

NIEDERSCHRIFT

über die

23. öffentliche Sitzung des Ausschusses für Kreisentwicklung

am Mittwoch, 28.06.2023,
im Sitzungssaal, Zimmer-Nr. 100 A
im 1. Stock des Landratsamts Schweinfurt

Lfd. Nr. 77

TOP 1

Bekanntgabe der in nichtöffentlicher Sitzung gefassten Beschlüsse, bei denen die Gründe für die Geheimhaltung weggefallen sind

Sachverhalt

Der Vorsitzende, Landrat Töpfer, informiert, dass heute keine Beschlüsse bekanntzugeben sind.

Beschluss

Ohne

NIEDERSCHRIFT

über die

23. öffentliche Sitzung des Ausschusses für Kreisentwicklung

am Mittwoch, 28.06.2023,
im Sitzungssaal, Zimmer-Nr. 100 A
im 1. Stock des Landratsamts Schweinfurt

Lfd. Nr. 78

TOP 2

Kreisentwicklung, Regionalmanagement; Antrag der CSU-Kreistagsfraktion auf Stellung eines Antrag auf Förderung einer Machbarkeitsstudie für autonom fahrende Transportsysteme mit parallel verlaufendem Fahrradschnellweg auf der bestehenden Trasse der ehem. Unteren Steigerwaldbahn

Sachverhalt

Kreisrätin Jakob, Fraktionsvorsitzende der CSU-Kreistagsfraktion, trägt den in der Anlage beigefügten und vorab im Ratsinformationssystem bereitgestellten Antrag ihrer Fraktion vor. Ebenso wurde vorab die ebenfalls in der Anlage beigefügte E-Mail an Herrn Landrat Töpfer bereitgestellt.

Landrat Töpfer trägt die nachfolgende Stellungnahme der Verwaltung zum Antrag der CSU-Kreistagsfraktion, welche vorab im Ratsinformationssystem bereitgestellt wurde, vor:

Die CSU-Kreistagsfraktion hat mit E-Mail vom 22.05.2023 auf Veranlassung des Fraktionsmitglieds Gerhard Eck, MdL einen Antragsentwurf für den Landkreis als ÖPNV-Träger auf Förderung einer Machbarkeitsstudie für autonom fahrende Transportsysteme mit parallel verlaufendem Fahrradschnellweg auf der bestehenden Trasse der ehem. Unteren Steigerwaldbahn übersandt und um Einleitung der weiteren Schritte (Beteiligung der Gremien, Abstimmung mit der Stadt Schweinfurt und dem Landkreis Kitzingen) gebeten.

Dem Antrag beigefügt war eine Erklärung des Eigentümers der Strecke, nach dem dieser den Förderantrag für eine Machbarkeitsstudie befürwortet und sich nach genauer Spezifizierung auch grundsätzlich bereit erklärt, die Machbarkeitsstudie mit sog. Drittmitteln finanziell zu unterstützen. Weiterhin erklärt er sich bereit, im Falle einer Realisierung die Trasse als zusammenhängendes Band zu erhalten und an die Vorhabenträger zu veräußern.

Ausweislich des Antrags stützt dieser sich auf ein Gespräch des MdL Gerhard Eck mit Staatsminister Bernreiter im September 2022. Beantragt wird die höchstmögliche Förderung für die Erstellung einer Machbarkeitsstudie.

Die Machbarkeitsstudie soll darauf abzielen, die Grundlagen zu ermitteln, um ab dem Jahr 2030 die Trasse zwischen Kitzingen und Schweinfurt autonom zu betreiben. Die Städte Kitzingen und Schweinfurt selbst planen jeweils für konkrete innerstädtische Bereiche ebenfalls mit autonomen Verkehren.

Neben dem autonomen Transportsystem soll die Möglichkeit einer auf der vorhandenen Trasse parallel verlaufenden schnellen Fahrradverbindung als Ergänzung untersucht werden.

Geprüft werden sollen insoweit unter anderem

- Die technische Machbarkeit in Bezug auf die lokalen Gegebenheiten (auf separater Fahrspur der vorhandenen Bahntrasse; notwendige Regelungen im Kreuzungsbereich; autonomes Transportsystem vollständig im Mischverkehr innerhalb der Gemeinden),
- Kosten für den Aufbau des Systems + Betrieb,
- Betreibermodelle, Wartung,
- Fördermöglichkeiten,
- Kostenrelevanz für Kommunen bzw. ÖPNV-Träger,
- Sicherheitskonzept,
- Fahrgastpotential und mögliche Zubringerdienste speziell auch für Schülerbeförderung,
- Erweiterungsmöglichkeiten (langfristig Aufbau eines „Netzcharakters“?),
- Fahrscheinkosten,
- Umsetzungshorizont,
- Einschätzung Planungskosten + Erforderlichkeit eines Planfeststellungsverfahrens.

