



Stellungnahme ADFC Aschaffenburg-Miltenberg e.V.

Zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes im AMINA- Gebiet 2025 (Stadt Aschaffenburg, Landkreis Aschaffenburg, Landkreis Miltenberg)

10.08.2024

Vorbemerkung: Ergebnisse Fahrradklimatest.

Alle zwei Jahre befragt der ADFC zur Fahrradfreundlichkeit von Kommunen mit dem Fahrradklima-Test, dessen Ergebnisse jeweils im darauffolgenden Frühjahr präsentiert werden. Erstmals sind 2020 und 2022 neben der Stadt Aschaffenburg mehrere Gemeinden im Landkreis Aschaffenburg in die Auswertung gekommen. Dabei wurde u.a. nach der "Fahrradmitnahme im Nahverkehr" gefragt. Dieser Aspekt wurde in allen Gemeinden beim Fahrradklima-Test kritisch gesehen – insbesondere, wenn kein Bahnhof vorhanden ist. Hierbei schnitten die Gemeinden Großostheim, Goldbach und Hösbach deutlich unterdurchschnittlich ab.

Zum Fahrradklimatest 2022, dessen Ergebnisse im Jahr 2023 vorgelegt wurden, hat sich das Bild nicht verbessert.

Hier die durchschnittlichen Benotungen aus 2020 und 2022:

FKT 2020		FKT 2022	
Aschaffenburg	4,3	Aschaffenburg	4,4
Kahl a. Main	4,1	Kahl a. Main	4,2
Großostheim	4,5	Alzenau	4,2
Mainaschaff	3,9	Mömbris	4,3
Stockstadt a. Main	4,0	Kleinostheim	4,0
Kleinostheim	3,9	Hösbach	5,0
Goldbach	4,8		
Hösbach	5,2	Elsfeld	4,0

Betreffend Bus- und Schienenverkehr spielen jedoch aus unserer Sicht mehrere Einzelthemen eine Rolle, die zu solch einem Ergebnis führen.

Busverkehr – fehlende einheitliche Beförderungsbedingungen für die Fahrradmitnahme in der VAB

Die Stadtwerke Aschaffenburg haben eine Regelung für die Fahrradmitnahme eingeführt, die sich nach unserem Kenntnisstand seit mehreren Jahren ohne Probleme umsetzen lässt. **Unser Vorschlag geht dahin, diese Regelungen für alle Busunternehmen im Bereich der VAB verbindlich vorzusehen und in den Vorgaben in den Ausschreibungen für Nahverkehrsleistungen festzuschreiben.** Eine Selbstverpflichtung der Unternehmen ist nicht ausreichend. Die KVG hat dies soweit übernommen, bei anderen Busunternehmen steht dies nach unserem Kenntnisstand in der Praxis ähnlich angewendet. Die konkrete Regelung der Stadtwerke haben wir als Anlage diesem Schreiben beigelegt. Dies für alle Unternehmen einheitlich zu regeln wird in Zukunft wichtiger, da im Rahmen des Ausschreibungswettbewerbes um Linienbündel die Anzahl der Unternehmen im VAB-Gebiet eher steigt.

Busverkehr – vorhandene Aufstellflächen in den Fahrzeugen

Bei Ausschreibungen für Nahverkehrsleistungen sind ausreichende **Aufstellflächen in den Fahrzeugen vorzusehen.** Dies betrifft sowohl den Busverkehr, bei dem diese Flächen auch von Kinderwagen und Rollstuhlfahrern genutzt werden können, als auch den Schienenverkehr. Bei letzterem ist jedoch in der Regel die BEG zuständig für die Ausschreibungen.

Busverkehr – weitere Möglichkeiten der Fahrradmitnahme

Der Expressbus Schöllkrippen – Aschaffenburg an Samstagen mit Fahrradanhängern ist eine gute Möglichkeit die Kapazitäten der Fahrradmitnahme zu erhöhen und die Konflikte mit anderen Nutzergruppen des ÖPNV (Familien mit Kinderwagen, Rollatoren etc.) zu vermindern.

Besonders wichtig wäre die Anbindung Elsavatal mit Linie 40 (während der Woche) und Linie 47 (Wochenende). Dort gibt es ja bekanntlich keinen Schienenverkehr. Alleine damit wären relativ viele Orte dann mit einer Möglichkeit der Fahrradmitnahme versehen.

Für weitere Linien oder Linienbündel wäre dies zu prüfen. Dies würde sich nach unserer Einschätzung eher bei langen Buslinien anbieten oder bei Orten mit einem weiten oder topografisch sehr anfordernden Weg zum nächsten Bahnhof.

