



Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Kerstin Celina, Patrick Friedl, Paul Knoblach**
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 14.05.2025

Steigerwaldbahn-Fahrgastpotenzialanalyse

Die Bahnstrecke Kitzingen – Schweinfurt, auch Steigerwaldbahn genannt, ist eine Nebenbahn in Bayern. Sie verläuft in Unterfranken von Kitzingen über Wiesentheid und Gerolzhofen nach Schweinfurt. Am 5. März 2021 veröffentlichte die für die Bestellung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) zuständige Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) eine Fahrgastpotenzialanalyse für die Untere Steigerwaldbahn.

Die Staatsregierung wird gefragt:

- | | | |
|-----|---|---|
| 1.1 | In welcher Weise wurden Einkaufsverkehre, Arzt- und Behördenbesuche sowie Tourismus in der Potenzialanalyse berücksichtigt? | 2 |
| 1.2 | In welcher Höhe wurden Schülerzahlen aus dem Einzugsgebiet der Bahn berücksichtigt? | 2 |
| 2.1 | In welcher Weise wurde das direkte Fahrgastpotenzial aus einer Entfernung von mehr als 1 500 m rund um die SPNV-Haltestellen berücksichtigt? | 2 |
| 2.2 | In welcher Weise wurde das direkte Potenzial der Städte Schweinfurt und Kitzingen sowie die Umsteiger ins DB-Gesamtnetz über die Endpunkte der Steigerwaldbahn hinaus berücksichtigt? | 2 |
| 2.3 | Welche Modal-Split-Annahmen des öffentlichen Verkehrs wurden dabei vorausgesetzt? | 2 |
| 3.1 | Welchen Einfluss hat das Deutschlandticket auf die Fahrgastzahlen im bayerischen SPNV? | 3 |
| 3.2 | Welche Bedeutung besitzt das Deutschlandticket für die Fahrgastprognosen der Steigerwaldbahn? | 3 |
| 4. | Welchen Einfluss auf die Fahrgastzahlen einer reaktivierten Steigerwaldbahn wäre durch das Rufbussystem „Callheinz“ im nördlichen Landkreis Kitzingen und südlichen Landkreis Schweinfurt zu erwarten, das laut Information der Landratsämter gut angenommen wird und durch das viele kleinere Orte im Einzugsgebiet der Steigerwaldbahn an den ÖPNV angebunden werden? | 3 |
| | Hinweise des Landtagsamts | 4 |

Antwort

des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr

vom 11.06.2025

1.1 In welcher Weise wurden Einkaufsverkehre, Arzt- und Behördenbesuche sowie Tourismus in der Potenzialanalyse berücksichtigt?

Bei der Prognoseabschätzung wurde zwischen beruflichem und außerberuflichem Verkehr unterschieden. Dies ist eine bei Prognoseberechnungen übliche Vorgehensweise. Die Berücksichtigung zusätzlicher Potenziale aus dem Tourismus ist im Kapitel 2.2.2 des Berichts zur Untersuchung beschrieben.

1.2 In welcher Höhe wurden Schülerzahlen aus dem Einzugsgebiet der Bahn berücksichtigt?

Die Berücksichtigung zusätzlicher Potenziale aus dem Schülerverkehr ist im Kapitel 2.2.3 und 3.1 des Berichts zur Untersuchung beschrieben.

2.1 In welcher Weise wurde das direkte Fahrgastpotenzial aus einer Entfernung von mehr als 1 500 m rund um die SPNV-Haltestellen berücksichtigt?

Die Potenziale aus einem Einzugsbereich von mehr als 1 500 m werden als indirektes Potenzial bezeichnet, da man davon ausgeht, dass ab dieser Entfernung entweder eine ÖV-Anbindung oder die Möglichkeit einer P+R- oder B+R-Nutzung für die Nutzung einer Verkehrsstation wichtig ist. Die Vorgehensweise bei der Abschätzung des indirekten Potenzials ist im Kapitel 2.2 des Berichts zur Untersuchung beschrieben. Die Vorgehensweise bei der Abschätzung des direkten Potenzials ist im Kapitel 2.1 des Berichts zur Untersuchung beschrieben.

