

Die lokale und überregionale ÖPNV-Anbindung der Städte und Gemeinden im Main-Tauber-Kreis ein Ansatz zur Angebotsgestaltung aus Sicht des VCD Main-Tauber e.V.

Die Bedeutung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV)

Seit nunmehr fast 150 Jahren ermöglichen Tauber- und Frankenbahn, die zwei wichtigen Bahnlinien im Landkreis, einem großen Teil der Bevölkerung eine autofreie Mobilität. Die langjährig stabilen Fahrplanlagen der Regionalexpress-Verbindungen Crailsheim-Aschaffenburg und Stuttgart-Würzburg mit Verknüpfung in Lauda sind außerdem eine verlässliche Planungsgröße in der Angebotsgestaltung durch die Aufgabenträger im ÖPNV. Ab Lauda sind die Oberzentren Würzburg, Heilbronn und Stuttgart in akzeptabler Reisezeit umsteigefrei erreichbar. Die Reisezeit in die Rhein-Neckar-Region ist dagegen weniger attraktiv durch die Alternativlosigkeit der S-Bahn ab Osterburken mit ihrer hohen Haltestellendichte und der nicht immer verlässlichen Anschlusssicherung. Innerhalb des Kreisgebiets ermöglicht die Bahn schnellere und zuverlässigere Verbindungen als mit Bussen. Daher ist sie für die Mobilität im Schülerverkehr zur Erreichung der Schulstandorte von zentraler Bedeutung.

Angebotsdefizite im SPNV – warum und wie gegengesteuert werden muss!

Die unzureichende Wochenendanbindung der Haltepunkte Bestenheid, Gamburg, Niklashausen, Hochhausen, Dittigheim, Distelhausen und Edelfingen auf der Tauberbahn und die komplett fehlende Anbindung der Stadt (!) Boxberg und Eubigheims sind ein Anachronismus in dem sonst verhältnismäßig gut erschlossenen Bahnland Baden-Württemberg. Ebenso der Umstand, dass die Reaktivierung der Haltepunkte Schweigern, Unterschüpf und ggfs. Gräffingen und Sachsenflur trotz Ortsnähe nicht längst angegangen wird. Das Beispiel Brenzbahn in der Region Ostwürttemberg zeigt sehr wohl, dass die Bahn heutige Mobilitätsbedürfnisse auch im ländlichen Raum erfüllen kann sofern das Angebot stimmt. Alle zwei Stunden verkehren hier je Richtung ein schneller Regionalzug zwischen den Oberzentren Ulm und Aalen, sowie zwei Züge mit hoher Haltestellendichte zur lokalen Erschließung. Da die Rahmenbedingungen im Main-Tauber-Kreis ähnlich sind (ländlicher Raum mit höherer Bevölkerungs- und Gewerbedichte in den Tallagen), ist es nicht nachvollziehbar, dass das Land die Tauberbahn stiefmütterlich behandelt. Nicht mangelnde Bereitschaft der hier wohnenden Menschen den ÖPNV zu nutzen, sondern das unzureichende Fahrplanangebot (Verkehrsdichte und – Zeiten) ist Ursache für die autozentrierte Mobilität im Main-Tauber-Kreis. Dass Anschaffung und Unterhalt der hohen Pkw-Dichte bei gleichzeitig sinkender Einkommenserwartung eine zunehmende finanzielle Belastung bedeutet, ist kaum jemandem bewusst. Darum ist es gerade jetzt wichtig, die Weichen für eine sozialverträgliche Mobilität zu stellen. Das Angebot muss hierbei vorlegen und beständig bleiben. Häufiges Verschieben von Fahrplanlagen wirkt eher abschreckend.

