

Nahverkehrsplan für den Main-Tauber-Kreis

Entwurf 06.11.2018

NahverkehrsBeratung Südwest

Dietmar Maier
NahverkehrsBeratung Südwest PartG
Pfinztalstraße 90
76227 Karlsruhe
Tel (0721) 499 10-983
maier@nahverkehrsberatung.de
www.nahverkehrsberatung.de

NahverkehrsBeratung Südwest

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	1
2. Vorgehen	3
3. Bilanzierung des Nahverkehrsplans 2005 und Sachstandsbericht zur Umsetzung weiterer Planungen	5
3.1. Bilanzierung Nahverkehrsplan 2005	5
3.2. Masterplan für den ÖPNV im Main-Tauber-Kreis	8
3.3. Regiobuskonzept	10
3.4. Weitere Angebotsveränderungen	11
4. Grundlagen der Angebotskonzeption	13
4.1. Ziele des Aufgabenträgers	13
4.2. Netzhierarchie	14
4.3. Ansprüche unterschiedlicher Nutzergruppen an den ÖPNV	16
4.4. Demografischer Wandel	18
4.5. Verkehrsnachfrage und Potenzialanalyse	20
4.6. Achsenkonzept	28
5. Angebotskonzeption	30
5.1. Schienenpersonennahverkehr SPNV	30
5.2. Künftiges Verkehrsangebot im ÖPNV	32
5.3. Barrierefreiheit	38
5.4. Verknüpfungspunkte	55
5.5. Mobilitätsmanagement	59
5.6. Ergänzende Mobilität	61
6. Umsetzung	66
6.1. Angebotsseitige Maßnahmen	66
6.2. Investive Maßnahmen	67
6.3. Vergabe / Linienbündelung	68
6.4. Qualitätssicherung	71
7. Anhang	72

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Inhalte des Nahverkehrsplans	4
Abbildung 2: Netzhierarchie	14
Abbildung 3: Grundsätze der Bedienung	16
Abbildung 4: Anforderung unterschiedlicher Nutzergruppen an den ÖPNV	17
Abbildung 5: Fahrtzwecke im ÖPNV des Main-Tauber-Kreises	17
Abbildung 6: Bevölkerungsentwicklung im Main-Tauber-Kreis	18
Abbildung 7: Bevölkerungsentwicklung nach Altersjahrgängen	19
Abbildung 8: Berufspendlerströme: Auspendler aus dem Main-Tauber-Kreis	21
Abbildung 9: Berufspendlerströme: Binnenpendler und Einpendler	22
Abbildung 10: Werktägliche Verkehrsnachfrage im ÖPNV	23
Abbildung 11: Schulstandorte im Main-Tauber-Kreis (Schuljahr 2017/18)	24
Abbildung 12: Schuleinzugsbereiche der Gymnasien	25
Abbildung 13: Schuleinzugsbereiche der beruflichen Schulen	26
Abbildung 14: ÖV-Potenzial im Main-Tauber-Kreis	28
Abbildung 15: ÖPNV-Achsenkonzept für den Main-Tauber-Kreis	29
Abbildung 16: SPNV-Netz	31
Abbildung 17: Formen der Mobilitätseinschränkung	38
Abbildung 18: Barrierefreiheit im SPNV (Stand März 2018)	40
Abbildung 19: Handlungsfeld Barrierefreiheit der Haltestellen	42
Abbildung 20: Bordsteinhöhen an den Bushaltestellen (2016)	43
Abbildung 21: Anzahl der Haltestellen je Kategorie im Main-Tauber-Kreis	43
Abbildung 22: Haltestellenpriorisierung	44
Abbildung 23: Intermodale und multimodale Mobilität	62

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Maßnahmen aus dem NVP 2005 - Umsetzungsstand	6
Tabelle 2:	Ruftaxi-Maßnahmen aus dem NVP 2005	7
Tabelle 3:	Maßnahmen Linienverkehr aus dem ÖPNV-Masterplan	9
Tabelle 4:	Maßnahmen Rufbus aus dem ÖPNV-Masterplan	10
Tabelle 5:	SPNV-Strecken im Main-Tauber-Kreis	30
Tabelle 6:	ÖPNV Grundnetz (G_R = Grundnetz Region)	33
Tabelle 7:	Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr (A) und Grundversorgung (G)	34
Tabelle 8:	Ruftaxi Korridore im Main-Tauber-Kreis	35
Tabelle 9:	Stadtbusverkehre im Main-Tauber-Kreis	37
Tabelle 10:	Haltestellen der Priorität I	45
Tabelle 11:	Haltestellen der Priorität II	50
Tabelle 12:	Haltestellen der Priorität III	52
Tabelle 13:	Haltestellen der Priorität IV	54
Tabelle 14:	Investitionsvolumen zur Herstellung der Barrierefreiheit	54
Tabelle 15:	P+R und B+R im Main-Tauber-Kreis	57
Tabelle 16:	Anforderungen an P+R- und B+R-Anlagen	58
Tabelle 17:	Bürgerfahrdienste und Bürgerbusse im Main-Tauber-Kreis	64
Tabelle 18:	Angebotsseitige Maßnahmen im Main-Tauber-Kreis	67
Tabelle 19:	Investitionsmaßnahmen im Main-Tauber-Kreis	68
Tabelle 20:	Linienbündel im Main-Tauber-Kreis	70

Abkürzungsverzeichnis

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
B+R	Bike und Ride
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
CO ₂	Kohlendioxid
DB	Deutsche Bahn
E_A	Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr
E_G	Ergänzungsnetz Grundversorgung
G_R	Grundnetz Region
HVZ	Hauptverkehrszeit
ITF	Integrierter Taktfahrplan
IV	Individualverkehr
LEP	Landesentwicklungsplan
LUVPG	Landesgesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
MIV	motorisierter Individualverkehr
NVBW	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg GmbH
NVH	Nahverkehr Hohenlohekreis
NVP	Nahverkehrsplan
NVP-E	Nahverkehrsentwicklungsplan
NVZ	Normalverkehrszeit
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs Baden-Württemberg
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park und Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
SGB	Sozialgesetzbuch
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SUP	Strategische Umweltprüfung
SVZ	Schwachverkehrszeit
UVP	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VGMT	VerkehrsGesellschaft Main-Tauber mbH
VRN	Verkehrsverbund Rhein-Neckar
VVM	Verkehrsunternehmensverbund Mainfranken GmbH
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof
ZRN	Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar

1. Einleitung

Der Main-Tauber-Kreis hat als Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) den bisher gültigen Nahverkehrsplan fortgeschrieben und den Nahverkehrsplan 2018 gemäß § 8 Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) erarbeitet. Dieser nunmehr dritte Nahverkehrsplan ist die Grundlage für die weitere Entwicklung des ÖPNV im Main-Tauber-Kreis.

Gemäß § 1 des Gesetzes über Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs soll der ÖPNV *„als eine vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen.“* Hier ist zu berücksichtigen, dass in ländlichen Räumen die Siedlungsstrukturen teils dispers sind und die Pkw-Dichte hoch. Der Main-Tauber-Kreis ist mit 101 Einwohnern pro Quadratkilometer der am dünnsten besiedelte Landkreis in Baden-Württemberg (Landesdurchschnitt: 305 EW/km², Werte für 2015).¹ Die Pkw-Dichte liegt mit 637 Pkw pro 1.000 Einwohner im Main-Tauber-Kreis über dem Landesdurchschnitt in Baden-Württemberg (577 Pkw pro 1.000 Einwohner)². Um als Alternative zur Fahrt mit dem Pkw wahrgenommen zu werden, muss der ÖPNV erfahrungsgemäß mindestens im 30-Minuten-Takt verkehren. Im Main-Tauber-Kreis bestehen Taktverkehre im Schienenverkehr, sowie auf einigen Regionalbus-Linien und in den Stadtverkehren in Wertheim, Lauda-Königshofen und Bad Mergentheim. Auf den meisten Strecken bestehen Stunden-, teilweise 120-Minuten-Takte. Auf einzelnen Strecken verkehrt mehr als eine Verbindung pro Stunde. Von den 18 Städten und Gemeinden im Main-Tauber-Kreis haben insgesamt 13 Schienenanschluss. Somit wohnen 57 % der Kreisbevölkerung in Stadt- oder Ortsteilen mit SPNV-Anschluss.³

Im Main-Tauber-Kreis nutzen an Werktagen rund 27.000 Fahrgäste den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Die Hauptnutzergruppe des ÖPNV sind – wie in anderen ländlichen Räumen auch – die Schülerinnen und Schüler. Sie stellen im Binnenverkehr knapp 80 % der Fahrgäste. Deshalb sind die meisten Buslinien – und auch ein Teil des SPNV-Angebots – vorrangig an den Bedürfnissen dieser Gruppe ausgerichtet. Durch die demografischen Entwicklungen wird es zu einem weiteren Rückgang der Schülerzahlen kommen, was Auswirkungen auf den gesamten ÖPNV haben wird. Die Zahl der älteren Einwohner wird ansteigen. Diese Personengruppe nutzt den ÖPNV für Fahrten zum Einkaufen oder für Arztbesuche und benötigt ein entsprechendes Grundangebot (das auch mit flexiblen Angeboten bereitgestellt werden kann). Der Tourismus hat im Main-Tauber-Kreis eine große Bedeutung. Touristen und Tagesgäste haben wiederum andere Anforderungen an das ÖPNV-Angebot. Es bestehen also vielfältige Nutzungszwecke mit jeweils spezifischen Anforderungen. Dabei muss der ÖPNV sowohl für den Aufgabenträger als auch für den Fahrgast bezahlbar bleiben und das vor dem Hintergrund einer sich verschlechternden finanziellen Ausstattung des ÖPNV.

Ein wichtiges Themenfeld ist die Barrierefreiheit. Entsprechend dem novellierten PBefG hat der Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Der Main-Tauber-Kreis und der VRN unterstützen die Städte und Gemeinden bei der Umsetzung im Bereich der Haltestellen und machen die Barrierefreiheit von Fahrzeugen zum Standard in ihren Ausschreibungen.

Der Main-Tauber-Kreis und die Städte und Gemeinden engagieren sich stark für ein attraktives, bedarfsgerechtes ÖPNV-Angebot als abgestuftes Bedienungskonzept von der Schiene über die Buslinien bis hin zum Ruftaxi-Angebot.

Der vorliegende Nahverkehrsplan setzt den eingeschlagenen guten Weg des Main-Tauber-Kreises fort.

¹ Quelle: Homepage Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Abruf vom 18.04.2017

² Quelle: Homepage Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Abruf vom 18.04.2017

³ Quelle: Eigene Auswertung auf Basis der Gemeindebefragung 2014/15

Aufgrund der Umbrüche, die sich derzeit im Mobilitätsmarkt abzeichnen (Multimodalität, Elektromobilität, Pedelecs, Bedeutungsverlust des eigenen Pkw besonders bei Jüngeren), müssen die aktuellen Nahverkehrspläne über Aussagen zur angestrebten Entwicklung im ÖPNV hinausgehen. Nicht mehr das Verkehrsmittel, sondern die Frage „Wie komme ich am besten von A nach B?“ steht im Vordergrund. Um diesen neuen Entwicklungen Rechnung zu tragen, haben die im Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar (ZRN) zusammengeschlossenen Aufgabenträger beschlossen, dass sich der Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) vom „klassischen“ Verkehrsverbund zum Mobilitätsverbund weiterentwickeln soll. Das Kernelement des Nahverkehrsplans – die gemäß § 8 Abs. 3 Satz 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) geforderte Beschreibung der ausreichenden Verkehrsbedienung – wird daher durch neue Punkte wie Mobilitätsmanagement, die Verknüpfung des ÖPNV mit anderen Verkehrsmitteln und neue Mobilitätskonzepte ergänzt.

Wie bei den bisherigen Fortschreibungen der Nahverkehrspläne, übernimmt die VRN GmbH auch dieses Mal das zentrale Projektmanagement. Damit wird erreicht, dass die Nahverkehrspläne der Aufgabenträger im VRN-Gebiet aufeinander abgestimmt und strukturell vergleichbar sind. Die einzelnen Nahverkehrspläne finden Eingang in den verbundweiten Gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar. Er fasst die Inhalte der lokalen Nahverkehrspläne zusammen und beschreibt die großräumigen Entwicklungen. Des Weiteren legt der Gemeinsame Nahverkehrsplan Rhein-Neckar für Teilbereiche verbindliche Regelungen für alle Aufgabenträger fest. Dies betrifft besonders Qualitätsvorgaben für Busausschreibungen, da dadurch Insellösungen vermieden werden.

2. Vorgehen

Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans (NVP) erfolgte in Abstimmung mit den Städten und Gemeinden, den Verkehrsunternehmen und dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar. In den Jahren 2014/2015 wurden alle Städte und Gemeinden vom Landratsamt des Main-Tauber-Kreises schriftlich befragt. Abgefragt wurden neben allgemeinen Struktur- und Schülerdaten auch Angaben und Einschätzungen zum ÖPNV. Der NVP Entwurf für das formelle Anhörungsverfahren wurde im Ausschuss für Soziales, Bildung, Kultur und Verkehr am 04.07.2018 vorgestellt. Die schriftliche Anhörung der Träger öffentlicher Belange erfolgte von 16.07. bis 17.09.2018. Am 12.12.2018 hat der Kreistag des Main-Tauber-Kreises den vorliegenden NVP beschlossen.

Der Nahverkehrsplan umfasst im Wesentlichen folgende Themenbereiche:

- Bilanzierung des NVP ab 2005 sowie des Masterplans für den ÖPNV
- ÖPNV-Potenzialanalyse und daraus abgeleitetes Achsenkonzept
- Entwicklung eines Zielkonzeptes für den ÖPNV
- Maßnahmenkonzeption zur Umsetzung des Zielkonzeptes unter besonderer Berücksichtigung der Barrierefreiheit
- Darstellung ergänzender Bausteine
- Festschreibung weiterer Standards wie z. B. Fahrzeugstandards und Anforderungen des Ausbildungsverkehrs

Der Nahverkehrsplan umfasst die Bilanzierung und die Kernelemente der Angebotskonzeption. Im Anhang wird die Angebotskonzeption weiter ausgeführt. Hier werden u. a. die einzuhaltenden Mindeststandards (Anforderungsprofil) und – anhand von Liniensteckbriefen – das angestrebte Verkehrsangebot genauer beschrieben.

Die bisherigen Nahverkehrspläne legten ihren Schwerpunkt darauf, einen bestimmten normativen Kriterienkatalog abzuarbeiten. So wurde beispielsweise überprüft, ob eine bestimmte Bedienungshäufigkeit besteht – unabhängig davon, ob diese den tatsächlichen Verkehrsströmen gerecht wird. Für die jetzige Generation der Nahverkehrspläne im VRN-Gebiet wurde ein verbundweites Verkehrsmodell erstellt, das im regionalen Maßstab die Nachfrageströme von ÖPNV und MIV gleichermaßen berücksichtigt. Damit kann streckenbezogen der Modal-Split-Wert (Verhältnis IV/ÖPNV) ermittelt werden. Ziel dieser Analyse ist es, bisher noch nicht genutzte ÖPNV-Potenziale im Jedermann-Verkehr zu ermitteln und daraus planerische Vorschläge abzuleiten. Neben den nachfragestarken Achsen sind für das ÖPNV-Angebot in ländlichen Räumen, zu denen auch der Main-Tauber-Kreis gehört, die Belange des Schülerverkehrs maßgebend.

Im aktuellen Nahverkehrsplan sind aufgrund der Veränderungen im Mobilitätsmarkt weitere Elemente dargestellt, welche den ÖPNV sinnvoll ergänzen können. So werden beispielsweise Hinweise zum Mobilitätsmanagement und zu gemeinsam genutzten Verkehrsmitteln (CarSharing, Fahrradverleihsysteme, Mitfahrten) gegeben. Der „klassische“ Inhalt der Nahverkehrspläne wird daher um weitere Themen ergänzt. ([Abbildung 1](#)).

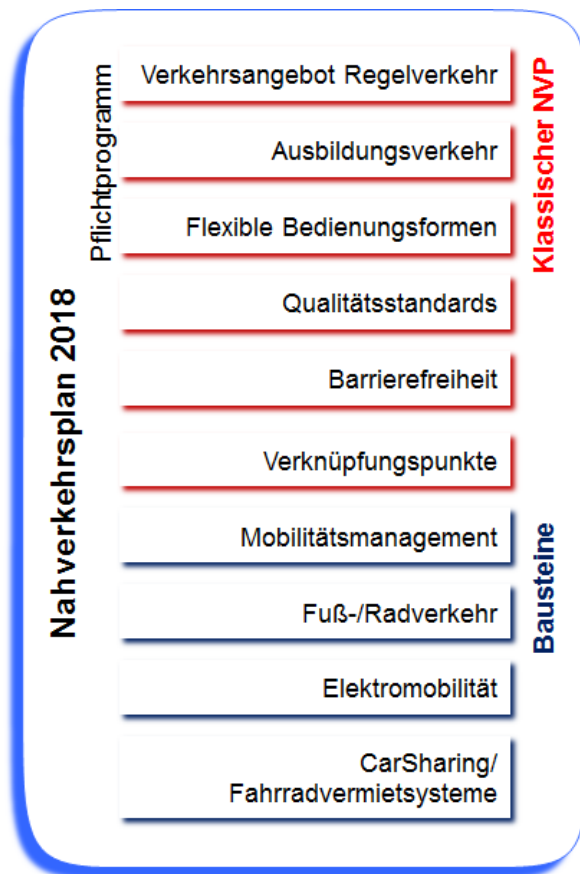


Abbildung 1: Inhalte des Nahverkehrsplans

3. Bilanzierung des Nahverkehrsplans 2005 und Sachstandsbericht zur Umsetzung weiterer Planungen

3.1. Bilanzierung Nahverkehrsplan 2005

Der Kreistag des Main-Tauber-Kreises hat am 9. März 2005 die Fortschreibung des ersten Nahverkehrsplanes 2005 beschlossen. Die in dieser Fortschreibung enthaltenen Erweiterungen/Veränderungen des Fahrplanangebots sind als Maßnahmen in drei Prioritäten untergliedert (*grau und unterlegt: Zitat aus dem Nahverkehrsplan 2005*):

Maßnahmenbündel Priorität 1:

- Die SPNV-Ergänzungslinien 1. Ordnung werden so ausgebaut, dass die Angebote von SPNV und Bus zusammen ein mindestens stündliches Angebot bilden. In der Prioritätenstufe 1 wird zu folgenden Zeiten zunächst nur ein zweistündliches Angebot realisiert: 20 – 24 Uhr (alle Wochentage), an Samstagen 14 – 20 Uhr, an Sonn- und Feiertagen 7 – 13 Uhr.
- Auf den wichtigen Linien des Grundnetzes 2. Ordnung (= Kategorie 2a A) wird als erster Schritt an Werktagen der Standard Kategorie 2 hergestellt (60-Minuten-Takt in den Hauptverkehrszeiten, 120-Minuten-Takt in den Nebenverkehrszeiten).

Maßnahmenbündel Priorität 2:

- Vertaktung des Wochenendverkehrs auf den Linien der Kategorie 2a A (120-Minuten-Takt)
- Auf den übrigen Linien des Grundnetzes 2. Ordnung wird der Bedienungsstandard dieser Netzkategorie umgesetzt (60-Minuten-Takt in den Hauptverkehrszeiten, 120-Minuten-Takt in den Nebenverkehrszeiten).

Maßnahmenbündel Priorität 3:

- Schließung der verbliebenen Vertaktungslücken im SPNV-Ergänzungnetz 1. Ordnung (60-Minuten-Takt auch am Abend und am Wochenende)
- Schließung der Vertaktungslücken im Grundnetz 2a A an Werktagen (durchgängiger 60-Minuten-Takt tagsüber auch in den Nebenverkehrszeiten).

In **Tabelle 1** sind Maßnahmen des NVP 2005 (S. 28) dargestellt und es ist angemerkt, inwieweit die Maßnahmen erfüllt sind.

Maßnahmenbereich	Netz- kategorie	Mehrleis- tung/a (in km)	Umsetzung
Priorität 1			
Schließung von Angebotslücken im SPNV-Ergänzungsnetz 1. Ordnung und im Grundnetz Kategorie 2a			
Lauda – Bad Mergentheim – Niederstetten	SPNV- Erg. 1 / 2a	60.000	Lauda – Bad Mergentheim im Rahmen Masterplan umgesetzt
Tauberbischofsheim – Gerchsheim (– Würzburg)	2a	19.000	im Rahmen Masterplan umgesetzt
Tauberbischofsheim – Königheim – Hardheim	2a	11.000	im Rahmen Masterplan umgesetzt
Wertheim – Dertingen (– Würzburg)	2a	18.000	im Rahmen Neuvergabe umgesetzt
Lauda – Grünsfeld – Tauberbischofsheim (1)	2a	41.000	im Rahmen Masterplan umgesetzt, aber nicht über Grünsfeld
Weikersheim – Röttingen – Creglingen	2a	12.000	erfüllt durch Ruftaxi
Lauda – Tauberbischofsheim – Wertheim	SPNV- Erg. 1	78.000	teilw. umgesetzt im Rahmen Masterplan
Priorität 2			
Schließung der Angebotslücken im Grundnetz 2. Ordnung; Wochenendverkehr im Grundnetz Kat. 2a			
Bad Mergentheim – Boxberg	2	32.000	erfüllt durch Ruftaxi
Lauda – Boxberg – Eubigheim (– Osterburken)	2	33.000	teilw. erfüllt durch Ruftaxi
Tauberbischofsheim – Kilsheim	2	15.000	teilw. umgesetzt im Rahmen Masterplan
Wertheim – Kilsheim	2	17.000	teilw. erfüllt durch Ruftaxi
Bad Mergentheim – Lauda	2a	9.000	teilw. umgesetzt im Rahmen Masterplan
Tauberbischofsheim – Gerchsheim (– Würzburg)	2a	24.000	teilw. umgesetzt im Rahmen Masterplan
Tauberbischofsheim – Königheim – Hardheim	2a	17.000	teilw. umgesetzt im Rahmen Masterplan
Wertheim – Dertingen (– Würzburg)	2a	17.000	innerhalb Lkr. erfüllt durch Ruftaxi
Bad Mergentheim – Rengershausen – Dörzbach	2a	9.000	umgesetzt im Rahmen Regiobuslinie
Bad Mergentheim – Assamstadt	2	20.000	erfüllt durch Ruftaxi
Lauda – Grünsfeld – Wittighausen (– Würzburg)	2	18.000	keine Busergänzung zu SPNV
Lauda – Grünsfeld – Tauberbischofsheim	2a	11.000	teilw. umgesetzt im Rahmen Masterplan und durch Ruftaxi
Tauberbischofsheim – Werbach – Wenkheim (– Würzburg)	2	19.000	innerhalb Lkr: erfüllt durch Ruftaxi
Wertheim – Freudenberg – Miltenberg	2	20.000	innerhalb Lkr: erfüllt durch Ruftaxi
Wertheim – Bettingen – Marktheidenfeld	2	14.000	nicht umgesetzt
Weikersheim – Röttingen – Creglingen	2a	6.000	erfüllt durch Ruftaxi
Creglingen – Rothenburg o.d.T.	2	13.000	teilw. erfüllt durch Ruftaxi
Priorität 3			
Schließung der Angebotslücken im Grundnetz 2. Ordnung; Wochenendverkehr im Grundnetz Kat. 2a			
Lauda – Bad Mergentheim – Niederstetten	SPNV- Erg. 1 / 2a	29.000	teilw. erfüllt durch Ruftaxi
Lauda – Tauberbischofsheim – Wertheim	SPNV- Erg. 1 2a	27.000	teilw. erfüllt durch Ruftaxi
Lauda – Grünsfeld – Tauberbischofsheim (1)	2a	13.000	nicht umgesetzt
Tauberbischofsheim – Königheim – Hardheim	2a	32.000	nicht umgesetzt
Tauberbischofsheim – Gerchsheim (– Würzburg)	2a	41.000	nicht umgesetzt
Wertheim – Dertingen (– Würzburg)	2a	24.000	nicht umgesetzt
Weikersheim – Röttingen – Creglingen	2a	14.000	nicht umgesetzt
Bad Mergentheim – Rengershausen – Dörzbach	2a	9.000	umgesetzt im Rahmen Regiobuslinie

Tabelle 1: Maßnahmen aus dem NVP 2005 - Umsetzungsstand

Deutliche Verbesserungen konnten im Rahmen der Umsetzung von Masterplan-Maßnahmen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 erreicht werden (vgl. Kapitel 3.2). Weitere Verbesserungen im Busverkehr ergaben sich durch die Einrichtung der Regiobuslinie Bad Mergentheim – Künzelsau im Dezember 2016 (vgl. Kapitel 3.4) und im Rahmen der Ausschreibung ab 1. Januar 2018. Auf den wichtigsten Achsen konnte so eine weitreichende Vertaktung erreicht werden. Bei den übrigen Buslinien dominiert der Ausbildungsverkehr. Für diese hat eine durchgängige Vertaktung nicht die höchste Priorität. Zudem war aus finanziellen Gründen eine Taktverdichtung nicht möglich.

Im Nahverkehrsplan 2005 war auch eine weitgehende Ergänzung des Buslinienverkehrs durch Ruftaxis vorgesehen:

Maßnahmenbereich	Abschätzung durchgeführte Ruftaxifahrten (in km/a)	Umsetzung
Ruftaxi – Schwachverkehrszeit im Gesamtnetz Abends 19 – 24 Uhr und Wochenende		
Verkehrsraum Weikersheim / Creglingen / Niederstetten	45.000	Umgesetzt im Rahmen eines flächendeckenden Ruftaxis bis max. 23 Uhr
Verkehrsraum Bad Mergentheim	47.000	
Verkehrsraum Lauda-Königshofen / Boxberg	47.000	
Verkehrsraum Tauberbischofsheim	49.000	
Verkehrsraum Wertheim	57.000	
Ruftaxi-Tagesverkehr im Ergänzungsnetz Montag – Freitag 6 – 19 Uhr		
Verkehrsraum Weikersheim / Creglingen / Niederstetten	29.000	Umgesetzt im Rahmen eines flächendeckenden Ruftaxis bis max. 23 Uhr
Verkehrsraum Bad Mergentheim	14.000	
Verkehrsraum Lauda-Königshofen / Boxberg	29.000	
Verkehrsraum Tauberbischofsheim	10.000	
Verkehrsraum Wertheim	15.000	

Tabelle 2: Ruftaxi-Maßnahmen aus dem NVP 2005

Seit dem 1. Januar 2018 verkehrt ein flächendeckendes Ruftaxi-Angebot (vgl. Kapitel 3.5 und 5.2). Damit ist das Kreisgebiet räumlich erschlossen. Die Bedienung erfolgt zwischen 8 und 23 Uhr und deckt damit den im NVP 2005 geforderten Zeitraum (ab 6 Uhr und bis 24 Uhr) aus Kostengründen, wegen fehlender SPNV-Angebote sowie zu geringer Nachfrage nicht ganz ab.