Beispiele (ggf. ergänzbar):

- Linie 25 Aschaffenburg – Johannesburg - Schöllkrippen
- Bachgau (Linien 53/54/55)
- Linie 60 Obernburg - Aschaffenburg
- Linie 64 Elsenfeld-Hessenthal
- Linie 82 Eichenbühl und Höhenorte Miltenberg

Vielleicht wäre es ein Ansatz dabei auch neue Wege mit einfacheren Einrichtungen zu gehen. Beispiele dafür gibt es genug.

Beispiel VRS

Dies ist ein Beispiel für einen Heckhänger, wie er auf SEV-Angeboten/Schnellbussen im Verbund VRS eingesetzt wird.

Dies ist jetzt vielleicht nicht für Pedelecs optimal möglich/stellt jedoch für Fahrer normaler Fahrräder eine Alternative dar.



Beispiel Osttirol

Als Vorbild dienten dabei die Fahrradträger für Pkw. Im Gegensatz zu herkömmlichen Bus-Heckträgern werden die Räder in diesem Fall nicht mit dem Vorderreifen aufgehängt, sondern waagrecht parallel zum Heck auf einer Schiene fixiert.

Der Heckträger sei auch für E-Bikes geeignet, ebenso für spezielle Fahrräder wie Therapie-Dreiräder. Bis zu drei Räder pro Fahrt können mit den aufgerüsteten Direktbussen transportiert werden.



Schienenverkehr – Tarifierung der Fahrradmitnahme

Bei Fahrten werktags vor 9 Uhr ist die Fahrradmitnahme kostenpflichtig. Ungeachtet der Kapazitätenthemen um die morgendlichen Verkehrsspitzen trifft diese Regelung regelmäßige Fahrgäste, die ein Fahrrad mitführen sehr hart. Dies gilt auch für jene, welche bereits

frühmorgens z.B. vor 6 Uhr unterwegs sind. In diesen Fällen ist heute ungeachtet der Reiseweite eine Fahrradtageskarte zum Preis von 6,50 Euro zu lösen. Dies übersteigt den Einzelfahrpreis des VAB-Tarifes gerade bei kürzeren Fahrtstrecken erheblich. Im RMV ist die Fahrradmitnahme generell kostenlos, in verschiedenen anderen Verkehrsverbünden werden entfernungsabhängige Tarifangebote zur Fahrradmitnahme aufgelegt (u.a. BVG Berlin – siehe Anlage 3). Unser Vorschlag geht dahin ein solches Tarifangebot für die Fahrradmitnahme zu installieren, damit zumindest der Einzelfahrpreis für Erwachsene auf den jeweiligen Strecken nicht überschritten wird. **Nach Möglichkeit sollte eine Harmonisierung der Regelungen mit dem dahingehend erfolgen, in dem die kostenfreie Mitnahme im ÖPNV realisiert wird** (Anlage 2).

Dafür spricht auch der Punkt, dass die HLB auf Ihren Linien generell Fahrräder kostenlos befördert, wie auf Anfrage im Juli 2024 bestätigt wurde. Für Fahrgäste sind diese uneinheitlichen Regelungen nicht überschaubar.

Schienenverkehr – Kapazitäten Fahrradmitnahme

Aktuell (Sommer – Winter 2024) gibt es am Bayerischen Untermain verschiedene Problemstellungen bezüglich der Fahrradmitnahme in Zügen. Im Schienenersatzverkehr, welcher aufgrund verschiedener Themen stattfindet, ist dies meist nicht möglich.

Zudem sind - insbesondere seit Einführung des Deutschlandtickets - die Verbindungen des MSX (Main-Spessart-Express) auf der Strecke Frankfurt – Aschaffenburg – Würzburg regelmäßig am Limit. Hierbei werden auch Fahrgäste mit Fahrrad öfter mal stehen gelassen (siehe Zeitungsartikel in der Anlage 5). Dass zudem anderweitig oft Züge ausfallen bzw. nicht bis nach Aschaffenburg fahren und Fahrgäste in dann noch fahrende Züge drängen, verschärft die Situation weitergehend. In der Anlage 4 werden DB-seitig die Kapazitätsengpässe dargestellt. Ärgerlich ist dies insbesondere für Fahrgäste aus Heigenbrücken, die weitestgehend keine andere Möglichkeit als den MSX Richtung Aschaffenburg haben.

Insbesondere bei einer Neuausschreibung des MSX muss unbedingt auf eine höhere Kapazität geachtet werden. Hierbei geht es um nichts geringeres als die Erreichbarkeit der Urlaubsregionen Taubertal/Mainradweg per ÖPNV und Fahrrad.

Auch wenn die Zuständigkeiten für die Ausschreibung bei übergeordneten Aufgabenträgern des SPNV (BEG, RMV) liegen, wäre dies von den örtlichen Entscheidungsträgern einzufordern. Dies wird aktuell wichtig, da die Neuausschreibung MSX unmittelbar bevorsteht (Anlage 6).