Ein einprägsames Grundgerüst im SPNV, an das untergeordnete Linienverkehre anknüpfen

Schon jetzt gibt es in Main-Tauber einen Taktverkehr, der wie ein regelmäßiger Pulsschlag im Kreis für Bewegung sorgt. Es handelt sich um die im ersten Abschnitt beschriebenen RE-Passagen der Tauber- und der Frankenbahn. Regelmäßig und einprägsam, da sich diese Züge täglich (sonn- wie werktags; ob Ferien oder nicht) immer zur ungeraden vollen Stunde in Tauberbischofsheim begegnen. Damit verbunden sind die RE-Kreuzungen in Lauda – zehn Minuten davor in Richtung Würzburg und Wertheim und zehn Minuten danach in Richtung Stuttgart und Crailsheim. So wird deutlich wie wichtig leicht einprägsame Fahrplanlagen sind – gerade weil nicht jeder Nutzer seine Anschlüsse im mobilen Internet per SmartPhone recherchieren will oder kann. Dass sich durch den Taktfahrplan nebenbei auch alle möglichen Reiseketten über den Tag wiederholen, ist für Fahrgäste nützlich bei Fahrten mit dem ÖPNV. Man muss i.d.R. nur Ankunfts- und Abfahrtszeiten an seinem gewohnten Einstieg wissen. Was ebenso wenige wissen aber von Nutzen ist, wenn man Kenntnis davon besitzt, sind symmetrische Fahrplanlagen, wie sie im SPNV die Regel sind (die Ausnahme bilden Sonderverkehre für Schüler oder Taktlücken und –Verdichtungen). Gemeint ist damit, dass sich Zug und Gegenzug der gleichen Kategorie zu jeder vollen Stunde begegnen (siehe RE-Passagen in Tauberbischofsheim). Zu der Abfahrtsminute für nachfolgende Halte, an denen der Zug später passiert, tut dies der Gegenzug umso früher (Bsp. wieder Main-Tauber-Express: Ankunft in Lauda Richtung Crailsheim zur Minute „7“ und in Gegenrichtung Abfahrt zur Minute „53“).

Das gleiche Prinzip kann für die Angebotsplanung im Buslinienverkehr angewandt werden. Begegnen sich zwei Züge an einem Bahnhof mit angeschlossenem ZOB, ist das eine ideale Ausgangssituation für die Anbindung der Linienbusse. Bedingt durch die Eingleisigkeit der Tauberbahn finden Zugbegegnungen häufig an den Bahnhöfen mit angeschlossenem ZOB statt. Der Bus dient somit als Zu- und Abbringer für zwei Züge in unterschiedliche Richtungen.

Da die Schiene das Rückgrat des ÖPNV bildet, für etwa 2/3 der Kreiseinwohner über einen oder mehrere Haltepunkte auf ihrem Gemeindegebiet erreichbar ist und darüber hinaus wiederkehrende Reiseketten über die Region hinaus gewährleistet, stellt sich die Forderung nach Verdichtung und Vergleichmäßigung des Angebots. Optimierte der Landkreis als Aufgabenträger im Buslinienverkehr die Flächenerschließung und die Anbindung zur Schiene, stellen sich automatisch Synergien ein, die eine Fahrgaststeigerung zur Folge haben können. Argumente, die wiederum für eine weitere Angebotsverbesserung sprechen. Leider halten viele Landkreise nur ein unzureichendes Angebot vor, weil sie den ÖPNV eher als Last und nicht als Chance sehen. Seltene, aber leere Linienfahrzeuge sind dann die Konsequenz, denen weitere Streichungen folgen. Auch der Umwandlung schlecht ausgelasteter Linien in Bedarfsverkehre steht der VCD skeptisch gegenüber. Warum soll der ÖPNV-Nutzer seine Fahrten teilweise mehrere Tage im Voraus planen, weil die Administration dies erfordert – z.B. an Ostern, Pfingsten und Weihnachten. Wo ist dies eine Alternative zum Individualverkehr? Oder die Fahrt ist unzureichend als zu bestellende Bedarfsfahrt gekennzeichnet! Wen wundert es, dass hier dann noch weiter die Nachfrage sinkt. Rufbusse, Bürgerbusse oder wie auch immer solche Verkehre heißen, sind bestenfalls Ergänzungs- aber keine Ersatzverkehre.

1.2.4.t-pulse als Schablone für die Angebotsplanung...