An sonstigen Maßnahmen wurden im Nahverkehrsplan 2005 definiert:

Sonstige Maßnahmen (Zitat NVP 2005):

Neben den bereits genannten sind weitere Maßnahmen zu benennen, die im Rahmen der ÖPNV-Planung im Main-Tauber-Kreis Beachtung finden, aber im Nahverkehrsplan nicht abschließend beurteilt werden können, da eine detailliertere Betrachtung hierfür notwendig ist.

Folgende separate Untersuchungen sind gegebenenfalls durchzuführen:

- Ausweitung des VRN-Tarifs auf die Schienenstrecke zwischen Wertheim und Freudenberg (bisher nur im Transit gültig)
- Ausweitung des VRN-Tarifs auf die Relationen Wertheim – Würzburg (wird zur Zeit untersucht) und Werbach – Würzburg

Diesbezügliche Aufwendungen sind noch zu konkretisieren.

Die bisher nicht umgesetzten Maßnahmen werden vor dem Hintergrund der aktualisierten Angebotskonzeption überprüft und gegebenenfalls als Maßnahme in den neuen Nahverkehrsplan übernommen.

3.2. Masterplan für den ÖPNV im Main-Tauber-Kreis

Der Main-Tauber-Kreis hat 2012 einen Masterplan für den ÖPNV erstellt. Anlass war die Frage, wie der ÖPNV vor dem Hintergrund der sich verändernden Rahmenbedingungen (Demografie, Daseinsvorsorge, Multimodalität, Elektromobilität, Finanzierung) ausgerichtet und weiterentwickelt werden soll. Außerdem sollte untersucht werden, wie Bus und Zug auf den SPNV-Achsen noch besser aufeinander abgestimmt werden können.

Die ersten Maßnahmen im Rahmen des ÖPNV-Masterplans wurden zum Fahrplanwechsel 2013/14 umgesetzt: Taktverdichtungen und kürzere Fahrzeiten auf den Linien 850, 941 (Abschnitt Lauda-Tauberbischofsheim), 945 und 971. Die folgende Tabelle stellt die Maßnahmen und den Umsetzungsstand vor.

Linie	Achse	Maßnahme	Umsetzung	Ziel erreicht
972	(Miltenberg –) Freudenberg – Wertheim und Wertheim (– Würzburg)	Verlängerung einiger Kurse von Freudenberg bis Miltenberg	nein	nein
977		Streichung schienenparalleler Fahrten	Veränderung der Fahrplanlage	ja
RB		VRN-Tarif Maintalbahn einführen	Verbesserungen für MAXX-Ticket-Nutzer	teilweise
941	Wertheim – Tauberbischofs- heim – Lauda	Prüfung von zeitlich parallel zu Regionalbahnen verkehrenden Fahrten (Fahrgasterhebungen)	Zeitliche Verschiebung und Ausweitung des Angebots (Takt)	ja
851	(Osterburken –) Boxberg – Lauda	Umstrukturierung mit Einrichtung RB-Betrieb, Verbesserung der Bedienung abseits der Hauptachse, Verknüpfung der Linien untereinander und mit der Bahn in Boxberg	Bisher keine Umsetzung, da kein regelmäßiger RB-Betrieb	nein
934	Boxberg – Bad Mergentheim	Angebotsverbesserungen	Als Ruftaxi	teilweise

Tabelle 3: Maßnahmen Linienverkehr aus dem ÖPNV-Masterplan

Linie	Achse	Maßnahme	Umsetzung	Ziel erreicht
945	Lauda – Bad Mergentheim – Niederstetten (– Crailsheim)	Linie mehrfach teilen und neu strukturieren: Lauda – Bad Mergentheim (60-Min-Takt, versetzt zur Bahn); Bad Mergentheim – Weikersheim (Entfall?); Weikersheim – Oberstetten (bedarfsorientiert, Schüler)	Wurde umgesetzt: Lauda – Bad Mergentheim 60-Min-Takt, Lauda – Königshofen zwei Fahrten pro Stunde, Bad Mergentheim – Weikersheim: nur noch einzelne Schülerfahrten, Weikersheim – Oberstetten bedarfsorientiert	ja
851	Lauda – Wittighausen (– Würzburg)	Streichung schienenparalleler Fahrten	Nur noch einzelne Fahrten zwischen Lauda und Wittighausen (Schülerverkehr)	ja
971	Tauberbischofsheim – Külsheim – Wertheim	Hundheim – Vockenrot (ev. als Korridorbedienung); Wartberg/Reinhardshof – Wertheim (Bedienungskonzept gemeinsam mit Stadtbus); Hundheim – Külsheim – Tauberbischofsheim (60-Min-Takt)	Tauberbischofsheim – Külsheim: 60-Min-Takt; Külsheim – Wertheim keine Umsetzung, Wartberg/Reinhardshof – Wertheim im Rahmen Stadtbuskonzept umgesetzt	teilweise
850	(Hardheim –) Königheim – Tauberbischofsheim	60-Min-Takt	umgesetzt	ja
850	Tauberbischofsheim – Großrinderfeld (– Würzburg)	Tauberbischofsheim – Würzburg (Reduzierung auf nachfragestarke Kurse); Großrinderfeld – Würzburg (Verbindung gemeinsam mit VVM stärken, Linien 8075 und 8076; VRN-Tarif einführen)	Die Ziele wurden neu definiert. Die Linie wurde gestärkt und vertaktet.	nein
980	Weikersheim – Creglingen (– Rothenburg)	für touristische Nutzung aufwerten: saisonale Angebote, Fahrradmitnahme, tarifliche Integration in VRN	Mit Neuausschreibung zum 1.1.18 umgesetzt inkl. Radbus in den Sommermonaten.	ja

Tabelle 3 (Fortsetzung): Maßnahmen Linienverkehr aus dem ÖPNV-Masterplan

Da der Rufbus über eine geringe Bündelungswirkung verfügte, wurde eine Flexibilisierung durch die Bedienung von größeren Korridoren vorgeschlagen. Da Kleinbusse eingesetzt werden, können auch kleinere Straßen in die Fahrten einbezogen werden. Voraussetzung ist die Abstimmung der Busfahrpläne auch im regulären Linienverkehr. Eine Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen zum Rufbus erfolgte im Rahmen des Korridor-Konzepts, das zum 1. Januar 2018 umgesetzt wurde. Somit sind alle Maßnahmen bezüglich der flexiblen Bedienung aus dem Masterplan (vgl. Tabelle 4) mit Start des Ruftaxis umgesetzt.

Linien	Kommunen	Maßnahme
850	Großrinderfeld, Ilmspan, Schönhof, Gerchsheim	Korridorbedienung
941	Werbachhausen, Brunntal, Wenkheim	
933	Althausen, Assamstadt	Korridorbedienung
981	Rengershausen, Stuppach	
955	Wachbach, Hachtel, Rot, Herbsthausen	Korridorbedienung
944	Apfelbach	
949	Holzbronn, Reckerstal, Neubronn, Bowiesen	Korridorbedienung
952	Neuses, Harthausen, Bernsfelden, Simmrigen	
851	Boxberg - Osterburken	zusätzliche Bedienung von Seehof, Windischbuch, Schwabhausen, Schillingstadt, Berolzheim (Linie 934)
980	Weikersheim – Creglingen - Rothenburg	Bedienung von Queckbronn, Neubronn, Niederrimbach (Linie 963)

Tabelle 4: Maßnahmen Rufbus aus dem ÖPNV-Masterplan

Pedelecs - ÖPNV

Als weitere Maßnahme wurde die Kombination von Pedelecs und dem ÖPNV vorgeschlagen. Hierzu sollen an den Haltepunkten Fahrradboxen oder andere, nicht allgemein zugängliche, Abstellmöglichkeiten angeboten werden. Darüber hinaus sollen Finanzierungsmodelle für Pedelecs in Kombination mit ÖPNV-Jahreskarten geprüft werden.

Im Rahmen der B+R-Erhebung (vgl. Kapitel 5.4) hat sich gezeigt, dass bezüglich der Fahrradabstellanlagen an den Haltepunkten noch wesentlicher Handlungsbedarf besteht.

3.3. Regiobuskonzept

Seit dem Jahr 2015 fördert das Landesverkehrsministerium die Einrichtung von so genannten „Regiobuslinien“. Unterstützt werden die Neueinrichtung und der Ausbau von Buslinien zur Schließung von Lücken im Netz des ÖPNV, vorwiegend zur Anbindung von Mittelzentren an den SPNV sowie zur Schließung von räumlichen Lücken im SPNV-Netz. Die Fördervoraussetzung ist ein dem SPNV-Standard (Zielkonzept 2025 des Landes Baden-Württemberg für den SPNV) vergleichbares Bedienungsniveau, insbesondere ein Stundentakt von 5 bis 24 Uhr und ein hoher Standard bei der Fahrzeugqualität.

Im Main-Tauber-Kreis kommt für folgende Verbindungen eine Förderung im Rahmen des Regiobuslinien-Förderprogramms infrage:

Regiobuslinie Bad Mergentheim – Künzelsau

Künzelsau ist eines der beiden Mittelzentren in Baden-Württemberg, die über keinen Schienenanschluss mehr verfügen. Daher bestand von Seiten des Hohenlohekreises großes Interesse an der Einrichtung einer Regiobuslinie auf dieser Achse. Seit dem 11.12.2016 ist die Linie 19 Bad Mergentheim – Künzelsau auf Regiobusniveau in Betrieb. Die Finanzierung erfolgt neben der Landesförderung durch die Gebietskörperschaften Main-Tauber-Kreis und Hohenlohekreis nach Belegenheit.

Regiobuslinie Buchen – Tauberbischofsheim

Diese Linie verknüpft die beiden Mittelzentren, die im SPNV nur umwegig über Osterburken – Lauda oder Miltenberg – Wertheim miteinander verbunden sind und führt über das Doppel-Unterzentrum Walldürn – Hardheim. Die Linie folgt weitestgehend der Bundesstraße 27 auf Teilen der Linien 841 und 850. Sie erfüllt alle im Förderprogramm zugrunde gelegten Parameter und hat damit das Potenzial, gegebenenfalls durch das Förderprogramm Regiobuslinien finanziell unterstützt zu werden.

Die Kreistage des Main-Tauber-Kreises und des Neckar-Odenwald-Kreises haben im Jahr 2017 beschlossen, hier eine Regiobuslinie einzurichten, sofern diese durch das Land gefördert wird und finanzierbar ist.

3.4. Weitere Angebotsveränderungen

Flächendeckendes Ruftaxi

Zum 1. Januar 2018 wurden die bisherigen Rufbusse durch ein Ruftaxi-Konzept ersetzt, welches das gesamte Kreisgebiet in 21 Korridoren erschließt. Die Bedienung erfolgt an sieben Wochentagen in der Zeit von 8:00 bis 23:00 Uhr im 120-Minuten-Takt, soweit kein regulärer Bus- oder Bahnverkehr stattfindet. Damit besteht ein flächendeckendes öffentliches Mobilitätsangebot als zeitlich und räumlich gutes Angebot im Ergänzungsnetz Grundversorgung. In [Tabelle 8](#) (Kapitel 5.2) sind die Korridore aufgeführt.

Stadtbus Wertheim

Im Juni 2016 wurde in Wertheim ein erweiterter Stadtbus in Betrieb genommen, der vertaktete Linien vorsieht. Mit drei Linien werden die Stadtteile Bestenheid und Wartberg/Reinhardshof je zweimal pro Stunde sowie das Wohngebiet Hofgarten, Vockenrot und Neuhoof stündlich bedient. Die Erschließung wurde durch Einrichtung von zwölf neuen Haltestellen verbessert.

Stadtbus Bad Mergentheim

Der Stadtbus Bad Mergentheim wurde wie die weiteren Buslinien zum 1.1.2018 neu vergeben. Aus Kostengründen wurde ein Fahrzeugumlauf gestrichen, sodass außer dem Kurgebiet alle Stadtteile nur noch im 60-Minuten-Takt bedient werden. Im Kurgebiet besteht weiter ein 30-Minuten-Takt.

Ebenfalls gestrichen wurde das städtische Ruftaxi-Angebot, das den Stadtbus außerhalb der Betriebszeiten abends und am Wochenende ergänzte.

Bürgerbusse

In Boxberg, Creglingen, Grünsfeld, Igersheim und Niederstetten wurden in den letzten Jahren Bürgerbusse und Bürgerrufautos installiert. Die Bürgerbusse in Creglingen, Niederstetten und Igersheim verkehren nach Fahrplan an einzelnen Wochentagen. Die Bürgerrufautos in Grünsfeld und Boxberg verkehren Montag bis Freitag. In Igersheim und Boxberg kommen Elektrofahrzeuge zum Einsatz.

4. Grundlagen der Angebotskonzeption

4.1. Ziele des Aufgabenträgers

Der Nahverkehrsplan bildet gemäß PBefG den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV. In ihm legt der ÖPNV-Aufgabenträger die ausreichende Verkehrsbedienung fest. Er bildet die Grundlage zur Umsetzung der folgenden verkehrlichen Ziele des Main-Tauber-Kreises:

- Die Attraktivität des ÖPNV soll wirksam verbessert werden. Dabei soll eine häufige, regelmäßige, schnelle, pünktliche, bequeme und preislich attraktive Beförderung angestrebt werden. Das Leistungsangebot soll vorrangig mit der Nachfrage im Berufs- und Schülerverkehr abgestimmt werden.
- Fahrgäste im Einkaufs-, Erledigungs- und Freizeitverkehr sollen für den ÖPNV gewonnen werden.
- Das Verkehrsangebot muss den spezifischen Anforderungen der Nutzergruppen und den Ansprüchen der Wirtschaftlichkeit Rechnung tragen.
- Die Siedlungstätigkeit ist auf Schwerpunkte entlang regionaler Siedlungsachsen zu lenken. Siedlungsschwerpunkte sind grundsätzlich in fußläufiger Erreichbarkeit der Haltestellen der Schienenverkehrsmittel anzulegen. Bei Einrichtung und Erweiterung von Wohn- und Gewerbegebieten ist die ÖPNV-Anbindung zu berücksichtigen.
- Der Fahrplan der Buslinien soll auf den Takt des Schienenverkehrs abgestimmt sein. An wichtigen Knotenpunkten sollen optimierte Anschlüsse zwischen einzelnen Linien hergestellt werden. Bus-, Ruftaxi- und Schienenverkehr sollen ein einheitliches, aufeinander abgestimmtes Verkehrsnetz bilden.
- Gemeinden, die keinen Schienenanschluss haben, sollen nach Möglichkeit durch Direktverbindungen im Busverkehr an die zentralen Orte angebunden werden.
- Im gesamten Kreisgebiet ist eine notwendige Mindestbedienung sicherzustellen. Eine Vertaktung der Hauptlinien des Busverkehrs ist anzustreben. Die übrigen Linien sollen im konventionellen Linienverkehr bedarfsorientiert bedient werden.
- In Räumen und in Zeiten, in denen eine wirtschaftliche Bedienung im Busverkehr nicht möglich ist, werden zum Erreichen der Bedienungsstandards Ruftaxiverkehre angestrebt. Dabei sollen alle Siedlungen mit mehr als 200 Einwohnern an das ÖPNV-Netz mit einem Mindestbedienungsstandard angeschlossen werden.
- Bahnhöfe und Haltestellen des regionalen Eisenbahnnetzes sollen mit Abstellanlagen für Fahrräder (B+R) und Pkw-Parkplätzen (P+R) ausgestattet werden. Sie sollen behindertengerecht gestaltet sein und über eine entsprechende Zuwegung verfügen.
- Das PBefG gibt vor, dass der Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen hat, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Der Kreis strebt entsprechend der Zielvorgabe des PBefG an, eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV zu erreichen. Träger der Maßnahmen sind die zuständigen Straßenbaulastträger.
- Der Kreis arbeitet auf die Umsetzung neuer Elemente des Nahverkehrsplans, wie z. B. Mobilitätsmanagement hin.

4.2. Netzhierarchie

Die unter Kapitel 4.1 genannten Ziele des Aufgabenträgers müssen im nächsten Schritt operationalisiert werden. Um diese Ziele verwirklichen zu können, ist unter Berücksichtigung der spezifischen Anforderungen ein hierarchisch strukturiertes ÖPNV-Netz zu entwickeln. **Abbildung 2** stellt die für den VRN-Raum entwickelte Netzhierarchie als Systemskizze, orientiert am zentralörtlichen System der Landes- und Regionalplanung, dar. Darüber hinaus werden die Ergebnisse des verbundweiten Verkehrsmodells, das im regionalen Maßstab die Nachfrageströme von ÖPNV und MIV gleichermaßen berücksichtigt, in die Netzentwicklung mit einbezogen.

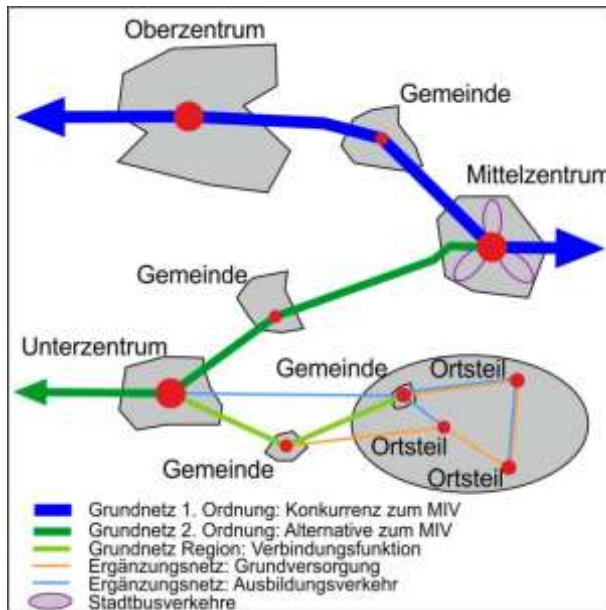


Abbildung 2: Netzhierarchie

Der **SPNV** bildet das Rückgrat des ÖPNV. Der SPNV bietet die höchste Reisegeschwindigkeit, den höchsten Komfort und die größte Bedienungshäufigkeit. Er stellt die Verbindung zu Orten hoher Zentralität her. Im SPNV können Anteile von 20% und mehr im Jedermannverkehr am Gesamtverkehr erreicht werden. Unter Jedermannverkehr werden Verkehre mit dem Zweck Beruf, Versorgung oder Freizeit verstanden. Die SPNV-Achsen sind in der Regel Bestandteil des Grundnetzes.

Auf dem **Grundnetz 1. Ordnung** soll der Busverkehr eine echte Konkurrenz zum MIV bieten. Grundsätzlich haben Menschen, die über einen Pkw verfügen, die Wahl zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln (Choice Riders). Empirische Untersuchungen haben gezeigt, dass in Gebieten außerhalb der Ballungszentren mindestens ein 30-Minuten-Takt notwendig ist, damit der ÖPNV als konkurrenzfähige Alternative zum Pkw wahrgenommen wird. Dann können im Jedermannverkehr außerhalb des SPNV ÖPNV-Anteile von bis zu 10% des Gesamtverkehrs erreicht werden. Auf Strecken, die weniger dicht bedient werden, findet keine Verlagerung vom MIV zum ÖPNV in nennenswertem Umfang statt. Unter Nachhaltigkeits- und Umweltgesichtspunkten bildet der 30-Minuten-Takt daher die Untergrenze.

Auf dem **Grundnetz 2. Ordnung** soll im Busverkehr ebenfalls ein hochwertiger ÖPNV angeboten werden. Die zu erwartende Nachfrage rechtfertigt jedoch keinen 30-Minuten-Takt. Der ÖPNV stellt hier eine mögliche Alternative zum MIV dar. Im Jedermannverkehr beträgt der Anteil des ÖPNV bis zu 5% am Gesamtverkehr. Damit der ÖPNV als mögliche Alternative zum MIV wahrgenommen wird, ist mindestens ein 60-Minuten-Takt notwendig. Zu Zeiten schwacher Nachfrage können gegebenenfalls auch flexible Bedienungsformen zum Einsatz kommen.

In ländlichen Räumen wie dem Main-Tauber-Kreis sind durchgängig vertaktete Angebote im Busverkehr aufgrund des hohen Schülerverkehrsanteils und der dispersen Siedlungsstrukturen nur auf wenigen Busachsen sinnvoll. Daher werden zur Netzbildung und zur Schließung von Verbindungslücken noch weitere Relationen als **Grundnetz Region** festgelegt. Das Angebot orientiert sich hier an den Belangen des im Main-Tauber-Kreis weiträumig vernetzten Schülerverkehrs, insbesondere zu Gymnasien und beruflichen Schulen. Es ist jedoch so erweitert und ausgestaltet, dass es auch für Fahrten im Jedermannverkehr nutzbare Verbindungen bietet. Im Grundnetz Region wird ein 120-Minuten-Takt angestrebt. Je nach Nachfrage kann das Angebot auf einzelnen Fahrten oder Relationen durch flexible Bedienungsformen erfolgen.

Das **Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr** ist auf die besonderen Anforderungen des Ausbildungsverkehrs ausgerichtet. Die Linien verkehren nur an Schultagen und zu den Schulanfangs- und -endzeiten. Die Linienwege sind auf die Wohnorte der Schüler und die Schulstandorte ausgerichtet. Die Nachfrage kann in einzelnen Kursen sehr hoch sein. Schülern, welche die Angebote des Ausbildungsverkehrs nutzen, stehen in der Regel keine **anderen Verkehrsmittel als Alternative** zur Verfügung (Captive Riders).

Das **Ergänzungsnetz Grundversorgung** soll ein Mindestmaß an eigenständiger Mobilität insbesondere für Menschen ohne Nutzungsmöglichkeit eines Pkw gewährleisten. Hier steht der Zugang insbesondere zu Einrichtungen des täglichen Bedarfs, wie Einkaufsmöglichkeiten oder Ärzten, im Mittelpunkt. Die Bedienung kann durch den normalen Linienverkehr, aber auch durch flexible Bedienungsformen erfolgen. Das Angebot muss ganzjährig, also auch während der Schulferien, zur Verfügung stehen. Eine nennenswerte Nachfrage ist hier nicht vorhanden.

Bad Mergentheim, Lauda-Königshofen und Wertheim verfügen über **Stadtbusverkehre**. Sie ergänzen die Angebote des Grundnetzes und stellen ein Mobilitätsangebot für die Bevölkerung der jeweiligen Kommune dar.

Abbildung 3 stellt die Grundsätze der Bedienung im regionalen Busverkehr anschaulich dar.

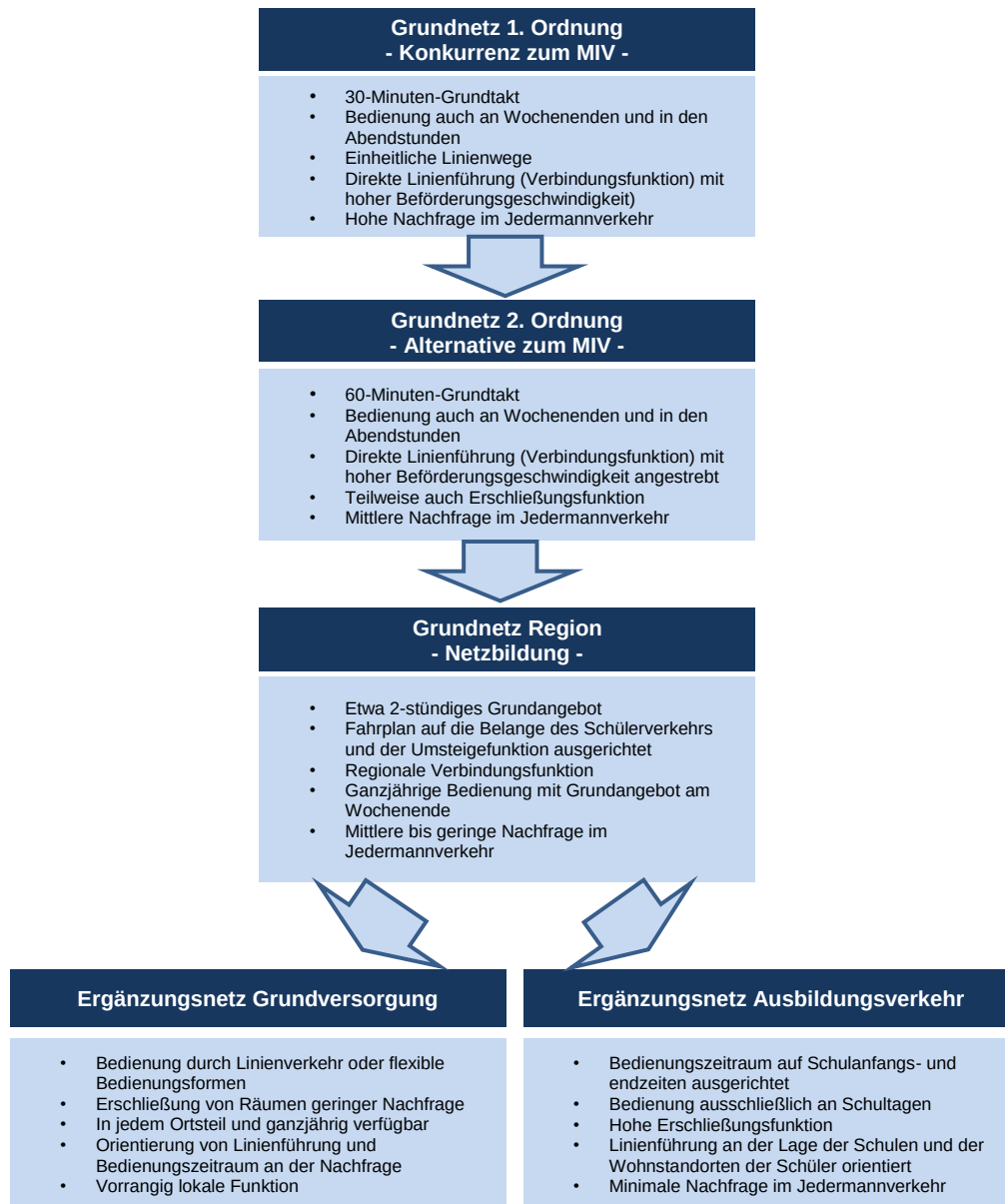


Abbildung 3: Grundsätze der Bedienung

4.3. Ansprüche unterschiedlicher Nutzergruppen an den ÖPNV

Es gibt nicht „den“ einheitlichen ÖPNV-Kunden. Die Nutzergruppen des ÖPNV sind sehr verschieden und sie stellen jeweils unterschiedliche Ansprüche (siehe [Abbildung 4](#)). Vereinfacht unterscheidet man zwischen den Segmenten Jedermannverkehr, Ausbildungsverkehr und Daseinsvorsorge.