Verknüpfung ÖPNV – Bike + Ride

Es wurde bei den Gemeinden abgefragt, inwieweit hierbei Bedarf besteht um in das Förderprogramm der DB für den Bau von Fahrradabstellanlagen zu kommen. Dazu hatte damals nur ein Teil der Gemeinden geantwortet.

Das Bild hierbei ist sehr uneinheitlich. Während in Aschaffenburg, Heigenbrücken oder Alzenau qualitativ gute und überdachte Abstellanlagen zur Verfügung stehen, sind diese an anderen Bahnhöfen nicht vorhanden. Es gibt auch Fälle von schrottreifen Anlagen (Hösbach Bahnhof). In einigen Orten werden die Fahrradabstellanlagen stark frequentiert, in Karlstein oder Kahl gibt es sogar Engpässe.

Erkennbar gibt es oft keine Maßnahmen bezüglich der Beseitigung von Schrotträdern. Hier wäre ein Zyklus zu definieren, der mit anderen Maßnahmen im jeweiligen Bahnhofsumfeld kombiniert werden könnte.

Fahrradboxen zum sicheren Abstellen gibt es im Landkreis Aschaffenburg in Kahl, Karlstein und Kleinostheim. In ersten beiden Orten sind die Kapazitäten erschöpft. Im Landkreis Miltenberg sind Fahrradboxen lediglich in Kleinwallstadt und Kleinheubach vorhanden.

Dies spiegelt in keinsten Weise den Anspruch, der an diese wichtigen Verknüpfungspunkte des Umweltverbundes zu richten ist. An allen Stationen des Schienenverkehrs wären neben attraktiven Übergängen zu den verknüpften Verkehrsmitteln vor allem sichere Abstellanlagen für Fahrräder notwendig. Da heute immer mehr hochwertige Fahrräder zum Einsatz kommen und Diebstahl von Fahrrädern in Mode gekommen ist, sollten Abstellanlagen immer auch verschließbare Fahrradboxen in angemessener Menge bieten. An wichtigen Mobilitätsknotenpunkten sollten Radstationen vorgesehen werden möglichst mit Service rund ums Fahrrad und Ladestationen für E-Bikes.

Schaubild Situation B+R im Landkreis Miltenberg

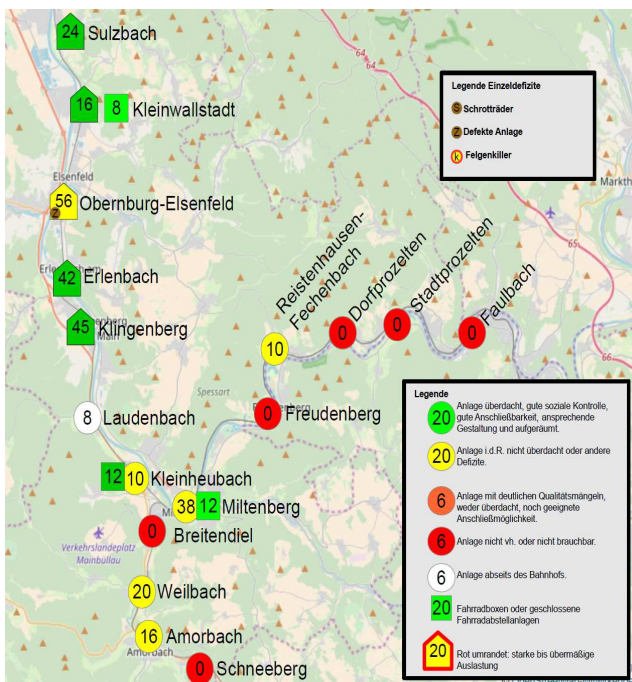
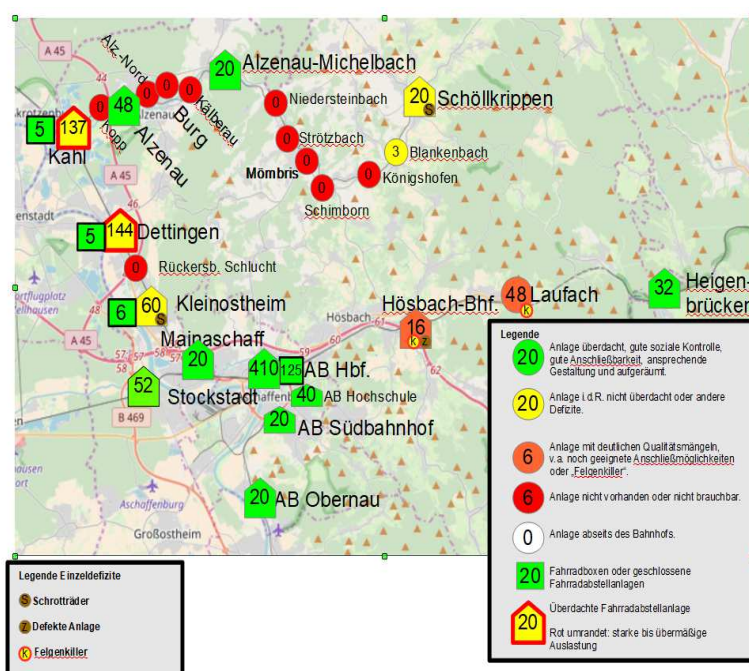


