

Position des VCD-Kreisverbandes Main-Tauber

Der Kreisverband Main-Tauber des Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) beleuchtet in der Region die zu erwartende Angebotsentwicklung auf der Schiene und welche Änderungen die Nutzer des Öffentlichen Nahverkehrs in naher Zukunft erwartet. Manches wird besser werden....Enttäuschungen werden leider nicht ausbleiben und daher gilt es, weiterhin den Wandel kritisch zu begleiten. Anfang Dezember des laufenden Jahres wartet der Schienenverkehr mit Veränderungen auf.

Verkehrswende für Nordbaden/Nordwürttemberg...

Wenn in gut 4 Monaten mit dem Wechsel zum Fahrplan für das Jahr 2020 der Neue Verkehrsvertrag des Landes Baden-Württemberg an den Start geht, wird das Auswirkungen auch auf den Ländlichen Raum an Neckar, Main und Tauber haben. Augenscheinlich werden moderne Fahrzeuge im einheitlichen Landesdesign in den Farben weiß, gelb und schwarz eine frische Optik auf die Schiene bringen. WLAN, Klimatisierung und begreifbare Fahrgastinformationen in Echtzeit werden den Fahrkomfort verbessern. Eine vom Land definierte Zugbegleiterquote sorgt für individuelle Kommunikation und Kameras für mehr Sicherheit. Dies ist eine Säule der Verkehrswende, die die Fahrgastzahlen in der nächsten Dekade auf der Schiene bzw. im ÖPNV verdoppeln soll.

Stundentakt auf allen Linien an Werktagen und weitgehend Bedienung aller Halte...

Was erwartet die Fahrgäste mit ihren unterschiedlichen Mobilitätsansprüchen? Wichtig ist, dass nach wie vor der Schüler- und Auszubildendenverkehr mit seinen Schnittstellen Bus-Schiene eine gute Erreichbarkeit der Ausbildungsstätten ermöglicht. Die übrigen Fahrplanlagen werden vereinheitlicht, damit je Zustiegsort gleiche Abfahrts- und Ankunftsminuten die Fahrpläne übersichtlicher machen und gute Verbindungen sich ganztägig wiederholen....auch mit Umstiegen gleichermaßen. Dennoch: Sachzwänge wie die Eingleisigkeit im Dieselnetz der Westfrankenbahn und die überregionalen Schnellzüge, deren Abfahrten und Ankünfte auf die Fernverkehrsknoten in Stuttgart und Würzburg ausgerichtet sind, geben die Zugpassagen in unseren regionalen Schienenknoten Lauda und Osterburken weitgehend vor und lassen eine flexible Planung nur bedingt zu. In Osterburken verfestigt sich der Taktknoten stündlich auf die Minute 30. Bisher galt das nur für die Linie 1 der S-Bahn Rhein-Neckar...ab Dezember werden auch alle anderen dort einmündenden oder passierenden Linien darauf getaktet werden. In so einem Idealfall können Reisende zwischen allen Zügen umsteigen.

Situation in Lauda weiterhin ungelöst...

Sowohl Aufgabenträgerschaft (allgemein: das Land für die Schiene, der Landkreis für die Busse) als auch Fahrgastverbände sind sich weitgehend einig darüber, dass ein Vollknoten wie in Osterburken auch in Lauda wünschenswert wäre. Ab dem kommenden Fahrplanwechsel wird es immerhin werktags auf der Frankenbahn zwischen Würzburg, Lauda und Osterburken zwei Züge pro Stunde, nämlich eine Regionalbahn für alle Halte zusätzlich zu dem dann auf Stundentakt verdichteten Expresszug geben.