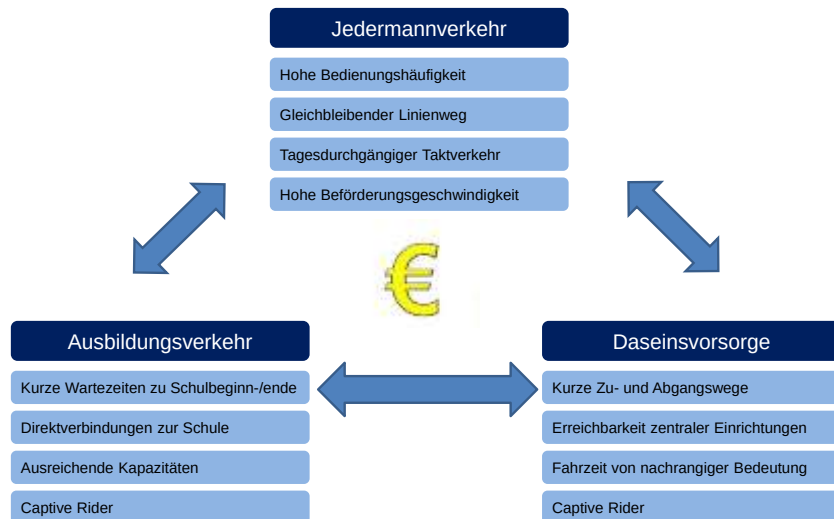


Abbildung 4: Anforderung unterschiedlicher Nutzergruppen an den ÖPNV

Bei den Kunden des Ausbildungsverkehrs und des Verkehrs zur Daseinsvorsorge handelt es sich um "Zwangsnutzer". Dies sind Kundinnen und Kunden, die nicht über einen Pkw verfügen und daher ihr Verkehrsmittel nicht frei wählen können. In diesen Segmenten können keine neuen Fahrgäste in nennenswertem Umfang gewonnen werden. Nur im Jedermannverkehr kann ein besseres Angebot auch zu einer höheren Nachfrage führen. Den Kunden im Jedermannverkehr steht häufig ein Pkw zur Verfügung.

Die Angebotskonzeption muss den unterschiedlichen Nutzergruppen Rechnung tragen. Dabei ist zu beachten, dass die unterschiedlichen Ansprüche an die ÖPNV-Qualität aus Kostengründen nicht überall und jederzeit gleichermaßen erfüllt werden können.

Abbildung 5 zeigt die Nachfragesegmente des ÖPNV im Main-Tauber-Kreis (Montag bis Freitag, Binnenverkehr und Quelle-Ziel-Verkehr). Der Ausbildungsverkehr nimmt mit 67% den größten Anteil ein, der Jedermannverkehr (Beruf, Freizeit, Versorgung) liegt zusammengefasst bei etwa 33%. Im Binnenverkehr des Main-Tauber-Kreises ist der Anteil des Ausbildungsverkehrs mit 79 % deutlich größer als im ein-/ausbrechenden Verkehr (31 %). Hier dominiert der Freizeitverkehr mit 40 %.

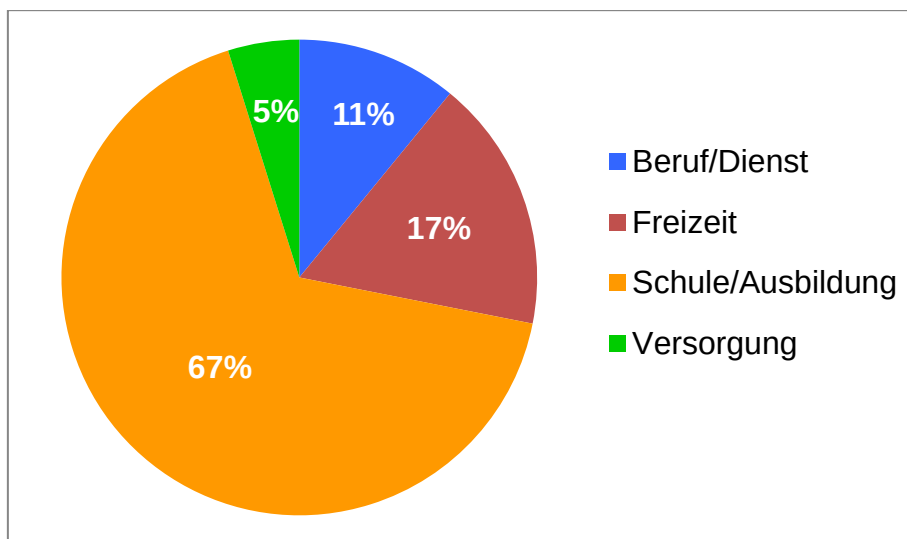


Abbildung 5: Fahrtzwecke im ÖPNV des Main-Tauber-Kreises

(Datenquelle: VRN-Erhebungen)

Die Nachfrage, die sich aus dem Erfordernis der Daseinsvorsorge ergibt, ist sehr klein und überschneidet sich im Wesentlichen mit den Fahrzwecken im Segment des Jedermannverkehrs. Hier handelt es sich um eine kleine Gruppe, welche auf den ÖPNV zwingend angewiesen ist und über keinen Zugang zu einem Pkw verfügt. Dennoch muss auch für diese Gruppe ein flächendeckendes Mindestangebot zur Verfügung stehen.

4.4. Demografischer Wandel

Die Altersstruktur der Bevölkerung wird sich durch demografische Entwicklungen zukünftig verändern. Trotz einer leicht gestiegenen Geburtenrate und verstärkter Migration erhöht sich der Anteil älterer Menschen an der Gesamtbevölkerung, auch aufgrund der gestiegenen Lebenserwartung. Seit 2015 gehen zudem die sogenannten „Babyboomer“, die geburtenstarken Jahrgänge der 1950er- und 1960er-Jahre, in Rente. Außerdem werden diese Veränderungen in der Altersstruktur von regionalen Wanderungsbewegungen überlagert. Vor allem jüngere Menschen zieht es in die Städte und Ballungsräume. Aufgrund der Änderung des Mobilitätsverhaltens und der unterschiedlichen Mobilitätsansprüche eines Menschen in verschiedenen Lebensabschnitten muss die Nahverkehrsplanung diese Entwicklungen berücksichtigen.

Abbildung 6 zeigt den bisherigen und den prognostizierten Rückgang der Gesamtbevölkerung im Main-Tauber-Kreis zwischen den Jahren 2000 und 2035 in 5-Jahres-Schritten (Basisjahr 2014).

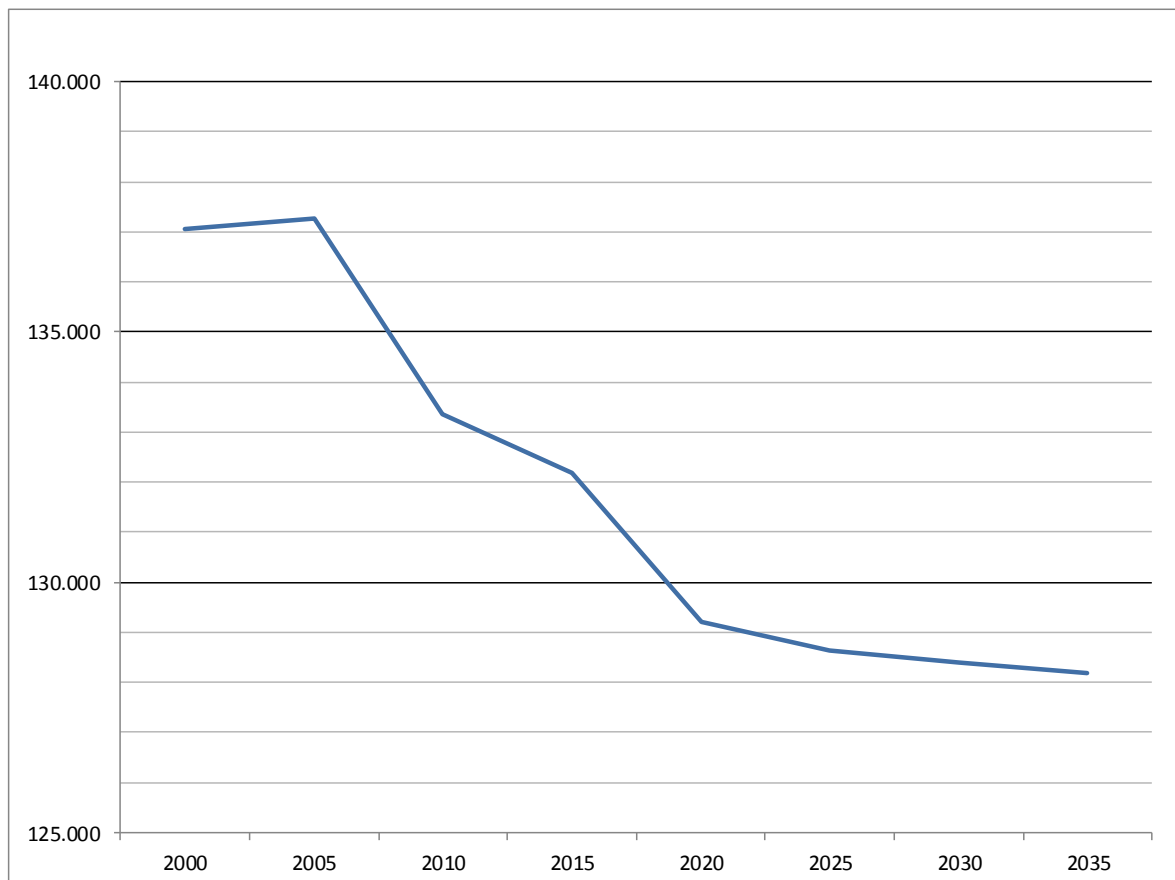


Abbildung 6: Bevölkerungsentwicklung im Main-Tauber-Kreis

(Datenquelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg)

Die Grafik zeigt nach einem leichten Anstieg zwischen den Jahren 2000 und 2005 einen Bevölkerungsrückgang bis zum Ende des Prognosezeitraums 2035, der sich ab 2020 aber verlangsamen soll (2005 bis 2020: -5,7%; 2020 bis 2035 -0,8%). Die Wanderungsbewegungen der letzten Jahre, speziell die Flüchtlingsströme 2015/2016 und die Unsicherheiten bezüglich der weiteren Entwicklung der Flüchtlingszahlen, beinhalten Unschärfen in der Bevölkerungsprognose, insbesondere auf der lokalen Ebene. **Die Einwohnerzahlen lagen in den Jahren 2015 bis 2017 entsprechend über den vorausgerechneten Werten.** Im Jahr 2015 verzeichnete der Main-Tauber-Kreis 2.640 ausländische MitbürgerInnen mehr als im Vorjahr.

In **Abbildung 7** ist die Bevölkerungsentwicklung nach Altersklassen dargestellt. Es zeichnet sich ein erkennbarer Rückgang von Personen jüngeren und mittleren Alters ab. Da die im Main-Tauber-Kreis starke Gruppe der „Babyboomer“ (Jahrgänge zwischen 1950 und 1970 – die Jahrgänge nach 1970 sind ca. 1/4 schwächer) im Prognosezeitraum durch die Alterskohorten „wandert“, zeigt sich ein ungewöhnlich starker Rückgang in der Altersklasse der 40 bis unter 60-Jährigen und - vor allem ab 2025 – ein Anstieg in der Gruppe der 60 bis unter 80-Jährigen. Die Anzahl älterer Personen steigt also langfristig deutlich an.

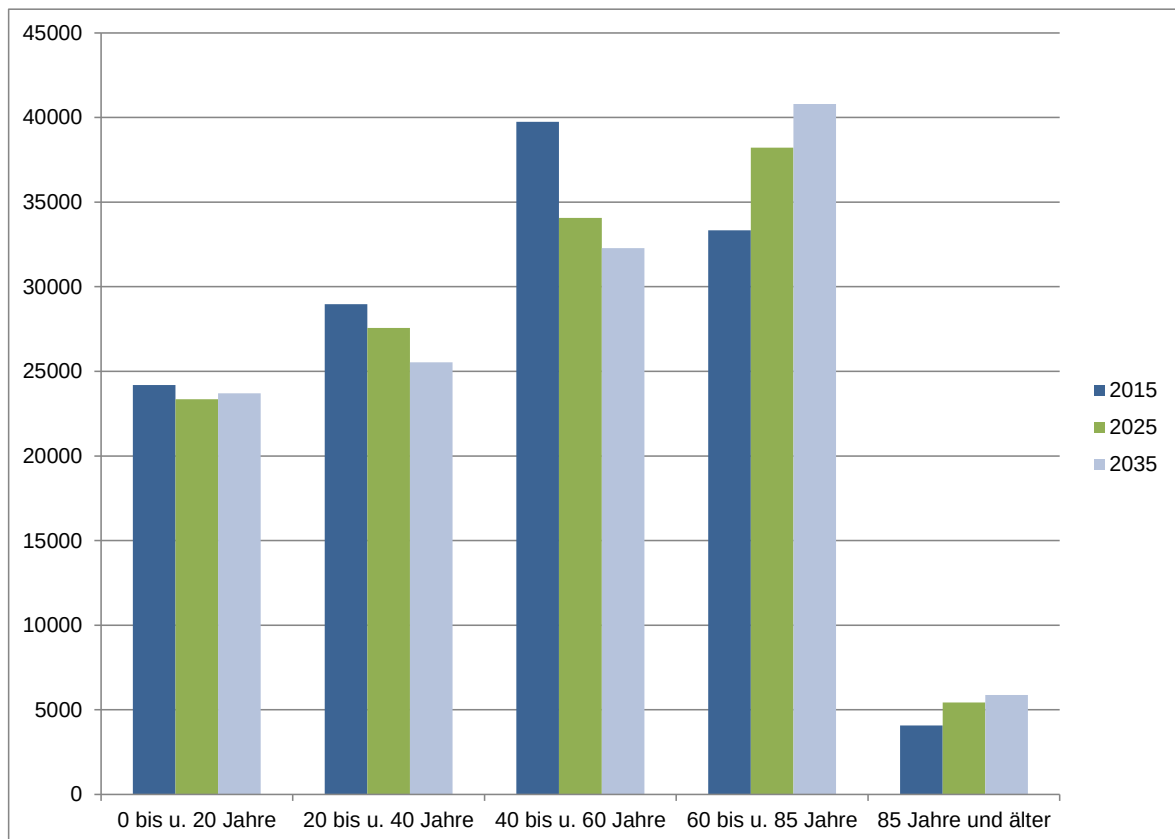


Abbildung 7: Bevölkerungsentwicklung nach Altersjahrgängen

(Datenquelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg)

Konsequenzen aus der Bevölkerungsentwicklung

Es liegen drei – für den ÖPNV wesentliche – demografische Entwicklungen vor: Erstens der allgemeine Rückgang der Bevölkerungszahlen, der regional und lokal sehr unterschiedlich verlaufen kann. Zweitens die steigende Zahl älterer Menschen. Die älteren Menschen stellen jedoch eine heterogene Gruppe dar, von den sogenannten Best-Agern mit intensiver Pkw-Nutzung bis hin zu Hochbetagten. Diese Heterogenität lässt sich auch auf deren Mobilitätsverhalten übertragen. Die dritte Entwicklung ist der Rückgang der Schülerzahlen. Dieser spielt sich bei gleichzeitig erhöhter Vielfalt der Schullandschaft zum Beispiel durch Einführung der Gemeinschaftsschulen und weiterer räumlicher Verteilung der Schulen ab. Weitere Rahmenbedingungen sind die freie Schulwahl, neue schulische Angebote, disperse Unterrichtszeiten und Inklusion.

Durch die aufgezeigte Bevölkerungsentwicklung werden mittel- bis langfristig Anpassungen im ÖPNV-Angebot, z.B. an die geringere Auslastung, notwendig werden. Barrierefreiheit und Sitzplatzverfügbarkeit sind Handlungsfelder, die vor allem für ältere Menschen im ÖPNV wichtig sind. Insbesondere in den dünner besiedelten Räumen abseits der Schienenstrecken wird zukünftig das Thema Daseinsvorsorge / Erreichbarkeit von Infrastrukturen und damit auch die Weiterentwicklung des Ergänzungsnetzes zur Grundversorgung an Bedeutung zunehmen.

Im Ausbildungsverkehr müssen weiterhin die Schüler aus den Gemeinden zu den Schulen gebracht werden. Das kann unter den aufgeführten Rahmenbedingungen z.B. zu geringeren Bündelungsmöglichkeiten und Verlängerung der Strecken und damit zu höheren Aufwendungen im Ausbildungsverkehr führen.

4.5. Verkehrsnachfrage und Potenzialanalyse

Pendlerströme

Im Folgenden werden die Pendlerbeziehungen der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten für den Main-Tauber-Kreis analysiert. Binnenpendler sind Pendler die sich innerhalb des Kreises bewegen. Auspendler arbeiten außerhalb des Main-Tauber-Kreises und Einpendler wohnen außerhalb des Kreises.

Im Main-Tauber-Kreis haben ca. 53.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte ihren Arbeitsplatz. 53.500 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte wohnen im Kreis. Knapp 15.000 Beschäftigte pendeln zum Arbeiten in den Kreis ein (Einpendler). Gut 15.000 Beschäftigte pendeln aus (Auspendler). Daraus ergibt sich ein geringer Auspendlerüberschuss.

Abbildung 8 und Abbildung 9 stellen die Pendlerströme dar. Der Hohenlohekreis, hier vor allem die Stadt Künzelsau, ist das mit Abstand wichtigste Ziel der Auspendler. Es folgen die Stadt und der Landkreis Würzburg, der Main-Spessart-Kreis (hier sind Marktheidenfeld und Lohr die Ziele) und der Neckar-Odenwald-Kreis.

Gut 20.000 der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten wohnen und arbeiten innerhalb der gleichen Gemeinde. Weitere 18.000 Beschäftigte wohnen und arbeiten innerhalb des Main-Tauber-Kreises und pendeln nur über die jeweilige Gemeindegrenze (Binnenpendler). Wichtigstes Ziel ist Bad Mergentheim, wo gut 25 % der Binnenpendler arbeiten. Über 20 % pendeln nach Tauberbischofsheim und gut 10 % nach Lauda-Königshofen.

Auch für 20 % der Einpendler von außerhalb des Main-Tauber-Kreises ist Bad Mergentheim der Zielort. Mit 30 % ist aber Wertheim der attraktivste Ort für die Einpendler. 11 % der Einpendler arbeiten in Tauberbischofsheim.

Etwa 17 % der Einpendler kommen aus dem Landkreis Würzburg, die für sie wichtigsten Zielorte sind Wertheim, Bad Mergentheim und Tauberbischofsheim. Die Pendler aus dem Main-Spessart-Kreis arbeiten fast alle in Wertheim. Dorthin und nach Freudenberg pendeln die Beschäftigten aus dem Kreis Miltenberg. Die Einpendler aus dem Neckar-Odenwald-Kreis (knapp 13 % der Einpendler insgesamt) verteilen sich auf verschiedene Zielorte.

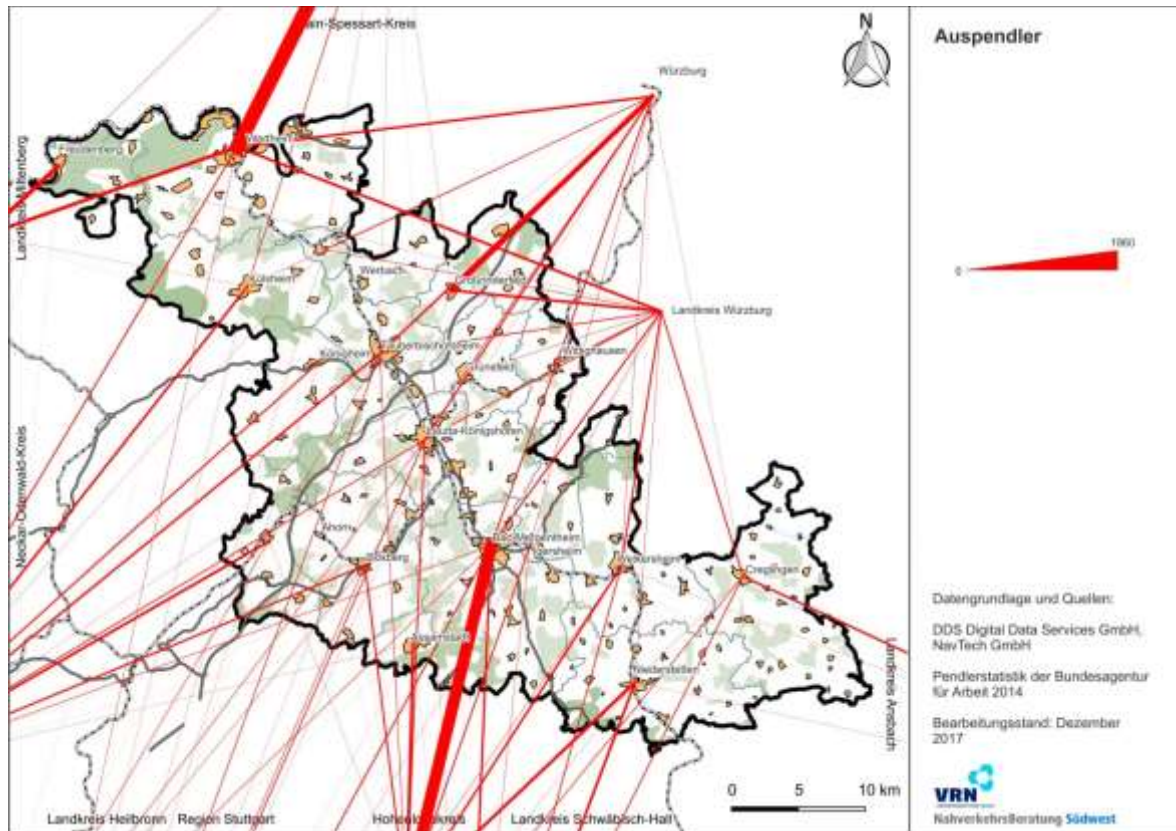


Abbildung 8: Berufspendlerströme: Auspendler aus dem Main-Tauber-Kreis

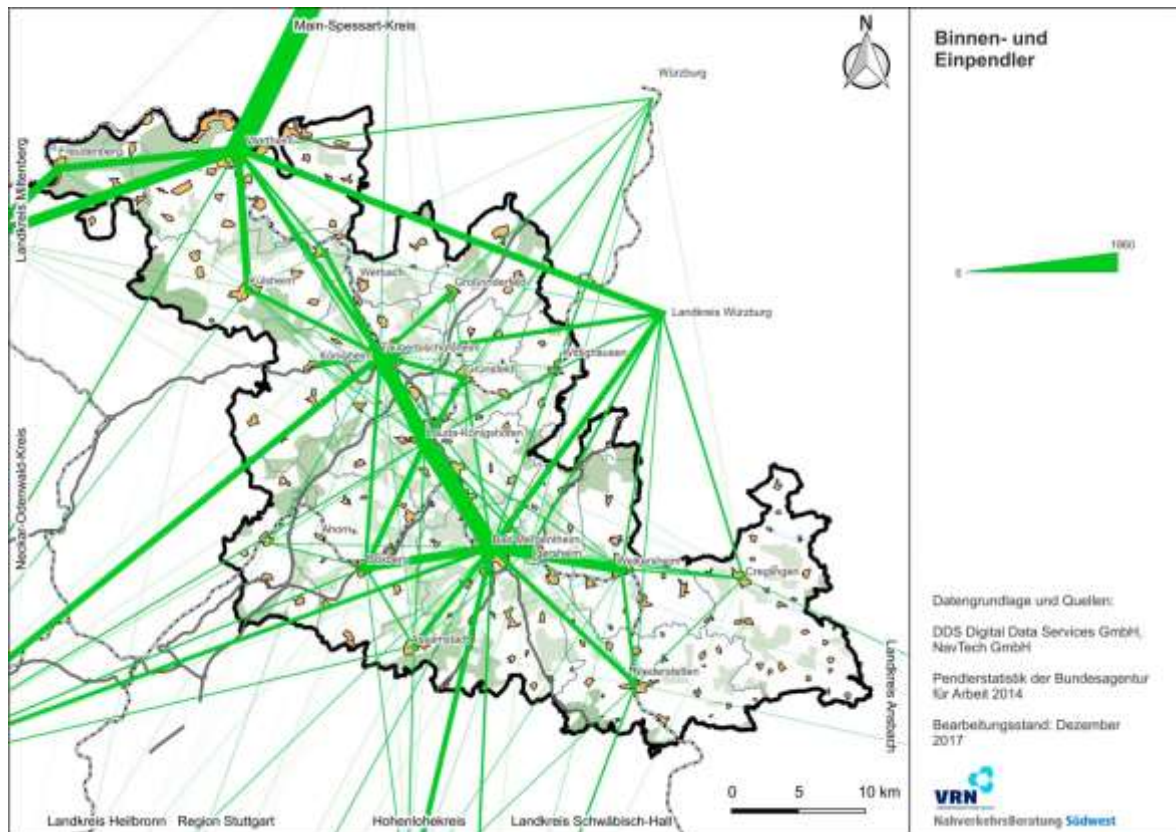


Abbildung 9: Berufspendlerströme: Binnenpendler und Einpendler

Verkehrsnachfrage

Im nachfolgenden Kapitel wird die Nachfrage auf Basis der Daten der Verkehrserhebungen der VRN GmbH⁴ im ÖPNV dargestellt.

Im Main-Tauber-Kreis finden pro Werktag im ÖPNV ca. 27.000 Fahrten statt, davon 19.000 im Binnenverkehr innerhalb des Kreises. 8.000 Fahrten haben ihre Quelle oder ihr Ziel außerhalb des Kreises.

Die **Abbildung 10** zeigt die werktägliche Verkehrsnachfrage im ÖPNV. Die höchste Fahrgastnachfrage ist auf der Achse der Frankenbahn Stuttgart – Würzburg festzustellen.