Schaubild Situation B+R Landkreis und Stadt Aschaffenburg



Die Notwendigkeit geeigneter Abstellanlagen besteht ebenso an Bushaltestellen, die eine bestimmte verkehrliche Bedeutung haben. Dies wird dann wichtig, wenn längere Wege zu den Haltestellen zurückzulegen sind, die Bustaktungen keinen hohen Standard erfüllen oder kein Zug-Angebot besteht.

Beispiele dafür wären u.a.

- Großostheim, Wendelin-Veit-Straße
- Eschau, Elsavabrücke
- Neuhammer
- Röllfeld, Kirche
- allgemein Bushaltestellen in zentraler Ortslage

Die im Rahmen des Umsetzungsforums Radverkehr zum Remosi-Gutachten wurden verschiedene Mainbrücken u.a. nach Sulzbach und Kleinwallstadt zu den Bahnhöfen als Vorschläge präsentiert. Hierzu benötigt es dann an den Bahnhöfen entsprechende dimensionierte Abstellanlagen, wenn es zu einer Realisierung dieser Mainbrücken kommt.

Mobilitätsstationen als Verknüpfungspunkte

Einige Bahnhöfe in der Region, welche eine größere verkehrliche Bedeutung haben oder bekommen (Kleinostheim, Kahl, dann Hösbach-Bhf.) wäre überlegenswert diese zu Mobilitätsstationen auszubauen, d.h. dort neben Bike + Ride und Park+Ride auch Sharing-Angebote wie Carsharing und Fahrrad- / Lastenradverleih anzubieten.

Voraussetzung für die Umsetzung des für alle gut nutzbaren öffentlichen Verkehrssystems sind allerdings beträchtliche finanzielle Investitionen und Fördermittel, die statt in den überdimensionierten Straßenbau nun in den Ausbau des Bahn-, Bus-, Rad- und Fußgängerverkehrs fließen müssen. Diese Verfahrensweise wäre im übrigen auch sozial gerechter, weil davon alle profitieren und nicht wie beim Straßenbau für nur etwa 60% der Menschen, die mit dem Kfz unterwegs sein können.

Hinweise zur Bahnhofsinfrastruktur / Barrierefreiheit

Wiederholt erreichen uns Hinweise, dass Bahnhöfe nicht barrierefrei sind.

Bei den Bahnhöfen, die mit Aufzügen ausgestattet sind, gibt es nach unseren Beobachtungen Ausfälle der Aufzuganlagen. Hier wären entsprechende Ausgestaltungen der Wartungsverträge sinnvoll, in der eine möglichst hohe Verfügbarkeit angestrebt wird (24/7). Aktuell fallen am wichtigen Bahnhof Hauptbahnhof Aschaffenburg öfter diese Aufzüge aus und bleiben über Tage defekt.

In Hösbach Bhf. steht der Aufzug seit Wochen und die Inbetriebnahme erfolgte bisher nicht (Feststellung 01.08.2024).



Abbildung: Ausgefallener Aufzug Gleis 7/8 Hbf Aschaffenburg

Beim weiteren Ausbau der Barrierefreiheit/Zugänglichkeit der Bahnsteige wäre nach unserer Ansicht ein System mit Rampen, wie es an den S-Bahnhöfen im Rodgau oder in Heusenstamm realisiert wurde, auf lange Sicht zielführender.

Zum Thema Sauberkeit: In den Unterführungen und im Aufzugsbereich sind die Bausubstanz-

Zustände als ungepflegt bis ekelerregend zu bezeichnen. Man könnte hier auch als letztes Mittel auf ein elektr. Überwachung hinarbeiten.

Tino Fleckenstein

Aschaffenburg 17.08.2024

Anlage 1:

Erweiterte Beförderungsbedingungen für die Mitnahme von Fahrrädern und Elektrokleinstfahrzeugen in den Bussen der Stadtwerke Aschaffenburg

Kostenlose Mitnahme von Fahrrädern und Elektrokleinstfahrzeugen (E-Scooter) gemäß Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) zu folgenden Zeiten:

Montag bis Freitag ab 9:00 Uhr; Samstag, Sonn- und Feiertag ganztägig

In Erweiterung der VAB-Beförderungsbedingungen (§ 12 Beförderung von Sachen) gelten folgende Bestimmungen:

- Die Mitnahme zu den o.g. Zeiten ist nur in den Bussen der Stadtwerke Aschaffenburg möglich und setzt voraus, dass im mittleren Einstiegsbereich ausreichend Platz vorhanden ist, bzw. ein ungehinderter Ausstieg von Fahrgästen möglich ist.
- Es können maximal zwei Fahrräder/Elektrokleinstfahrzeuge in einem Bus mitgenommen werden. Die Mitnahme von Tandems und Lastenrädern ist nicht möglich. Die Elektrokleinstfahrzeuge müssen den Vorgaben der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) entsprechen.
- Rollstuhlfahrer und Kinderwagen haben Vorrang vor der Beförderung von Fahrrädern/Elektrokleinstfahrzeugen.
- Der Fahrgast ist für den sicheren Halt seines Fahrzeuges unmittelbar nach dem Zustieg selbst verantwortlich.
- Der Fahrgast haftet für eventuelle Schäden, die durch nicht ausreichende Sicherung seines Fahrzeuges entstehen.
- Die Stadtwerke Aschaffenburg schließen die Haftung für eventuelle Schäden am mitgeführten Fahrzeug aus.

Anlage 2 Tarifregelung im RMV

„Die Mitnahme von Fahrrädern ist für die Kunden im RMV generell kostenlos. Allerdings bitten wir Sie dabei zu beachten, dass einige allgemeine Regelungen und teilweise auch Einschränkungen auf Grund der Bedingungen bei einzelnen Verkehrsmitteln oder Linien bestehen.“

Anlage 3 Fahrradmitnahme – Fahrpreise in Berlin

The screenshot shows the BVG website's ticket selection interface. At the top, there's a navigation bar with links: Startseite, Verbindungen, Abos & Tickets, Service & Kontakt, BVG-Konto, and Suche. Below this is a 'Wähle dein Ticket' section with buttons for: Eine Fahrt, Mehrere Fahrten, Ein Tag, Mehrere Tage, Monatskarte (ohne Abovertrag), Touristen, and Fahrräder (which is highlighted). Under the 'Fahrräder' section, there are four ticket options displayed in cards:

- Einzelfahrausweis Fahrrad**: Eine Fahrt innerhalb von 2 Stunden. Regeltarif ab 2,30 €.
- Kurzstrecke Fahrrad**: 3 Stationen mit S- und/ oder U-Bahn, bzw. 6 Stationen mit Straßenbahn. Regeltarif ab 1,70 €.
- 24-Stunden-Karte Fahrrad**: Ab der Entwertung 24h gültig, für beliebig viele Fahrten. Regeltarif ab 5,30 €.
- Monatskarte Fahrrad**: 1-Monats-Flatrate, gültig bis zum aufgedruckten letzten Tag 24 Uhr. Regeltarif ab 12,80 €.

(ABC gilt z.B. für die Strecke Potsdam – Berlin)

Anlage 4 DB Information zu Kapazitätsengpässen Fahrradmitnahme 2023



Informationen zu Kapazitätsengpässen



Sehr geehrte Kunden,

es ist unser Ziel, Ihnen jederzeit die Mitnahme Ihres Fahrrads in unseren Zügen zu ermöglichen. Im Regionalverkehr reichen aber leider, insbesondere zu den stark frequentierten Zeiten am Wochenende und an Feiertagen, die Stellplätze nicht immer aus.

Generell gilt daher: **Eine Mitnahmegarantie für Fahrräder gibt es nicht!**

Wir möchten Ihnen jedoch eine Orientierung geben, wo der Ansturm besonders groß ist. Im Folgenden haben wir daher die Strecken aufgelistet, auf denen es im letzten Jahr zu Kapazitätsengpässen bei der Fahrradmitnahme gekommen ist. Bitte prüfen Sie, ob Sie auf alternative Reisezeiten oder -routen ausweichen können.

Herzlichen Dank für Ihre Unterstützung!

Kursbuchstrecke/ Linie	Relation	Hinweis zu Kapazitätsengpässen
KBS 640 RE 54 (HE), RE 55 (HE), RE 59 (HE) RB 58 (HE)	Frankfurt - Aschaffenburg	Die Kapazitäten sind am Wochenende erfahrungsgemäß zwischen 8 Uhr und 16 Uhr sehr stark ausgelastet. Die Mitnahme größerer Gruppen (ab 5 Personen mit Fahrrädern) ist nur begrenzt möglich. Bitte zwischen Frankfurt und Aschaffenburg auf den FreizeitExpress Frankenland (RE 4646, 4647, 4648, 4649) ausweichen! Ab Frankfurt 9:01 bzw 15:01 Uhr mit Halt in Frankfurt Süd, Offenbach, Hanau Hbf und Kahl am Main, an Aschaffenburg 9:48 bzw. 15:48 Uhr (weiter nach Bamberg)
KBS 651 RB 75 (HE)	Aschaffenburg - Wiesbaden	Die Kapazitäten sind am Wochenende erfahrungsgemäß zwischen 8 Uhr und 12 Uhr sehr stark ausgelastet.
KBS 781 RE 87, RB 88	Aschaffenburg - Miltenberg (und weiter nach Wertheim/Crailsheim)	Die Westfrankenbahn-Fahrradwagen kommen überwiegend in den Regional-Express-Zügen Aschaffenburg - Wertheim - (Crailsheim) zum Einsatz. Dazwischen verkehren im 2-Stunden-Takt die Regionalbahnen, in denen die Fahrradmitnahme ebenfalls möglich ist. Bitte beachten Sie, dass es trotz erweitertem Stellplatz-Kontingent an Wochenenden und Feiertagen zu Engpässen kommen kann.