Auch auf dem Abschnitt der Tauberbahn zwischen Bad Mergentheim und Tauberbischofsheim werden ab Fahrplan 2020 werktags am Nachmittag halbstündlich Züge verkehren. Die Passagenzeiten der meisten Züge werden in Lauda etwa wie bereits heute zu den Minuten 10 und 50 plus/minus liegen. Ideal wäre aber Minute 15 und 45, um mit den erforderlichen Fahrzeiten auf der Tauberbahn zwischen Lauda und den Kreuzungsbahnhöfen Tauberbischofsheim und Bad Mergentheim (bzw. auch Markelsheim) und den veranschlagten vier Minuten Umstiegszeit in Lauda einen Taktfahrplan für die Tauberbahn einzurichten, der in Lauda die Erreichbarkeit aller Anschlüsse ermöglicht. Tatsächlich bleiben die langen Übergangszeiten zwischen Bad Mergentheim/südlicher Tauberbahn und dem Schnellzug Richtung Osterburken von nahezu 30 Minuten weiter bestehen. "Das mag für den gelegentlich Reisenden unerheblich sein...für den täglichen Pendler, ob zur Arbeit oder zur Ausbildung, ist das durchaus ein Kriterium, das über die Verkehrsmittelwahl entscheidet", ist ein Kritikpunkt, den Oliver Roßmüller, der für den Verkehrsclub Deutschland (VCD) das Angebot analysiert, feststellen muss. "Ob das befristete Ergänzungsangebot Lauda-Osterburken im Regionalbahnverkehr, für das Bürgerinnen und Bürger auf die Straße gegangen sind und dessen mediales Echo noch gut in Erinnerung ist, zum langfristigen Erfolg führt, hängt nicht zuletzt davon ab, ob alle (!) Zulaufverkehre auf Lauda optimal abgestimmt sein werden", so Roßmüller weiter. Aus/nach Richtung Wertheim und dem Maintal ist das nach aktueller Planung nicht der Fall: Mehr als vierzig Minuten beträgt hier die Wartezeit beim Umstieg, und zwar ganztägig und in beide Richtungen. Zur Nachbesserung hat der engagierte Verkehrsclub gegenüber der Aufgabenträgerschaft vorgeschlagen, zumindest einige der Verdichterzüge über Tauberbischofsheim hinaus bis Wertheim und dem Maintal durchzubinden, um die Fahrzeiten deutlich attraktiver zu machen. Die Planer des Landes haben jetzt diese Aufgabenstellung mit nach Stuttgart genommen. "Ich hoffe mit Unterstützung des Landkreises auf Umsetzung ab Fahrplan 2021", zeigt sich Roßmüller optimistisch.

Win-win-Situation für benachbarte Landkreise...

Ähnlich wie in Lauda, die Situation im Schienenknoten Seckach: Hier sind die Übergänge in eine Richtung, nämlich von der Madonnenlandbahn von und nach Mosbach halbwegs akzeptabel, aber in Richtung Osterburken mit seinen Expresszug-Anschlüssen - trotz Potential - nur unzureichend. Immerhin ist ein Gutachten unter Mitfinanzierung des Landes in Auftrag gegeben worden, dessen Ergebnis hoffentlich der dortigen Entwicklung Auftrieb leisten wird. Positive Auswirkungen für Seckach hätte die zuvor angesprochene Anpassung im Knoten Lauda. Die geänderten Ankunfts- und Abfahrtszeiten übertrügen sich mit dem Express und ab Osterburken mit der S-Bahn auf die Anschlusssituation in Seckach und ermöglichten günstigere Voraussetzungen für die Ausgestaltung im Fahrplan der ebenfalls eingleisigen Bahnlinie Seckach-Buchen-Miltenberg. In einem im Frühjahr von der IHK Rhein-Neckar in Mosbach initiierten Dialog mit Vertretern des Neckar-Odenwald-Kreises und Fahrgastverbänden vor Ort wurden mehrere Szenarien durchgespielt, wovon dies eines war...ebenso wie der fahrplantechnisch machbare Ringzug Lauda-Osterburken-Seckach-Buchen-Miltenberg-Wertheim-Lauda. Diese ringförmige Erschließung innerhalb der Anlieger-Landkreise und über deren Grenzen hinweg hätte eine Reihe positiver Effekte und böte Gelegenheit, Reiseketten, die bisher gar nicht angeboten werden, einzurichten und mit attraktiven Fahrzeiten einer breiten Nutzerschaft zugänglich zu machen.

Ausblick 2025...

Die Region Odenwald-Tauber liegt an der Peripherie Baden-Württembergs. Wo die täglichen Wege weiter sind als in Verdichtungsräumen, ist das Auto das Verkehrsmittel erster Wahl. Fakt ist aber auch: ein Wandel im Mobilitätsverhalten setzt neben der Bereitschaft der Pendler zur Nutzung auch ein attraktives Angebot im ÖPNV voraus. Bisher bleibt das unterhalb der Erwartungen zeitgemäßer Mobilitätsanforderungen. Bleibt zu hoffen, dass der nächste Fahrplanwechsel einer von weiteren Schritten in die richtige Richtung, nämlich in eine bessere Anbindung des Ländlichen Raumes im Nordosten Baden-Württembergs auf der Schiene, sein wird.