⁴ fortgeschriebene Nachfragedaten aus verschiedenen VRN-Verkehrserhebungen im Zeitraum 2007 bis 2015

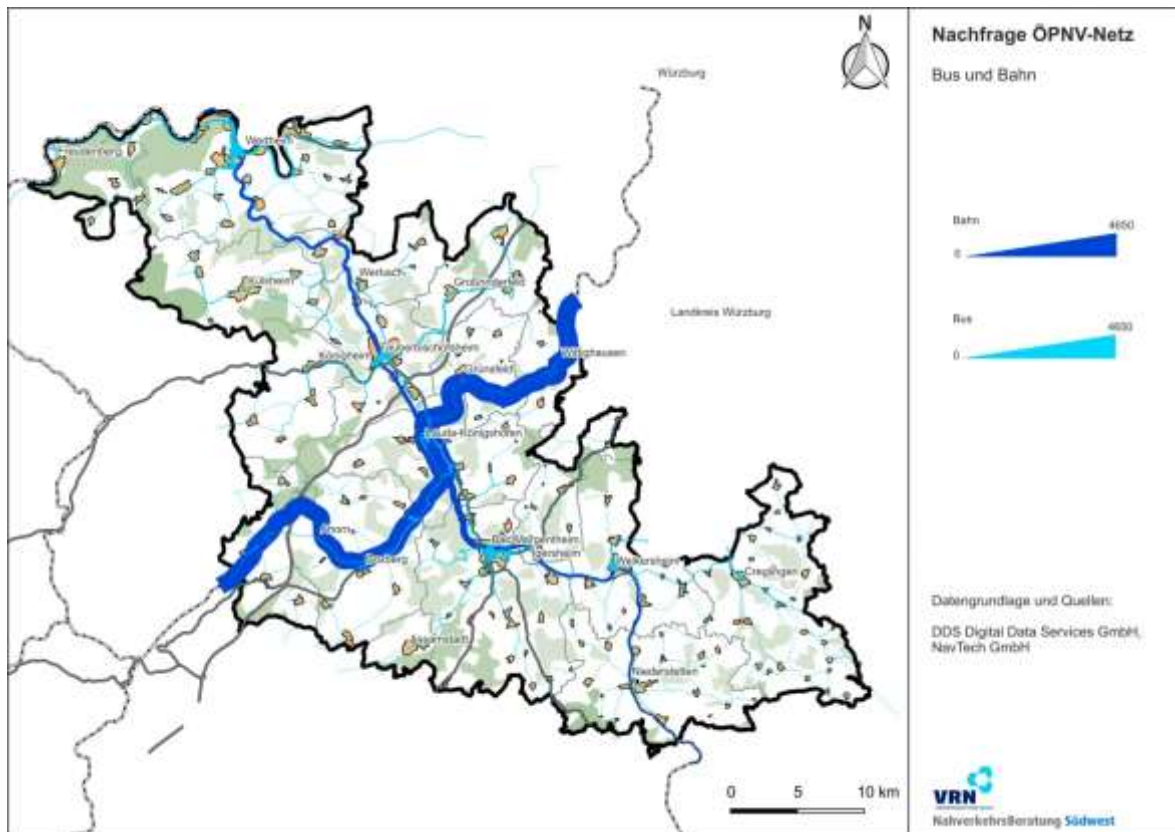


Abbildung 10: Werktägliche Verkehrsnachfrage im ÖPNV

Die Buslinien sind geprägt vom Ausbildungsverkehr zu den großen Schulstandorten.

Nachfrage im Ausbildungsverkehr

Aufgrund der freien Schulwahl sind Kenntnisse über die Schuleinzugsgebiete besonders wichtig. Die Schuleinzugsgebiete bilden die Grundlage für die Planung der Ausbildungsverkehre. Im Rahmen der Analyse wurden daher die Schulstandorte näher untersucht. [Abbildung 11](#) bietet eine entsprechende Übersicht über die Schulstandorte.

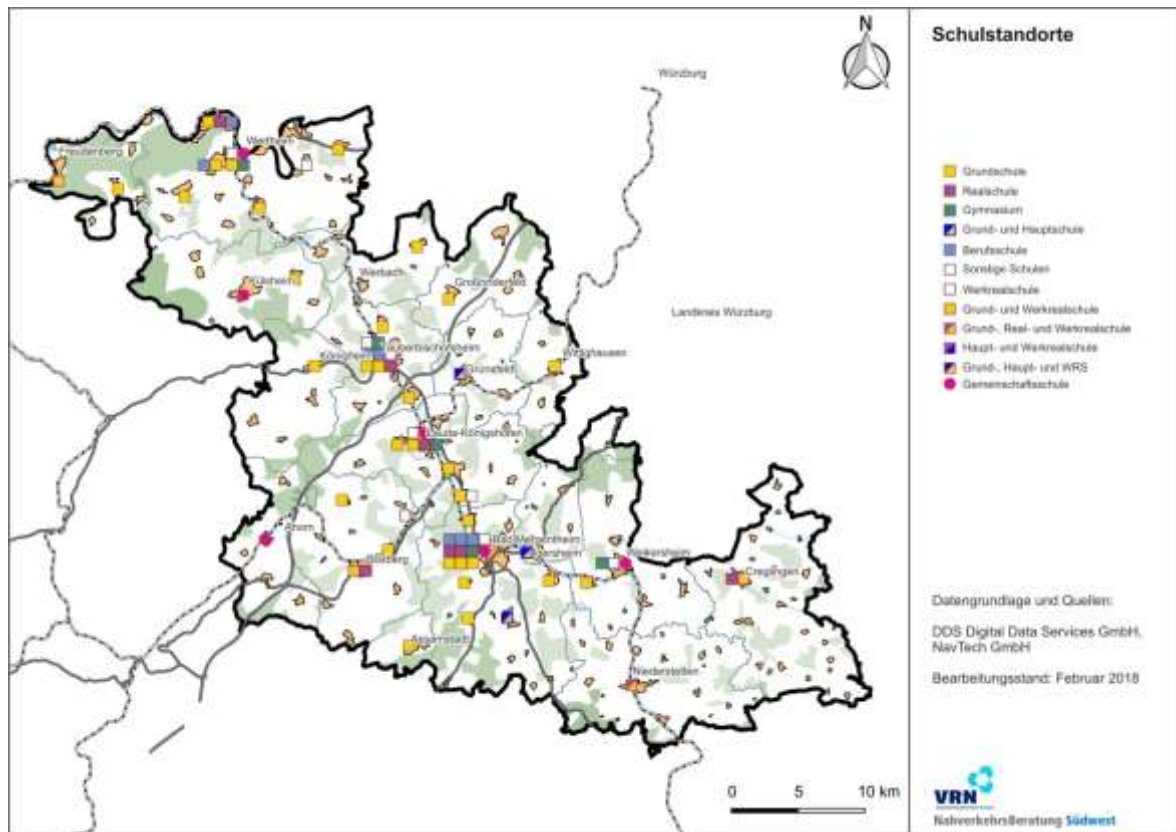


Abbildung 11: Schulstandorte im Main-Tauber-Kreis (Schuljahr 2017/18)

Bad Mergentheim, Lauda-Königshofen, Taubertbischofsheim, Weikersheim und Wertheim verfügen über Gymnasien. Das Gymnasium in Lauda bietet als einziges allgemeinbildendes Gymnasium im Kreis das Abitur nach 13 Schuljahren an (G9). In Bad Mergentheim, Boxberg, Creglingen, Lauda-Königshofen, Niederstetten, Taubertbischofsheim und Wertheim gibt es zusätzlich Realschulen. Gemeinschaftsschulen bestehen in Ahorn, Bad Mergentheim, Külsheim, Lauda, Weikersheim und Wertheim.

Die aktuellen wohnortbezogenen Daten je Schule wurden für die Schularten getrennt grafisch aufbereitet. In **Abbildung 12** sind die Wegespinnen für die Gymnasien dargestellt. Hieran lässt sich sehr gut die große Ausdehnung der Einzugsgebiete in einer ländlich strukturierten Region erkennen, was die wirtschaftliche Planung des Ausbildungsverkehrs sehr schwierig macht.

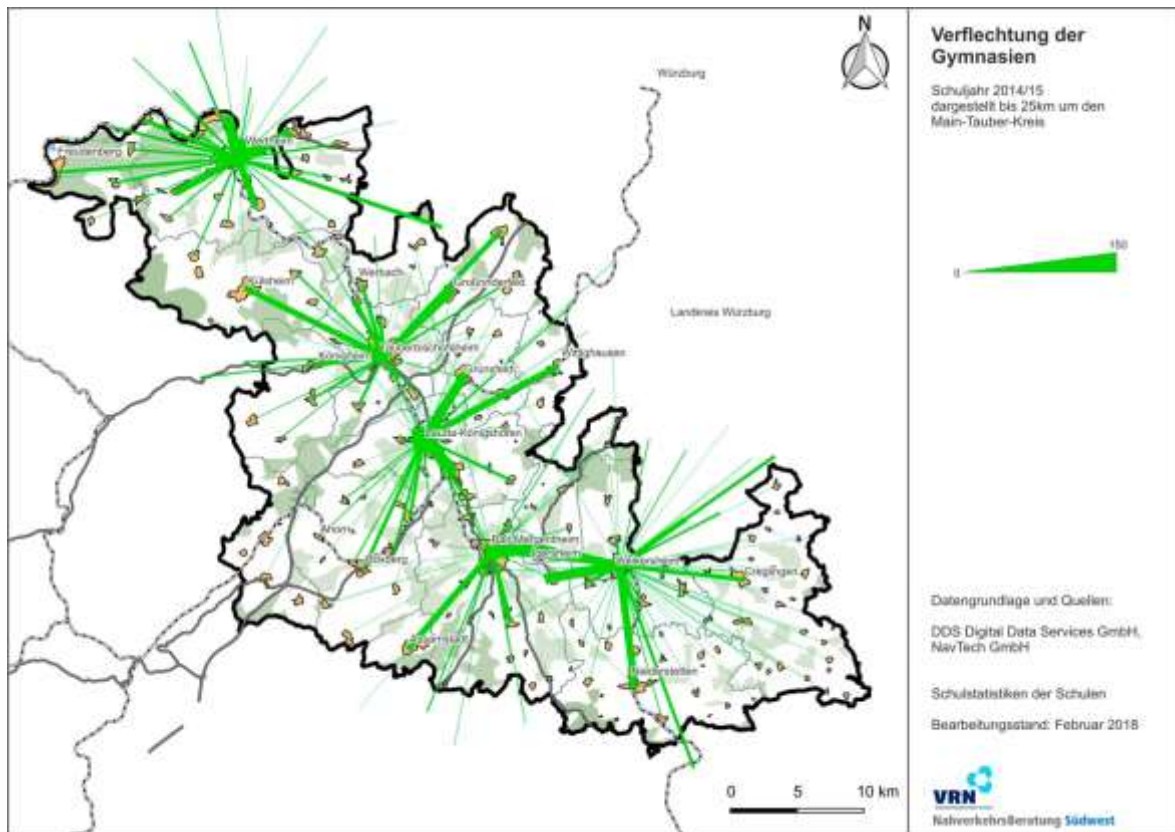


Abbildung 12: Schuleinzugsbereiche der Gymnasien

In Trägerschaft des Kreises befinden sich drei Berufliche Schulstandorte in Bad Mergentheim (Berufliche Schule für Ernährung, Pflege, Erziehung, Gewerbliche Schule und Kaufmännische Schule), Taubertalbischheim (Gewerbliche Schule und Kaufmännische Schule) und Wertheim (Berufliches Schulzentrum). Darüber hinaus gibt es an den Krankenhäusern in Wertheim, Taubertalbischheim und Bad Mergentheim Schulen für Berufe in Gesundheit und Pflege.

Neben einem umfassenden Angebot an Ausbildungsberufen bietet die Gewerbliche Schule in Wertheim spezialisierte Angebote in der Glasverarbeitung (beispielsweise Leuchtröhren-glasbläser/in und Thermometermacher/in), die von Auszubildenden aus dem ganzen Bundesgebiet und dem benachbarten Ausland besucht werden.

Abbildung 13 zeigt die Einzugsbereiche der beruflichen Schulen. Durch die Spezialisierung der Schulstandorte zeichnen sich deutlich größere Einzugsbereiche mit entsprechenden Überlagerungen ab.

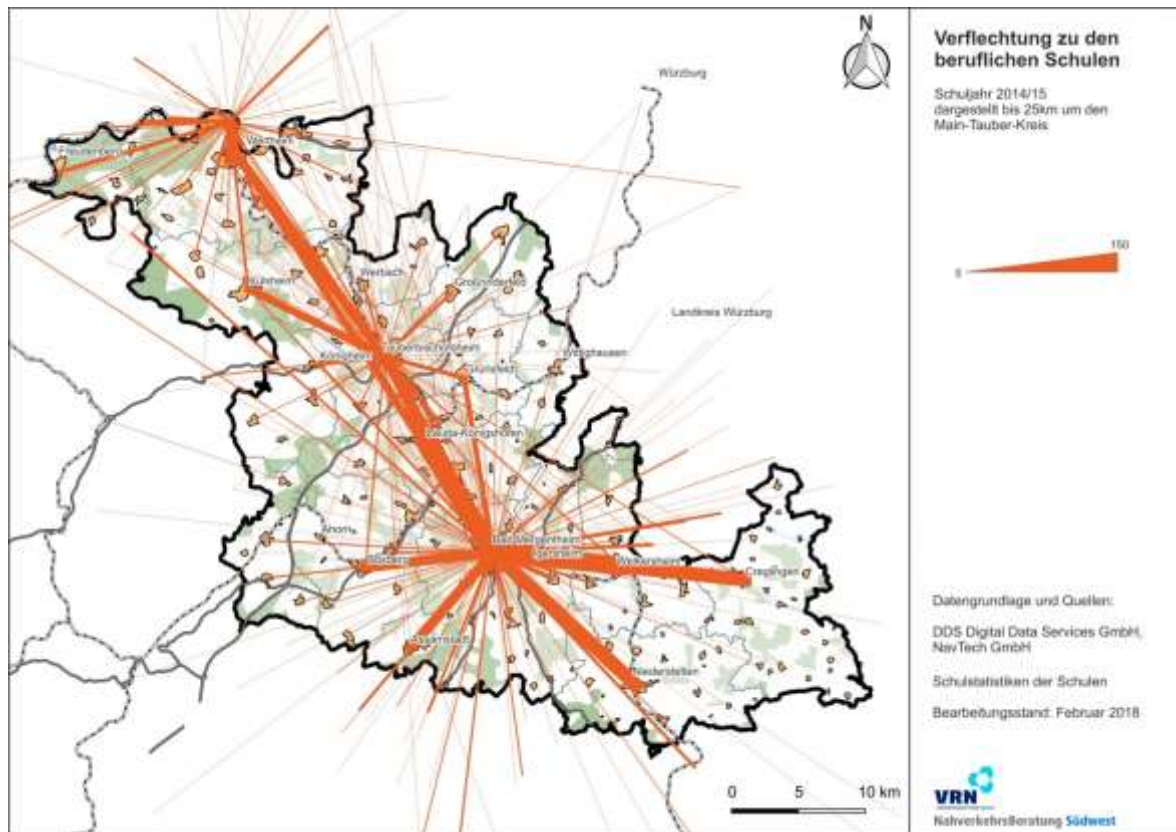


Abbildung 13: Schuleinzugsbereiche der beruflichen Schulen

Potenzialanalyse

Bei der letzten Generation der Nahverkehrspläne im VRN wurden ausschließlich die Fahrgastströme des ÖPNV zur Analyse und damit zur Erstellung des Zielkonzeptes herangezogen. Eine solche Betrachtung greift jedoch zu kurz. Der ÖPNV steht als Teil des Gesamtverkehrssystems in Konkurrenz zu anderen Verkehrsarten. Entsprechend den Zielen des Main-Tauber-Kreises soll er auf nachfragestarken Achsen nach Möglichkeit eine echte Alternative zum MIV bieten.

Im Rahmen des Nahverkehrsplans werden bei der Potenzialanalyse daher die Verkehrsströme sowohl des MIV als auch des ÖPNV miteinander verglichen. Der Potenzialanalyse liegen zwei Fragestellungen zugrunde:

1. Welche Bedingungen müssen für eine Akzeptanz des ÖPNV erfüllt sein?
2. Auf welchen Relationen bestehen noch nicht ausgeschöpfte Potenziale?

Die Bedingungen für die Akzeptanz des ÖPNV wurden bei der Entwicklung der Netzhierarchien berücksichtigt, indem beim Grundnetz 1. Ordnung ein 30-Minuten-Takt und beim Netz 2. Ordnung ein 60-Minuten-Takt (s. Kapitel 4.2) zugrunde gelegt wurde.

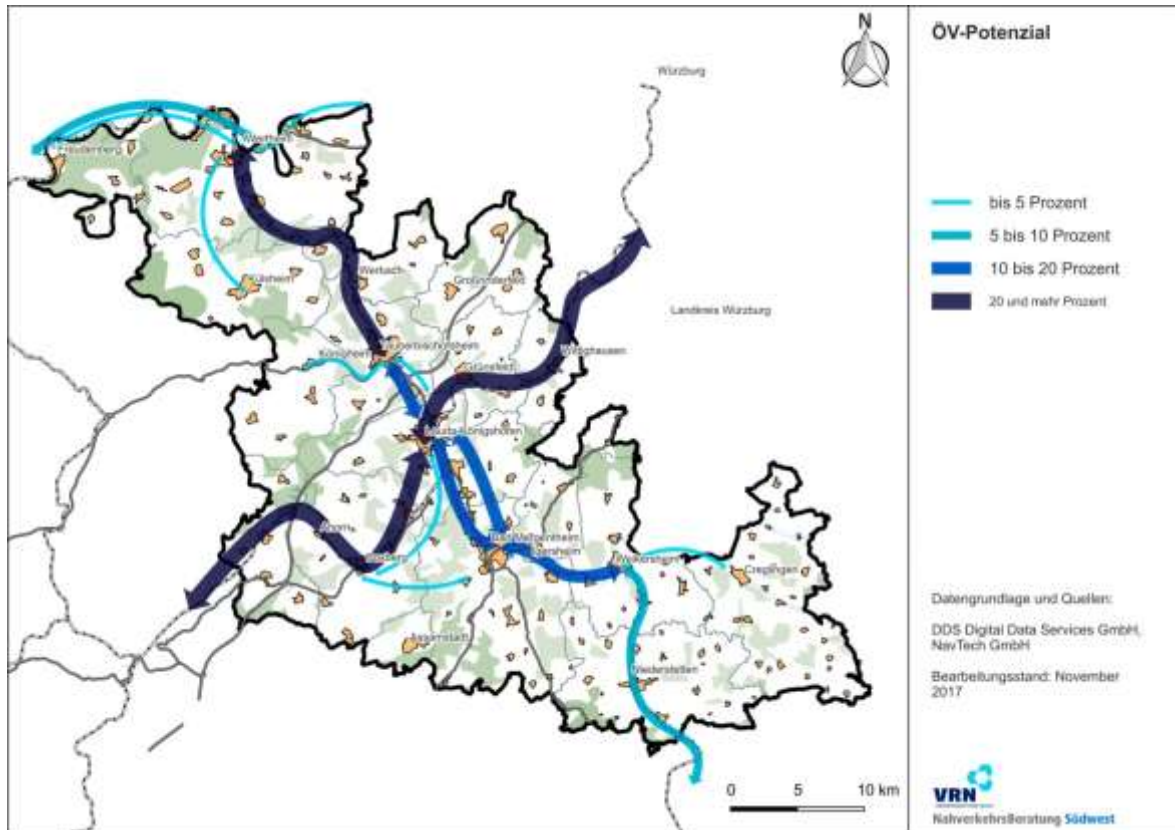
Bei der Betrachtung der Verkehrsrelationen wurde das Verkehrsmodell des VRN herangezogen. Dieses bildet die Nachfrage sowohl im ÖPNV als auch im MIV ab. In dem Verkehrsmodell ist im ÖPNV ausschließlich das Segment des Jedermannverkehrs hinterlegt, denn nur Fahrgäste mit einer Wahlmöglichkeit ihres Verkehrsmittels („Choice Riders“) lassen sich als neue Nutzerinnen und Nutzer des ÖPNV gewinnen.

Um neue Fahrgäste für den ÖPNV gewinnen zu können, muss zum einen ein ausreichend attraktives Angebot bestehen und zum anderen muss es ein Potenzial bzw. eine noch nicht ausgeschöpfte Nachfrage geben. Da ein 30- bzw. 60-Minuten-Takt eine vergleichsweise hohe Fahrgastnachfrage voraussetzt, wurden nur nachfragestarke Relationen mit mehr als 3.000 Personen im Gesamtverkehr herangezogen.

Das Verkehrsmodell beinhaltet eine Quelle-Ziel-Matrix sowohl für den ÖPNV im Jedermannverkehr als auch eine Quelle-Ziel-Matrix im MIV. Diese beiden Matrizen wurden auf das ÖPNV-Netz umgelegt, die Umlegungsergebnisse gegenübergestellt und bewertet. Die wesentlichen Ergebnisse sind in den nachfolgenden Abbildungen dargestellt.

Bei der Umlegung der Gesamtverkehrsnachfrage auf das ÖPNV-Netz (**Abbildung 14**) zeigt sich, dass im Main-Tauber-Kreis auf der Frankenbahn Stuttgart – Würzburg sowie der Tauberbahn zwischen Tauberbischofsheim und Wertheim eine Nachfrage von über 20 % im Jedermannverkehr erzielt wird. Zwischen Tauberbischofsheim und Weikersheim werden 10 bis 20 % am Gesamtverkehr erreicht. Westlich von Wertheim sowie südlich von Weikersheim liegt der Anteil unter 10 %.

Im Busnetz werden lediglich zwischen Lauda und Bad Mergentheim mehr als 10 % am Gesamtverkehr erreicht. Auf den übrigen Relationen des Busnetzes liegt der Anteil jeweils bei unter 5 %. Nur auf wenigen Busrelationen liegt die Gesamtnachfrage hoch genug, um bei der Auswertung berücksichtigt zu werden.

Abbildung 14: ÖV-Potenzial im Main-Tauber-Kreis⁵

4.6. Achsenkonzept

Die Potenzialanalyse betrachtet die Verkehrsverflechtungen von MIV und ÖPNV im Main-Tauber-Kreis. Sie basiert auf den nachfragestarken Relationen im Gesamtverkehr. Nur auf diesen Strecken kann der ÖPNV relevante Anteile im Jedermannverkehr erreichen. Aus der Potenzialanalyse lassen sich daher die Achsen des ÖPNV-Grundnetzes ableiten.

Die regionalen **Hauptachsen 1. Ordnung** umfassen die folgenden Strecken. Der Standard wird dabei in Kombination mehrerer Angebote erreicht (in Klammern jeweils Orte außerhalb des Main-Tauber-Kreises):

- Lauda (– Würzburg) (RE und RB gemeinsam)
- Lauda – Tauberbischofsheim (RE, RB und Bus gemeinsam)
- Lauda – Bad Mergentheim (RE, RB und Bus gemeinsam)
- Lauda – Boxberg (– Osterburken) (RB und Bus)

Die regionalen **Achsen 2. Ordnung** umfassen die SPNV- und Bus-Achsen:

- Wertheim – Freudenberg (– Miltenberg) (RE und RB)
- Tauberbischofsheim – Wertheim (RE, RB und Bus)

⁵ Für die Abbildung wurde die Gesamtnachfrage (ÖV-Jedermannverkehr und MIV) auf das ÖV-Netz umgelegt und der ÖV-Anteil berechnet, dieser ist grafisch dargestellt. Für die Entwicklung des Achsennetzes wurden diese Werte mit der Gesamtnachfrage abgeglichen, um sinnvolle Angebotsstandards abzuleiten.

- Wertheim – Külsheim (Bus)
- Külsheim – Tauberbischofsheim (Bus)
- (Buchen – Hardheim –) Königheim – Tauberbischofsheim (Bus)
- Tauberbischofsheim – Großrinderfeld (– Würzburg) (Bus)
- Lauda (– Osterburken) (RE)
- Bad Mergentheim (– Künzelsau) (Bus)
- Bad Mergentheim – Weikersheim – Niederstetten – Crailsheim (RE, RB und Bus)

Im Main-Tauber-Kreis bestehen weitere Verbindungen, die aufgrund geringer Potenziale nicht dem Grundnetz 1. oder 2. Ordnung zugeordnet werden können. Sie sind aber für die Erschließung des Flächenlandkreises bedeutsam. Aus Gründen der Netzbildung, zwecks Schließung von Verbindungslücken und zur Anbindung von Gemeinden an das Grundnetz 1. und 2. Ordnung werden weitere Achsen ergänzt. Auf diesen Achsen bestehen auch nennenswerte Schülerströme. Dieses **Grundnetz Region** umfasst folgende Abschnitte:

- Freudenberg – Wertheim (Bus)
- Wertheim (– Würzburg) (Bus)
- Tauberbischofsheim – Werbach – Wenkheim (–Würzburg) (Bus)
- Boxberg – Bad Mergentheim (Bus)
- Weikersheim – Creglingen (– Rothenburg) (Bus)

Dieses Achsenkonzept ist in **Abbildung 15** dargestellt. Es bildet die Grundlage für die Weiterentwicklung des ÖPNV innerhalb des Main-Tauber-Kreises.

