

Überlegungen bzgl. Pilotteststrecke für Autonomes Fahren mit kombiniertem Radschnellweg auf der Steigerwaldbahntrasse

Streckenbreite und Streckenverlauf

- wie stark müsste die bestehende Trassenbreite verbreitert werden, damit die wohl einspurig geplante Busstrecke, der Grünstreifen und der Radweg, auf dem auch Radgegenverkehr möglich sein muss, Platz haben? (Zweispurigkeit für Bus würde eine noch stärkere Verbreiterung erfordern).
- Braucht es ein Planfeststellungsverfahren?
- Verkaufen angrenzende Landwirte den erforderlichen Grund zur Verbreiterung der Strecke ...?
- Wenn nur einspuriges Fahren des People-Movers auf der Bahntrasse geplant wäre: Wo läge dann der Vorteil gegenüber eines schienengebundenen Verkehrsmittels, wenn noch dazu die kleinen autonomen Busse evtl. nicht die gleiche Barrierefreiheit für Rollifahrer, Fahrradmitnahme, Toilettennutzung, Direktanbindung an bestehendes Bahnnetz und Möglichkeit höherer Fahrgastzahlen?
- Soll der Autonome Bus auch von der Strecke runter auf die normale Straße in die Orte hinein fahren? Wo läge dann der Vorteil gegenüber dem normalen Bus? Führt man die autonomen Busse von der Trasse in die Ortschaften und wieder zurück auf die z.T. etwas abgelegene Trasse, bedeutet dies einen Zeitverlust, sowohl gegenüber dem bisherigen Bussystem als auch gegenüber einer evtl. reaktivierten Bahnverbindung. Wenn es stimmt, dass moderne Schienenfahrzeuge bei Haltepunkten viel schneller abbremsen und wieder beschleunigen können als (autonomer) Bus ist der Zeitverlust noch höher.
- Wo wären die beiden Endpunkte der Pilotteststrecke angesiedelt? Da die bestehende Schienenstrecke in den Hafen immer noch genutzt wird, müsste vor dem Punkt, an welchem die Schiene in den Hafen abbiegt, die neue Trassenstrecke für die Autonomen Fahrzeuge enden oder evtl. am Sennfelder Bahnhof?
- Würde die Teststrecke, ebenso wie die Bahn das Betriebsgelände der in Sennfeld ansässigen Firma durchqueren?

Sicherheit, Nutzer- und Anwohnerfreundlichkeit

- Mit welcher Durchschnittsgeschwindigkeit wäre der Autonome Bus unterwegs?
- Welche Fahrzeit-Taktung ergäbe sich unter Berücksichtigung der angedachten Streckenlänge, der Einspurigkeit, der Fahrgeschwindigkeit und der Beschleunigungs- und Abbremszeiten.
- Wie wird die Sicherheit im Falle autonomer Busse vor allem an jenen Punkten gewährleistet, wo bestehende Weg- oder Straßenverbindungen kreuzen? Z.B. in Sennfeld am Ortseingang an der Kreuzung Richtung Schwebheim?
- Ist die Querung eines autonomen Busses, bei dem kein Mensch sondern eine Maschine die Führung übernimmt, sicherer als die Querung eines menschengeführten und schrankengesicherten Zuges.
- Ist es vorteilhafter für alte Menschen, Menschen mit Behinderung, Kinder etc. , wenn ein Bus autonom, d.h. ohne Busfahrer bzw. Schaffner fährt. Was tun, wenn z.B. beim Einsteigen in den Zug kleine Pannen entstehen und konkrete Hilfestellungen nötig wären, Fragen bei Fahrgästen auftauchen oder Fahrgäste mit Sekundenverspätung an der Bustrasse

- ankommen? Sind autonome Busse in der Lage, das Winken eines schnell nahenden Fußgängers so zu deuten, dass die Busabfahrt um wenige Sekunden verzögert geschieht?
- Würden regelmäßig verkehrende Autonome Busse und unregelmäßig vorbeifahrende Radfahrer, die sehr nahe an der Trasse wohnenden BürgerInnen weniger stören als eine leise Bahn.
 - eine Mitnutzung der Trasse durch Radfahrer und Fußgänger muss definitiv aus Sicherheitsgründen ausgeschlossen werden. Wie würde die von Hr. Eck ins Gespräch gebrachte Sicherheitseinrichtung auf der Kombistrecke aussehen? Ist hier evtl. an eine Art durchgehende Geländer-Sicherung zwischen Bus-Spur und Radweg gedacht, welche auf dem Grünstreifen aufgestellt wird? Hätte diese dann aber zur Folge, dass Radfahrer, im Gegensatz zu anderen Radwegen nicht einfach mal links oder rechts von der Trasse abfahren und zB. in einen Feldweg einbiegen könnten?
 - Stimmt es, dass es bisher keine Tests zur Eignung des Systems Autonom-Fahrender Busse im Winterbetrieb bei Schnee und Eis gibt?
 - Auf welcher Rechtsgrundlage werden aktuell autonome Fahrzeuge betrieben. Wie ist es um Unfallfall. Wer haftet? Wer kommt für den Schaden auf?