Kursbuchstrecke/ Linie	Relation	Hinweis zu Kapazitätsengpässen
KBS 800 RE 54 (HE) RE 55 (HE) RB 53, RB 79	Aschaffenburg - Gemünden - Würzburg (Schweinfurt - Bamberg)	An Wochenenden und an Feiertagen sind die Kapazitäten zwischen 8 Uhr und 16 Uhr erfahrungsgemäß ausgelastet. Bitte zwischen Frankfurt und Bamberg auf den FreizeitExpress Frankenland (RE 4646, 4647, 4648, 4649) ausweichen! Achtung: Die Züge halten bei Hin-/Rückfahrt nicht in Würzburg, sondern fahren über die Strecke Gemünden - Schweinfurt. Hinfahrt des FreizeitExpress Frankenland: RE 4647 bzw. 4649 Frankfurt (ab 09:01 bzw. 15:01 Uhr) über Aschaffenburg (ab 09:50 bzw. 15:50 Uhr), Lohr (ab 10:11 bzw. 16:11 Uhr), Gemünden (ab 10:22 bzw. 16:22 Uhr), Schweinfurt (ab 11:09 bzw. 17:09 Uhr) und Haßfurt (ab 11:24 bzw. 17:24 Uhr) nach Bamberg (an 11:45 bzw. 17:44 Uhr). Rückfahrt des FreizeitExpress Frankenland: RE 4646 bzw. 4648 Bamberg (ab 12:19 bzw. 18:19 Uhr) über Haßfurt (ab 12:37 bzw. 18:37 Uhr), Schweinfurt (ab 13:01 bzw. 19:01 Uhr), Gemünden (ab 13:39 bzw. 19:38 Uhr), Lohr (ab 13:49 bzw. 19:52 Uhr), Aschaffenburg (ab 14:12 bzw. 20:17 Uhr), nach Frankfurt (an 14:52 bzw. 20:52 Uhr). Der FreizeitExpress Frankenland: Der RE 4646, RE 4647, RE 4648 und RE 4649 verkehren in der Zeit von erst ab Aschaffenburg Hbf.

Anlage 5: Pressebericht 10.8.2024 Mainecho zu Fahrradmitnahme

Wenn Radler draußen bleiben müssen

Öffentlicher Nahverkehr: Immer öfter kein Platz in vollen Zügen – Westfrankenbahn prüft Abhilfe mit zweitem Zugteil

Von unserem Mitarbeiter
ERNST BÄPPLER

ASCHAFFENBURG/MILTENBERG.

»Radland Bayern« und »Bahnland Bayern«: Diese zwei Seiten der gleichen Medaille nähern die Erwartung, dass die durch die schöne Bayernland führenden Radrouten umweltfreundlich auf der Schiene erreicht werden können. Die für die Organisation des öffentlichen Personennahverkehrs zuständige Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) und auch die Deutsche Bahn Regio Bayern haben sich diesem Ziel in puncto Fahrplangestaltung, Fahrzeugausstattung und Barrierefreiheit der Züge und Bahnsteige durchaus schon mit guten Zwischenergebnissen genähert. Es gibt aber immer noch Hindernisse für eine unbeachtete Radtour.

Da sind zu nennen einmal die vielen tariflichen Ungereimtheiten, weil sich die Beförderungsbedingungen von Verkehrsverbund zu Verkehrsverbund unterscheiden. Hierüber hatte unser Medienhaus bereits mehrfach berichtet. Weiterhin gibt es am Untermain noch immer Bahnhöfe wie Kahl, Kleinostheim oder Aschaffenburg Süd, in denen man sein Rad noch auf Jahre hinaus

mühsam über Treppen zum Bahnsteig hinauf tragen muss. Folgt man den Erfahrungsberichten, aus denen wir in unserem Kasten zitieren, so ist das Hauptärgernis allerdings die mangelnde Kapazität der Züge.

Ersatzbusse unbeliebt

Dies stellt auch BEG-Pressesprecher Wolfgang Oeser nicht in Abrede. Allerdings wies er unserem Medienhaus gegenüber darauf hin, dass die Rahmenbedingungen für mehr Kapazitäten, die auch die Betriebskosten erhöhen, angesichts fehlender Anpassung der Regionalisierungsmittel durch den Bund sehr schwierig seien. Mit der Westfrankenbahn habe die BEG jetzt trotzdem vier Zugleistungen festgelegt, die von Einfach- auf Doppeltraktion gestärkt werden sollen.