...bezeichnet eine Mindestbedienung für alle Linien und Orte im Main-Tauber-Kreis (t-pulse).

1 Steht für die stündliche Vernetzung der Mittelzentren untereinander und zu den Oberzentren.

2 bezieht alle Unterzentren jede zweite Stunde je Richtung mit ein.

4 –stündlich wird mindestens jede Gemeinde oder jeder Ortsteil je Richtung bedient (also 5 Fahrten bei einer Verkehrszeit von 6-22 h), basierend auf Sonn- und Feiertagen; werktags hingegen öfter.

Schon für Tauber- und Frankenbahn ist ersichtlich, dass Taktverdichtungen notwendig sind. Wir reden nicht von Forderungen nach einem 30-, 20- oder gar 10-Minutentakt, wie es in Ballungszentren oft zur Debatte steht. Wir sind der Überzeugung, dass mit einem klar strukturierten und ausgewogenen Takt und einer Ermöglichung vielfältiger Reiseketten profane Mobilitätsbedürfnisse erfüllt werden können. Die moderne Berufswelt erlaubt es i.d.R. mit einer flexiblen Arbeitszeitgestaltung und entsprechendem Fahrplanangebot bei attraktiven Reisezeiten mit dem ÖPNV sicher und bequem den Ort der beruflichen Tätigkeit oder der Ausbildung aufzusuchen. Wo dies nicht zutrifft, müssen Lösungen erarbeitet werden. Um dies zu fördern erwarten wir von den Aufgabenträgern, dass sie ihr Angebot hinreichend bewerben.

Stehen also gemäß diesem Planungsraster die regelmäßigen Zugpassagen und –Begegnungen an den Haltestellen mit Übergangsmöglichkeit zum Buslinienverkehr fest, sind somit die Anbindungsmöglichkeiten für diesen vorgegeben.

Für die Stadt Kilsheim, als Beispiel für eine schienenferne Gemeinde, könnte die Anbindung im Buslinienverkehr wie folgt aussehen: zwischen der RE-Begegnung in Tauberbischofsheim zur vollen ungeraden Stunde und einer möglichen RB-Begegnung oder –Wende in Wertheim zur vollen geraden Stunde bindet eine Buslinie das Unterzentrum Kilsheim regelmäßig an die Mittelzentren Wertheim und Tauberbischofsheim im 2-Studentakt an. Da für die Fahrzeit etwa 60 Minuten zwischen den Zugpassagen zur Verfügung stehen, können nicht alle Teilorte gleichzeitig mit eingebunden werden. Durch wechselnde Linienführung erhalten diese aber alle vier Stunden eine Anbindung an Kilsheim, Tauberbischofsheim und Wertheim. Bei Linienführung über Schweinberg könnten bereits ohne weitere Linien Reiseketten in Richtung Neckar-Odenwald-Kreis ermöglicht werden. Dieses Beispiel lässt sich auch auf die Höhengemeinden rechts der Tauber sowohl für das untere als auch das obere Taubertal anwenden. Sinnvoll wäre auch eine Durchbindung der Linien über die ZOB's hinaus zu Ringverkehren um schienenferne Gemeinden links und rechts der Tauber ohne Umstieg miteinander zu verbinden. Bei werktäglicher Taktverdichtung (Samstage im Hinblick auf die Dienstleistungsbranche teilweise mit einbezogen) ist somit eine Vernetzung der Fläche in einem Maß gewährleistet, das es ermöglicht, auch für profane Mobilitätsbedürfnisse den ÖPNV verstärkt zu nutzen.