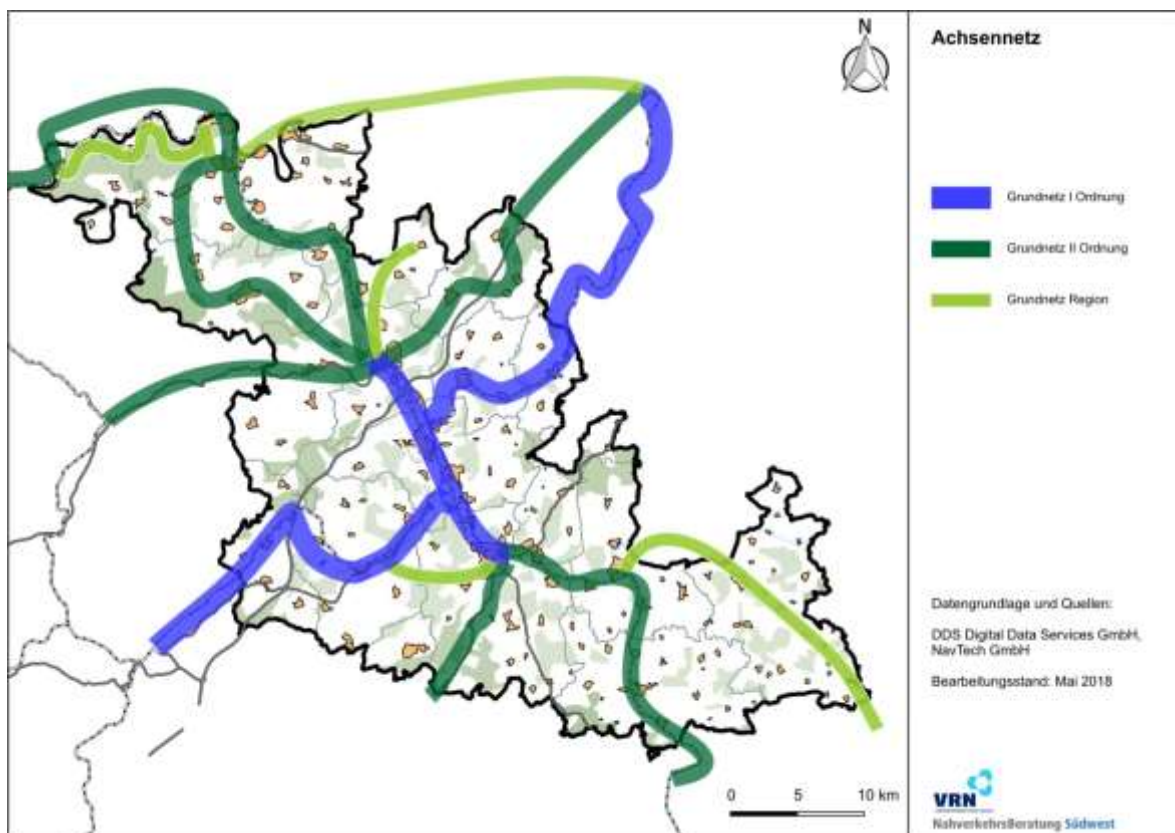


Abbildung 15: ÖPNV-Achsenkonzept für den Main-Tauber-Kreis

(Erläuterung der Achsenkategorien siehe **Abbildung 3**)

5. Angebotskonzeption

5.1. Schienenpersonennahverkehr SPNV

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bildet entsprechend der unter Kapitel 4.2 dargestellten Netzhierarchie das Rückgrat des ÖPNV. Die „übrigen Leistungen im ÖPNV“ sind daher gemäß § 4 (5) des baden-württembergischen ÖPNV-Gesetzes (ÖPNVG) auf die schienengebundenen Verkehre auszurichten. Weil die Aufgabenträgerverantwortung für diese Verkehre beim Land liegt, kann der vorliegende Nahverkehrsplan keine verbindlichen Zielsetzungen für den SPNV enthalten. Da sich aber das Bus-Angebot am SPNV orientieren muss und sich an den Verknüpfungspunkten zahlreiche Abhängigkeiten ergeben, wird der SPNV nachrichtlich dargestellt (s. **Tabelle 5** und **Abbildung 16**).

	Streckenführung	Grundtakt - Zielkonzept			Umsetzungszeitpunkt
		Mo-Fr	Sa	So	
Netz 1	RE Würzburg – Lauda – Osterburken – Heilbronn – Stuttgart	60-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt	12/2019
E-Netz Main-Franken	RB Würzburg – Lauda	60-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt	12/2021 ¹
	RB Lauda – Osterburken	60-Min-Takt (angenähert)			Probetrieb ²
Netz 11	RE Aschaffenburg - Miltenberg – Wertheim	60-Min-Takt	120-Min-Takt	120-Min-Takt	12/2019 ³
	RE/RB Wertheim – Lauda	60-Min-Takt (mit einzelnen Verstärkerfahrten)	120-Min-Takt	120-Min-Takt	12/2019 ³
	RE/RB Lauda – Bad Mergentheim – Weikersheim – Crailsheim	60-Min-Takt (mit einzelnen Verstärkerfahrten)	120-Min-Takt	120-Min-Takt	12/2019 ³

¹ ab 12/2018 bis 12/2021 gilt der E-Netz Main-Franken Übergangsvertrag, an Sa und So 120-Minuten-Takt

² Probetrieb mit einem 60-Minuten-Takt zwischen Lauda und Osterburken an Mo-Fr zwischen 6 und 19 Uhr von 12/2019 bis 12/2022

³ Eine Prüfung, ob und wie der Verkehr an Sa und So verdichtet wird, steht noch aus.

Tabelle 5: SPNV-Strecken im Main-Tauber-Kreis

Die vorhandenen Schienenstrecken bilden dabei nicht nur eine hochwertige Verbindung zu den umliegenden Oberzentren, sondern stellen auch innerhalb des Kreisgebietes eine attraktive Verbindung sicher. Insgesamt 13 von 18 kreisangehörigen Städten und Gemeinden sind an das SPNV-Netz angeschlossen. Dazu zählt auch die Gemeinde Werbach, die allerdings nur über Teilorte und nicht mit dem Hauptort angeschlossen ist. Das Land Baden-Württemberg hat als Basis für die Ausgestaltung des SPNV-Angebotes ein Zielkonzept 2025 entwickelt. Dieses definiert als Grundstandard einen verlässlichen Stundentakt auf allen Strecken mit komfortablen Fahrzeugen. Zusätzliche Leistungen sollen auf nachfragestarken Strecken das Grundangebot ergänzen. Besondere Bedeutung erlangt dabei die Schaffung eines landesweiten Expressnetzes zwischen den Oberzentren.



Abbildung 16: SPNV-Netz

Netz 1

Zum **Netz 1** gehört die Linie Stuttgart – Heilbronn – Osterburken – Würzburg. Mit diesem Regionalexpress, der zweistündlich (morgens sowie am späten Nachmittag/Abend stündlich) verkehrt, wird der Anschluss u.a. von Osterburken an die Fernverkehrsknoten Stuttgart sowie Würzburg sichergestellt. Die Verkehrsleistungen werden ab Dezember 2019 von Go-Ahead mit neuen Triebzügen erbracht werden. Die Verbindung wird dann stündlich bedient werden. In Osterburken bestehen Anschlüsse mit kurzen Übergangszeiten zur S-Bahn, sodass eine Umsteigeverbindung auf der Relation Heidelberg – Würzburg besteht.

E-Netz Main-Franken

Zwischen Würzburg und Lauda verkehren zusätzlich Regionalbahnzüge mit Halt an allen Stationen im Zweistundentakt. Die Leistungen werden ab 12/2018 von Montag bis Freitag auf einen Stundentakt ausgeweitet, am Wochenende wird die Linie weiterhin zweistündlich betrieben. Ab 12/2021 erfolgt dann auch die Umstellung am Wochenende auf einen Stundentakt.

Auf dem Abschnitt Lauda – Osterburken verkehren einzelne Regionalbahnzüge mit Halt an den vorhandenen Stationen. Wegen fehlender Bahnsteige können diese Regionalbahnzüge in Richtung Osterburken nicht in Königshofen halten und müssen in Boxberg auf das Gegengleis wechseln. Die neue RB von Lauda nach Osterburken soll im Rahmen eines Probebetriebs ab 12/2019 für 3 Jahre eingeführt werden. Die RB soll von Montag bis Freitag zwischen 6 und 19 Uhr im Stundentakt verkehren.

Netz 11

Auf der Tauberbahn verkehrt zweistündlich ein Regionalexpress auf der Relation Crailsheim – Lauda – Aschaffenburg. Diese RE-Züge halten zwischen Crailsheim und Bad Mergentheim sowie zwischen Wertheim und Miltenberg an allen Stationen, zwischen Bad Mergentheim und Wertheim nur in Königshofen, Lauda und Tauberbischofsheim.

Ergänzt wird dieser RE durch Regionalbahnen, sodass zwischen Bad Mergentheim und Lauda sowie zwischen Wertheim und Miltenberg stündliche Verbindungen bestehen. Südlich von Bad Mergentheim und zwischen Lauda und Wertheim bestehen Bedienungslücken. Die Fahrpläne der RB-Züge sind nicht durchgehend vertaktet sondern stark auf den Schülerverkehr ausgerichtet. Ab 2019 soll auf der gesamten Taubertalbahn von Montag bis Freitag ein mindestens stündliches Angebot bestehen.

5.2. Künftiges Verkehrsangebot im ÖPNV

Die Angebotskonzeption ist das zentrale Element des Nahverkehrsplans. In ihr legt der Aufgabenträger das angestrebte Bedienungsniveau als Bestandteil der ausreichenden Verkehrsbedienung im Sinne des § 8 PBefG fest. In diesem Kapitel wird die Angebotskonzeption beschrieben. Die im Folgenden vorgeschlagenen Maßnahmen beziehen sich ausschließlich auf den Jedermannverkehr, da sich im Ausbildungsverkehr kaum noch zusätzliche Potenziale erschließen lassen. Die besonderen fahrplanseitigen Anforderungen des Ausbildungsverkehrs können in der Regel nur in einem direkten Dialog zwischen den betroffenen Schulen und dem Aufgabenträger bzw. den Verkehrsunternehmen außerhalb dieses Nahverkehrsplans umgesetzt werden.

Regionalbusverkehr Übersicht

In das ÖPNV-Grundnetz des Main-Tauber-Kreises werden die in den nachfolgenden Tabellen aufgeführten Streckenabschnitte aufgenommen, die jeweils durchgehend bedient werden sollen. Das heißt, die gesamte Strecke kann ohne Umsteigen befahren werden. Nachrichtlich sind hier auch die oben beschriebenen SPNV-Strecken eingruppiert.

Streckenverlauf Grundnetz	Netz-kategorie	Linie
Lauda – Würzburg	1	RE/RB
Lauda – Tauberbischofsheim	1	RE/RB/941
Lauda – Bad Mergentheim	1	RE/RB/945
Lauda – Boxberg – Osterburken	1	RE/RB/851
Wertheim – Freudenberg – Miltenberg	2	RE/RB
Tauberbischofsheim – Wertheim	2	RE/RB/941
Bad Mergentheim – Weikersheim – Niederstetten – Oberstetten	2	RE/RB/959
Wertheim – Künsheim	2	971
Künsheim – Tauberbischofsheim	2	971
Hardheim – Königheim – Tauberbischofsheim	2	850*
Tauberbischofsheim – Großrinderfeld - Würzburg	2	850*
Bad Mergentheim – Künzelsau	2	981/19
Wertheim – Würzburg	G_R	977
Freudenberg – Wertheim	G_R	972 977
Tauberbischofsheim – Werbach – Wenkheim	G_R	941
Boxberg – Bad Mergentheim	G_R	934
Weikersheim – Creglingen – Rothenburg	G_R	980

* Die Linie 850 ist als Regiobus vorgesehen.

Tabelle 6: ÖPNV Grundnetz (G_R = Grundnetz Region)

Neben den Strecken des Grundnetzes existieren Verbindungen in den beiden Ergänzungsnetzen Ausbildungsverkehr und Grundversorgung. Linien des Ergänzungsnetzes Ausbildungsverkehr (E_A) werden in der Regel nur an Schulwerktagen bedient, Linien des Ergänzungsnetzes Grundversorgung (E_G) als Ruftaxi.

Streckenverlauf Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr (A) und Grundversorgung (G)	Netz-kategorie	Linie
Lauda - Wittighausen	E_A	851
Bad Mergentheim – Assamstadt - Krautheim	E_A+G	933
Boxberg – Schwabhausen/Windischbuch	E_A	934
Boxberg – Kupprichhausen – Unterschüpf - Boxberg	E_A	937
Ahorn-Eubigheim - Buch - Ahorn-Schillingstadt	E_A	939
Grünsfeld - Wittighausen - Grünsfeld (Ringverkehr)	E_A	940
Lauda - Heckfeld - Boxberg-Unterschüpf	E_A	942
Lauda - Königshofen - Messelhausen - Marstadt - Unterbalbach	E_A	943
Bad Mergentheim - Apfelbach	E_A	944
Unterbalbach - Oberbalbach	E_A+G	945
Bad Mergentheim - Igersheim - Neubronn - Igh.-Bowiesen	E_A	949
Bad Mergentheim - Igersheim - Simmringen - Igh.-Bowiesen	E_A+G	952
Bad Mergentheim - Wachbach - Mulfingen-Hollenbach	E_A+G	955
Weikersheim - Herrenzimmern - Bronn - Weikersheim	E_A	961
Elpersheim - Weikersheim - Nassau	E_A	962
Weikersheim - Queckbronn - Neubronn - Creglingen	E_A	963
Ringverkehr Niederstetten - Adolzhausen - Niederstetten	E_A	964
Niederstetten - Pfitzingen - Rüsselhausen - Weikersheim	E_A	965
Niederstetten - Wildentierbach - Wolkersfelden - Streichental	E_A	966
Creglingen - Frauental - Waldmannshofen - Creglingen	E_A	967
Creglingen - Archshofen - Freudenbach - Creglingen	E_A	968
Creglingen - Oberrimbach - Lichtel	E_A	969
Creglingen - Archshofen - Blumweiler - Creglingen	E_A	970
Wertheim - Boxtal	E_A+G	972
Wertheim - Dertingen/Bettingen	E_A+G	973

Tabelle 7: Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr (A) und Grundversorgung (G)

Zum 1. Januar 2018 wurde ein Ruftaxi-Konzept umgesetzt, welches das gesamte Kreisgebiet in 21 Korridoren erschließt. Es ergänzt den Linienbusverkehr außerhalb der Bedienungszeiträume an allen sieben Wochentagen in der Zeit von 8:00 bis 23:00 Uhr im 120-Minuten-Takt. In **Tabelle 8** sind die Korridore mit Linienweg und Ruftaxi- und Busliniennummern aufgeführt.

Ruftaxi-Linie	Korridor	Linienweg	Ergänzte Buslinien	Bemerkungen
9833	Korridor 14	Bad Mergentheim – Assamstadt	933	
9834	Korridor 13	Boxberg – Bad Mergentheim	851, 934, 937	
9839	Korridor 11	Boxberg – Ahorn – Osterburken	851, 934, 937, 939	Einzelne Fahrten ab/bis Osterburken
9840	Korridor 9	Lauda – Messelhausen – Wittighausen	851, 940, 943	
9841	Korridor 8	Tauberbischofsheim – Lauda – Grünsfeld – Krensheim	851, 940, 941	
9842	Korridor 10	Lauda – Boxberg	851, 934, 937, 942	
9843	Korridor 12	Lauda – Bad Mergentheim	851, 943, 937	
9850	Korridor 7	Tauberbischofsheim – Königheim – Hardheim	850	Fahrten teilweise bis Hardheim (Veränderungen nach Einrichtung Regiobus)
9852	Korridor 16	Igersheim – Weikersheim	949, 952, 962	
9855	Korridor 15	Bad Mergentheim Südost	933, 944, 955, 959	
9861	Korridor 17	Weikersheim – Niederstetten	959, 961, 962, 964, 965	
9863	Korridor 18	Weikersheim – Creglingen	959, 963, 967, 968, 980	Einzelne Fahrten über Tauberrettersheim, Röttingen, Bieberehren
9867	Korridor 21	Creglingen Nord	967, 968, 970, 980	
9869	Korridor 19	Niederstetten – Creglingen	959, 966, 969, 970	
9870	Korridor 20	Creglingen Südost	967, 968, 970, 980	Einzelne Fahrten von/bis Rothenburg o.d.T.
9871	Korridor 3	Wertheim – Külsheim	971, 975	
9872	Korridor 1	Wertheim – Freudenberg	972, 974, 977	
9873	Korridor 2	Wertheim Ost	941, 973, 976, 977	
9874	Korridor 4	Külsheim – Tauberbischofsheim	971	
9875	Korridor 6	Tauberbischofsheim – Großrinderfeld – Gerchsheim	850	
9876	Korridor 5	Tauberbischofsheim – Werbach	941	

Tabelle 8: Ruftaxi Korridore im Main-Tauber-Kreis

Die Bedienung erfolgt von Haltestelle zu Haltestelle. Eine Anmeldung ist bis 60 Minuten vor der fahrplanmäßigen Abfahrt erforderlich, die Bestellung kann über die Hotline des VRN (Mo – Sa 6:00

– 18:00 Uhr) oder online aus der elektronischen Fahrplanauskunft heraus erfolgen. Zur Anwendung kommt der VRN-Tarif.

Die Angebotskonzeption ist detailliert in den Liniensteckbriefen (Anlage 2) beschrieben.

Die Standards (siehe **Abbildung 3**) sind noch nicht auf allen Strecken bzw. in allen Gebieten vollständig erreicht. Maßnahmen zur Erreichung der angestrebten Bedienung sind in Kapitel 6.1 aufgeführt und mit einer Kostenabschätzung hinterlegt.

Regiobuslinie

Die Kreistage des Main-Tauber-Kreises und des Neckar-Odenwald-Kreises haben im Jahr 2017 beschlossen, eine Regiobuslinie Buchen – Tauberbischofsheim einzurichten, sofern die Landesförderung zum Tragen kommt und die Leistungen finanzierbar sind.

Im Rahmen der Ausschreibung der Busverkehre im Neckar-Odenwald-Kreis wurde diese Regiobuslinie ausgeschrieben. Sie wird zum 1.1.2019 umgesetzt.

Zur Verknüpfung mit dem Landkreis Miltenberg ist eine Verbindung Hardheim – Miltenberg zu prüfen. Sie soll in Hardheim an die Regiobuslinie anbinden. Dies ist fahrplantechnisch möglich und erhöht das Fahrgastpotenzial für die Regiobuslinie.

Verkehrsnetz im Ausbildungsverkehr

Durch wechselnden Nachmittagsunterricht, Arbeitsgemeinschaften, neue Schulformen wie Gemeinschaftsschulen sowie die teilweise Wiedereinführung des neunjährigen Gymnasiums ist der ÖPNV mit ständig neuen Wünschen konfrontiert, die jedoch aus wirtschaftlichen Gründen nicht alle erfüllt werden können.

Das Grundnetz Ausbildungsverkehr bleibt in seinen Grundzügen unverändert. Eine kontinuierliche Anpassung des Netzes ist notwendig, da sich die Schuleinzugsgebiete mit den zugehörigen Schülerzahlen stetig verändern. Aufgrund von Stundenplanänderungen ist teilweise ein Nachsteuern im laufenden Schuljahr erforderlich. Dies kann nur durch enge Kommunikation zwischen den Schulen, dem Schulträger, dem Aufgabenträger und den Verkehrsunternehmen gelingen. Durch Optimierung und Staffelung der Schulanfangs- und –endzeiten kann eine höhere Effizienz in der Schülerbeförderung (optimierter Fahrzeugeinsatz, geringe Wartezeiten für die Schülerinnen und Schüler) erreicht werden.

Stadtbusverkehr

Gemäß § 6 ÖPNV-Gesetz können kreisangehörige Gemeinden freiwillig ÖPNV betreiben. Den Landkreisen als Aufgabenträger für den ÖPNV erwächst dabei keine Verpflichtung, diese Verkehre bzw. die Aufwendungen für derartige Verkehre zu übernehmen. Gleichwohl aber haben die Landkreise diese Verkehre bei ihren Planungen mit zu berücksichtigen.

Im Main-Tauber-Kreis bestehen in Bad Mergentheim, Lauda-Königshofen und Wertheim Stadtverkehre. Diese decken weitgehend die Siedlungsbereiche der jeweiligen Kommunen ab (s. **Tabelle 9**).

Stadtbus	Linie	Angebot	
		Werktage Mo-Fr	Samstage
Bad Mergentheim	956	60-Minuten-Takt	60-Minuten-Takt
	957	60-Minuten-Takt	60-Minuten-Takt
	958	60-Minuten-Takt	60-Minuten-Takt
Lauda-Königshofen	941	60-Minuten-Takt (zwei Äste, zusammen 30-Minuten-Takt)	120-Minuten-Takt
Wertheim	974	(30-Minuten-Takt)	60-Minuten-Takt / (30-Minuten-Takt)
	975	(30-Minuten-Takt)	60-Minuten-Takt / (30-Minuten-Takt)
	976	60-Minuten-Takt	60-Minuten-Takt

Tabelle 9: Stadtbusverkehre im Main-Tauber-Kreis

Der Stadtbus Bad Mergentheim fährt Montag bis Freitag von 6:00 bis 19:00 Uhr und Samstag von 8:00 bis 14:00 Uhr. Die Linien verkehren im 60-Minuten-Takt. Die Linien 957 und 958 bilden zusammen auf der Strecke Kurgebiet – Bahnhof einen 30-Minuten-Takt.

Der Stadtbus Lauda-Königshofen verbindet die beiden Hauptorte und ist Bestandteil der Linie 945. Er verkehrt jeweils stündlich auf zwei unterschiedlichen Linienwegen zwischen Lauda, Königshofen und Unterbalbach und stellt somit zwei Verbindungen pro Stunde zwischen den drei Stadtteilen her.

Der Stadtbus Wertheim verkehrt Montag bis Freitag von 5:30 bis 20:00 Uhr und samstags von 7:00 bis 15:00 Uhr. Die Linien 974 und 975 verkehren zweimal pro Stunde, die Abstände zwischen den Fahrten sind minimal 21 und maximal entsprechend 39 Minuten. Bestenheid, Wartberg und Reinhardshof werden somit zweimal stündlich angefahren, Hofgarten (Linie 976) stündlich. Morgens vor 8 Uhr sowie mittags im Schülerverkehr wird teilweise vom Takt abgewichen.

Der Stadtverkehr Bad Mergentheim fällt in die Planungs- und Finanzierungshoheit der Stadt. Die Stadtverkehre Wertheim und Lauda-Königshofen, auf denen auch große Schülerströme abgewickelt werden, werden von den Städten und dem Landkreis gemeinsam betrieben.

Daseinsvorsorge

Als Teil der Daseinsvorsorge muss der ÖPNV auch in strukturschwachen Räumen Personen ohne Pkw die Möglichkeit zur Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ermöglichen. Ziel ist es, alle Siedlungsbereiche ab 200 Einwohner im Standard des Ergänzungsnetzes Grundversorgung anzubinden. Angesichts der engen finanziellen Rahmenbedingungen besitzen flexible ÖPNV-Systeme in strukturschwachen Räumen eine große Bedeutung.

Bereits das bisherige Rufbus-System hat zu einer deutlichen Erhöhung der zeitlichen und räumlichen Verfügbarkeit des Gesamtsystems ÖPNV und damit entscheidend zur Behebung von Erschließungs- und Verbindungsmängeln in den strukturell benachteiligten Räumen beigetragen. Das seit 1.1.2018 bestehende Ruftaxi schafft nun eine flächendeckende Erschließung des gesamten Landkreises im 120-Minuten-Takt.

5.3. Barrierefreiheit

Die Barrierefreiheit des ÖPNV ist ein wichtiges gesellschaftspolitisches Ziel. Die Novellierung des PBefG vom Januar 2013 fordert als politische Zieldefinition, dass der Nahverkehrsplan „[...] die Belange der in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen hat, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die [...] genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“

Mobilitätseingeschränkte Menschen			
mobilitätseingeschränkt im engeren Sinne		mobilitätseingeschränkt im weiteren Sinne	
reisebedingt	Gehbehinderte Menschen	reisebedingt	Fahrgäste mit Gepäck
	Rollstuhlnutzende Menschen		Fahrgäste mit Kinderwagen
	Arm- und handbehinderte Menschen		Fahrgäste mit Fahrrädern
Sehgeschädigte Menschen	Sehbehinderte Menschen		Fahrgäste mit Einkaufs-/Gepäckwagen
	Blinde Menschen		Fahrgäste mit Hunden
Hörbehinderte Menschen	Schwerhörige Menschen		Werdende Mütter
	Gehörlose Menschen		Übergewichtige Menschen
Sprachbehinderte Menschen			Ortsunkundige Menschen
			Menschen mit temporären Einschränkungen
Menschen mit kognitiven Entwicklungsbeeinträchtigungen	Lernbehinderte Menschen		Menschen mit Allergien
	Geistig behinderte Menschen		Sprachunkundige Menschen
Psychisch behinderte Menschen		altersbedingt	Ältere Menschen
			Kleinkinder

Abbildung 17: Formen der Mobilitätseinschränkung

Die Realisierung eines möglichst barrierefreien ÖPNV benötigt einen ganzheitlichen Planungsansatz. Barrierefreiheit erleichtert die Nutzung des ÖPNV für alle Fahrgäste. Die gesellschaftliche Betroffenheit ist dabei deutlich größer, als der Begriff der Barrierefreiheit vermuten lässt. Barrierefreiheit betrifft nicht nur Rollstuhlfahrer, sondern beispielsweise auch Blinde und Gehörlose. Daneben müssen auch Personen, die nur vorübergehend, wie z.B. Eltern mit Kinderwagen, oder altersbedingt mobilitätseingeschränkt sind, mit einbezogen werden (Abbildung 17). Da der Anteil älterer Menschen deutlich ansteigen wird, sind gerade deren Belange besonders zu berücksichtigen. Ältere Menschen haben oft mehrere Einschränkungen, die ihre Mobilität betreffen, mit denen sie "neu" umzugehen lernen müssen. Sie sind z.B. im Sehen eingeschränkt, haben aber die Braille-Schrift nicht gelernt. Auch können sie auf den Rollstuhl angewiesen sein

und müssen sich die Fortbewegung damit aneignen. Das Ziel jeglicher Verkehrsraumgestaltung muss es sein, möglichst allen Menschen unabhängig von ihren Einschränkungen die Teilhabe am öffentlichen Leben ohne besondere Erschwernisse zu ermöglichen.

Durch die neue Formulierung im PBefG kommt dem Thema Barrierefreiheit eine besondere Bedeutung im Rahmen der Nahverkehrsplanung zu. Für in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkte Menschen soll bis zum genannten Zeitpunkt im Jahr 2022 das gesamte ÖPNV-Angebot, entsprechend § 4 BGG, in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sein.

Im SPNV wird in den nächsten Jahren eine nahezu vollständige Barrierefreiheit erreicht. **Abbildung 18** gibt einen Überblick über die aktuelle Situation hinsichtlich der Stationen und Fahrzeuge. Bei 7 der 26 Bahnhalte im Main-Tauber-Kreis sind bereits alle Bahnsteige auf die Einstiegshöhe der Fahrzeuge ausgerichtet (55 cm). Bei 19 Halten sind die Bahnsteige barrierefrei erreichbar. In der Abbildung noch nicht berücksichtigt, ist der neue Bahnsteig in Distelhausen (Fertigstellung im Mai 2018). Reicholzheim ist derzeit im Bau. Igersheim, Hochhausen und Edelfingen sollen 2019, Dittigheim und Elpersheim 2020 ausgebaut werden.

