

Wichtig für VCD und PRO BAHN sind auch Streckenreaktivierungen.

Dazu gehören:

- die Mainschleifenbahn nach Volkach,
- die Werntalbahn für den Personenverkehr,
- die Strecke Lohr-Bahnhof – Lohr Stadt – Lohr-Süd (Lohr Industrie/Wombach),
- sowie langfristig die Steigerwaldbahn von Schweinfurt über Geroldshofen nach Kitzingen.

Gleisausbauten wegen des starken Güterverkehrs sind nötig zwischen Gemünden und Nürnberg bzw. Treuchtlingen; abschnittsweise drei- bzw. viergleisig, um den ÖPNV nicht einzuschränken.

Damit im Hauptbahnhof Würzburg Engpässe vermieden werden, sollten möglichst viele Linien der „Mainfrankenbahn“ durchgebunden werden, also nicht im Hauptbahnhof enden.

Die Mainfrankenbahn muss gute Verknüpfungen zur ebenfalls weiter auszubauenden Straßenbahn und zu den Buslinien bekommen

Bessere Taktverbindungen am Würzburger Hauptbahnhof vor allem in den Abendstunden und am Wochenende (15-Min.- statt 20-Min.-Takt der Straßenbahn)

Der Bahnhof Rottendorf als Knoten für das Gewerbegebiet Würzburg Ost, Gerbrunn, Hubland/Uni und Frauenland ist besser anzubinden.

Überland-Buslinien müssen im Takt mit der Schiene verknüpft werden. Parallelbetriebe sind zu vermeiden.

Durch diese genannten Maßnahmen ist der Schienenpersonenverkehr in Zukunft konkurrenzfähiger gegenüber dem Autoverkehr und sorgt damit auch für weniger Lärm und bessere Luft rund um Würzburg.

Für eine effiziente Planung und Baudurchführung wäre es sinnvoll, die reinen Straßenplanungsbehörden in Mobilitätsplanungsstellen umzuwandeln, die Straße und Schiene gleichwertig betrachten, wie z. B. in Rheinland – Pfalz bereits umgesetzt (<http://www.mobil.rlp.de>)

Wir gehen neue Wege

Ein gutes Bus- und Bahnangebot, mehr Platz für Fahrräder, spritsparende Autos, spielende Kinder auf der Straße: So sieht nachhaltige Mobilität für den Verkehrsclub Deutschland, den Umwelt- und Verbraucherverband aus.

Um diese Vision zu verwirklichen, wurde der VCD e.V. 1986 gegründet. Seitdem haben umweltbewusste, mobile Menschen eine Alternative zu den herkömmlichen Automobilclubs und die Verkehrspolitik ein ökologisches Korrektiv. Der VCD ist zwar ein Lobby- und Fachverband, bietet aber auch Serviceleistungen.

Der VCD-Kreisverband Mainfranken–Rhön e.V. als Untergliederung des Landesverbandes Bayern e.V. (www.vcd-bayern.de) sieht gute Chancen Bus & Bahn in der Region benutzerfreundlich und im Sinne des Klimaschutzes auszubauen.

VCD-Kreisverband
Mainfranken-Rhön e.V.
Heinestr. 11b
97070 Würzburg

wuerzburg@vcd.org
www.vcd.org/mainfranken-rhoen



PRO BAHN ist ein bundesweit aktiver Fahrgastverband, der als gemeinnützig anerkannt ist.

Wir haben aktive Mitglieder in ganz Unterfranken, arbeiten mit örtlichen Fahrgastinitiativen zusammen und sind bei Verkehrsunternehmen als Ansprechpartner anerkannt.

In Würzburg finden regelmäßige Treffen jeden dritten Mittwoch eines Monats um 19:30 Uhr in der Gaststätte „Vierjahreszeiten“ in der Haugerpfarrgasse 3 (Nähe Barbarossaplatz) statt.

Mitglieder erhalten neben der PRO BAHN-Zeitung „*der Fahrgast*“ noch viermal im Jahr die „Schiene-Aktuell“ mit aktuellen Meldungen aus der Region.