Außerdem werde geprüft, ob es machbar wäre, den wegen der Stellwerksproblematik in Aschaffenburg eingerichteten Schienenersatzverkehrs abzustellen und dafür die Regionalbahnen durch einen zweiten Zugteil zu verstärken. Diese erscheint sinnvoll, weil der Busersatzverkehr kaum angenommen wird. Mit ihm ist man nicht viel früher in Aschaffenburg, als wenn man ab Miltenberg den nachfolgenden folgenden Regio-

nalszug nimmt. Dies gilt einigermassen auch umgekehrt. Deshalb ist der Andrang zu den verbleibenden Regionalbahnen umso größer.

Auf der Main-Spessart-Bahn bieten die dort eingesetzten vierteiligen Expresszüge in ihren Mehrzweckabteilen immerhin Platz für 48 Fahrräder, was offensichtlich aber nicht immer ausreicht. Aus den gleichen Gründen wie bei der Westfrankenbahn ist mit einer generellen Verstärkung der Kapazität nicht zu rechnen. Klar sein sollte den Radtouristen, dass es keinen Rechtsanspruch auf Fahrradmitnahme gibt.

Rollstühle haben Vorrang

Nicht immer allerdings ist es die mangelnde Kapazität, die den Radlern Probleme verursacht. Wenn sich alle Reisenden an die Regeln halten würden, ließe sich die vorhandene Kapazität besser ausnutzen – sowohl im Main-Spessart-Express als auch auf der Maintalbahn, wo pro Triebwagen im Mehrzweckabteil bis zu zehn Fahrräder (auch Pedelecs) abgestellt werden können, soweit sie nicht mit Rollstühlen oder Kinderwagen belegt sind, die nach den Beförderungsbedingungen Vorrang haben.

Nur für diesen Personenkreis und die Radfahrer sind auch die

dort vorhandenen Klappstühle gedacht.

Gepäck-Unsitte

Mehr Platz gäbe es, wenn im Zug an allen Rädern die Seitentaschen abgenommen würden. Oft stehen oder sitzen im Mehrzweckabteil auch andere Fahrgäste und nehmen den Radfahrern den Platz weg, obwohl sie im Zug an anderer Stelle noch einen Platz finden würden.

Dem steht jedoch oft die Unsitte entgegen, dass Fahrgäste den Nebenplatz mit ihrem Gepäck belegen. Nur wenn die nicht in die Ablage oberhalb der Fensterfront passen würde, wäre dies akzeptabel. Es sollte Aufgabe des Zugpersonals sein, die Fahrgäste um die Einhaltung aller dieser Regeln zu bitten. Vorausgesetzt, es kapituliert nicht und es wäre auch an Bord, was auf der Maintalbahn aber nur in der Hälfte der Züge der Fall ist.

Tipp: Faltrad anschaffen

Wer als Berufspendler sein Rad im Zug mitnehmen und nicht Gefahr laufen will, frühmorgens oder am Abend wegen Überfüllung zurückbleiben zu müssen, sollte sich ein Faltrad anschaffen. Das darf er als Handgepäck kostenlos und zu jeder Zeit mitnehmen.

»Was seit Ferienbeginn abläuft, ist nicht mehr tragbar«

Transport: Das berichten Bahnreisende mit und ohne Rad und der ADFC-Kreisverband Aschaffenburg-Miltenberg

ASCHAFFENBURG/MILTENBERG. Die Redaktion hat sich beim Kreisverband Aschaffenburg-Miltenberg des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC) über die dortigen Erfahrungen mit dem Fahrradtransport umgehört und diese um Beobachtungen von Lesern und Mitarbeitenden unseres Medienhauses aus den vergangenen Wochen ergänzt. Hier Auszüge aus einigen Berichten:

»Ich wollte unter Mitnahme meines Fahrrads mit der Regionalbahn am 24. Juli um 9.35 Uhr ab Würth nach Aschaffenburg fahren. Eine Mitfahrt war mir nicht möglich, da der Zug – es war einteilig – schon in Würth so voll war, dass ich nicht ins Mehrzweckabteil hineingekommen wäre. Nicht wegen zu vieler Fahrräder, sondern weil die Leute dicht gedrängt dort standen.«

»Ich bin am 1. August mit dem Zug Aschaffenburg ab 15.54 Uhr nach Miltenberg gefahren. Das Mehrzweckabteil war bereits bei Abfahrt mit zwei Kinderwagen, einem Rollstuhl, zwei Fahrrädern und stehenden Reisenden so voll, dass zwei Radtouristen bereits am Bahnsteig wieder »kehrte« machten. Da unterwegs ein dritter Kinderwagen »zustiege«

und nur im Türbereich Platz fand, hatte ich beim Aussteigen in Obernau erhebliche Probleme, mich zur Tür durchzukämpfen.«

