werden.

9

„Was der VCD behauptet“

Die erforderlichen Fahrgastzahlen kommen zusammen.

„Was Sie dazu wissen müssen“.

Das erscheint aus zwei Gründen fraglich:

1.

Die Befürworter unterstellen an dieser Stelle, dass es eine Bahnverbindung nach Kitzingen-Bahnhof gäbe, was aber nicht der Fall ist. Dadurch wird die Strecke in Richtung Süden für Pendler und Fernreisende aber uninteressant.

2.

Sie verschweigen außerdem, **dass potentielle Bahnreisende aus Gerolzhofen für die Ermittlung der Fahrgastpotenziale nicht mehr berücksichtigt werden können**, weil diese **potenziellen Bahnreisenden aus Gerolzhofen bereits im Rahmen der Reaktivierung der Mainschleifenbahn in die dortige Potenzialanalyse eingerechnet wurden.**

10

„Was der VCD behauptet“

Die Reaktivierung kostet (aus der Luft gegriffene) 27 Millionen und außerdem gibt es dafür 90% Zuschuss.

„Was Sie dazu wissen müssen“.

Es trifft zwar zu, dass **theoretisch eine Förderung bis 90% möglich wäre, das ist aber nicht die Regel und gilt nicht für alle anfallenden Kosten.**

Hier eine Darstellung der Kosten, die auf die Landkreise Schweinfurt, Kitzingen und die Stadt Schweinfurt tatsächlich zukommen können, wenn sie an ihrem Wunsch nach einer Reaktivierung festhalten.

1.

Kämen die Fahrgastzahlen zusammen, muss ein **Eisenbahninfrastruktur-Unternehmen** gefunden werden, das bereit wäre, die Strecke nicht nur **technisch betriebssicher wieder herzustellen**, sondern auch eine Infrastrukturqualität auf die Füße zu stellen, **die der Freistaat für die Bestellung von SPNV bayernweit mindestens voraussetzt.** Und zwar ohne Zuschuss des Freistaates Bayern.

2.

Um die Kosten für die Wiederherstellung der Strecke zu bestimmen und einen Finanzierungsplan aufzustellen, muss dieses **Eisenbahninfrastruktur-Unternehmen auf eigenes Risiko eine Kostenplanung aufstellen. Ein solches Unternehmen ist bis heute nicht bekannt.**

3.

Findet sich **kein Eisenbahninfrastruktur-Unternehmen, das die Kostenplanung erstellt, müssten die Landkreise Schweinfurt, Kitzingen und die Stadt Schweinfurt, wenn sie an der Reaktivierung festhalten, in Vorleistung gehen und ein Gutachten in Auftrag geben und bezahlen.**

4.

Um einen Förderantrag beim Bund stellen zu können, muss als nächstes vom **Eisenbahninfrastruktur-Unternehmen eine Nutzen-Kosten-Bewertung in Auftrag gegeben werden.** Findet sich ein solches Unternehmen nicht, müssen die Kosten für die Kosten-Nutzen-Bewertung durch die Landkreise Schweinfurt und Kitzingen und die Stadt Schweinfurt getragen werden.

Dieser Nutzen-Kosten-Bewertung kommt große Bedeutung bei, weil sich über deren Ergebnis entscheidet, ob der Bund überhaupt eine Förderung gewährt.

Das Papier verschweigt, dass

- **die zuwendungsfähigen Kosten über 30 Mio. € betragen müssen, um überhaupt einen Zuschuss zu beantragen**
- **in den zuwendungsfähigen Kosten nur einen Anteil von 10 % für die Planung zugelassen werden. In der Regel liegen die Planungskosten aber bei 20 bis 30 %.**
- **Die Differenz muss von dem Eisenbahninfrastruktur-Unternehmen übernommen werden, wenn sich ein solches findet, ansonsten müssen die Kosten durch die Landkreise Schweinfurt und Kitzingen und die Stadt Schweinfurt getragen werden.**
- **sich die 90-prozentige Zuwendung nur auf die zuwendungsfähigen Investitionen (faktisch Baukosten) beziehen**

Das heißt für die Landkreise Schweinfurt, Kitzingen und die Stadt Schweinfurt konkret, dass sie die Kosten für die Ermittlung des Investitionsaufwands und die Kosten der Nutzen-Kosten-Bewertung zu tragen haben, wenn sich kein Eisenbahninfrastruktur-Unternehmen findet

Dazu kommt die Übernahme der gesamten Rest-Kosten für die Instandsetzung der Strecke, die nicht durch den möglichen Zuschuss des Bundes gedeckt sind.