2.2 In welcher Weise wurde das direkte Potenzial der Städte Schweinfurt und Kitzingen sowie die Umsteiger ins DB-Gesamtnetz über die Endpunkte der Steigerwaldbahn hinaus berücksichtigt?

Die Analyse und Bewertung der Verkehrsbeziehungen sind im Kapitel 1.3.2 des Berichts zur Untersuchung dargestellt. Es wurden alle SPNV-relevanten Verkehrsbeziehungen von und nach Schweinfurt und Kitzingen unterstellt. Alle SPNV-relevanten Verkehrsbeziehungen aus dem Untersuchungsgebiet in das Bestandsnetz wurden ebenfalls berücksichtigt.

2.3 Welche Modal-Split-Annahmen des öffentlichen Verkehrs wurden dabei vorausgesetzt?

Es wurden keine pauschalen Modal-Split-Annahmen getroffen. Diese Vorgehensweise entspricht nicht den Anforderungen an eine Potenzialuntersuchung für Streckenreaktivierungen, die durch den Freistaat Bayern als Entscheidungsgrundlage anerkannt wird. Die Verkehrsmittelwahl jeder einzelnen SPNV-relevanten Verkehrsbeziehung wurde durch eine Analyse von möglichen Widerständen (Umsteigen, Fahrthäufigkeit) und durch eine Fahrzeitberechnungen zwischen SPNV und motorisiertem Individualverkehr (MIV) berechnet.

3.1 Welchen Einfluss hat das Deutschlandticket auf die Fahrgastzahlen im bayerischen SPNV?

Eine detaillierte Analyse über den Einfluss des Deutschlandtickets auf die Fahrgastzahlen im bayerischen SPNV liegt nicht vor. Im Jahr 2024 war bayernweit die Anzahl der Fahrgäste noch knapp (2 Prozent) unter dem Niveau des Jahres 2019.

3.2 Welche Bedeutung besitzt das Deutschlandticket für die Fahrgastprognosen der Steigerwaldbahn?

Die Potenzialabschätzung für eine Reaktivierung der Unteren Steigerwaldbahn wurde 2021, also vor Einführung des Deutschlandtickets abgeschlossen. Die Prognose Untere Steigerwaldbahn wurde mit den Fahrgastzahlen des Jahres 2019 kalibriert. Wie in der Antwort 3.1 beschrieben, lag die Anzahl der Fahrgäste bayernweit im Jahr 2019 über dem Jahr 2024, in dem vollumfänglich das Deutschlandticket genutzt werden konnte.

4. Welchen Einfluss auf die Fahrgastzahlen einer reaktivierten Steigerwaldbahn wäre durch das Rufbussystem „Callheinz“ im nördlichen Landkreis Kitzingen und südlichen Landkreis Schweinfurt zu erwarten, das laut Information der Landratsämter gut angenommen wird und durch das viele kleinere Orte im Einzugsgebiet der Steigerwaldbahn an den ÖPNV angebunden werden?

Die Potenzialabschätzung für eine Reaktivierung der Unteren Steigerwaldbahn ist abgeschlossen. Das seinerzeit unterstellte ÖV-Konzept ist im Kapitel 2.2.1 des Berichts zur Untersuchung beschrieben.

Hinweise des Landtagsamts

Zitate werden weder inhaltlich noch formal überprüft. Die korrekte Zitierweise liegt in der Verantwortung der Fragestellerin bzw. des Fragestellers sowie der Staatsregierung.

—————

Zur Vereinfachung der Lesbarkeit können Internetadressen verkürzt dargestellt sein. Die vollständige Internetadresse ist als Hyperlink hinterlegt und in der digitalen Version des Dokuments direkt aufrufbar. Zusätzlich ist diese als Fußnote vollständig dargestellt.

Drucksachen, Plenarprotokolle sowie die Tagesordnungen der Vollversammlung und der Ausschüsse sind im Internet unter www.bayern.landtag.de/parlament/dokumente abrufbar.

Die aktuelle Sitzungsübersicht steht unter www.bayern.landtag.de/aktuelles/sitzungen zur Verfügung.