Konkrete Vorschläge für Fahrplanlagen im SPNV

Ausgehend von den langjährig stabilen Fahrplanlagen der REs Aschaffenburg-Crailsheim und Würzburg-Stuttgart sind die Möglichkeiten für ergänzende RB-Verkehre auf der Tauberbahn bedingt durch die Eingeleisigkeit relativ starr vorgegeben. Zum Fahrplanjahr 2010 wurden die RB-Direktverbindungen Würzburg-Lauda-Bad Mergentheim(-Crailsheim) verschoben, womit sich die Umsteigesituation in Lauda zwischen Würzburg und dem Main-Tauber-Kreis nördlich von Lauda deutlich verbessert hat. Leider hat sich im Gegenzug die Umsteigesituation vom südlich von Lauda gelegenen Main-Tauber-Kreis von und nach Heilbronn/Stuttgart/Rhein-Neckar nicht verbessert, da sich aufgrund der fehlenden Ausweichmöglichkeit zwischen Königshofen und Bad Mergentheim die Züge in Lauda verpassen. Hier muss die Infrastruktur so angepasst werden, dass auch dieser Übergang eingerichtet werden kann.

Diese RB-Fahrplanlagen zwischen Bad Mergentheim und Würzburg im 2-Studentakt, die aktuell nicht an Werktagen bestehen, müssen auf alle Verkehrstage ausgeweitet werden. Sie erreichen in Würzburg den im Nah- und Fernverkehr wichtigen 60er-Knoten und bilden auch in Bad Mergentheim einen 60er-Knoten, der wiederum die Busanbindung Richtung Hall/Hohenlohe systematisieren könnte. Auch eine Umstellung auf den Betrieb durch Elektrotriebfahrzeuge wäre wünschenswert, um die Fahrzeit nach Würzburg zu verkürzen und den Fernverkehr Richtung Rhein-Main/Rhein-Ruhr zu erreichen. Dies würde für Reisende nach und von Bad Mergentheim zwar einen Umstieg in Lauda erfordern. Im Gegenzug könnte die RB nun bis Osterburken verkehren, um dort die 30er S-Bahnwende zu erreichen wie auch den RB-Verkehr Osterburken-Jagstfeld(-Heilbronn) mit allen Unterwegshalten und zudem die Halte Boxberg-Wölchingen, Eubigheim und Rosenberg systematisch zu bedienen.

In Lauda an die zuvor beschriebenen RB-Verbindungen sollten dann auch die RB-Verkehre von und nach Wertheim(-Miltenberg) täglich und zweistündlich anknüpfen. Damit entstünde in Wertheim/ZOB idealerweise ein 60er Knoten mit Anbindungsmöglichkeit der angrenzenden Landkreise Miltenberg und Main-Spessart. Bisher verkehren hier nur an Sams-, Sonn- und Feiertagen jeweils zwei Zugpaare je Richtung am Nachmittag in den besagten Fahrplanlagen und ohne erkennbar getaktete Busanbindung. Die notwendige Taktverdichtung werktags würde den bereits im Ansatz vorhandenen 60er Knoten in Lauda zur vollen geraden Stunde sowohl im Bahn- als auch im Busverkehr über den Tag ausdehnen.

Bedingt durch die fest verankerten Fahrplanlagen der S-Bahn Rhein-Neckar wendet stündlich zur Minute 30 in Osterburken die Linie 1 von und nach Homburg/Saar. Da voraussichtlich ab 2016 die RE-Verbindung Würzburg-Stuttgart stündlich bedient wird, kommt es in Osterburken zum Vollknoten, an dem auch die Regionalbahnen Osterburken-Jagstfeld(-Heilbronn) angebunden sind. Werktags wird der Abschnitt Mosbach-Kaiserslautern(-Homburg) sogar halbstündlich bedient, was zwar an sich erfreulich ist, aber Reisende zu den Oberzentren der Region Rhein-Neckar/Pfalz oder deren Bahnknoten auf eine Geduldsprobe stellt. Der VCD Main-Tauber fordert daher zusammen mit weiteren Interessenverbänden den RE in Osterburken mit einem RE-Zugteil nach Mannheim zu Flügeln/Kuppeln oder alternativ einen RE-Anschluss vorzusehen. Mit Abfahrt vor der S1 wären in Mannheim die S2 und entsprechende Anschlüsse erreichbar, was eine Fahrzeitverkürzung von 30 Minuten bedeutete. Dieser Zug(-teil) würde mit kurzem Aufenthalt zur vollen ungeraden Stunde in Mannheim Hbf wenden und unterwegs die Halte Mosbach(-Neckarelz) und Heidelberg Hbf, ggfs. auch Eberbach bzw. Neckargemünd, bedienen.