Die Erwähnung von 22 – 27 Mio Euro Investitionskosten für die Strecke Gerolzhofen bis Schweinfurt ist nicht durch eine konkrete Untersuchung des Investitionsbedarfs gedeckt, aus der Luft gegriffen und betrifft nur 40% der Gesamtstrecke.

Die Nennung dieser Summe und die Behauptung, es gäbe dafür eine 90%-Förderung sind daher irreführend, weil der Eindruck erweckt werden soll, dass die Reaktivierung nicht viel kostet und zu 90% bezuschusst wird.

11

„Was der VCD behauptet“

Die IHK ist auch für die Reaktivierung der Steigerwaldbahn

„Was Sie dazu wissen müssen“.

Dass sich die IHK für eine regionale Willensbildung zur Frage der Reaktivierung auf der Basis einer seriösen, vollständigen Informationsgrundlage ausgesprochen hat.

Mehr hat die IHK nicht beschlossen.

Zu sehen im Interview mit dem stellvertretenden Hauptgeschäftsführer, Herrn Bode, im BR:
<https://www.youtube.com/watch?v=L8pfsSWqzM>

Auszug aus dem Protokoll des Verkehrsausschusses Schweinfurt der IHK:

In Anlehnung hieran fordert die IHK Würzburg-Schweinfurt die Ertüchtigung des Schienenpersonenverkehrs auf der Schienenentwicklungssachse Fulda - Bad Kissingen / Bad Neustadt - Schweinfurt - Würzburg incl. Zubringer-Relationen .

Hierzu zählt auch die Steigerwaldbahn, zu der ein Gutachten der Universität Würzburg vorliegt, **das darauf hindeutet**, dass eine Beauftragung von SPNV durch die BEG auf der Relation Schweinfurt - Gerolzhofen **möglich wäre**.

Zum weiteren Umgang mit der Steigerwaldbahn ist daher aus Sicht der IHK eine regionale Willensbildung auf Basis einer seriösen, vollständigen Informationsgrundlage vorzunehmen.

12

„Was der VCD behauptet“

Die Gemeinden bekommen die Bahn quasi geschenkt

„Was Sie dazu wissen müssen“.

Hier weicht das Papier auf einen Nebenschauplatz aus, indem es behauptet, dass der Bau und die Instandsetzung von Bahnübergängen nach neuester Rechtslage den Gemeinden quasi geschenkt werden.

Das Papier verschweigt, dass eine Reaktivierung nur unter den für ganz Bayern geltenden Voraussetzungen möglich wäre. Das sind Verkehre im Stundentakt mit mindestens 80 km/h Reisegeschwindigkeit.

Das wiederum bedeutet, dass alle Bahnübergänge innerhalb und außerhalb der Ortschaften als beschränkte Bahnübergänge ausgebildet werden müssen. In manchen Gemeinden sind das schon innerorts mehrere Bahnübergänge.

Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und der entstehenden Baukosten muss davon ausgegangen werden, dass Bahnübergänge im Zuge einer Reaktivierung geschlossen werden, was vor allem bei betroffenen Landwirten zu erheblichen Reaktionen führen dürfte.

Die Gemeinden sollten Überlegungen anstellen, wie sich beschränkte Bahnübergänge innerorts auf die Verkehrssituation auswirken, insbesondere, wenn innerörtliche Bahnübergänge aufgelassen werden sollten.

13

„Was der VCD behauptet“

Neue Bahnhöfe werden zu einem Mittelpunkt der Gemeindeentwicklung

„Was Sie dazu wissen müssen“.

Es darf bezweifelt werden, dass nur wegen eines künftigen Haltepunktes der Steigerwaldbahn in der Gemeinde plötzlich Aktivitäten entwickelt würden, die nicht auch schon heute verwirklicht werden könnten, wenn sie Sinn machten und sich Betreiber dafür finden ließen.

14

„Was der VCD behauptet“

Ein Bahnanschluss ist ein Anschluss an die Welt: Die Gemeinden wären im verlässlichen Stundentakt von früh bis in die Nacht, auch am Wochenende, angebunden.

„Was Sie dazu wissen müssen“.

Diese euphorische Beschreibung der Reisemöglichkeiten verschweigt, dass die Steigerwaldbahn in Kitzingen **nicht an den Fernverkehr Würzburg-Nürnberg angeschlossen ist und so die beschriebenen Reisezeiten reine Phantasie sind.**

Ob aber jemals wieder eine Eisenbahntrasse in die Stadt Kitzingen gebaut werden wird, ist angesichts des Widerstandes der Stadt vollkommen offen.

15

„Was der VCD behauptet“

Auf der Strecke können Batteriezüge eingesetzt werden, weil die in Schweinfurt und Kitzingen wieder unter einer Oberleitung aufgeladen werden können.