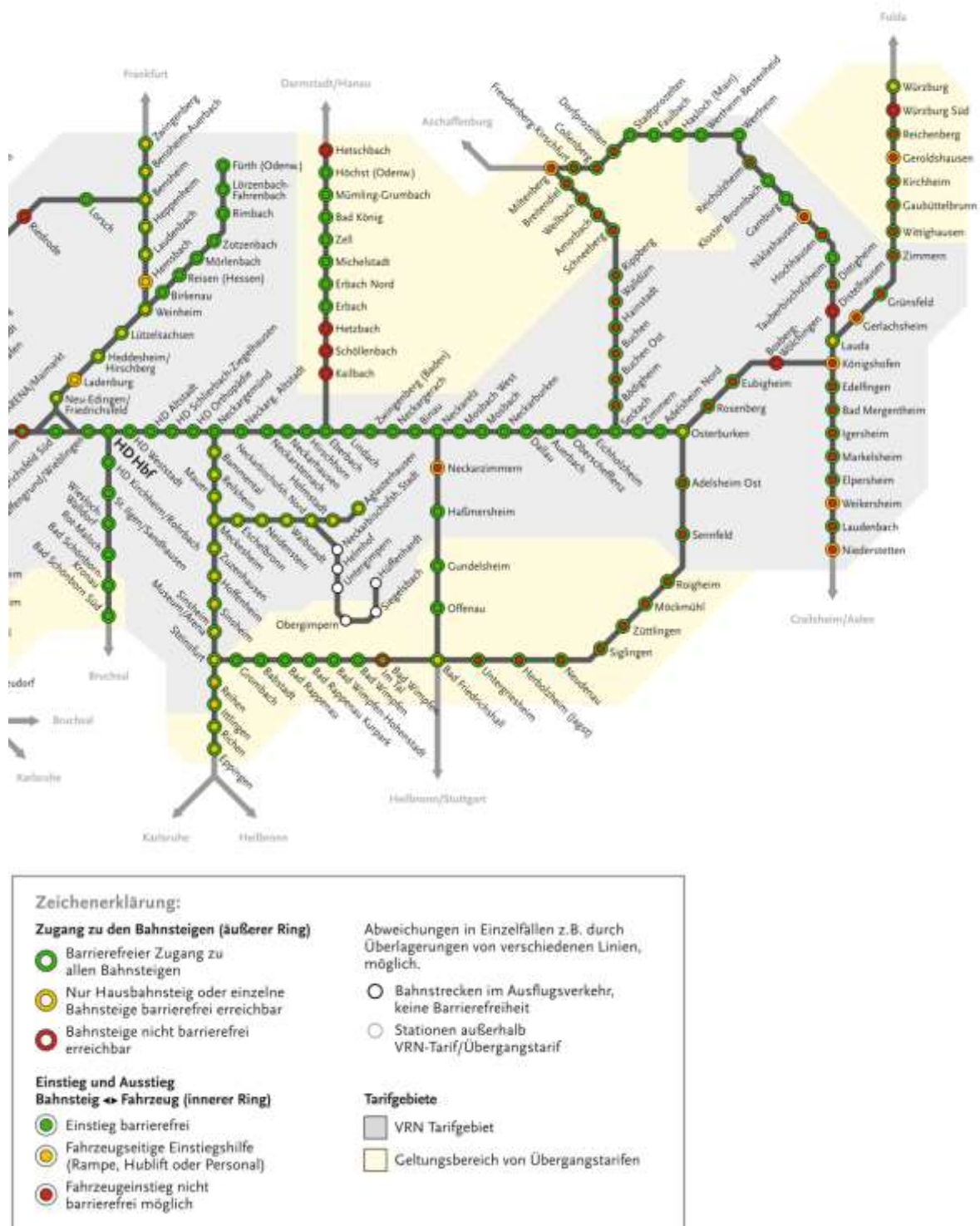


Abbildung 18: Barrierefreiheit im SPNV (Stand März 2018)

Im Busverkehr sind im Zuge der Neuausschreibung der Linienbündel im Main-Tauber-Kreis auf vielen Relationen Fahrzeuge im Einsatz, die den Belangen der Barrierefreiheit entsprechen. Standard sind Niederflrfahrzeuge mit Mehrzweckfläche, Haltestellenansage und optischer Haltestellenanzeige. Durch Kneeling und Klapprampen kann ein Großteil der Rollstuhlfahrer die Busse auf den Hauptachsen im Landkreis nutzen. Die Festlegung des Fahrzeugstandards erfolgt im VRN verbundweit über den Gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar. Abweichende Standards sind nur für Fahrten zulässig, die auf die besonderen Belange des Ausflugsverkehrs

ausgelegt sind und daher auch nur an Schultagen verkehren. In den Fahrplanmedien (Aushangfahrpläne, elektronische Fahrplanauskunft, Fahrplanbücher) ist eine verlässliche Kennzeichnung aller mit Niederflurfahrzeugen durchgeführten Fahrten notwendig.

Im Rahmen der Ausschreibungen und Verkehrsverträge ist darauf hinzuwirken, dass bei den Verkehrsunternehmen regelmäßige Schulungen für die Fahrdienstmitarbeiter durchgeführt werden. Durch solche Schulungen und eine praktische Selbsterfahrung können Berührungsängste abgebaut und ein höheres Maß an Verständnis und Hilfsbereitschaft gegenüber mobilitätsbeeinträchtigten Fahrgästen erzielt werden.

Die komplette Wegekette soll verlässlich barrierefrei gestaltet sein. Dies bedeutet, dass neben der Haltestelleninfrastruktur und der Fahrzeugflotte auch die Information vor und während der Fahrt barrierefrei gestaltet werden muss. Der VRN verfügt über eine eigens gestaltete Fahrplanauskunft für Sehbehinderte. Des Weiteren besteht eine rund um die Uhr besetzte telefonische Fahrplanauskunft. Die wichtigsten Haltestellen im Schienen- und Busnetz sind mit optischen und akustischen Fahrgastinformationsanlagen auszustatten. Dieses „Zwei-Sinne-Prinzip“ ist auch in den Fahrzeugen fortzuführen.

Zuständig für die Infrastruktur – also auch die Bushaltestellen, deren Betrieb und Unterhaltung – sind in der Regel die Städte und Gemeinden, zum Teil auch der Landkreis als Straßenbaulastträger. Die Nahverkehrspläne treffen keine Aussagen, wie eine barrierefreie Haltestelle konkret auszusehen hat. Der VRN hat als Unterstützung für die Umsetzung der Barrierefreiheit die Broschüre „Barrierefreie Bushaltestellen – Empfehlungen für Aus- und Umbau im Verkehrsverbund Rhein-Neckar“ erarbeitet. Hier sind die vielfältigen, umfangreichen und teils widersprüchlichen Regelwerke praxisnah und komprimiert zusammengefasst.

Eine vollständige Barrierefreiheit kann nur durch ein Zusammenspiel von baulicher Infrastruktur und geeigneten Fahrzeugen realisiert werden. An den Verknüpfungspunkten zwischen SPNV und Busverkehr muss daher sichergestellt werden, dass auch die Umsteigewege barrierefrei gestaltet sind. Ebenso ist darauf hinzuwirken, dass eine sinnvolle barrierefreie Anbindung der Haltestellen an das Umfeld erfolgt, um zu verhindern, dass lediglich barrierefreie „Inseln“ ohne Verknüpfung mit dem umgebenden, öffentlichen Wegenetz entstehen.

Die zu Beginn genannte Passage des PBefG kennt verschiedene Ausnahmetatbestände. Eine barrierefreie Gestaltung einer Haltestelle erweist sich nur dann als zweckmäßig, wenn auch das Haltestellenumfeld barrierefrei gestaltet ist bzw. überhaupt barrierefrei gestaltet werden kann. Dies kann in vielen alten Ortskernen mit historisch gewachsener Straßenstruktur nicht immer gewährleistet werden. Ebenso lässt sich in den Flusstälern bei steilen Hanglagen oftmals keine barrierefreie Umgebung herstellen. Eine weitere Ausnahme besteht, wenn die Infrastruktur in Einzelfällen aus technischen Gründen nicht barrierefrei gestaltet werden kann.

Der Kreis als ÖPNV-Aufgabenträger – und damit zuständig für die Erstellung des Nahverkehrsplans – verfügt über keine rechtliche Handhabe, die Kommunen zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen zu verpflichten. Der Kreis ist daher auf deren Mitwirken angewiesen. Aus Sicht des Main-Tauber-Kreises soll im Geltungszeitraum des vorliegenden Nahverkehrsplans die vollständige Barrierefreiheit der Verknüpfungspunkte erreicht werden. Zudem wird die Einrichtung mindestens einer barrierefreien Haltestelle je Ort(steil) angestrebt.

Die geplante Vorgehensweise, um die angestrebte Barrierefreiheit zu erreichen, zeigt **Abbildung 19**.

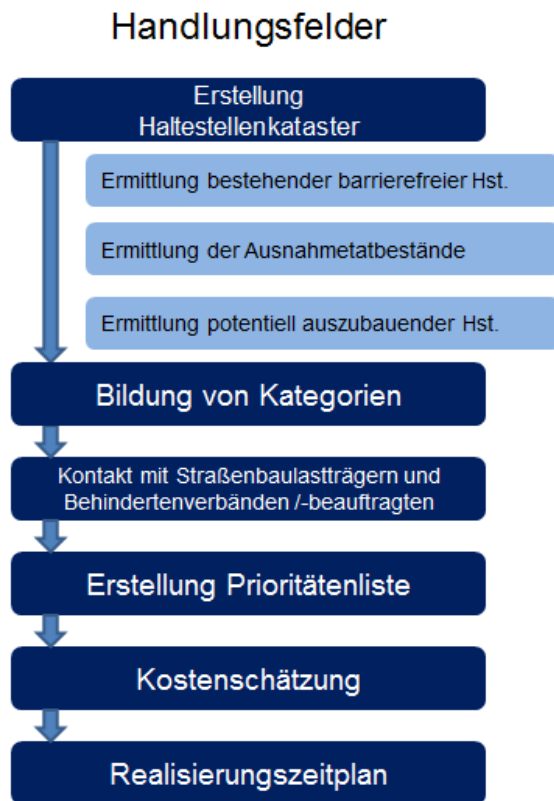


Abbildung 19: Handlungsfeld Barrierefreiheit der Haltestellen

Mit dieser Vorgehensweise vollzieht der Main-Tauber-Kreis einen wichtigen Schritt in Richtung eines weitgehend barrierefreien ÖPNV. Auch in Zukunft werden jedoch Bereiche innerhalb des Kreisgebietes verbleiben, in denen eine vollständige Barrierefreiheit aus topografischen / technischen (z.B. Haltestellen in eng bebauten Ortskernen) oder organisatorischen Gründen (z.B. Ruftaxi-Angebot) nicht erzielbar ist.

Unabhängig davon müssen die Straßenbaulastträger bei allen baulichen Maßnahmen die allgemein geltenden Regeln der Technik sowie die Vorgaben zur barrierefreien Gestaltung von Verkehrsräumen und -anlagen anwenden.

Die 505 Bushaltestellen im Main-Tauber-Kreis wurden in einem Haltestellenkataster erfasst. **Abbildung 20** zeigt die Bordsteinhöhen an den insgesamt 925 Bussteigen. Ein taktiles Leitsystem ist heute nur an einzelnen Haltestellen vorhanden.

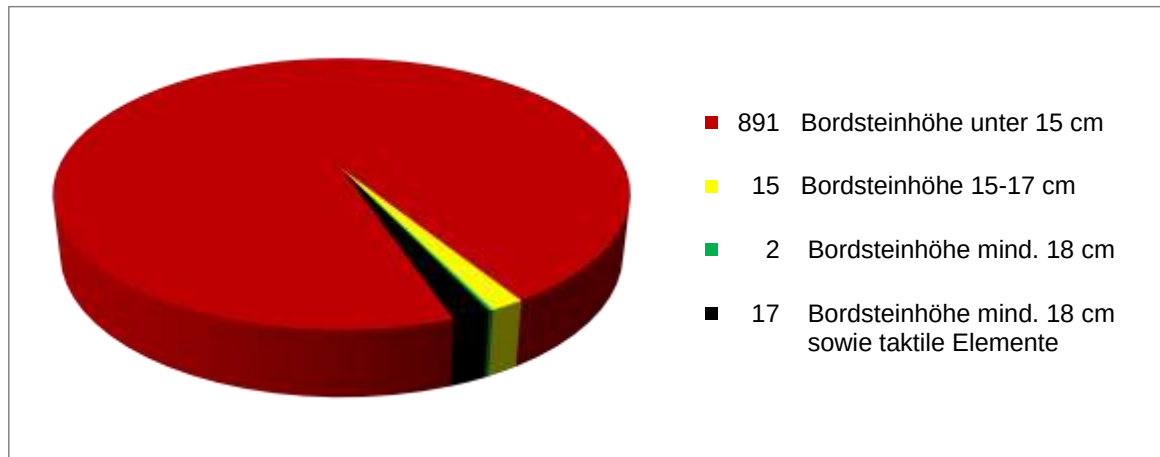


Abbildung 20: Bordsteinhöhen an den Bushaltestellen (2016)

Ausgehend von der Bestandsaufnahme erfolgte eine Kategorisierung der Haltestellen nach einer verbundweit einheitlichen Systematik. In die Kategorisierung fließen die Parameter Nachfrage, Lage im Ort, Netzhierarchie, Umsteigemöglichkeiten sowie relevante Einrichtungen im Umkreis ein. Ergebnis der Haltestellenkategorisierung sind vier Kategorien:

- Kategorie A: Ausbau zwingend erforderlich
- Kategorie B: Ausbau notwendig
- Kategorie C: Ausbau nachrangig
- Kategorie D: kein Ausbau (begründete Ausnahme im NVP)

Auf Basis der Haltestellenkategorisierung erfolgte in Abstimmung mit den Gemeinden eine Priorisierung bezüglich des barrierefreien Ausbaus. Die Prioritäten werden dabei mit einem groben Zeitplan ([Abbildung 22](#)) hinterlegt. In [Abbildung 21](#) ist die Anzahl der Haltestellen in den jeweiligen Kategorien dargestellt.

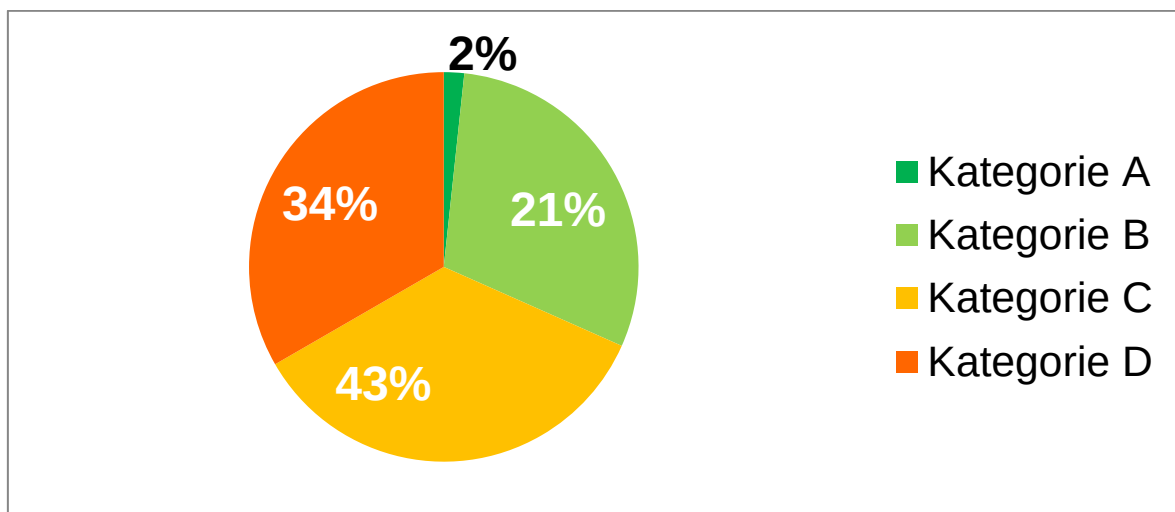


Abbildung 21: Anzahl der Haltestellen je Kategorie im Main-Tauber-Kreis

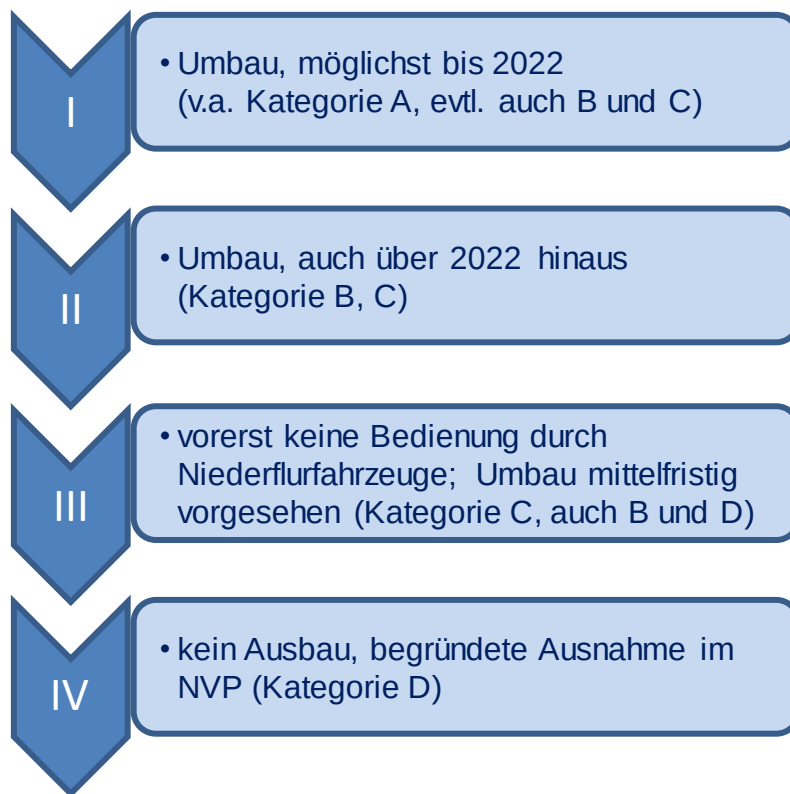


Abbildung 22: Haltestellenpriorisierung

Die Ergebnisse der Priorisierung und die Festlegung der Ausnahmen vom barrierefreien Ausbau sind in den folgenden Tabellen nach Gemeinden und Prioritäten differenziert für die einzelnen Haltestellen dargestellt. Nicht alle Gemeinden haben zu der vom Kreis vorgeschlagenen Priorisierung Stellung genommen, es wurden aber von diesen im Rahmen einer Ausschlussfrist auch keine Einwände mitgeteilt.

Zunächst sind die Haltestellen der Priorität I aufgeführt, die vordringlich – bis 2022 – barrierefrei ausgebaut werden sollen.

Gemeinde	Priorität I Ausbau bis 2022 Haltestelle	Kategorie
Assamstadt	Assamstadt, Ortsmitte	B
Bad Mergentheim	Bad Mergenth., Kurhaus König	C
	Bad Mergentheim, Altst.Schloss	A
	Bad Mergentheim, Bahnhof	A
	Bad Mergentheim, Bembe	B
	Bad Mergentheim, Hexenkreuz	C
	Bad Mgh., Alter Friedhof	B
	Bad Mgh., H.-H.-Ehrler-Platz	B
	Bad Mgh., Marktplatz	B
	Bad Mgh., Caritas-K./Uhlandstr.	B
	Löffelstelzen, Ort	C
	Neunkirchen, Ort	B
	Neunkirchen, Zum Wald	C
Boxberg	Schweigern, Sonne	B
Creglingen	Creglingen, ZOB	B
Großrinderfeld	Gerchsheim, Ortsmitte	B
	Großrinderfeld, Ortsmitte	B
	Schönfeld, Ort	B
Igersheim	Igersheim, Bahnhof	B
	Igersheim, Ortsmitte	B
Külsheim	Külsheim, Moret Brunnen	B
Lauda-Königshofen	Königshofen, Rathaus	B
	Lauda, ZOB	A
Tauberbischofsheim	Dienstadt, Ort	B
	Distelhausen, Kirche	B
	Dittigheim, Kirche	C
	Dittwar, Ort	C
	Hochhausen (Tauber), Ort	C
	Impfingen, Ort	B
	Tauberbischof., Vermessungsamt	B
	Tauberbischof., Laurentiusberg	B
	Tauberbischofsheim, Sonnenpl.	C
	Tauberbischofsheim, ZOB	A
Weikersheim	Weikersheim, ZOB	B
Wertheim	Bestenheid, Breslauer Straße	C
	Bestenheid, Evang. Kirche	B
	Bettingen, Dertinger Straße	C
	Reinhardshof, Nord/Krankenhaus	B
	Wertheim, Altstadt	B
	Wertheim, Village	C
	Wertheim, ZOB	A

Tabelle 10: Haltestellen der Priorität I

Die Haltestellen der Priorität II werden bis bzw. teilweise ab 2022 barrierefrei ausgebaut. Als Gründe für den zeitlichen Verzug gegenüber der gesetzlichen Frist bei einem Teil der Haltestellen sind planerische bzw. städtebauliche Entwicklungen, zeitliche Kapazitäten, aber auch die finanziellen Auswirkungen auf die Öffentlichen Haushalte zu berücksichtigen. Der Ausbau erfolgt in der Verantwortung der jeweiligen Städte und Gemeinden.

Gemeinde	Priorität II Ausbau ab 2022 Haltestelle	Kategorie
Ahorn	Berolzheim, Gh Engel	C
	Buch, Ort	C
	Eubigheim, Kirche	B
	Hohenstadt, Ort	B
	Schillingstadt, Ort	C
Assamstadt	Assamstadt, Krautheimer Straße	C
	Assamstadt, Mergentheimer Str.	C
	Assamstadt, Neunstettener Str.	C
Bad Mergentheim	Althausen, Bobstadter Straße	C
	Althausen, Mühlweg	C
	Bad Mergenth., Breslauer Str.	C
	Bad Mergentheim, ACTIV-Center	B
	Bad Mergentheim, C.-August-Straße	C
	Bad Mergentheim, Fachklinik Schwabe	B
	Bad Mergentheim, Frankenstraße	B
	Bad Mergentheim, Gänsmarkt	C
	Bad Mergentheim, Hochhaus	C
	Bad Mergentheim, Kaiserstraße	C
	Bad Mergentheim, Kursaal	B
	Bad Mergentheim, Probstestr.	C
	Bad Mergentheim, Solymar	B
	Bad Mergentheim, Waldstraße	C
	Bad Mergentheim, Wildpark	C
	Bad Mgh. Abzw. Reha-Klinik Taubertal	B
	Bad Mgh. Abzw. Reha-Klinik Taubertal	B
	Bad Mgh. Reha-Klinik Taubertal	B
	Bad Mgh., Abzw. Breslauer Str.	C
	Bad Mgh., Abzw. Ketterberg	C
	Bad Mgh., Agnes-Schreiber-Str.	C
	Bad Mgh., Beim Braunstall	C
	Bad Mgh., Brahmsstraße	C
	Bad Mgh., Bregenzer Straße	C
	Bad Mgh., Buchener Straße	B
	Bad Mgh., Diabetes-Klinik	B
	Bad Mgh., Drillberg/Fa. Würth	B
	Bad Mgh., Edelfinger Straße	C
	Bad Mgh., Eichendorffstraße	B
	Bad Mgh., Eisenbergweg/Mitte	C
	Bad Mgh., Fa. Würth/Osttor	C
	Bad Mgh., Fa. Würth/Westtor	C
	Bad Mgh., Fa. Würth/Zentrum	C
	Bad Mgh., Hauffstraße	B
	Bad Mgh., Herrenwiesen/Diesel.	B
	Bad Mgh., Hölderlinstraße	C
	Bad Mgh., Klinik Hohenlohe	B
	Bad Mgh., Kolpingstraße	C
	Bad Mgh., Kreisv. Wolfgangstr.	B
	Bad Mgh., Maximilianstraße	B
	Bad Mgh., Mobilpark Ried	C
	Bad Mgh., Mozartstraße	C
	Bad Mgh., Neuer Friedhof	C
	Bad Mgh., Neunkircher Straße	C
	Bad Mgh., Reha-Klinik o.d.T.	B

Gemeinde	Priorität II Ausbau ab 2022 Haltestelle	Kategorie
Bad Mergentheim	Bad Mgh., Rigaer Straße	C
	Bad Mgh., Saarbrücker Straße	C
	Bad Mgh., Schellenhäuschen	C
	Bad Mgh., Siebenwinden	C
	Bad Mgh., Unterer Graben	C
	Bad Mgh., Von-Salza-Straße	C
	Bad Mgh., Wachbacher Straße	B
	Dainbach, Ort	B
	Lustbronn, Ort	C
	Markelsheim, Bahnhof	B
	Markelsheim, Kirche	C
	Markelsheim, Schule	C
	Neunkirch., V.-Berliching.-Str	C
	Neunkirchen, Carl-Arnold-Str.	C
	Neunkirchen, Panoramastraße	C
	Neunkirchen, Schönblickstraße	C
	Neunkirchen, Stuppacher Straße	C
	Rengershausen, Mitte	B
	Rengershausen, Siedlung	B
	Stuppach, Ort	B
Boxberg	Angeltürn, Ort	C
	Bobstadt (Kr TBB), Ort	C
	Boxberg (TBB), Rathaus	B
	Boxberg (TBB), Stadtapotheke	B
	Boxberg-Wölchingen, Bahnhof	B
	Kupprichhausen, Kirche	C
	Lengenrieden, Ort	C
	Oberschüpf, Ort	C
	Uiffingen, Ort	B
	Unterschüpf, Brunnen	B
	Wölchingen, Rathaus	C
Freudenberg	Boxtal, Linde	C
	Boxtal, Weinstock	C
	Ebenheid, Kirche	C
	Freudenberg, Fa. Rauch	C
	Freudenberg, Rathaus	B
	Freudenberg, Schule	C
	Freudenberg, Seepark	C
	Freudenberg, Stubenrauchweg	C
	Rauenberg, Abzw. Alte Schule	C
	Rauenberg, Brandweiher	C
	Wessental, Ort	C
Großrinderfeld	Gerchsheim, Dachsberg	B
	Großrinderfeld, Schule	C
	Ilmspan, Ort	B
Grünsfeld	Grünsfeld, Bahnhof	B
	Zimmern, Ort	C
Igersheim	Igersheim, Grundschule	C
	Igersheim, Hauptschule	C
	Igersheim, Kaufland	C
Königheim	Brehmen, Ort	B
	Gissigheim, Bergstraße	B
	Gissigheim, Brunnen	B
	Königheim, Breitenflur	A
	Königheim, Ost	B
	Königheim, Rathaus	A
	Königheim, Ritterberg/Kieserstr.	C
	Königheim, Siedlung	B
	Pülfringen, Kirche	B
	Pülfringen, Mühlstraße	B
	Weikerstetten, Ort	B