Langfristig wäre eine verbesserte Infrastruktur auf Tauber- und Frankenbahn wünschenswert, die in Lauda eine Kreuzung aller RE-Verbindungen zu jeder vollen Stunde mit Umstieg in alle Richtungen ermöglichte. In Wertheim und Weikersheim lägen dann die Zugpassagen bei Minute 30. Dieses Planungsziel sieht der VCD Main-Tauber aber nicht prioritär, da dies einen hohen Investitionsbedarf in die Schiene bedeutete. Die geplanten Maßnahmen zur Erhöhung der Bahnsteigkanten und der Abbau von Zugangsbeschränkungen müssen aber zügig umgesetzt werden.

Warum es sich lohnt, in eine höhere Akzeptanz des ÖPNV zu investieren

Wer kennt sie nicht, die negativen Visitenkarten von Bus und Bahn? Ob es sich um beschädigte Fahrkartenautomaten handelt, oder um verschmutzte und aufgeschlitzte Sitzpolster. Um unappetitliche Zustände von Toiletten oder Schmierereien auf allen möglichen Oberflächen. Meistens handelt es sich um mutwillige Abreaktionen einer Klientel, deren Frustration über die mobile Abhängigkeit von Bus und Bahn, aus welchem Grund auch immer, in derlei Vandalismus ein Ventil sucht. Zu entschuldigen ist dieses Verhalten keineswegs, aber die Außenwirkung der Resultate ist verheerend. Für diejenigen, die

den ÖPNV regelmäßig nutzen, aber auch diejenigen, die Verkehrsunternehmen wie Aufgabenträger als neue Fahrgäste dauerhaft gewinnen möchten. Sei es um lediglich die Einnahmesituation zu verbessern oder weil sie die Dienstleistung des ÖPNV als gesellschaftlich wichtige Aufgabe verstehen.

Dass der Vandalismus meist hingenommen und kaum geahndet wird, ist schon aufgrund der Tatsache, dass es sich bei manchen Einrichtungen um Gemeinschaftseigentum handelt, völlig inakzeptabel. Auch die Betrachtung der Infrastruktur des ÖPNV als nahezu rechtsfreien Raum, in dem teilweise andere Fahrgäste angepöbelt oder sogar tätlich angegriffen werden, ist eine Unkultur, deren Eindämmung aktiv angegangen werden muss.

Über das Sicherheits- und Sauberkeitsbedürfnis hinaus haben Fahrgäste eine Vielzahl weiterer berechtigter Ansprüche an die Benutzung des Nahverkehrs, die gerade im ländlichen Raum oft unzureichend berücksichtigt werden. Zu nennen wären da:

- Barrierefreiheit für Fahrgäste mit Mobilitätseinschränkungen und Fahrrad-Mitnahmemöglichkeit
- Zuverlässigkeit und Sicherung von Reiseketten, sowie Zugänglichkeit von Fahrgastinformationen
- sichere Abstellanlagen für Zweiräder (überdacht) und PKWs an wichtigen Bahn- und Buszustiegen
- Verständlichkeit in der Tarifgestaltung und kompetente Auskunftsbereitschaft des Personals
- an heutige Bedürfnisse angepasste Fahr- und Verkehrszeiten und brauchbare SEV-Konzepte
- ansprechende, sozialverträgliche und umweltfreundliche Fahrzeug- und Infrastrukturbeschaffenheit
- stichprobenartige Kontrollgänge der Polizei zur Gewährleistung zuvor beschriebener Thematik
- verständliche Fahrpläne mit wiederkehrenden Taktlagen und ohne Ferienbeschränkungen