„Was Sie dazu wissen müssen“.

Auch hier verweigert sich das Papier der Realität.

Der Endpunkt der Strecke ist nicht an der elektrifizierten Hauptstrecke in Kitzingen, sondern an der Gemarkungsgrenze Großlangheim. Dort gibt es keine Oberleitung.

Ob aber jemals wieder eine Eisenbahntrasse in die Stadt Kitzingen gebaut werden wird, ist angesichts des Widerstandes der Stadt vollkommen offen und kann nicht schon heute als werbendes Argument für die Reaktivierung vorgetragen werden.

16

„Was der VCD behauptet“

Man könne doch auf Rillenschienen im Straßenplanum über die bestehende Nordbrücke den Main überqueren und die Lücke zum Kitzinger Bahnhof zu schließen.

„Was Sie dazu wissen müssen“.

Die Befürworter berufen sich auch hier auf eine Unmöglichkeit.

Wird die Steigerwaldbahn als Vollbahn reaktiviert, ist zur Überquerung des Mains nach Eisenbahnrecht eine eigene Eisenbahnbrücke unumgänglich.

In dem Moment, in welchem eine, wie auch immer geartete Transporteinheit auf Rillenschienen im Straßenplanum in die Innenstadt von Kitzingen fährt, entfällt der Status einer Eisenbahnstrecke. Solche Verbindungen fallen in den Bereich des ÖPNV und damit in die Zuständigkeit der Landkreise und der Stadt Kitzingen. **Eine Förderung, wie sie für die Reaktivierung von Eisenbahnlinien vorgesehen ist, entfällt damit.** Die Kosten des ÖPNV wären von den Kommunen zu tragen.

Wie überhaupt die Frage unbeantwortet bleibt, ob dies technisch überhaupt umsetzbar ist, die Nordbrücke statisch zur Aufnahme solcher Lasten geeignet wäre und was die Stadt Kitzingen dazu sagt, wenn für diese Lösung eine Fahrspur der Nordtangente wegfallen würde.

17

„Was der VCD behauptet“

Denkbar ist auch eine Verschwenkung der Trasse in den conneKT-Technologiepark hinein, wobei der ehemalige Gleisanschluss zum Teil genutzt werden kann.

„Was Sie dazu wissen müssen“.

Das Nebengleis der Steigerwaldbahn im Bereich des conneKT-Technologieparks führt mitten durch das Areal und würde dort zahlreiche Verkehrswege durchschneiden, die mit Bahnübergängen zu sichern wären.

Ganz erhebliche Auswirkungen wären aber durch die Querung der vielbefahrenen St 2271 und St 2272 durch die Steigerwaldbahn im Bereich des Verkehrskreuzes zwischen Frankenguss und Gewerbegebiet Richthofenstraße zu erwarten.

Es ist kaum vorstellbar, dass an dieser vielbefahrenen Stelle zwei beschränkte Bahnübergänge errichtet werden könnten. Es müssten also erhebliche Über- oder Unterführungsbauwerke errichtet werden.

18

„Was der VCD behauptet“

Wenn die Steigerwaldbahn reaktiviert wird, sind realistischer Weise lediglich mit einer Handvoll Güterzügen pro Woche zu rechnen.

„Was Sie dazu wissen müssen“.

Wird eine Bahnstrecke reaktiviert, dann nicht nur für den Personen- sondern auch für den Güterverkehr. Die aus der Luft gegriffene Formulierung, dass „realistischer Weise allerdings lediglich mit einer Handvoll Güterzügen pro Woche zu rechnen ist“ soll die Tatsache verschleiern, dass die reaktivierte Strecke ohne Einschränkung für den Güterverkehr zur Verfügung stünde und auch genutzt werden könnte.

19

„Was der VCD behauptet“

Ein Durchgangsgüterverkehr ist ohnehin ausgeschlossen, da die Steigerwaldbahn als eingleisige Nebenstrecke selbst im Falle einer Wiederanbindung an die Hauptstrecke in Kitzingen dafür ungeeignet ist und zweigleisige, elektrifizierte Hauptstrecken sowohl von Würzburg als auch von Nürnberg nach Schweinfurt bereits bestehen.

„Was Sie dazu wissen müssen“.

Diese Aussage ist nicht haltbar und dient lediglich der Verharmlosung einer Möglichkeit, die man unbedingt im Auge behalten muss.

Auch die eingleisige Bahn-Nebenstrecke Gemünden-Schweinfurt durch das Werntal wird intensiv für den Güterverkehr genutzt.

20

„Was der VCD behauptet“

Der bahnparallele Busverkehr auf den Linien 8160 Schweinfurt-Gerolzhofen und 8150 Kitzingen – Weisenthal würde durch die Bahn ersetzt werden.

