

**Positionspapier Ergänzende Maßnahmen zur Stärkung von
Bahnreaktivierungen**

vom 22.06.2019

Seite 1 von 6

Positionspapier

**Ergänzende Maßnahmen zur Stärkung von
Bahnreaktivierungen**

Positionspapier Ergänzende Maßnahmen zur Stärkung von Bahnreaktivierungen

vom 22.06.2019

Seite 2 von 6

Die Herausforderungen der wachsenden Mobilität müssen zu ganz anderen Antworten führen. Es genügt nicht, eine reine Verkehrsplanung für den motorisierten Individualverkehr zu betreiben. Vernetztes Denken ist gefragt. Sollen Reduktionsziele für den motorisierten Individualverkehr (MIV) erreicht werden, so kann es nur auf diesem Weg gelingen.

Der Ansatz muss über die reine Streckenreaktivierung von Zugstrecken hinausgehen. Vielmehr benötigen Zugstrecken oft eine Vorlaufnutzung. Hierzu fehlt es in Unterfranken oft an den erforderlichen Angeboten.

Bahnhöfe als Mobilitätsstationen

Der Zug kann durch seine Streckenführung nicht die „letzte Meile“ abdecken. Relevante Bahnhöfe – gerade entlang von Reaktivierungsstrecken können eine Vernetzungsfunktion zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln bewirken. Dafür sehen wir folgende Punkte:

- Anbindung an den Busverkehr/Bedarfsverkehr
- Carsharing und Bike-Sharing-Angebot
- Bike+Ride: Stärken und bewerben
- Park+Ride: Anforderungen daran

An größeren Bahnhöfen wären Angebote der Mobilitätsberatung einzurichten. Ansonsten sollten an diesen alle Informationen in aktueller Form vorgehalten werden. Dies betrifft nicht nur Tarif- und Fahrplaninformationen, sondern auch Informationen über weitergehende Mobilitätsangebote. Die digitale Bereitstellung von Fahrplan-Ist-Daten ist ebenso notwendig.

Zudem sind diese Mobilitätsstationen als Drehscheiben des öffentlichen Verkehr interessant für sekundäre Angebote wie Kiosk, Bäcker oder Bistro, welche Aufenthalt- und Wartezeiten „verkürzen“ und als Treffpunkt funktionieren können.

Positionspapier Ergänzende Maßnahmen zur Stärkung von Bahnreaktivierungen

vom 22.06.2019

Seite 3 von 6

Baustein: Anbindung an den Busverkehr / Bedarfsverkehr

Bahnhöfe sollen direkt an das Busnetz angebunden sein. Dabei können durch einen Umstieg auf den Zug Buskapazitäten eingespart werden, die anderweitig für Taktverdichtungen und neue Erschließungen in der Region eingesetzt werden können.

Für Strecken in stark ländlichen Regionen fordern wir effiziente Bedarfsverkehre, welche Lücken im Busnetz schließen und eine durchgehende Erreichbarkeit auch kleiner Orte von 5 bis 24 Uhr ermöglichen. Hierfür wollen wir die Möglichkeiten der Digitalisierung nutzen. Denkbar ist der Einsatz von einer App-Lösung wie im Stadtverkehr Aschaffenburg. Über ein Routing-/Dispositionssystem werden Fahrtanfragen zu Fahrtaufträgen gebündelt.

Beispiel 1: Linie 60 und Linie 55 der VAB als Zubringer zur Bachgaubahn

Die von Obernburg ausgehende Linie 60 fährt heute bis Stadtmitte Aschaffenburg auf einer Strecke mit mehreren anderen Buslinien auf ca. 7 km parallel. Gleiches gilt für die Linie 55 aus Mömlingen/Odenwald kommend. Im Bereich des Industriegebietes Nilkheim könnte an einem Bahnhof ein Verknüpfungspunkt verschiedener Buslinien (Linien 53/54/55, sowie einer verlängerten Linie 6) und einer reaktivierten Bachgaubahn geschaffen werden.

Die eingesparte Verkehrsleistung der Linie 60 könnte dann zu einer Taktverdichtung auf dem Teilstück Niedernberg-Großwallstadt oder zu einer neuen Verbindung Stockstadt Nilkheim-Industriegebiet eingesetzt werden.

Beispiel 2: VAB: Busverbindung Stockstadt – Industriegebiet Nilkheim

Die heutige Fahrzeit von Bahnhof Stockstadt zum Industriegebiet Nilkheim über den Hauptbahnhof Aschaffenburg ist definitiv zu lange und situativ staugefährdet. Eine Anbindung über die Obernburger Straße/Industriegebiet Stockstadt würden neue Optionen für Pendler aus der Stadt, sowohl aus dem Einzugsbereich der KBS 651 wie für die Verkehrsbeziehung Stockstadt – Bachgau öffnen.

Positionspapier Ergänzende Maßnahmen zur Stärkung von Bahnreaktivierungen

vom 22.06.2019

Seite 4 von 6

Baustein: Carsharing und Bike-Sharing-Angebot

Zu einem Bahnhof, der als Mobilitätsstation gelten soll, gehört ebenso die Vorhaltung eines Carsharing-Angebotes. Für die Regionen sind Angebote zu schaffen, welche Interoperabel sind. Eine gute Erreichbarkeit eines stationsbasierten Carsharing-Systems ist über die Anbindung an das Schienen- und Busnetz gewährleistet.