Diese Inhalte werden bei Ausschreibungen und Verkehrsverträgen kaum eingefordert. Die Praxis zeigt aber, dass sich offensichtlich selten einer der Vertragspartner verantwortlich für deren Umsetzung fühlt, da sie ja auch nicht festgeschrieben sind. Der VCD Main-Tauber fordert im Interesse aller Fahrgäste für zukünftige Verträge die Aufnahme dieser Qualitätsmerkmale. Auch für DIE Steuerzahler, die wenig bis gar nicht den ÖPNV nutzen, sollte die Gewährleistung einer auch mit ihren Mitteln finanzierten qualitativ hochwertigen Dienstleistung von Interesse sein. Denn erst sie ist die Voraussetzung einer höheren Akzeptanz und einer damit verbundenen vermehrten Nutzung des Nahverkehrs, welche den Kostendeckungsgrad in dessen Finanzierung erhöhen kann.

Weitere Faktoren, die zwar nicht immer leicht volkswirtschaftlich zu ermitteln, aber tendenziell im Vergleich zwischen vorbildlicher oder nur pflichterfüllenden Umsetzung eines ÖPNV-Angebots mit der damit verbundenen vermehrten Nutzung feststellbar sind, sind zum Beispiel:

- geringere Unfallzahlen durch geringere Pkw-Nutzung
- höhere Attraktivität für Wohn- und Gewerbestandorte, sowie Bildungseinrichtungen und Tourismus
- Entlastung der Haushalte, da sich i.d.R. eigene Kraftfahrzeuge einsparen lassen
- Dadurch höhere verfügbare Einkommen, die für Dienste/Güter vor Ort ausgegeben werden können
- Geringere Aufwendungen für die Baulastenträger kommunaler Straßen und Kreisstraßen
- Mehr Teilhabe am gesellschaftlichen/kulturellen Leben für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen
- Zusätzliche Arbeitsplätze im Dienstleistungsbereich durch die ausführenden Verkehrsunternehmen
- Verlangsamung von Bevölkerungsabnahme und Immobilienabwertung (Demografischer Wandel)

Wirklich alle Planungsgrößen hinterfragt? Mobilität ist so vielfältig wie die Bedürfnisse der Nutzer

Sind die Zahlen einer Fahrgasterhebung eine verlässliche Planungsgröße?

Gegenfrage: wie repräsentativ ist zur Auslotung eines Fahrgastpotenzials DER Personenkreis von erfassten Fahrgästen der sich mit einem - gleich wie gearteten - Angebot arrangiert?

Bus gewendet, keine Leerfahrt, keine Standzeit, aber auch keine Vielzahl möglicher Reiseketten. Das Fahrzeug hat zwar betriebswirtschaftlich möglichst geringe Kosten verursacht, aber durch diesen Inselbetrieb wurde jegliches Potenzial an Nachfrage und damit an Fahrgeldeinnahmen ausgeschlagen.

Solche und andere Beispiele kreativ- und leidenschaftsloser Angebotsplanung und –Finanzierung sind keine Seltenheit, bieten aber auch keine Perspektive die Abwärtsspirale von Fahrgastabnahme und Angebotsrückgang zu durchbrechen. Nur der politische Wille und die Bereitschaft von öffentlichen Aufgabenträgern zu erkennen, dass betriebswirtschaftliche Größen nur ein Aspekt sind und Zufriedenheit und Sozialverträglichkeit ebenso dazu zählen, wird in die Lage versetzen, hier eine Trendwende herbeizuführen.

Fazit: was braucht es, um im Landkreis eine Wahlfreiheit bei den Verkehrsmitteln zu erreichen?

Aus Sicht des VCD Main-Tauber muss der Weg zu einem optimierten Angebot im ÖPNV in einzelnen zahlreichen, aber kontinuierlichen Schritten erfolgen – dies könnte möglicherweise so aussehen:

1. Empfohlenes Mindestangebot im SPNV für die Frankenbahn
 - a. RE Würzburg-Stuttgart stündlich (ab 2016 geplant) mit RE-Flügel nach Mannheim zweistündlich
 - b. RB Würzburg-Osterburken täglich zweistündlich, Würzburg-Lauda werktags auf Stundentakt verdichtet mit Anschluss an den 60er-Knoten in Würzburg Hbf und unter elektrischer Traktion
2. Empfohlenes Mindestangebot im SPNV für die Tauberbahn
 - a. RE Wertheim-Crailsheim zweistündlich (Bestand, aber öfter nach Heilbronn durchgebunden)
 - b. RB Wertheim-Bad Mergentheim täglich zweistündlich mit 60er-Knoten an den Endpunkten
 - c. RB- Wertheim-Crailsheim zweistündlich werktags mit 60er-Knoten in Lauda (teilweise Bestand)
 - d. Ringverkehr Lauda-Osterburken-Seckach-Miltenberg-Wertheim-Lauda zweistündlich
3. Empfohlenes Mindestangebot im Buslinienverkehr
 - a. Ringverkehre links und rechts der Tauber verbindend mit Anbindung der 60er-Knoten in Wertheim, TBB, Bad Mergentheim, Schrozberg und Würzburg täglich zweistündlich und werktags verdichtet. Wechselnde Linienführung für Mindestbedienung 5x täglich (6-22 h)
4. Anpassung und Modernisierung von Netz, Infrastruktur, Fahrzeugen und Verkehrszeiten. Auch unter dem Aspekt der Klima- und Sozialverträglichkeit.
5. Aufwertung der ZOBs Wertheim und Bad Mergentheim für Anschlussverkehre mit den Landkreisen Main-Spessart und Miltenberg, bzw. Hohenlohe und Schwäbisch-Hall
6. Barrierefreiheit auf allen RB-Linien und auch den RE-Linien der Frankenbahn, zunehmend auch beim Main-Tauber-Express und allen Buslinien (hier größere Nischen für Kinderwägen, Rollstühle und Fahrräder im Niederflurbereich erforderlich)
7. Bessere Anbindung von öffentlichen Einrichtungen, sowie Ausbildungsstätten und Gewerbestandorten bei gleichzeitiger Anpassung von Arbeits- und Besuchszeiten an die optimierten Fahrplanlagen.
8. Ausreichende Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an allen Haltepunkten und für KFZ an wichtigen Halten und Bahnhöfen.
9. Abkehr vom Ticketverkauf in den Bussen zur Gewährleistung der Fahrzeugpünktlichkeit.
10. Festgeschriebene Qualitätsstandards und Kontrollmechanismen für deren Einhaltung. Darüber hinaus stimmige, schnell greifbare SEV-Konzepte bei Einschränkung durch Baustellen und Betriebsstörungen.
11. Professionelles Marketing zur Identifikationsbildung und Angebotsinformation.
12. Optimierung der Lage von Haltestellen (mögliche Vorgabe: nie weiter als 1,5 km zum nächsten Zustieg)
13. Ergänzungsangebote für Reisende mit Mobilitätseinschränkungen

Werden diese Maßnahmen getroffen, sehen wir die Lebensqualität im und die Zukunftsfähigkeit des Main-Tauber-Kreises hinsichtlich der unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse seiner Bewohner gut aufgestellt. Der ländliche Raum lockt Neubürger und Gewerbetreibende oftmals mit günstigem Bauland, verschweigt aber die hohen Folgekosten der durch Zersiedelung verursachten automobilen Abhängigkeit. Im Nachhinein ist es schwer die verstreuten Ansiedlungen im ÖPNV anzubinden. Warum erhöht die öffentliche Hand nicht die Ausgaben für den Nahverkehr in dem Maß, wie sie auf Einnahmen beispielsweise durch zu billige Grundstücksveräußerungen verzichtet?

Anmerkung des Verfassers: per Definition des Ministeriums für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz des Landes Baden-Württembergs bilden 70% der Landesfläche den Ländlichen Raum. Da hier 35% der Landesbevölkerung leben, entspricht dies einer Bevölkerungsdichte von ca.149 Ew./qkm. Die vier Mittelzentren des Main-Tauber-Kreises Wertheim, Tauberbischofsheim, Lauda-Königshofen und Bad Mergentheim haben jeweils mehr als 150 Ew./qkm