„Was Sie dazu wissen müssen“.

Auch an dieser Stelle **verschweigen die Verfasser die unangenehmen Auswirkungen, die eine Schließung der Buslinie 8160 für zahlreiche Landkreisgemeinden** in Schweinfurt nach sich ziehen würde.

In jeder der betroffenen Gemeinde würden zwischen 1 und 5 Bus-Haltestellen entfallen. Die Reisenden müssten den oft erheblich längeren Weg zum Bahnhof nehmen.

In der Stadt Schweinfurt erreichen aber zukünftige Bahnreisende nur den Hauptbahnhof, während die dann eingestellte Buslinie 8160 insgesamt an 17 Haltestellen im Stadtgebiet hält.

Das stellt eine spürbare Verschlechterung des ÖPNV-Angebotes dar.

Ähnliche Auswirkungen sind bei Linie 8150 zwischen Weisenthal und Kitzingen zu erwarten.

21

„Was der VCD behauptet“

Dass die Schweinfurter Stadtbuslinien, die nach Sennfeld und Gochsheim verkehren, auch nach einer Reaktivierung uneingeschränkt weiterbetrieben werden, ist unstrittig.

„Was Sie dazu wissen müssen“.

Nach jetzigem Erkenntnisstand ist diese Aussage nicht haltbar.

Die Regierung von Unterfranken vertritt die eindeutige Haltung, dass neben der Einstellung der Linie 8160 Zitat: „Im Rahmen dieser umfassenderen Abstimmung des Buskonzepts wären daher neben dem o.g. Parallelverkehr auch weitere Linien anzupassen, umzuplanen und auf den Schienenverkehr abzustimmen“, was bedeutet, dass die Stadtbuslinien Sennfeld und Gochsheim als Parallelverkehre angesehen werden und einzustellen wären.

22

„Was der VCD behauptet“

Die Trasse ist viel zu schmal, um darauf etwas Vernünftiges zu machen.

„Was Sie dazu wissen müssen“.

Die Verfasser verschweigen, dass die Trasse aus mehr besteht, als nur dem sichtbaren Bahndamm. So ist die **schmälste Stelle der Trasse mindestens 10,80 Meter breit** und auf der gesamten Länge erheblich breiter als der Bahndamm – **an der breitesten Stelle misst die Trasse 45 Meter**.

Unsere Alternative für die Zukunft

Wir versuchen als erstes, die **Strecke in ihrer gesamten Länge zu erhalten** um zu vermeiden, dass sie zerstückelt wird.

Dann wollen wir die **einmalige Chance** einer vollkommen ebenen Strecke nutzen, um darauf zwei Angebote in einem Pilotprojekt zu verwirklichen:

Ein **Fahrradschnellweg**, der auch unmittelbar an der Strecke liegende Radwege mit in das Konzept einbezieht und vor allem für E-Bike-Fahrer eine attraktive Variante zwischen Schweinfurt und Kitzingen darstellt – auch für den Fahrradtourismus.

Des Weiteren eine **separate Fahrspur für autonom fahrende Beförderungseinheiten** die durch Sicherheitseinrichtungen vom Radweg getrennt ist. Zum Beispiel den people-mover, der von ZF entwickelt wird.

Das von ZF marktreif entwickelte Beförderungsmodul „people-mover“ ist Marktführer bei autonomen Shuttles und wird seit 1997 eingesetzt.

Mit diesem System wurden in der Vergangenheit über 14 Millionen Fahrgäste befördert und über 100 Millionen Kilometer zurückgelegt. Alles bei einer Systemverfügbarkeit von 99,7 %.

Das System braucht keinen Fahrer, fährt heute schon 40 km/h und in der nächsten Stufe sind 80 km/h angestrebt.

Das System fährt elektrisch mit Akkus mit automatischer Schnellaufladung an jedem Halt, also emissionsfrei.

Es kann je nach Bedarf punktgenau durch das Aneinanderkoppeln der Einheiten an die Fahrgastnachfrage angepasst werden.

Das System kann in den fließenden Verkehr eingefädelt werden und erreicht damit auch die Innenstädte.

Das System wird von ZF angeboten, einer Firma, die in Schweinfurt 9000 Arbeitsplätze bereitstellt.

Die Einrichtung einer Pilotstrecke zwischen Schweinfurt und Kitzingen bedeutet einen Innovationsschub für unsere Region

So könnte ein moderner, ökologischer und attraktiver Nahverkehr in der Zukunft aussehen. Ein Pilotprojekt in unserer Region mit Bundes- und Landesmitteln finanziert und von einer Schweinfurter Firma entwickelt.