Gemeinde	Priorität II Ausbau ab 2022 Haltestelle	Kategorie
Külsheim	Eiersheim, Kirche	B
	Hundheim, Kirche	B
	Külsheim, Haagstr.	B
	Külsheim, Hardheimer Straße	B
	Külsheim, Kolpingstr.	C
	Külsheim, Mainstraße	C
	Külsheim, Römerbad	B
	Külsheim, Schlossblick	C
	Külsheim, Weberei Pahl	C
	Steinbach, Dorfplatz	B
	Steinfurt, Ort	D
	Uissigheim, Abzw Stahlbergstr	B
	Uissigheim, Ort	B
Lauda-Königshofen	Beckstein, Linde	B
	Deubach, Ort	C
	Gerlachsheim, Bahnhof	B
	Gerlachsheim, Sonne	B
	Gerlachsheim, West	B
	Königshofen, A.-Kimmelmanstr.	B
	Königshofen, Am Breitenstein	B
	Königshofen, Antonius Str.	B
	Königshofen, B 290/Abzw. B 292	C
	Königshofen, B 290/Aldi	C
	Königshofen, Bürgerm.Weid-Str	B
	Königshofen, Friedhof	B
	Königshofen, Gewerbestr.	B
	Königshofen, Sailtheimer Str.	B
	Lauda, Bachgasse	C
	Lauda, Badstr./E-Zentrum Süd	B
	Lauda, Badstr./Gewerbegeb. Süd	B
	Lauda, Becksteiner Str.	B
	Lauda, Gemeinschaftsschule	B
	Lauda, i-Park Tauberfranken	B
Lauda-Königshofen	Lauda, Kugelgraben/Stadtkirche	B
	Lauda, Ramstal	D
	Lauda, Schulzentrum	B
	Lauda, Tauberbr./TauberCenter	B
	Marbach, Ortsmitte	B
	Oberbalbach, Ort	B
	Oberlauda, Post	C
	Oberlauda, Turnhalle	C
	Sachsenflur, Alte Wagnerei	C
	Sachsenflur, Feuerwehrhaus	B
	Unterbalbach, Oberbalb. Straße	B
	Unterbalbach, Ost	C
	Unterbalbach, Sturmfelder Straße	B
Niederstetten	Niederstetten, Hohe Buche	C
	Niederstetten, Sperrlohe	C
	Niederstetten, Ziegmühle	C
	Niederstetten, ZOB	B
Tauberbischofsheim	Tauberbischof., Abzw. Külsheim	B
	Tauberbischofsh., Evang. Kiga	C
	Tauberbischofsh., Fechtzentrum	C
Weikersheim	Elpersheim, Bahnhof	B
	Laudenbach, Ghäuberg	C
	Weikersheim, Bahnhofstraße	C
	Weikersheim, Bismarckstraße	C
	Weikersheim, Im Molach	C
	Weikersheim, Mühlrad	C

Gemeinde	Priorität II Ausbau ab 2022 Haltestelle	Kategorie
Werbach	Brunntal, Ort	B
	Gamburg, Bahnhof	B
	Gamburg, Dorfgemeinschaftshaus	B
	Niklashausen, Ort	C
	Wenkheim, Ortsmitte	B
	Wenkheim, Zellenrain	C
	Werbach, Kirche	B
	Werbach, Marktplatz	B
	Werbach, Schule	B
	Werbachhausen, Ort	B
Wertheim	Bestenheid, Bahnhof Glashütte	C
	Bestenheid, Bestenheider Landstr.	C
	Bestenheid, Bildungszentrum	C
	Bestenheid, E-Center	C
	Bestenheid, Fa. Straub	C
	Bestenheid, Hafenstraße	C
	Bestenheid, Leonard-Karl-Straße	B
	Bestenheid, Liegnitzer Straße	B
	Bestenheid, Mainhafen	C
	Bestenheid, Mühlenweg	B
	Bestenheid, Otto-Schott-Str.	C
	Bestenheid, Reichenberger Straße	B
	Bestenheid, Schuller	C
	Bestenheid, Volksbank	C
	Bettingen, Homburger Weg	C
	Bettingen, Kirche	C
	Bronnbach, Kloster	D
	Dertingen, Am Oberen Tor	C
	Dertingen, Metzgerei Strauß	C
	Dertingen, Post	C
	Dietenhan, Ort	C
	Dörlesberg, Bäckerei	B
	Dörlesberg, Waage	B
	Eichel, Höhenweg	C
	Eichel, Würzburger Straße	B
	Grünenwört, Karl-Kirchner-Str.	B
	Grünenwört, Lange Str./Friedh.	B
	Grünenwört, Lange Str./West	B
	Grünenwört, Maintalstr./Ost	B
	Grünenwört, Maintalstr./West	B
	Hofgarten, Am Bildacker	C
	Hofgarten, Schlösschen im Hofgarten	B
	Hofgarten, St. Lioba Kirche	C
	Höhefeld, Ort	C
	Kembach, Ort	C
	Lindelbach, Gärtnerei	C
	Mondfeld, Oberdorf	B
	Mondfeld, Ort	B
	Nassig, Kirche	B
	Nassig, Ödengesäß	C
	Nassig, Rose	B
	Reicholzheim, Schule	B
	Reicholzheim, Siedlung	C
	Reinhardshof, GHS	C
	Reinhardshof, Kirche	B
	Reinhardshof, Rotkreuzstraße	B
	Reinhardshof, Süd	C
	Sachsenhausen, Ort	B
	Sonderriet, Gehöft	C
	Sonderriet, Rathaus	B
	Urphar, Ort	B

Gemeinde	Priorität II Ausbau ab 2022 Haltestelle	Kategorie
Wertheim	Vockenrot, Nassiger Straße	C
	Vockenrot, Reinhardswiesen	B
	Wartberg, Berliner Ring	B
	Wartberg, Kirchenzentrum	B
	Wartberg, S-Provence-Ring (Süd)	C
	Wartberg, S-Provence-Ring Nord	B
	Wertheim, Burgblick	B
	Wertheim, Glasmuseum	C
	Wertheim, Höhenweg	C
	Wertheim, Neuhof	C
	Wertheim, Rettungswache	C
	Wertheim, Stiftskirche	B
	Wertheim, Waldhaus	C
Wittighausen	Poppenhausen, Ort	C
	Wittighausen, Bahnhof	B
	Wittighausen, Kirche	C

Tabelle 11: Haltestellen der Priorität II

Die Haltestellen der Priorität III werden vorerst nicht oder lediglich in geringem Umfang mit Niederflurfahrzeugen bedient. Ihr Ausbau soll mittelfristig erfolgen.

Gemeinde	Priorität III Ausbau mittelfristig Haltestelle	Kategorie
Bad Mergentheim	Apfelbach, Ort	C
	Bad Mergentheim, Festplatz	D
	Bad Mgh., Eisenb./Bruckner Str	C
	Bad Mgh., Marien-/Friedhofstr.	D
	Dörtel, Ort	C
	Hachtel, Ort	C
	Lillstadt, Ort	D
	Rot, Rathaus	C
	Schönbühl, Ort	C
	Wachbach, Rathaus	C
	Wachbach, Siedlung	C
Boxberg	Epplingen, Ort	D
	Schwabhausen, Ort	D
	Schweigern, Hofmann-Menü	C
	Windischbuch, Ort	D
Creglingen	Archshofen, Ort	C
	Blumweiler, Ort	D
	Burgstall, Ort	D
	Craintal, Ort	C
	Creglingen, Rothenburger Str.	C
	Erdbach, Ort	D
	Finsterlohr, Ort	D
	Frauental, Kloster	D
	Freudenbach, Kindergarten	D
	Freudenbach, Ortsmitte	D
	Fuchshof, Ort	D
	Lichtel, Oben	D
	Lichtel, Unten	D
	Lohrhof, Ort	D

Gemeinde	Priorität III Ausbau mittelfristig Haltestelle	Kategorie
Creglingen	Münster, Industriegebiet	C
	Münster, Ort	C
	Niederrimbach, Ort	D
	Niedersteinach, Ort	D
	Oberrimbach, Ort	D
	Reinsbronn, Ort	D
	Reutsachsen, Ort	D
	Schirmbach, Ort	D
	Schmerbach, Ort	D
	Schön, Ort	D
	Schonach, Ort	D
	Schwarzenbronn, Ort	D
	Sechselbach, Ort	D
	Seldeneck, Ort	D
	Waldmannshofen, Ort	D
	Weidenhof, Ort	D
	Weiler, Ort	D
	Wolfsbuch, Ort	D
Grünsfeld	Grünsfeldhausen, Ort	D
	Krensheim, Ort	D
	Kützbrunn, Ort	D
	Paimar, Bischofsheimer Straße	D
	Paimar, Ort	D
Igersheim	Bernsfelden, Kirche	D
	Harthausen, Brunnen	C
	Igersheim, Golfplatz	C
	Igersheim, Kurhaus Am Sonnenb.	C
Külsheim	Steinbach, Gemeindezentrum	B
Lauda-Königshofen	Heckfeld, Ort	D
	Hofstetten, Ort	D
	Marstadt, Ort	D
	Messelhausen, Ort	D
	Sailtheim, Ort	D
Niederstetten	Adolzhausen, Ort	D
	Dreischwingen, Abzw.	D
	Dunzendorf, Ort	D
	Ebertsbronn, Ort	D
	Eichhof, Ort	D
	Ermershausen, Ort	D
	Heimberg, Nord	D
	Heimberg, Süd	D
	Herrenzimmern, Ort	D
	Oberstetten, Ort	C
	Pfizingen, Ort	D
	Rinderfeld, Ortsmitte	C
	Rinderfeld, See	C
	Rüsselhausen, Ort	D
	Sichertshausen, Ort	D
	Streichental, Ort	C
	Vorbachzimmern, Ort	C
	Wermutshausen, Ort	C
	Wildentierbach, Ort	D
	Wolkersfelden, Ort	D
Tauberbischofsheim	Dittwar, Abzw. Hof Steinbach	C

Gemeinde	Priorität III Ausbau mittelfristig Haltestelle	Kategorie
Weikersheim	Bronn, Ort	D
	Haagen, Abzw.	D
	Honsbronn, Ort	D
	Laudenbach, Ort	C
	Nassau, Ort	D
	Neubronn (Weikers.), Ort	D
	Oberndorf, Standort	D
	Queckbronn, Ort	D
	Schäftersheim, Würzburger Str.	C
	Weikersheim, Marktplatz	B
Wenkheim	Wenkheim, Schule	B
Wertheim	Waldenhausen, Ort	D
	Wartberg, Frankenplatz	B
Wittighausen	Oberwittighausen, Abzw. Kirch	D
	Oberwittighausen, Ort	D
	Vilchband, Ort	D

Tabelle 12: Haltestellen der Priorität III

Haltestellen der Priorität IV werden nicht barrierefrei ausgebaut. Aufgrund der geringen Nachfrage, insbesondere bei Haltestellen, die nur im Schülerverkehr angefahren werden, oder auch aufgrund baulicher Gegebenheiten (Gehweg zu schmal, Haltestelle Straße mit starker Steigung, Grundstückseinfahrten etc.) ist ein Ausbau hier nicht sinnvoll oder nicht möglich.

Gemeinde	Priorität IV kein barrierefreier Ausbau Haltestelle	Kategorie
Ahorn	Berolzheim, Hohenstadter Str.	D
	Berolzheim, Kindergarten	D
	Berolzheim, Milchhaus	D
	Buch, Abzw. Ahornhof	D
	Eubigheim, Schule	D
	Hohenstadt, Abzw.	D
Bad Mergentheim	Bad Mgh., Deutschord-Gym.	D
	Bad Mgh., E.-Mörike-Haus	D
	Bad Mgh., Maurus-Weber-Straße	D
	Bad Mgh., Willingertal/Camping	D
	Dainbach, Abzw. Üttingshof	D
	Lillstadt, Abzw.	D
Boxberg	Wachbach, Schule	D
	Bobstadt (Kr TBB), Talmühle	D
	Boxberg (TBB), Schulzentrum	D
	Boxberg, Kindergarten	D
	Kupprichhausen, Schule	D
	Schwabhausen, Kindergarten	D
	Schwabhausen, Zur Wassersch.	D
	Schweigern, An der Dell	D
	Schweigern, Friedhof	D
	Schweigern, Kindergarten	D
	Schweigern, Schule	D
	Uiffingen, Am Beutig	D
	Windischbuch, LSZ	D
	Wölchingen, Abzw. Forellenhof	D

Gemeinde	Priorität IV kein barrierefreier Ausbau Haltestelle	Kategorie
Creglingen	Craintal, Hofgarten	D
	Creglingen, Herrgottskirche	D
	Frauental, Seewiesenhof	D
	Lichtel, Birkhöfe	D
Freudenberg	Boxtal, Abzw. Sägemühle	D
	Boxtal, Sägemühlen	D
	Freudenberg, Abzw. Boxtal	D
	Freudenberg, Tremhof	D
	Rauenberg, Schule	D
Großrinderfeld	Gerchsheim, Schule	D
Grünsfeld	Grünsfeld, Abzw. Kützbrunn	D
	Grünsfeld, Kindergarten	D
	Grünsfeld, Ost	C
	Grünsfeld, Schule	D
	Paimar, Abzweig	D
	Zimmern, Kindergarten	D
Igersheim	Bernsfelden, Ort	C
	Bowiesen, Ort	D
	Holzbronn, Ort	D
	Neubronn (Igershm.), Ort	D
	Neuses, Ort	D
	Reckerstal, Ort	D
	Reisfeld, Ort	D
	Simmringen, Ort	C
Königheim	Königh, Abzw. Hof Birkenfeld	D
	Königheim, Turnhalle	D
	Pülfringen, Ort	D
Külsheim	Hundheim, Denkmalsiedlung	D
	Hundheim, Gemeindezentrum	D
	Külsheim, Abzw. Steinfurt	D
	Steinbach, Vorderer Messhof	D
Lauda-Königshofen	Beckstein, Abzw. Weingut Benz	D
	Königshofen, B292/Eisenbahnstr	D
	Königshofen, Schule	D
	Lauda, Abzw. Marbach	D
	Lauda, Schulz.-Sporthalle	D
	Messelhausen, Kindergarten	D
	Oberbalbach, Abzw. Deubach	D
	Oberlauda, Schule	D
	Unterbalbach, Schubertstraße	D
Niederstetten	Heimberg, Landturm	D
	Niederstetten, Flugplatz	D
	Niederstetten, Rehhof	D
Tauberbischofsheim	Distelhausen, Schule	D
	Dittigheim, Abzw.	D
	Impfingen, Schule	D
	Tauberbischof., Am Dittwarer Bf	C
	Tauberbischof., Abzw. Laurentiusberg	D
	Tauberbischofsh., Abzw.Dittwar	D
Weikersheim	Elpersheim, Ort	D
	Elpersheim, Schule	D
	Nassau, Lichtenhöfe	D
	Neubronn (Weikers.), Kindergarten	D
	Schäfersheim, Schule	D
	Weikersheim, Sonderschule	D
	Weikersheim, Tauberhöhe	D

Gemeinde	Priorität IV kein barrierefreier Ausbau Haltestelle	Kategorie
Werbach	Gamburg, Tauberbrücke	D
	Gamburg, Uissigheimer Straße	D
	Wenkheim, Emmentaler Mühle	D
	Werbach, Brücke	D
	Werbach, Kindergarten	B
	Werbach, Welzmühle	D
Wertheim	Bestenheid, Bestenheider Höhe	D
	Bestenheid, GS	D
	Bronnbach, Eulschirbenmühle	D
	Dertingen, Schule	D
	Dörlesberg, Ernsthöfe	D
	Höhefeld, Abzw. Wagenbuch	D
	Höhefeld, Siedlung	D
	Lindelbach, Schule	D
	Mondfeld, Turnhalle	D
	Nassig, Schule	D
	Nassig, Steingasse	D
	Nassig, Steingasse Im Tal	D
	Reicholzheim, Teilbacher Mühle	D
	Sachsenhausen, Am Kirchweg	D
	Urphar, Alte Landstraße	D
	Waldenhausen, Abzw.	D
	Wertheim, Gemeinschaftsschule	D
	Wertheim, Gymnasium	D
Wittighausen	Wittighausen , Abzw.Hof Lilach	D
	Wittighausen, Schule	D

Tabelle 13: Haltestellen der Priorität IV

Auf Basis einer ersten Kategorisierung und Priorisierung ist in den nächsten Jahren mit folgendem Investitionsvolumen zur Herstellung der Barrierefreiheit rechnen:

	Anzahl Haltestellen	Investitionsvolumen
Priorität 1 (bis 2022)	42 (8%)	2,8 Mio. €
Priorität 2 (nach 2022)	250 (50%)	10,0 Mio. €
Priorität 3 (vorerst kein Ausbau)	99 (20%)	4,0 Mio. €
Priorität 4 (kein Ausbau)	108 (22%)	-

Tabelle 14: Investitionsvolumen zur Herstellung der Barrierefreiheit

Das im Rahmen der Fortschreibung der Nahverkehrspläne aufgebaute Haltestellenkataster ist dauerhaft zu pflegen und kann dadurch unter anderem auch als Kontrollinstrument hinsichtlich des Fortschritts beim barrierefreien Ausbau genutzt werden. Der Main-Tauber-Kreis ist auch hier auf die Unterstützung durch die Gemeinden und eine zeitnahe Meldung von Veränderungen an den Haltestellen angewiesen.

5.4. Verknüpfungspunkte

Immer weniger Menschen nutzen ausschließlich ein Verkehrsmittel für ihre Reisewege. Ein attraktiver ÖPNV setzt daher auf eine enge Vernetzung der Verkehrssysteme. Von besonderer Bedeutung ist hierbei die Verbindung zum Individualverkehr als Zubringer zum ÖPNV.

Täglich nutzen weit über 50.000 Kunden im VRN den Pkw oder das Fahrrad für die Fahrt zu Umsteigepunkten, insbesondere zu den Haltestellen des SPNV-Netzes. P+R- sowie B+R-Anlagen stellen daher einen wesentlichen Baustein zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität dar. Diese intermodalen Schnittstellen tragen dazu bei, die Innenstädte von MIV-Verkehr zu entlasten und CO₂-Emissionen und Verkehrslärm zu reduzieren.

Die überwiegende Zahl der ÖPNV-Kunden kommt zu Fuß und mit dem Fahrrad zur Haltestelle. Das Fahrrad erweitert den räumlichen Einzugsbereich von Haltestellen gegenüber der fußläufigen Erreichbarkeit auf etwa das Zehnfache. Insbesondere bei Wegstrecken von 3 bis 5 km ist das Fahrrad eine Alternative zum Auto, da es kostengünstiger und zeitlich konkurrenzfähig ist. Eine weitere Vergrößerung des Einzugsbereiches kann durch die Nutzung von Pedelets und E-Bikes ermöglicht werden. Gerade diese „Nahmobilität“ muss hinsichtlich der Zuwegung zu den Verknüpfungspunkten in den nächsten Jahren stärker in die Betrachtung mit einbezogen werden, da nur so der Ausbau des Umweltverbundes weiter vorangebracht werden kann. Nicht nur im Alltagsverkehr, sondern auch in Freizeit und Tourismus spielt der Radverkehr im Main-Tauber-Kreis - auch in Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln - eine Rolle. Hierzu ist auf der Linie 980 zwischen Weikersheim und Rothenburg o.d.T. ein Radbus an Wochenendtagen eingerichtet worden.⁶

Für die Nahmobilität gelten im Wesentlichen ähnliche Qualitätsanforderungen wie für P+R-Anlagen. Die Verknüpfungspunkte müssen gut erreichbar, sicher und sauber sein. Sie müssen in das bestehende öffentliche Rad- und Fußwegenetz ebenso eingebunden werden, wie dies bereits heute für P+R in das Straßennetz gilt. Ein entsprechendes Leitsystem zur Orientierung und die problemlose Auffindung der ÖPNV-Zugangsstellen auch für Ortsunkundige sind somit unabdingbar.

In wichtigen Knoten sollen optimierte und gesicherte Anschlüsse zwischen einzelnen Linien hergestellt werden. Die Umsteigewege sollen möglichst ohne Umwege und barrierefrei gestaltet werden. Darüber hinaus sind diese mit einem entsprechenden Leitsystem auszustatten.

An größeren Verknüpfungspunkten sind zudem dynamische Fahrgastinformationsanlagen, die auf Fahrplaninformationen in Echtzeit zurückgreifen, vorzusehen.

⁶ Das Land Baden-Württemberg hat 2016 mit der RadSTRATEGIE und dem RadNETZ konzeptionelle und planerische Grundlagen geschaffen, die im Rahmen der Radverkehrsplanung der Landkreise zu berücksichtigen sind.

Wesentliche Verknüpfungspunkte

Im Folgenden sind die wesentlichen Verknüpfungspunkte im Main-Tauber-Kreis aufgeführt:

- Bad Mergentheim, Omnibusbahnhof Altstadt Schloss
- Bad Mergentheim, Bahnhof
- Boxberg, Schulzentrum
- Creglingen, ZOB
- Grünsfeld, Bahnhof
- Igersheim, Bahnhof
- Külsheim, Moret-Brunnen
- Lauda, Bahnhof / ZOB
- Niederstetten, Bahnhof
- Niederstetten, ZOB / Hallenbad
- Unterbalbach (Lauda-Königshofen), Oberbalbacher Straße
- Tauberbischofsheim, Bahnhof / ZOB
- Tauberbischofsheim, Wörtplatz
- Weikersheim, Bahnhof / ZOB
- Werbach, Marktplatz
- Wertheim, ZOB

Des Weiteren kommt auch den übrigen SPNV-Stationen eine entsprechende Bedeutung vor allem hinsichtlich der Verknüpfung mit dem motorisierten Individualverkehr und dem Radverkehr zu.

In der Stationsdatenbank Baden-Württemberg (<https://www.3-loewen-takt.de/mobil-in-bw/auskuenfte/stationsdatenbank/>) sind die SPNV-Halte hinsichtlich der (barrierefreien) Zugänglichkeit und der räumlichen Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln (Bushaltestellen, B+R- und P+R-Anlagen) dokumentiert.

P+R/B+R im Main-Tauber-Kreis

Attraktive P+R- und B+R-Anlagen sind die Voraussetzung dafür, dass die Kunden möglichst wohnortnah auf den SPNV umsteigen und staufrei sowie pünktlich zu ihren Zielen gelangen können.

Der Neubau und Ausbau solcher Anlagen ist in der Regel mit hohen Kosten verbunden. Bereits vor dem Bau muss daher der Bedarf an P+R- sowie B+R-Stellplätzen festgestellt werden, um Fehlinvestitionen zu vermeiden. Grundsätzlich ist das Stellplatzangebot am Bedarf zu orientieren, wobei auch zukünftige Entwicklungsperspektiven zu berücksichtigen sind. Der VRN hat daher in seinem Leitfaden „Parken am Bahnhof – Konzeption und Bedarfsermittlung bei P+R- und B+R-Anlagen“ qualitative Mindeststandards festgelegt. Dieser Leitfaden ist als Grundlage zu verstehen und gibt Empfehlungen für die Bedarfsermittlung, die Planung und den Bau von P+R- und B+R-Anlagen.

Auf dieser Grundlage wurde 2015/2016 das aktuelle P+R-/B+R- Angebot sowie die Nachfrage an den SPNV-Stationen im Main-Tauber-Kreis erhoben und überprüft, an welchen Stationen ein weiterer Ausbaubedarf besteht. Die Ergebnisse sind in **Tabelle 15** mit dem erhobenen maximalen Auslastungsgrad dargestellt.

Verknüpfungspunkt	P+R			B+R		
	Stellplätze		Wertung	Stellplätze		Wertung
	Angebot* gerundet	Auslastung gerundet		Angebot gerundet	Auslastung gerundet	
Wertheim-Bestenheid	15	95%	P4	0	-	B5
Wertheim	7	55%	P5	12	25%	B2
Reicholzheim	20	50%	P4	0	-	B5
Kloster Bronnbach	5	0%	P4	0	-	B5
Gamburg (Tauber)	28	65%	P4	ca. 10	unb.	B5
Niklashausen	0	-	P4	0	-	B5
Hochhausen (Tauber)	0	-	P5	0	-	B5
Tauberbischofsheim	40	100%	P5	ca. 10	unb.	B5
Dittigheim	0	-	P4	0	-	B5
Distelhausen	0	-	P4	0	-	B5
Lauda	32	100%	P2	12	60%	B2
Königshofen (Baden)	0	-	P5	0	-	B5
Edelfingen	5	20%	P5	20	0%	B1
Bad Mergentheim	ca. 300	unb.	P1	37	40%	B1
Igersheim	0	-	P5	0	-	B5
Markelsheim	6	0%	P4	6	50%	B1
Elpersheim	0	-	P5	0	-	B5
Weikersheim	22	45%	P4	13	25%	B1
Laudenbach (Württemberg)	5	0%	P4	0	-	B5
Niederstetten	25	40%	P4	24	5%	B1
Gaubüttelbrunn	26	25%	P4	32	5%	B1
Wittighausen	5	80%	P5	28	15%	B1
Zimmern (bei Grünsfeld)	0	-	P5	0	-	B5
Grünsfeld	11	20%	P4	10	0%	B1
Gerlachsheim	6	50%	P5	0	-	B5
Boxberg-Wölchingen	7	45%	P4	0	-	B5
Eubigheim	10	10%	P4	0	-	B5

*inklusive von der Station zuzuordnenden öffentlichen Stellplätzen, die nicht explizit als P+R-Anlage ausgewiesen sind

Wertung P+R-Anlagen

P1	P+R-Anlage vorhanden, kein weiterer Bedarf an Stellplätzen	bei Angebotsverbesserung, ggf. Handlungsbedarf
P2	P+R-Anlage vorhanden, potentiell weiterer Bedarf an Stellplätzen	Handlungsbedarf
P3	P+R-Anlage vorhanden, deutliche Kapazitätsreserven	kein Handlungsbedarf
P4	Keine P+R-Anlage vorhanden, kein Bedarf an Stellplätzen	bei Angebotsverbesserung, ggf. Handlungsbedarf
P5	Keine P+R-Anlage vorhanden, potentieller Bedarf an Stellplätzen	akuter Handlungsbedarf

Wertung B+R-Anlagen

B1	B+R-Anlage vorhanden, kein weiterer Bedarf an Stellplätzen	bei Angebotsverbesserung, ggf. Handlungsbedarf
B2	B+R-Anlage vorhanden, potentiell weiterer Bedarf an Stellplätzen	Handlungsbedarf
B3	B+R-Anlage vorhanden, deutliche Kapazitätsreserven	kein Handlungsbedarf
B4	Keine B+R-Anlage vorhanden, kein Bedarf an Stellplätzen	bei Angebotsverbesserung, ggf. Handlungsbedarf
B5	Keine B+R-Anlage vorhanden, potentieller Bedarf an Stellplätzen	akuter Handlungsbedarf

Tabelle 15: P+R und B+R im Main-Tauber-Kreis

An 12 der 27 Haltepunkte sind B+R-Anlagen vorhanden. Teilweise verfügen die B+R-Anlagen über zeitgemäße Anlehnbügel und sind überdacht. An den meisten Stationen sind zwar Abstellanlagen in ausreichender Zahl vorhanden, jene entsprechen aber nicht den Anforderungen an eine funktionale und attraktive B+R-Anlage (s. [Tabelle 16](#)).