Inhalte der Studie können laut Antrag unter anderem folgende sein:

- Fuhrpark-, Flotten- und Betriebshofanalysen,
- Alternative und innovative Fahrzeugbereitstellung,
- Infrastrukturanforderungen und –bedarfe einschl. Lade- und Tankinfrastruktur,
- Analysen zur Energiebereitstellung,
- Maßnahmen zur Effizienzsteigerung des Gesamtsystems und Einbindung lokaler Erzeugungskapazitäten,
- Betriebswirtschaftliche und umweltbilanzielle Betrachtung der Auswirkungen der Umstellung auf emissionsfreie Antriebe.

Zum aktuellen Status der sogenannten Unteren Steigerwaldbahn im Bereich des Landkreises Schweinfurt:

Die Trasse der unteren Steigerwaldbahn ist trotz Einstellung des Bahnverkehrs weiterhin für den Bahnverkehr gewidmet. Die Entscheidung über die Anträge verschiedener Anliegergemeinden (außer Gerolzhofen und Sulzheim) auf Freistellung der Trasse von Bahnbetriebszwecken nach § 23 AEG durch die zuständigen Behörden (Regierung von Mittelfranken und für einen kleinen Teil das Eisenbahnbundesamt) steht noch aus.

Die Thüringer Eisenbahn GmbH (ThE) hat beim Freistaat Bayern einen Antrag auf Betreiben einer Eisenbahninfrastruktur auf der Strecke gestellt, der seitens des Freistaats abgelehnt wurde. Aktuell ist insoweit ein Klageverfahren der ThE gegen den Freistaat Bayern am VG Würzburg anhängig, der – so wird in dem Antragsentwurf zitiert – nach Aussage von Staatsminister Bernreiter nicht hemmend für den Förderantrag auf und die Durchführung einer Machbarkeitsstudie sei.

Aus Sicht der Verwaltung ist bei der Bewertung des Antrags auf Stellung eines Förderantrags Folgendes zu berücksichtigen:

Aus Sicht der Verwaltung sollten Machbarkeitsstudien – auch bei einer potentiell hohen Förderung – nur dann beauftragt werden, wenn bei positivem Ergebnis eine realistische Aussicht auf Umsetzung der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie vorliegen würde. Sofern die Umsetzung der Ergebnisse einer Machbarkeitsstudie eher unwahrscheinlich erscheint, sollte im Hin-

blick auf begrenzte personelle Ressourcen von der Beauftragung einer solchen Studie abgesehen werden und sollten die personellen Ressourcen auf die bereits laufenden Aufgaben und Projekte konzentriert werden. Zu nennen sind hier im Bereich ÖPNV insbesondere der Beitritt zum Verkehrsverbund Mainfranken sowie die hiermit noch zusammenhängenden Aufgaben, die Umsetzung der Vorgaben des Nahverkehrsplans einschließlich der Vorgaben des Zielsystems C des Mobilitätskonzepts wie Einführung der ÖPNV-Hauptlinien und Ausweitung des Bedarfsverkehrs callheinz.

Noch unklar ist, ob der autonome Verkehr als ÖPNV umgesetzt werden soll oder als Ergänzung bzw. Alternative zum ÖPNV.

Soweit der Verkehr nicht als Teil des ÖPNV umgesetzt werden sollte, würde eine Verbindung mit autonomen Shuttles zwischen Gerolzhofen und Schweinfurt einen Parallelverkehr zu der nach dem Zielsystem C vorgesehenen stündlich verkehrenden ÖPNV-Hauptlinie 8160 bedeuten, die dann durch dieses System teilweise konkurrenziert würde. Dies würde dazu führen, dass potentiell Fahrteinnahmen auf der ÖPNV-Linie sinken und dementsprechend ein höherer Zuschussbedarf seitens des Landkreises Schweinfurt entstehen würde.

Gleiches gilt für das erst vor kurzem eingeführte und gut angenommene Mobilitätsangebot über den Bedarfsverkehr callheinz, da das Bediengebiet des callheinz sich in großen Teilen des südlichen Landkreises Schweinfurt und des nördlichen Landkreises Kitzingen mit dem Trassenverlauf der unteren Steigerwaldbahn deckt. Auch insoweit würde ein Personenverkehr über autonome Shuttles zu einer Reduzierung der Einnahmen und infolgedessen zu höheren Ausgaben des Landkreises als ÖPNV-Aufgabenträger führen.