So erreichen Sie uns:

Internet und E-Mail:
<http://www.pro-bahn.de/unterfranken>
pro-bahn.unterfranken@t-online.de

Telefon: 0931 62025

PRO BAHN Unterfranken
Mönchsgartenweg 31
97084 Würzburg

PRO BAHN
Ihr Fahrgastverband



MAINFRANKENBAHN IN DER ZUKUNFT

Weiterentwicklung als Regional-S-Bahn bis 2020



PRO BAHN und VCD fordern:

- **Ausbau zu einem modernen Regional-S-Bahnsystem**
- **Schrittweiser Neubau bzw. Verlegung von ungünstig gelegenen Haltepunkten**
- **Streckenreaktivierungen**
- **Gute Verknüpfungen zu Bus und Straßenbahn**

PRO BAHN
Ihr Fahrgastverband



PRO BAHN
Ihr Fahrgastverband



VCD und PRO BAHN begrüßen die deutlichen Verbesserungen im Fahrplan des Regionalbahn- und Regionalexpress-Verkehrs rund um Würzburg ab dem 12.12.2010.

Die neu eingesetzten Triebwagen des Typs ET 440 („Coradia Continental“ des Herstellers Alstom) ermöglichen einen ebenerdigen Einstieg, sind beschleunigungsstark, klimatisiert und leise, wie es bei einer Regional-S-Bahn sein muss.

Allerdings zeigen erste Erfahrungen vor allem bei den Zugängen zu den Mehrzweckabteilen für Rad- und Rollstuhlfahrer sehr beengte Verhältnisse. Ein nicht ausreichender Platzbedarf während der Hauptverkehrszeiten dürfte für die Fahrgäste im Vollbetrieb voraussichtlich hinzukommen. Dies hätten Hersteller, Besteller und Verkehrsunternehmen besser lösen können.

Als Weiterentwicklung der Mainfrankenbahn stellen sich PRO BAHN und VCD deshalb vor:



Ein modernes Regional-S-Bahnsystem als Rückgrat des ÖPNV in Mainfranken

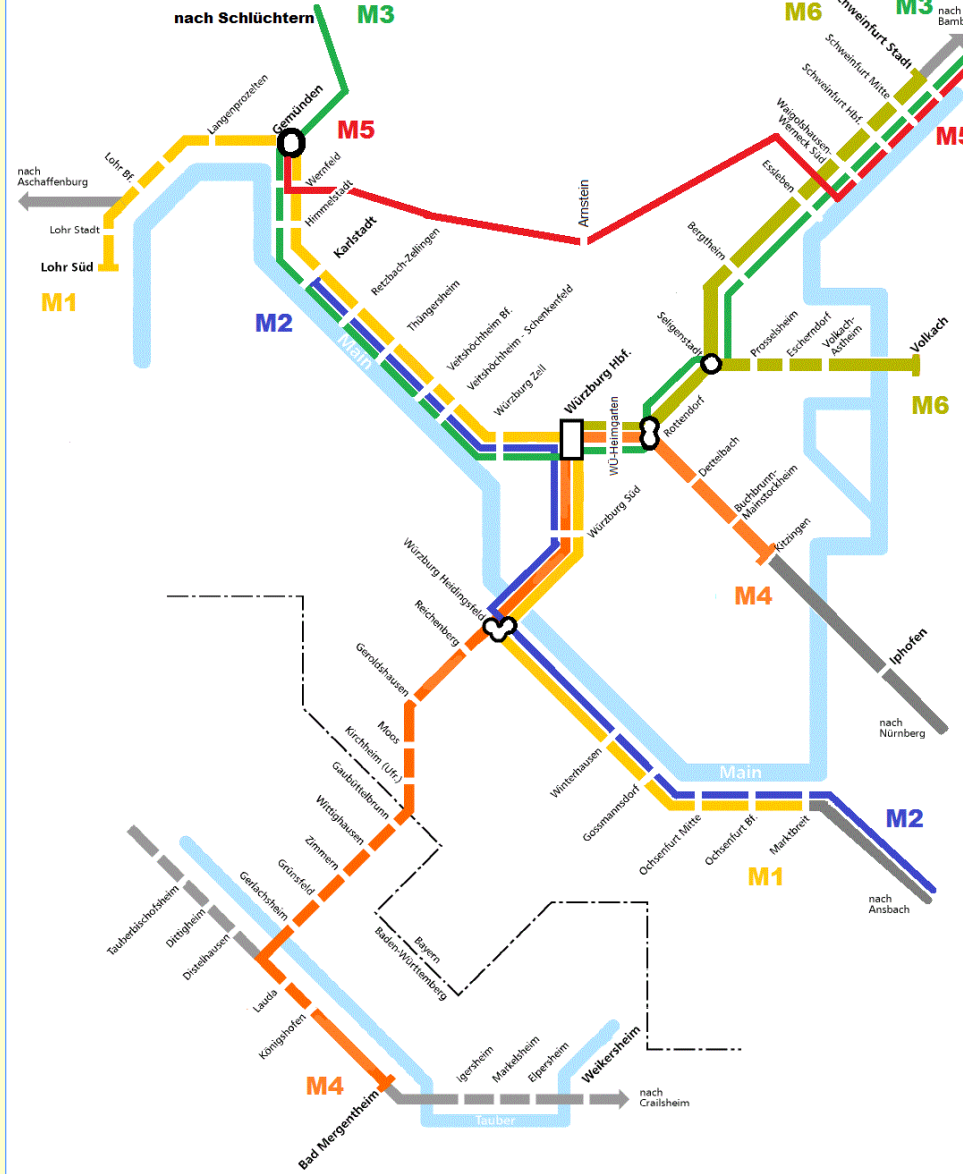
Dazu gehört ein übersichtliches Liniennetz und eine gleichmäßig hohe Qualität:

- Bahnsteige müssen – wenn nötig – angepasst und barrierefrei gestaltet werden, auch bei den „kleinen“ Haltepunkten.
- Ausweitung des Fahrplanangebotes im Großraum Würzburg (Gemünden, Kitzingen, Schweinfurt, Ochsenfurt, Lauda) generell auf Halbstundentakt (Montag bis Freitag von 5:00 h bis 1:00 h; Freitag und Samstag bis 2:00 h; Samstag und Sonntag ab 6:00 h)

- Weitere Taktverdichtungen in den Hauptverkehrszeiten (6:00 – 9:00 h, 12:00 – 14:00 h, 16:00 – 19:00 h) auf Linien, die sich überlagern.

Ein Liniennetzkonzept (vgl. Grafik) könnte wie folgt aussehen:

LINIENNETZPLAN MAINFRANKENBAHN IN DER ZUKUNFT ?



- M1:** Marktbreiten - Ochsenfurt - Würzburg – Karlstadt - Lohr
- M2:** Treuchtlingen - Ochsenfurt - Würzburg - Karlstadt
- M3:** Bamberg - Schweinfurt - Würzburg - Karlstadt - Schlüchtern
- M4:** Kitzingen - Würzburg - Bad Mergentheim
- M5:** Gemünden - Arnstein - Schweinfurt - Haßfurt
- M6:** Volkach/Schweinfurt - Würzburg (Flügel & Kuppeln in Seligenstadt, Diesel - Vorlaufbetrieb möglich, später Elektrifizierung der Mainschleifenbahn)

Wichtig ist auch der schrittweise Neubau, die Wiedereinrichtung und die Verlegung (von ungünstig gelegenen) Haltepunkten

Priorität beim Neubau bzw. bei der Wiedereinrichtung haben:

Wü-Heidingsfeld, Wü-Heimgarten, Wü-Wöllrieder Hof, Gemünden Stadt, ein weiterer Halt in Veitshöchheim und zunächst ein weiterer Halt in Ochsenfurt (Mitte)

Verlegungen wären nötig in:

Zell am Main (Richtung Laurentiusbrücke, KöBau), Retzbach/Zellingen (Richtung Unterführung und Fußgängerbrücke), Goßmannsdorf (Ortsmitte)

In das Regional-S-Bahn-System sollte auch die sogenannte „Frankenbahn“ Würzburg - Osterburken - Heilbronn einbezogen werden.

Eine Elektrifizierung der Strecke Tauberbischofsheim – Bad Mergentheim ist nötig, um auch hier die modernen Elektro-Triebzüge umsteigefrei über Lauda hinaus einsetzen zu können.

Während der Vertragslaufzeit von 10 Jahren für das E – Netz Würzburg wäre es dem Nahverkehrs-Besteller BEG, also dem Land Bayern möglich, zusätzliche Leistungen zu ordern.

Die Taktverdichtungen sollten unabhängig von dem weiterhin im Stundentakt verkehrenden Regionalexpress realisiert werden.