

31. Oktober 2023

Vorstellungen der Fahrgastverbands PRO BAHN Regionalgruppe Main-Tauber zur Zukunft der Tauberbahn Crailsheim – Weikersheim – Bad Mergentheim – Lauda – Tauberbischofsheim – Wertheim (– Miltenberg – Aschaffenburg)

*Dieser Text entstand als Antwort auf die Anfrage eines Interessenten, der sich nach unseren Zielen für die Tauberbahn erkundigte. Natürlich **haben** wir die, aber nirgends kompakt formuliert... Das ist ab sofort anders. Hier unser „Grundsatzprogramm“ für die Tauberbahn:*

Pauschal kann man natürlich für die Tauberbahn wie für jede Eisenbahn argumentieren: "Gute Bahnen fahren elektrisch!" Und jeder Meter Zweigleisigkeit hilft, um Verspätungen und deren Übertragung auf die Gegenrichtung zu verringern.

Mit unseren konkreten Forderungen sind wir allerdings realistischerweise weit von solchen Langfrist-Visionen entfernt: Wir wären kurzfristig schon froh, wenn (1.) die Züge wieder alle so wie im Fahrplan angekündigt fahren würden und die andauernden Ausfälle mit wechselnden Begründungen ein Ende hätten... Dazu gehört dann auch die verlässliche Bedienung und Anschlusssicherung in den Bahnhöfen Crailsheim und Lauda. Allein das wäre schon sehr verdienstvoll.

(2.) Wenn wir von Fahrplanverbesserungen sprechen, wäre als erstes der seit langem landesweit eingeführte Stundentakt („3-Löwen-Takt“, integraler Taktfahrplan) von früh bis spät angezeigt, der auch durchgehend bis Aschaffenburg gefahren wird.

(3.) Um wirklich attraktiv zu sein, brauchen wir aber – wie überall – eine zweite stündliche Fahrt pro Richtung. Wir unterstützen daher den vom Landesverkehrsministerium angestrebten landesweiten Halbstundentakt auch für die Tauberbahn.

(4.) Um substanziell besser (schneller, zuverlässiger) zu werden, sind natürlich Infrastrukturausbauten notwendig. Wir favorisieren die bewährte streckenseitige Elektrifizierung (Fahrdrabt), während das Ministerium ja fahrzeugseitig elektrifizieren will (Akku, Brennstoffzellen,...). Eine Studie der TU Dresden für die Bayerische Eisenbahngesellschaft hat auch ergeben, dass ab einem Stundentakt der Fahrdrabt am wirtschaftlichsten ist. Leider sprechen wir hier von sehr langen Realisierungszeiträumen, was aber einen frühen Planungsbeginn umso mehr nahelegt. Eine etappenweise Elektrifizierung würde sicherlich rund um Lauda ansetzen, wo der Verkehr heute schon am dichtesten ist. Dadurch könnte eine RB Würzburg - Bad Mergentheim elektrisch fahren und Akkutriebwagen auf der Taubertal-Achse und weiter nach Aschaffenburg könnten zwischen Bad Mergentheim und Tauberbischofsheim während der Fahrt geladen werden.

Zweigleisigkeit bzw. Begegnungsstellen kann es im Dienste der Zuverlässigkeit des Betriebs nie zuviele geben. Eine weitsichtige Verkehrspolitik würde sicher auch das Potential einer voll ausgebauten Achse Main-Tauber-Brenz-Bodensee erkennen, auch gerade für den Güterverkehr, der sonst überall von schnellem Personenverkehr ausgebremst wird. Allein für den Personenverkehr würden es aus unserer Sicht auch

Begegnungsstellen in kurzen Abständen tun, um in der Fahrplangestaltung flexibler und bei Verspätungen entspannter zu werden.

Und was macht das Land?

Zu 1.: Wir sehen derzeit nicht, dass das Land eine Handhabe hat und nutzen will, die Einhaltung des Verkehrsvertrags mit der Westfrankenbahn in vollem Umfang einzufordern. Hier gilt jeden Tag von neuem das Prinzip Hoffnung. Dass sowas wie Anschlusssicherung nötig ist, kann man bei den Verkehrsunternehmen Westfrankenbahn und GoAhead kaum verstehen, denn man ist ja schon genug mit eigenen Problemen beschäftigt.

Das Problem der mangelnden Fahrplanstabilität wird vsl. ab Dezember 2024 dadurch "gelöst", dass man die zu knapp berechneten Fahrzeiten entsprechend streckt und die Züge in eine andere Fahrplanlage bringt. Dadurch ändern sich auch Anschlussbeziehungen erheblich, z.B. könnte man dann in Crailsheim schlank nach Nürnberg umsteigen, dafür verschlechtern sich die Anschlüsse in die anderen Richtungen entsprechend und auch in Lauda geht der Anschluss auf den RE nach Würzburg verloren und man muss mit der RB fahren, die in Würzburg wiederum nur wenige Anschlüsse hat. Die Zugkreuzungen werden an Orte verlegt, die bisher eher wenige Busanschlüsse bieten, was die Landkreise vor große Probleme bei der Planung ihrer Buslinien stellt. (Änderungen sind dort oft nicht ad hoc möglich, da es auch hier langfristige Verträge gibt.)

Zu 2.: Zumindest in der Sommersaison (Radfahrer!) im Taubertal wird seit einigen Jahren am Wochenende ein verdichteter 2-h-Takt gefahren. Zum Stundentakt fehlen allerdings noch einige Fahrlagen. Am Abend behilft man sich mit einem vom Land bestellten Busverkehr entlang der Tauberbahn.

Zu 3.: Unter dem Stichwort "landesweite Mobilitätsgarantie" wird für das Jahr 2030 ein Halbstundentakt für alle Orte in Aussicht gestellt. Ob es am Ende so kommt und was das für einzelne Bahnstrecken bedeutet, wird allerdings nicht gesagt, außer dass man von diesem Standard bei geringem Aufkommen ggf. nach unten abweichen will. Dann beißt sich die Katze allerdings in den Schwanz: Unserer Meinung nach folgt die Nachfrage dem Angebot und nicht umgekehrt. Es gab ja auch noch nie eine Fahrgastzählung in einem Zug, der nicht fuhr.

Zu 4.: Um im Stundentakt von Aschaffenburg bis Crailsheim fahren zu können, hat das Land einen Kreuzungsbahnhof in Wertheim-Bestenheid zugesagt, was nun allerdings durch die Änderungen unter 1. wieder infrage gestellt wird. Weitere Maßnahmen an der Infrastruktur beschränken sich auf Ersatzinvestitionen (Kreuzungsbahnhöfe im südlichen Abschnitt), die allerdings viel zu spät kommen und dadurch aktuell sogar zu einer Einschränkung der betrieblichen Flexibilität führen.

Als Fahrgastverband freuen wir uns immer über Mitstreiter. Es kann schon helfen, wenn man Selbstverständlichkeiten, die chronisch missachtet werden, immer wieder gegenüber den Entscheidungsträgern vorträgt, z.B. "Wo kein Zug fährt, kann auch niemand mitfahren"...

Durch Ihre Mitgliedschaft stärken Sie das politische Gewicht des Verbands und können natürlich auch selbst für PRO BAHN beauftragt werden oder Ämter übernehmen.

Matthias Beß
PRO BAHN Main-Tauber, Sprecher
bess@pro-bahn-bw.de