»Am 28. Juli waren wir mit einer sechsköpfigen Radlergruppe unterwegs von Aschaffenburg nach Wertheim. Auf der Hinfahrt morgens gab es keine Probleme. Bei der Rückfahrt um 17.26 Uhr ab Wertheim wurde es im zweiteiligen Regionalexpress enger. Wir kamen noch mit, doch unterwegs wurden ab Miltenberg alle Radfahrer abgewiesen. Später kamen zwei Kinderwagen hinzu, so dass der Durchgang in einem der beiden Zugteile versperrt war. Die Zugbegleiterin, die vorher darauf achtete, dass kein Fahrrad zu viel mitfuhr, resignierte nun.«

»Am 3. August fuhr ich mit dem Zug 9.17 Uhr ab Miltenberg nach Aschaffenburg. Nach und nach war die Hälfte der Klappstühle im Mehrzweckabteil mit Reisenden ohne Rad oder Kinderwagen besetzt. Deshalb fand eine in Obernau zusteigende Radlerin dort keinen Platz und stellte ihr Gefährt im Türbereich ab. Zum Glück war kein Schaffner im Zug, der das beanstandet hätte.«

»Ich fahre täglich die Strecke von Obernau-Elsenfeld (früh

6.29 Uhr) nach Aschaffenburg und zurück um 15.54 Uhr oder 16.54 Uhr ab Aschaffenburg und bin eigentlich ein zufriedener Bahnkunde. Was aber in diesem Jahr mit dem Beginn der bayerischen Sommerferien abläuft, ist nicht mehr tragbar. In den Ferien fahren statt zwei Wagen morgens und abends immer nur einteilige Züge. Das führt seit letzter Woche am Nachmittag zu untragbaren Zuständen. Letzte Woche habe ich erlebt, dass am Hauptbahnhof Aschaffenburg der Zugbegleiter den Lokführer angewiesen hat, die Türen zu schließen und keinen mehr einsteigen zu lassen. Die Situation verschärfte sich an den Haltestellen Hochschule und AB-Süd. Wir standen an mehreren Tagen eng aneinander. Es kamen keine Fahrräder, Kinderwagen oder Elektroroller rein. Bei einem Tiertransport in der Form würde das Veterinäramt eingreifen.«

»Ich habe schon mehrfach beobachtet, dass Radlergruppen auf den Strecken Aschaffenburg-Würzburg und Aschaffenburg-Miltenberg die Mitfahrt verweigert wurde, weil die Züge so voll waren. Diese Strecken sind an Wochenenden für eine größere Radlergruppe eigentlich tabu.«

»Ich bin neulich um 14.11 Uhr mit dem Regionalexpress an einem normalen Werktag von Kleinostheim nach Hösbach gefahren. Ich bin wie eine Ösardine mit dem Fahrrad gerade so reingekommen. In AB ist dann alles eingestiegen: Kinderwagen, weitere Radfahrer – totale Chaos. Ich war froh, in Hösbach den Zug verlassen zu können.«

»Ich traue mich im Moment nicht, eine ADFC-Tour zu organisieren, für die wir den Zug über den Spessart nehmen müssen. Da haben wir oft Gruppen von zehn bis 20 Radlern, und ob für die in einem einzigen Zug Platz ist, wage ich zu bezweifeln.«

»Ich mache mit meiner Familie öfters kombinierte Rad/Zug-Touren. Dieses Jahr sind wir schon viermal nicht mitgenommen worden, so auch an einem Wochenende, als wir von Hanau nach Lohr wollten. Die bayerischen Zugbegleiter sind extrem genau. In Hessen wird es hingenommen, dass Räder im Türbereich stehen, in Bayern nicht. Helfen würde auch, wenn im Mehrzweckabteil die Klappstühle wegfielen, dann gäbe es mehr Platz für Fahrräder. Es sollten auch mehr Doppelzüge fahren.«

Anlage 6: BEG-Ausschreibungskalender

VERGABEKALENDER

Geplante SPNV-Vergabeverfahren im Freistaat Bayern

Stand: April 2024 (wird laufend fortgeschrieben)

Feder- führender Aufgaben- träger				Betriebs- aufnahme*	Vergabe- beginn*	Anmerkungen
	Netz	Bezeichnung	Linien			
BEG	RVMF1	Regionalverkehre	RE 10 Würzburg – Neustadt/Aisch – Nürnberg	12/2028	Q2/2024	Partnervergabe mit Hessen (RMV)
		Mainfranken	RE 54 Frankfurt – Maintal – Würzburg – Bamberg			
		Los 1 Expressverkehr	RE 55 Frankfurt – Offenbach – Würzburg – Bamberg			