In ähnlicher Weise ist ein Bike-Sharing-Angebot an diesen Mobilitätsstationen vorzuhalten. Dies sollte ebenso einfach digital buchbar sein.

Baustein Bike+Ride: Stärken und bewerben

Schnittstelle ÖPNV/Fahrrad

Der Nahverkehr wird in den Gemeinden den „letzten Winkel“ nicht erschließen können. Bei der Andienungslücke geht es um Entfernungen, welche in der Regel sehr leicht mit dem Fahrrad überwunden werden können (1-2 km). Bike+Ride ist in der Region bayerischer Untermain weitgehend nur an Bahnhöfen realisiert – und dort auch mit den bekannten Defiziten.

Für Berufspendler, welche höherwertige Fahrräder nutzen, sind entsprechend gesicherte Fahrradabstellanlagen (Fahrradboxen) erforderlich. Fahrräder werden an Bahnhöfen oder Bushaltestellen nicht für kurze Zeitabschnitte, sondern für viele Stunden abgestellt.

Pedelecs und E-Bikes motivieren die Nutzer zu längeren Strecken. Eine Distanz von 10 km kann bei 25 km/h theoretisch in 24 Minuten überwunden werden. Dies unterbietet heute teilweise die Fahrzeiten des motorisierten Individualverkehrs in den Spitzentastzeiten. Folglich wird der Radverkehr zu einer echten Alternative entweder für den kompletten Arbeitsweg oder als Zubringer/Abbringer zu den Stationen des öffentlichen Nahverkehrs.

Radboxen/Fahrradstationen mit Lademöglichkeit

Diese müssten die Weiterfahrt mit vollem Akku erlauben und für eine gute Beleuchtung sorgen. Oft fördert die Lücke in der Kette, dazu gehören auch das Fehlen geeignete Abstellanlagen, die Entscheidung für die gesamte Strecke das Auto zu nutzen. Dieser Wirkungskreis muss durchbrochen werden.

In dieser Hinsicht ist man im Landkreis Darmstadt-Dieburg schon einige Schritte weiter, wie das Bild mit Abstellanlagen und Fahrradboxen aus Babenhausen zeigt.

Positionspapier Ergänzende Maßnahmen zur Stärkung von Bahnreaktivierungen

vom 22.06.2019

Seite 5 von 6



Abbildung: Babenhausen, Fahrradboxen und offene Abstellanlagen

Öffentlichkeitsarbeit

Für ein Bike+Ride-System ist Öffentlichkeitsarbeit erforderlich, um dieses bekannt zu machen und den Umstieg auf den Umweltverbund zu fördern. Das beste System nutzt nichts, wenn keiner davon Kenntnis hat und dieses nur von denjenigen gesehen wird, die heute bereits Fahrrad und ÖPNV kombinieren.

Ergänzende Maßnahmen

Fahrradabstellanlagen an Betrieben zur Stärkung Umweltverbund

Ein starker Anteil der Berufstätigen bemängelt das Fehlen geeigneter Fahrradabstellanlagen am Arbeitsplatz (Siehe z.B. Haushaltsbefragung Stadt Aschaffenburg 2013). Die besten Radverbindungen z.B. vom Bahnhof zum Arbeitsort nutzen nichts, wenn es am Arbeitsort keine anforderungsgerechten und sicheren Abstellanlagen gibt. Deshalb fordern wir die Umwandlung eines überschaubaren Teils der exorbitant zahlreich vorhandenen PKW-Abstellplätze in Flächen für die Aufstellung von sicheren Fahrradabstellanlagen. Ein PKW-Stellplatz schafft Platz für 6-8 Fahrradabstellplätze. Damit wird dann die „letzte Meile“ im Nachlauf zwischen ÖPNV und Arbeitsort geschlossen.

Aufgabenspektrum Straßenbauamt erweitern

Nicht nur auf Autoverkehr fixieren. An der Beauftragung des Gutachters hat sich gezeigt, dass die zuständige Behörde nur den motorisierten Individualverkehr und den Güterverkehr im Besonderen im Fokus hatte. Dies muss sich ändern. Vielmehr sollten Mobilitätskonzepte überlegt werden, welche von anderen Fragestellungen ausgehen. Nicht wie man mit dem Auto, sondern wie generell Mobilität von A nach B und zurück abgebildet werden soll ist die richtige Fragestellung. Dabei müssen zur Lösung auch Radverkehr und ÖPNV als integrale Bestandteile einer Planung für die Regionen angesehen werden. Diesem Anspruch ist man noch nicht gerecht geworden.

Ein mögliches Thema wäre auch die Beratung von Kommunen hinsichtlich der vorhandenen Fördermöglichkeiten z.B. für Bike+Ride-Anlagen und digitale System (dyn. Fahrgastinfo etc.).

Positionspapier Ergänzende Maßnahmen zur Stärkung von Bahnreaktivierungen

vom 22.06.2019

Seite 6 von 6

Öffentlichkeitsarbeit

Der „Kampf um die Köpfe“ ist dauerhaft zu führen. Hier muss es gelingen potentielle Fahrgäste zu gewinnen. Dies kann nur durch eine umfassende Öffentlichkeitsarbeit gelingen.

Fotos

- Private Aufnahmen Tino Fleckenstein

Verfasser:

Tino Fleckenstein