

## Ausgangspunkt:

Die Gemeinde Golzow (MOL) hat durch das pilot-hafte Mobilitätsangebot der Linie 956-Shuttle im Rahmen des Projektes RailBLu eine deutliche Aufwertung des ÖV-Angebots in der Region erfahren.



## Vorbemerkungen:

Aufgrund von äußeren Einflüssen wie z.B. der SARS-CoV-2-Pandemie und der damit einhergehenden wachsenden Anzahl an Beschäftigten die sich im Homeoffice befinden oder dem geschlossenen Museum in Golzow (MOL), Baumaßnahmen im Grenzverkehr der RB26 inkl. SEV zwischen Küstrin-Kietz <-> Kostrzyn sowie Baumaßnahmen auf dem Abschnitt (Wriezen) – Werbig – Frankfurt (Oder) der Linie RB60 durch die DB Netz wurde die Nachfrageentwicklung der Linie 956-Shuttle bedeutend beeinträchtigt. Des Weiteren war der pilot-hafte Betrieb mit einer Laufzeit von sechs Monaten zu kurz, um eine fundierte Bewertung zu ermöglichen, hier wäre ein Zeitraum von zwei Jahren empfehlenswert. Demzufolge ist eine Übertragbarkeit der Evaluationsergebnisse auf andere Projekte und Regionen nur bedingt gegeben.

## Potenziale:

In einem Zeitraum außerhalb der o.g. Beeinträchtigungen und durch eine stündliche Bedienung der Station Golzow (MOL) durch die Linie RB26 wären weitere Nachfragesteigerungen denkbar. Einen weiteren positiven Einfluss auf das Fahrgastaufkommen hätte die Verlegung der Bahnsteige in Richtung der Landstraße mit Halte- und Wendemöglichkeiten für den üÖPNV, welcher derzeit etwa 500 m vom Bahnhof entfernt hält. Um die Attraktivität der Station Golzow (MOL) als Umsteigepunkt zu erhöhen, wäre ein Umbau des Bahnhofsumfelds notwendig, hierzu zählen P+R-Möglichkeiten, Bereitstellung von Fahrradstellplätzen und einer Verknüpfung des üÖPNV.

## Auswertung der Befragungen:

In der Fahrplanung der Linie 956-Shuttle erfolgte eine optimale Anschlussbeziehung zur RB26 über einen langen Tageszeitraum und auch am Wochenende, wodurch das pilot-hafte Mobilitätsangebot durch die Befragten überwiegend positiv bewertet wurde. Das ÖV-Angebot in der Region wurde hingegen negativ bewertet und es konnten auch keine Neukunden generiert werden. Nach Auswertung der Verbesserungsvorschläge könnten die Gründe hierfür im fehlenden stündlichen Halt der Linie RB26 in Golzow (MOL) und fehlenden Verknüpfungsmöglichkeiten zu anderen üÖPNV-Linien liegen. Diese Verbesserungswünsche und die negative Bewertung des ÖV durch Nicht-ÖV-Nutzer kann zur schwachen Nachfrage der Linie 956-Shuttle beigetragen haben.

Die Auswertung der Fahrgastzahlen über den pilothaften Projektzeitraum zeigen im Ergebnis eine hohe Anzahl an Fahrplanfahrten ohne Fahrgastaufkommen und eine insgesamt schwache Nachfrage mit durchschnittlich 0,27 Einsteigern je Fahrt. Eine Systematik der Nachfrageströmen war im Tagesgang nicht erkennbar.

## Fazit der Ergebnisse:

Aus der Analyse des gegenwärtigen Angebots sowie der Befragungen lässt sich ein Bedarf für die letzte Meile zwischen dem Ort Golzow (MOL) und dem Bahnhof Golzow (Oderbruch) ableiten. Für einen konventionellen Linienverkehr scheint die Nachfrage jedoch zu gering, da der überwiegende Teil der Fahrten „leer“ also ohne Nutzer durchgeführt wurde. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, ob ein Rufbusangebot das Nachfragepotential besser bedienen könnte oder eine Angebotsreduzierung auf die stark nachgefragten Zeiten in Betracht gezogen werden sollte. Da die Auswertung aber keine ausgeprägten Nachfragespitzen ergeben hat sollten sich die Bedienzeiten eines alternativen Angebotes an denen des Shuttles orientieren. Aufschluss, ob das konventionelle Linienverkehrsangebot oder ein „On demand“ Angebot das Nachfragepotential besser erschließen kann oder wenigstens kostengünstiger ist, kann nur ein direkter Vergleich zwischen beiden Systemen geben.

## Ausblick:

Zudem sollte eine vergleichende Analyse mit dem ebenfalls durch RailBLu initiierten Shuttle-Angebot in Lubuskie zwischen dem Bahnhof Radnica, der Stadt Krosno Odrzańskie und dem Bahnhof Krosno Odrzańskie erfolgen. Diese könnte dem Vergleich des Nutzerverhaltens auf deutscher und polnischer Seite dienen.



## Zusammenfassung:

Es kann festgehalten werden, dass der pilothaft eingeführte Linienverkehr im ländlichen Raum auf Achsen ohne Aufkommensschwerpunkten nur eine schwache Nachfrage generieren konnte und im grenzüberschreitenden Verkehr nicht genutzt wurde. Hier müssen alternative Mobilitätsangebote gefunden werden, um eine attraktive Alternative zum MIV zu bieten.

Die wichtigsten Aspekte dieser Evaluierung:

- Kurze Übergänge aller Fahrten der Linie RB26 in alle Richtungen auf die Linie 956-Shuttle über einen langen Tageszeitraum umgesetzt
- Umfangreiche Evaluationen durch Befragungen durchgeführt
- Rahmenbedingungen äußerst schwierig (z. B. 2h Takt auf der RB26, unterbrochener Grenzverkehr wegen Brückenbau)
- Hoher Bekanntheitsgrad unter den Einwohnern, trotz nur sechsmonatiger Laufzeit des Pilotbetriebes
- Grundsätzlich positiv aufgenommen/ bewertet
- Keine Neukunden im öffentlichen Verkehr durch die Einführung der Linie 956-Shuttle
- Viele Fahrten ohne Fahrgäste
- Keine Systematik in den Nachfrageströmen im Tagesgang erkennbar
- Keine grenzüberschreitenden Verkehre mittels der Linie 956-Shuttle, obwohl die Bewohner regelmäßig in der Relation unterwegs sind
- Vergleichbarkeit (z.B. mit Rufbusangeboten) gering, da Evaluation zu anderen Angeboten in ähnlichem Umfang nicht vorliegen