Soweit der Verkehr mit autonomen Shuttles als Teil des ÖPNV erfolgen sollte, gilt Folgendes:

Mit dem Mobilitätskonzept und der Umsetzung des Zielsystems C im Nahverkehrsplan wurde ein attraktives ÖPNV-System für den Landkreis Schweinfurt nebst Anbindung von Orten in den Nachbarlandkreisen und der Stadt Schweinfurt bei bestehenden wesentlichen Verkehrsbeziehungen konzipiert. Ziel war hier die Einführung von im Takt verkehrenden Hauptlinien mit relativ direkten Wegeverbindungen und wenig Abweichungen von der eigentlichen direkten Linienv Verbindung sowie Erschließung und Anbindung der nicht an den Hauptlinien liegenden Gemeindeteile über flexible und nicht liniengebundene Bedarfsverkehre, wie sie im ersten Schritt mit callheinz im südlichen Landkreis Schweinfurt bereits eingeführt sind.

Nach den Ergebnissen des Mobilitätskonzepts ist ein wesentliches Kriterium einer attraktiven ÖPNV-Verbindung ein relativ geringes Maß an Erhöhung der Fahrzeit im ÖPNV im Vergleich zum Individualverkehr. Dem dient die möglichst direkte Linienführung möglichst ohne stichförmige Abzweigungen in einzelne neben der Linie liegende Gemeindeteile bzw. Bereiche. In hoher Relation zur Attraktivität der Linie steht dann wiederum die Anzahl der potentiellen Nutzer des ÖPNV. Durch die im Vergleich zum Ist-Stand optimierte Linienführung kann davon ausgegangen werden, dass es bei höherer Verkehrsleistung zu einem im Verhältnis geringeren Bedarf an Fahrern und Fahrzeugen kommt und so im Ergebnis zu wirtschaftlicheren Umläufen.

Insoweit würde die im Förderantrag angesprochene mögliche Anbindung der entlang der Strecke liegenden Innenortbereiche über ein Abbiegen des autonomen Shuttles von der bisherigen Trasse in den Individualverkehr und damit der Möglichkeit der Aufnahme der Fahrgäste in

Wohnortnähe nur zu einer scheinbaren Attraktivitätssteigerung führen. Denn ein so ggf. erschließbares zusätzliches Fahrgastpotential würde durch die höhere Umlaufdauer und eine stärkere Erhöhung der Fahrzeit im Vergleich zum Individualverkehr gerade auf der fahrgaststarken Relation zwischen Schweinfurt und Gerolzhofen konterkariert und die Attraktivität der Verbindung insoweit eher sinken als steigen.

Im Hinblick auf die Überlegung einer gemeinsam mit dem Verkehr autonomer Shuttles verlaufenden schnellen Fahrradverbindung ist auf Folgendes hinzuweisen:

Es besteht aktuell eine durchgehende Radverkehrsverbindung zwischen Sennfeld und Gerolzhofen und von dort aus weiterführend über Schallfeld zur Landkreisgrenze. Mit 24,76 km ist diese ca. 10 % bzw. 2,6 Kilometer länger als die Trasse der Steigerwaldbahn. Mit Ausnahme einzelner verbesserungsfähiger Verkehrsführungen in Innenortbereichen (z.B. teilweise Mitnutzung der Straße für Radverkehr in den Innenortbereichen; in Teilbereichen schwierige Verkehrsführung in Sennfeld) ist die Radverkehrsverbindung grundsätzlich gut nutzbar (durchgängig asphaltiert; außerorts nahezu vollständig ausreichende Breite von über 2,5 Meter).

Aktuell ist ein über LEADER gefördertes Alltagsradverkehrskonzept für den Landkreis Schweinfurt in der Finalisierung. Hierbei wurde auf Wunsch der entlang der Trasse der Unteren Steigerwaldbahn liegenden Gemeinden auch die mögliche Realisierung eines Radwegs auf der Bahntrasse geprüft. Laut Ergebnisblatt zu dieser potentiellen Maßnahme bietet sich aus Perspektive der Radverkehrsförderung die Trasse für einen Radweg an. Ehemalige Bahntrassen haben in der Regel keine zu starken Steigungen und sind ausreichend breit, um komfortable Rad- und Fußangebote zu schaffen. Die Strecke würde sich nach dieser Expertise auch anbieten, um sie nach einem erhöhten Standard auszubauen und so eine schnelle Radverbindung zu schaffen, die auch überregional als Leuchtturmprojekt dienen könnte.