Auswirkungen auf den anderen Busverkehr und den Autoverkehr mit dem anderen Verkehr

- Für viel Sekunden bzw. Minuten müsste der Auto-, Rad- und Fußgängerverkehr für den Autonomen Bus angehalten werden, im Vergleich mit einem ebenfalls notwendigen Verkehrsstop im Falle einer Bahnreaktivierung?
- Welche Konsequenzen hätte die Teststrecke im Hinblick auf bestehende Busverbindungen?
- Blieben nicht nur im Falle einer Bahnreaktivierung, sondern auch im Falle der Einführung von autonomen Bussen die bisherige gute Busverbindung für Sennfeld voraussichtlich bestehen?

Radschnellweg und Radfahrer:

- Schnell-Radwege sind gut für Berufspendler und für jene Radfahrer, die ohne Zwischenhalt eine größere Strecke, wie z.B. die Strecke Schweinfurt Gerolzhofen zurücklegen wollen. Wie sieht es mit den Radtouristen und Freizeitradler aus. Wie können Freizeitradler bzw. Radtouristen von der Schnellstrecke runter in die Orte gelotst werden.
- Im Gegensatz zum Autonomen Bus hat die Bahn den großen Vorteil, dass selbst Radfahrgruppen befördert werden können.
- Für Sennfelder Radfahrer und Radfahrer auch anderen Anrainergemeinden wäre es schön, mit der Bahn nach Geo oder Kitzingen fahren und von dort aus in die landschaftlich sehr abwechslungsreiche und touristisch interessante Steigerwaldregion starten zu können

Entwicklungsmöglichkeiten der Gemeinde

- Brächte die Teststrecke einen touristischen Gewinn?
- Wäre durch einen autonomen Bus die von Gemeindeseite im Zusammenhang mit der Steigerwaldbahn beklagte mangelnde Entwicklungsmöglichkeit der Gemeinde weniger eingeschränkt? Wo würde die Strecke enden? Von den bereits erwähnten Aspekten Welche Vorteile hätte die Gemeinde Sennfeld und hätten die anderen Anrainergemeinden durch eine Teststrecke für Autonomes Fahren. Wäre es ein Imagegewinn, würde es Touristen anziehen?

Klimafreundlichkeit und Naturverträglichkeit

- Ist der Einsatz von Autonomen Bussen klimafreundlicher als die Bahn, wenn man auch die geringen Fahrgastzahlen berücksichtigt?
- Wieviel zusätzliche Fläche müsste versiegelt werden und wie viel - laut BUND - wertvoller Flora-Lebensraum entlang der bisherigen Bahntrasse würde zerstört werden?
- sind Ausgleichsflächen für den Eingriff in die Natur (Landwirtschaft und Wald) erforderlich?

Kosten

- Wer würde die Strecke kaufen, im Falle einer Umsetzung der Bus-Radweg-Alternative? Zu welchem Preis?
- wer übernimmt die Kosten für Investitionen, Betrieb und Unterhalt der Strecke und der Fahrzeuge?
- wer trägt das Betriebsdefizit (Land, Landkreise, Gemeinden, ZF ...)?
- Wie hoch wären die Kosten für die Umsetzung der Kombi-Strecke im Vergleich zu den Kosten für eine Bahnstreckenreaktivierung unter Berücksichtigung aller Kosten incl. Haltepunkte, Kreuzungssicherungsanlagen, Zu- und Abfahrten, Park&Ride-Plätzen, Auf- und Abfahrten, Grün-Streifen mit Sicherungseinrichtung,?
- Wer übernimmt diese Kosten. Wie hoch ist der Anteil, den die Gemeinden übernehmen müssen?
- Welche Fördermöglichkeiten könnten im Vergleich mit der Bahnreaktivierung im Falle der Kombi-Lösung genutzt werden?
- Mit welchen zusätzlichen Dauerkosten ist zu rechnen (Pflege des Radwegs, Winterdienst auf dem Radweg und auf der Busstrecke) und wer hat diese Kosten zu tragen.
- welche Kosten müssten die Anrainergemeinden tragen
- Wie hoch die Gefahr, dass langfristig auf der Autonom-Bus-Strecke Spurrillen entstehen, deren Beseitigung weitere Kosten verursacht?
- Stimmt es, dass die Kosten für den Streckenerhalt im Falle autonomer Busse teurer sind, als die für den Gleisserhalt?

Interesse von ZF an der Pilotstrecke

- Hat ZF tatsächlich Interesse an der Pilotteststrecke?
- Bei Interesse melden sich Unternehmen in der Regel öffentlich zu Wort, versuchen, für ihre Pläne zu werben, Unterstützer zu finden. Hat sich ZF jemals gegenüber Kommunalpolitikern oder öffentlich zu Wort gemeldet? Ist ZF evtl. intern einmal auf Bürgermeister zugegangen, hat Gemeinden informiert.
- Hat Herr Eck das Interesse von ZF mit Unterlagen belegt?
- Welches Interesse soll ein Unternehmen an einer wenig verkehrsreichen und eher ländlichen Streckenführung einer Teststrecke, wenn es bereits Teststrecken hat und nutzt, die wesentlich höheren Herausforderungen standhalten müssen. Unternehmen sind an Fortschritten interessiert und nicht an Rückschritten.

Nachhaltigkeit bzw. Langfristigkeit

- Was passiert am Ende der Pilotprojektphase? Wie soll die Strecke dann genutzt werden?

Eine genaue Analyse von Machbarkeit, Kosten und anderen Folgen bzgl. der Idee Autonomes Fahren auf der Steigerwaldbahntrasse ist wichtig.

Über eine Nutzung des People-Movers als Zubringerbus zur Bahn könnte nachgedacht werden.