



Christian Bernreiter, MdL

Präsidentin  
des Bayerischen Landtags  
Frau Ilse Aigner, MdL  
Maximilianeum  
81627 München

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom  
P I-1312-3-4/170 B  
14. Mai 2025, EW

Unser Zeichen  
StMB-55-3555.6-23-11-1

München  
11.06.2025

**Schriftliche Anfrage der Abgeordneten Kerstin Celina, Patrick Friedl und Paul Knoblach (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) vom 14.05.2025 betreffend "Steigerwaldbahn-Fahrgast-Potenzialanalyse"**

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

die Schriftliche Anfrage beantworte ich wie folgt:

*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 Welche und in welcher Höhe wurden Schüler\*innenzahlen 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 1500 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 wurde 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 MIV berechnet.

*3.1 Welchen Einfluss hat das Deutschlandticket auf die Fahrgastzahlen im bayerischen Schienenpersonennahverkehr (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 %) 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 voll umfänglich 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 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.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Christian Bernreiter, MdL  
Staatsminister