Im Hinblick auf teilweise begrenzte Breite der Trasse wird eine Mischnutzung von Radverkehr und autonomen Shuttles seitens der Verwaltung kritisch gesehen. Grundsätzlich wird insoweit auch vom Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr für einen Radschnellweg eine getrennte Verkehrsführung vorgesehen bzw. verlangt.

Die Straßenbaulast für eine Radverkehrsverbindung auf der Trasse der Unteren Steigerwaldbahn würde grundsätzlich – da es sich nicht um unselbständige Radwege im Sinne des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes (BayStrWG) handelt – bei den Gemeinden liegen (vgl. Art. 54a i.V.m. Art. 53 Nr. 2 BayStrWG).

Im Hinblick auf die wahrscheinliche Baulast sowie die grundsätzlich zwischen den Orten bereits bestehenden straßenbegleitenden Radwege, stellt sich im Hinblick auf knapper werdende Haushaltsmittel die Frage, ob tatsächlich alle Gemeinden entlang der Trasse zusätzlich zu der bereits bestehenden Radverkehrsverbindung finanziell in der Lage wären, einen Radweg auf der Trasse zu finanzieren.

Soweit über die Koppelung der Nutzung der Bahntrasse mit den autonomen Shuttles eine Baulast beim und damit Finanzierung durch den Landkreis initiiert werden soll, ist im Hinblick auf die begrenzt zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel und die aktuell anstehenden Aufgaben des Landkreises (u.a. die verschiedenen Hochbauprojekte sowie die anstehenden und mit nicht unerheblichen finanziellen Belastungen verbundenen Änderungen im ÖPNV) aus Sicht der Verwaltung im Hinblick auf Fragen der Prioritätensetzung sehr zurückhaltend zu be-

werten und äußerst kritisch zu prüfen, eine mehr als 20 km lange Trasse für Rad und gegebenenfalls parallel fahrenden autonomen Shuttleverkehr zusätzlich zu den in gleicher Fahrtrichtung bereits bestehenden Verkehrsinfrastrukturen vollkommen neu zu schaffen.

Aufgrund der obigen Darstellungen schlägt die Verwaltung vor, den Antrag auf Stellung eines Antrags des ÖPNV-Trägers Landkreis Schweinfurt auf Förderung einer Machbarkeitsstudie für autonom fahrende Transportsysteme mit parallel verlaufendem Fahrradschnellweg auf der bestehenden Trasse der ehemaligen Unteren Steigerwaldbahn abzulehnen.

Der Vorsitzende, Landrat Töpfer, formuliert infolge der Diskussion im Gremium nachfolgenden Beschlussvorschlag: Der Landrat wird ermächtigt, einen Antrag auf Förderung einer Machbarkeitsstudie für autonom fahrende Transportsysteme mit parallel verlaufendem Fahrradschnellweg auf der bestehenden Trasse der unteren Steigerwaldbahn gemeinsam mit dem Oberbürgermeister der Stadt Schweinfurt sowie der Landrätin des Landkreises Kitzingen zu stellen.

Gleichzeitig ist der Umfang und Kostenrahmen der Machbarkeitsstudie zu plausibilisieren. Eine Beauftragung der Machbarkeitsstudie selbst bleibt dem Ausschuss nach Verbescheidung des Förderantrags vorbehalten.

Beschluss

Der nachfolgende Beschlussvorschlag der Verwaltung wird mit 10:2 Stimmen angenommen: Der Landrat wird ermächtigt, einen Antrag auf Förderung einer Machbarkeitsstudie für autonom fahrende Transportsysteme mit parallel verlaufendem Fahrradschnellweg auf der bestehenden Trasse der unteren Steigerwaldbahn gemeinsam mit dem Oberbürgermeister der Stadt Schweinfurt sowie der Landrätin des Landkreises Kitzingen zu stellen.

Gleichzeitig ist der Umfang und Kostenrahmen der Machbarkeitsstudie zu plausibilisieren. Eine Beauftragung der Machbarkeitsstudie selbst bleibt dem Ausschuss nach Verbescheidung des Förderantrags vorbehalten.

NIEDERSCHRIFT

über die

23. öffentliche Sitzung des Ausschusses für Kreisentwicklung

**am Mittwoch, 28.06.2023,
im Sitzungssaal, Zimmer-Nr. 100 A
im 1. Stock des Landratsamts Schweinfurt**

Lfd. Nr. --

TOP 3

Verschiedenes

Sachverhalt

--

Beschluss

Ohne

Da keine Bekanntgaben über dringliche Anordnungen oder die Besorgung unaufschiebbarer Geschäfte durch den Landrat anstelle des Ausschusses für Kreisentwicklung vorzunehmen sind, schließt der Vorsitzende, Landrat Töpfer, die öffentliche Sitzung.