Die Anlagen in Wertheim und Lauda weisen zwar derzeit noch Kapazitätsreserven auf, sie sollten dennoch im Hinblick auf die zu erwartende Nachfrage erweitert werden (Kategorie B2). An den anderen 15 Haltepunkten – also fast zwei Dritteln – fehlen derzeit Fahrradabstellanlagen. Hier besteht akuter Handlungsbedarf zur Errichtung von geeigneten Radständen zum sicheren und geschützten Abstellen. Vor dem Hintergrund der Verbreitung höherwertiger Fahrräder sind auch Fahrradboxen anzubieten sowie Lademöglichkeiten für Pedelec-Akkus.

Im Main-Tauber-Kreis bestehen nur wenige P+R-Anlagen. Gleichwohl bestehen im Umfeld vieler Stationen Parkmöglichkeiten, die in [Tabelle 15](#) miterfasst wurden. In Bad Mergentheim ist eine P+R-Anlage in ausreichender Dimensionierung (Kategorie P1) vorhanden, in Lauda sollten die Stellplatzzahlen erhöht werden. An acht Haltepunkten ist weder eine ausgewiesene P+R-Anlage noch sind Stellplätze im öffentlichen Raum vorhanden, die für P+R genutzt werden (P5). An fünf dieser Haltepunkte besteht Bedarf zum Errichten von Stellplätzen. An fünf Haltepunkten, an denen bereits Parkmöglichkeiten existieren, besteht ein potenzieller Bedarf zum Ausbau des vorhandenen

Angebotes (ebenfalls P5). Generell empfiehlt sich insbesondere im Zuge von Angebotsverbesserungen im SPNV in den nächsten Jahren eine detaillierte Bedarfsermittlung und gegebenenfalls Planungen zur Erweiterung der Anlagen vorzunehmen.

Darüber hinaus besteht an zahlreichen Stationen Handlungsbedarf hinsichtlich der Beschilderung aus dem öffentlichen Wegenetz.

Anforderungen an P+R- / B+R-Anlagen	
P+R	B+R
bedarfsgerechte Kapazitäten	
möglichst kurze Fußwege zum Gleis (< 100m)	
ausreichende Beleuchtung	
gut sichtbare Wegweisung aus dem öffentlichen Straßenraum	
regelmäßige Wartung und Reinigung	
Berücksichtigung der Anforderungen der Barrierefreiheit	Gute Einsehbarkeit der Anlage
markierte Stellplätze	Überdachung sowie rahmenanschließbare Fahrradständer als Standard
übersichtliche Verkehrsführung der Anlage	Fahrradboxen/Sammelschließanlagen (zwingend erforderlich bei mehr als 50 Stellplätzen)
möglichst geringe Behinderung des Verkehrsflusses in den Zufahrtsstraßen	ausreichende Dimensionierung der Stellplätze (Eignung auch für Räder mit Einkaufskörben, Kindersitzen, o.ä.)
	möglichst direkte Lage an den Bahnsteigen

Tabelle 16: Anforderungen an P+R- und B+R-Anlagen

Um die B+R-Nutzung zu erhöhen, sollen sichere Abstellmöglichkeiten für hochwertige Fahrräder und Pedelecs angeboten werden. Mit Pedelecs können die Einzugsbereiche der Stationen auch in hügeliger Landschaft deutlich erweitert werden, dies wurde im Masterplan für den ÖPNV im Main-Tauber-Kreis grafisch dargestellt. Hier wurde empfohlen, an den Haltepunkten Fahrradboxen oder andere, nicht allgemein zugängliche Abstellmöglichkeiten, anzubieten und Finanzierungsmodelle für Pedelecs in Kombination mit ÖPNV-Jahreskarten zu prüfen. VRN-Abokunden erhalten beim Kauf eines ADFC-VRN-Faltrades einen Bonus in Höhe von 50 €, beim Kauf eines ADFC-VRN-Faltpedelecs einen Bonus in Höhe von 250 €.

Zuwegung Fußverkehr

Ein großer Teil der Fahrgäste des ÖPNV gelangt zu Fuß zu ihrer Einstiegshaltestelle bzw. zu ihrem eigentlichen Ziel. Auch wenn diese Zugangsform einfach erscheinen mag, stellt gerade der Fußverkehr relativ hohe Anforderungen an die Ausgestaltung und Qualität des Wegenetzes.

Fußgänger sind sehr umwege- und zeitempfindlich. Jeder zusätzlich zurückzulegende Meter kostet Energie und wird daher möglichst vermieden. Außerdem müssen die Wege im Umfeld von Verknüpfungspunkten so dimensioniert werden, dass auch zeitweise stark anschwellende Fußgängerströme sicher aufgenommen werden können. Ebenfalls wichtig ist es, auch die Wege innerhalb der Verknüpfungspunkte in die Betrachtung mit einzubeziehen, da Verknüpfungspunkte sowohl Quelle als auch Ziel von Fußwegen sind. Hier muss eine schnelle und sichere Orientierung gewährleistet werden.

Die Wege für Fußgänger müssen demnach folgende Ansprüche erfüllen:

- direkt
- überschaubar
- attraktiv
- sicher
- möglichst barrierefrei

Zuwegung Radverkehr

Wie der Fußverkehr stellt auch der Radverkehr vielfältige Anforderungen an eine attraktive Wegeführung. Diese soll möglichst sicher, bequem und direkt vom individuellen Startpunkt zur jeweiligen Einstiegshaltestelle erfolgen.

Unter Berücksichtigung der Topographie und möglichst geringer Umwege sollte den Radfahrerinnen und Radfahrern, unterstützt durch eine geeignete Wegweisung, bevorzugt die Fahrt auf geeigneten Radverkehrsanlagen oder durch Tempo-30-Zonen angeboten werden. Im Nahbereich des Verknüpfungspunktes sollten die Radfahrer, möglichst schon zusammengeführt aus verschiedenen Richtungen, auf einem direkten und für Gruppen befahrbaren Radweg zur B+R-Anlage geleitet werden.

5.5. Mobilitätsmanagement

Das Mobilitätsmanagement zielt auf eine nachhaltig positive Beeinflussung der Verkehrsnachfrage und des individuellen Verkehrsverhaltens ab. Es konzentriert sich auf „weiche“ Maßnahmen wie Information, Kommunikation, Motivation, Koordination und Service, um die Einstellung der Menschen langfristig zugunsten des ÖPNV und weiterer umweltverträglicher Mobilitätsarten zu verändern. Insbesondere Beratung, z.B. in Mobilitätszentralen oder über Informationsplattformen im Internet, steht dabei im Vordergrund, um Alternativen zum privaten Pkw aufzuzeigen. Die Maßnahmen des Mobilitätsmanagements sind Teil einer langfristigen Gesamtstrategie, die Kommunen und deren Einwohner, Betriebe und deren Mitarbeiter, Schulen und deren Schüler, öffentliche Einrichtungen und deren Nutzer sowie Verkehrsunternehmen und Dienstleister zusammenbringt.

Kommunales Mobilitätsmanagement

Kommunales Mobilitätsmanagement hat zum Ziel, die Mobilitätssituation in den Städten und Gemeinden zu verbessern und weiterzuentwickeln. Als Maßnahmen in der verkehrlichen Angebotsgestaltung kommen Systeme zur gemeinschaftlichen Nutzung von Pkw (Car-Sharing), Bildung, Organisation und Durchführung von Fahrgemeinschaften (privates Car-Sharing) und das örtliche Parkraummanagement und Fahrradvermietungen in Betracht. Die Maßnahmen sollen mit Hilfe von Aktionen und Kampagnen kommuniziert werden, die sich auch an spezielle Ziel- und Fokusgruppen – wie z.B. Senioren und Neubürger - richten können. Der Main-Tauber-Kreis und der Verkehrsverbund beraten die Kommunen und koordinieren die einzelnen Maßnahmen.

Einen wesentlichen Baustein des Kommunalen Mobilitätsmanagements stellen Mobilitätszentralen dar, die als Anlaufstellen für alle Fragen rund um den ÖPNV fungieren, sämtliche Informationen und Dienstleistungen anbieten und diese verkehrsmittelübergreifend bündeln. Neben dem Kerngeschäft von Information und Fahrkartenverkauf dient der direkte Dialog mit den Kunden dazu, die Kundenzufriedenheit und -bindung zu erhöhen.

Mobilitätszentralen können vorrangig dort eingerichtet werden, wo sich Partner zur Kooperation bereit erklären und somit die Finanzierung sichergestellt werden kann und wo entsprechende Räumlichkeiten am Bahnhof oder in Bahnhofsnähe zur Verfügung stehen. Im ehemaligen Bahnhofsgebäude in Lauda ist eine Mobilitätszentrale geplant. Sie soll von der DB Regionetz Westfrankenbahn, Go-Ahead, der Verkehrsgesellschaft Main-Tauber, dem Main-Tauber-Kreis, der Stadt Lauda-Königshofen und dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar getragen werden. Die Mobilitätszentrale wird Auskünfte und den Fahrkartenverkauf für Bus und Bahn bieten. Es soll auch gezielt zum Themenfeld Elektromobilität mit Autos und Fahrrädern informiert werden. Der Verleih von Elektrofahrrädern und auch von Elektroautos ist vorgesehen.

Mobilitätsstellen sind eine "abgespeckte" und an die örtliche Situation angepasste Variante der Mobilitätszentralen. Sie bieten ein weniger breites Angebot und eingeschränkte Öffnungszeiten. In Bad Mergentheim steht insbesondere das Eisenbahnverkehrsunternehmen DB Regionetz Westfrankenbahn GmbH als Kooperationspartner für eine Mobilitätsstelle zur Verfügung, da die Westfrankenbahn dort den Betriebsschwerpunkt für die Tauberbahn einrichtet und entsprechende Räumlichkeiten im Bahnhof zur Verfügung stellen kann. Auch in anderen Städten und Gemeinden können Mobilitätsstellen eingerichtet werden, sofern dort geeignete Räumlichkeiten vorhanden sind und Kooperationspartner zur Verfügung stehen, die einen großen Teil der Finanzierung übernehmen. Als Kooperationspartner sind neben den Verkehrsunternehmen insbesondere die Standortkommunen gefordert.

Der Main-Tauber-Kreis sieht konkret vor, ein Werbekonzept für die Karte ab 60 mit anschließender Werbekampagne zu initiieren. Mit dieser Maßnahme sollen mehr ältere Fahrgäste gewonnen werden und somit dem demographisch bedingten Fahrgastrückgang bei den Schülertickets entgegengesteuert werden. Zudem ist die Gewinnung weiterer Fahrgäste z. B. mit der Karte ab 60 auch ein Beitrag zum Klimaschutzkonzept des Landkreises.

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Beim Betrieblichen Mobilitätsmanagement stehen die Mobilitätsbedürfnisse eines Unternehmens und seiner Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Fokus. Das Betriebliche Mobilitätsmanagement bezweckt zum einen, die Arbeitnehmer an ein bewussteres Mobilitätsverhalten heranzuführen und zum anderen, die Unternehmen dabei zu unterstützen, Mobilität innerhalb des Unternehmens nachhaltiger zu gestalten. So lassen sich die Belange des Umweltschutzes mit ökonomischen Zielen des Unternehmens, nämlich einer Kostenreduktion bei dienstlichen Fahrten sowie einer Erhöhung der Mitarbeitergesundheit und -zufriedenheit, verbinden.

Der Main-Tauber-Kreis sieht die Bedeutung der Mobilität für Unternehmen. Mögliche Handlungsfelder für eine wirtschaftliche und umweltverträgliche Abwicklung des unternehmensbezogenen Verkehrs einschließlich des innerbetrieblichen Werkverkehrs sind insbesondere:

- Wegstreckenempfehlungen für Beschäftigte und Kunden
- betriebliche Parkraumbewirtschaftung
- kostensparendes Dienstreisemanagement
- Anreize zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel
- Förderung von Fahrgemeinschaften

- Förderung des Radverkehrs
- Empfehlungen über spritsparendes Fahren
- Auswahl von Transportmitteln und Transportstrecken
- Einsatz von Routenplanern und Navigationssystemen

Für den Einsatz von Betrieblichem Mobilitätsmanagement sind größere Arbeitgeber und Gewerbegebiete geeignet. Gerade in sogenannten „Umbruchsituationen“ wird das Betriebliche Mobilitätsmanagement für die Unternehmensseite interessant: Gründe können eine Firmenerweiterung, Parkdruck oder eine nicht mehr ausreichende Anzahl von Parkplätzen, eine allgemeine Kostenreduzierung oder auch eine veränderte strategische Ausrichtung der Firma sein.

Der Verkehrsverbund übernimmt auch beim Betrieblichen Mobilitätsmanagement eine beratende, begleitende und koordinierende Funktion. Bei ihm laufen die Vorhaben und Maßnahmen der jeweiligen Betriebe nachrichtlich zusammen, werden dokumentiert, ausgewertet und bei Bedarf übergeordnet kommuniziert.

5.6. Ergänzende Mobilität

Demografischer Wandel

In Kapitel 4.4 wurden die Auswirkungen des demografischen Wandels bereits thematisiert. In kleineren Gemeinden und Ortsteilen gibt es oft keinen Einzelhandel mehr und auch keine medizinische Versorgung. Dieser Trend wird sich durch den Bevölkerungsrückgang verstärken.

Gleichzeitig steigt der Anteil der älteren Menschen an. Unter ihnen auch zunehmend Personen, die aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr selbst Auto fahren können oder wollen oder es sich bei sinkendem Rentenniveau nicht mehr leisten können, ein eigenes Auto zu unterhalten.

Aus Gründen der Daseinsvorsorge und um den Menschen die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben zu ermöglichen, sind Ergänzungen zum klassischen ÖPNV erforderlich.

Multimodales Verhalten

Parallel zum demografischen Wandel ist zu beobachten, dass sich das Mobilitätsverhalten verändert. Die Wege werden häufiger mit einem Mix aus Verkehrsmitteln (intermodal) zurückgelegt. Der Anteil der Menschen, die verschiedene Verkehrsmittel nutzen, also multimodal unterwegs sind, steigt (**Abbildung 23**).

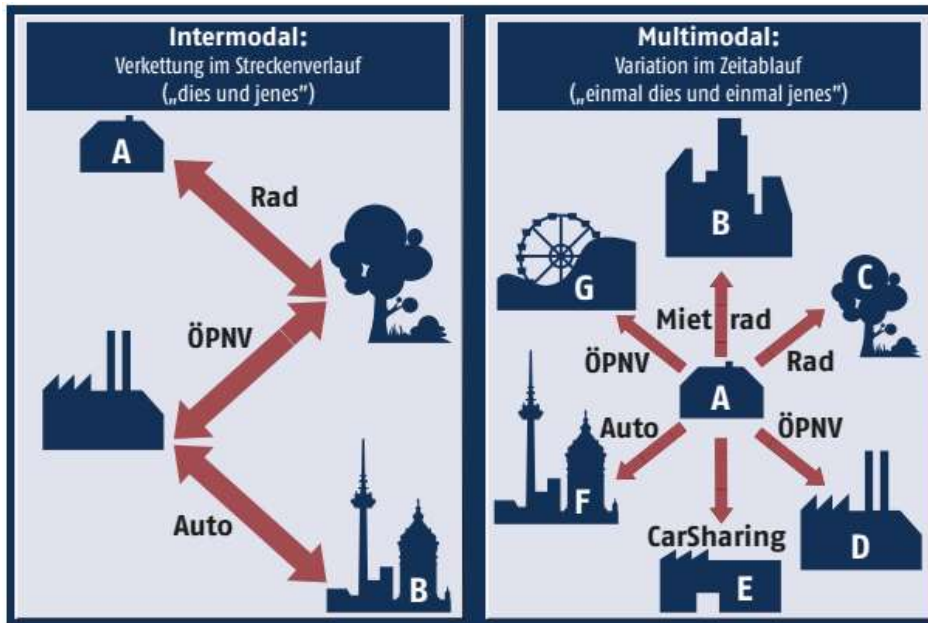


Abbildung 23: Intermodale und multimodale Mobilität

Dieser Wandel vollzieht sich im ländlichen Raum langsamer und auf andere Weise als in Städten. Hier dominiert der Pkw weiterhin, auch weil der Problemdruck zu Verhaltensänderungen – z.B. durch Parkplatznot und Feinstaubproblematik – fehlt. Handlungsdruck wie auch Handlungsoptionen in der Verkehrspolitik sind kleiner und neue Angebote – wie z.B. Sharing-Systeme – lassen sich wirtschaftlich nicht so einfach realisieren. Dennoch sollte auch im ländlichen Raum dieses Potenzial für Mobilitätsverbesserungen unterstützt werden.

Der ÖPNV kann die Grundlage für ein funktionierendes inter- und multimodales Angebot sein. Im Gebiet des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar gibt es bereits mehrere Ansätze, das Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung nicht nur durch Bereitstellung von ÖPNV-Leistungen zu beeinflussen und zu fördern. Die Angebote sind auf einer neuen multimodalen Informationsplattform auf Basis des bestehenden Informationsangebotes des Verkehrsverbundes den Kundinnen und Kunden als Service anzubieten.

In ländlichen Räumen kommt – auch durch die Dominanz des privaten Pkw – den im Folgenden aufgeführten Mobilitäts-Angeboten eine wichtige Rolle als Ergänzung zum ÖPNV zu.

Ergänzende Mobilitätsangebote

1. Ehrenamtliche Fahrdienste

Ehrenamtliche Fahrdienste werden oft mit Pkw (5 Sitzplätze), zum Teil auch mit Kleinbussen, betrieben, sind häufig auf ein Gemeindegebiet begrenzt und müssen vorbestellt werden. Meist werden sie nur eingeschränkt für spezielle Personengruppen (SeniorInnen, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen) angeboten. Es gibt auch Modelle, in denen private Fahrzeuge eingesetzt werden.

Es handelt sich bei diesen Angeboten um Beförderungen außerhalb des PBefG. Aufgrund der Eigenschaften (individuelle, zielgruppenspezifische Ausrichtung) stellen diese Angebote in der

Regel keine Ergänzung des ÖPNV-Angebotes dar. Dennoch können sie einen wichtigen Beitrag im Hinblick auf eine Grundmobilität und damit zur Daseinsvorsorge leisten.

2. Bürgerbusse

Es gibt keine einheitliche und klare Definition von „Bürgerbus“. Mit diesem Begriff werden sehr unterschiedliche Angebote bezeichnet. Bürgerbusse lassen sich in der Regel durch folgende Kriterien beschreiben:

- Der Fahrbetrieb wird ehrenamtlich – und damit auch freiwillig – durchgeführt.
- Der Betrieb findet regelmäßig statt.
- Das Angebot kann von allen Personengruppen genutzt werden.

Bürgerbusse basieren auf dem Prinzip der Freiwilligkeit. Die Initiative geht in der Regel von Bürgern aus, die ein fehlendes oder unattraktives ÖPNV-Angebot wahrnehmen. Dies führt meist zu einer guten Akzeptanz und Identifikation.

Der von Bürgerbussen angebotene Verkehr ist sehr unterschiedlich und meist von innergemeindlichen Verkehrsbedürfnissen geprägt. Die Verknüpfungen zu überörtlichen Verkehren stehen in der Regel nicht im Vordergrund. Neben der tageszeitlichen Beschränkung, verkehren Bürgerbusse häufig auch nur an bestimmten Wochentagen. Die Bedienung kann regelmäßig, auf festem Linienweg oder auch nur auf Anmeldung und mit Haustürbedienung erfolgen.

Der VRN begrüßt grundsätzlich die Einrichtung von Bürgerbussen als komplementäres Verkehrsangebot. Diese können insbesondere in ländlichen Räumen den ÖPNV vor Ort sinnvoll ergänzen, aber nicht ersetzen. Der Aufgabenträger definiert im Nahverkehrsplan die ausreichende Verkehrsbedienung gemäß § 8 Abs. 3 PBefG. Hierzu gehört auch die Festlegung von Mindestbedienungsstandards. Ehrenamtlich betriebene Fahrdienste können nur eine Ergänzung des ÖPNV-Angebotes darstellen, da der Aufgabenträger hierzu keine Aussagen treffen kann.

Rechtlich gesehen lassen sich Bürgerbusse entweder als nach dem PBefG genehmigter Linienverkehr oder als genehmigungsfreier Verkehr betreiben. In letzterem Falle gelten die Regelungen des PBefG nicht (s.a. § 1 Abs.2 PBefG).

Ein nach PBefG genehmigter Verkehr stellt höhere Anforderungen an den Betreiber als ein genehmigungsfreier Verkehr. Es herrscht eine für den Genehmigungszeitraum geltende Betriebs- und Tarifpflicht. Für den Fahrgast, die Kommune und den Aufgabenträger ist damit eine hohe Verlässlichkeit sichergestellt. Außerdem muss der VRN-Tarif zwingend angewendet werden. Wenn ein Bürgerbus den regulären ÖPNV ersetzt und je mehr er einen überörtlichen Charakter aufweist, desto eher ist eine Genehmigung nach PBefG sinnvoll.

Damit Bürgerbusse als genehmigungsfreie Verkehre betrieben werden können, dürfen die Einnahmen die Betriebskosten nicht übersteigen. In der Praxis werden die Fahrzeuge häufig finanziert – sei es durch die Gemeinden und / oder ortsansässige Betriebe. Auch das Land beteiligt sich an der Fahrzeugbeschaffung.

Im Main-Tauber-Kreis gibt es derzeit die folgenden Angebote für Bürgerbusse oder ehrenamtliche Fahrdienste:

Gemeinde	Art des Angebotes	Beschreibung	Bestand seit
Grünsfeld	Bürger rufauto 9-Sitzer	vollflexibel Tür-zu-Tür-Bedienung Mo-Fr 08:00 – 12:00 und von 13:00 – 17:00 Uhr nach Vorbestellung	Oktober 2015
Boxberg	Bürger rufauto (Elektrofahrzeug)	vollflexibel Tür-zu-Tür-Bedienung Mo-Fr 08:00 - 18:00 Uhr nach Vorbestellung	März 2014
Külsheim	Bürgerfahrdienst	nur für bestimmte Gruppen	
Nieder- stetten	Bürgerbus 9-Sitzer	Rückfahrt auf Wunsch bis Tür Linienfahrten Di und Do Vormittag in Schulferien auch nachmittags	Februar 2014
Igersheim	Bürgerbus (Elektrofahrzeug, 7-Sitzer)	Linienfahrten Igersheim Mo, Do, Fr Ortsteile auf Vorbestellung dienstags	November 2013
Creglingen	Bürgerbus	Angebot besteht auf unterschiedlichen Routen je nach Wochentag und zum Teil nach Anforderung	2014
Kreuz- wertheim	Bürgerbus 9-Sitzer	nach Wochentag differierende Routen, freitags eine Hin- und Rückfahrt bis nach Wertheim	2015

Tabelle 17: Bürgerfahrdienste und Bürgerbusse im Main-Tauber-Kreis

Als Fahrzeuge werden Kleinbusse bis maximal 9 Personen (inkl. Fahrer) oder Großraum Pkw eingesetzt. So kann prinzipiell jeder, der über einen gültigen Führerschein der Klasse B verfügt, als Fahrer tätig werden. Damit ein sicherer Betrieb für die Fahrgäste gewährleistet ist, wird empfohlen, dass die Fahrer den Personenbeförderungsschein erwerben. Die Kosten für die Erstaussstellung werden vom Land übernommen.

Das Land Baden-Württemberg engagiert sich erheblich bei der Unterstützung entsprechender Initiativen (<http://www.buergerbus-bw.de>). Insgesamt gibt es in Baden-Württemberg aktuell 49 Bürgerbusse. Sobald sich Ideen für einen Bürgerbus verfestigen, ist die Kontaktaufnahme mit dem Land und dem VRN sinnvoll.

3. Mitfahrzentralen

Durch die Kombination der klassischen Fahrgemeinschaft mit modernen Informations- und Kommunikationsmedien wie Smartphones, Navigationssystemen und sozialen Netzwerken ergeben sich neue Möglichkeiten der Mobilität ohne eigenes Fahrzeug. Hierbei werden freie Kapazitäten bei ohnehin stattfindenden Autofahrten sinnvoll genutzt. Gerade im ländlichen, dünn besiedelten Raum bieten sich hierdurch neue Ansätze der Emissionsvermeidung und Daseinsvorsorge. Die VGMT hat im Februar 2018 eine flinc-Gruppe Main-Tauber eingerichtet.

4. Car-Sharing

Das bestehende ÖPNV-Angebot kann durch ein attraktives Car-Sharing-Angebot sinnvoll ergänzt werden. Die im VRN bestehenden Anbieter Stadtmobil und Flinkster sind im Main-Tauber-Kreis nicht vertreten.

Aufgrund einer privaten Initiative gibt es seit März 2017 in Bad Mergentheim drei Carsharing Fahrzeuge mit festen Standorten. Trägerverein ist Taubermobil Carsharing e.V.

Bestehende Initiativen für privates Car-Sharing (z. B. drivy.de), die für den Main-Tauber-Kreis Relevanz haben, sind in die Angebote des Mobilitätsverbundes hinsichtlich Information und Kooperation zu integrieren.

5. Fahrradvermietsysteme

Fahrradvermietsysteme sind nicht nur eine Rückfallebene für Ziele und Zeiten, die vom ÖPNV nicht bedient werden, sondern schließen die „letzte Meile“ zwischen Haltestelle und Ziel bzw. Start. Fahrradvermietsysteme bieten darüber hinaus neue Möglichkeiten im Freizeitverkehr. Während VRNnextbike, das Fahrradvermietsystem im VRN, Mietstationen in der Nähe von ÖPNV-Haltestellen städteübergreifend derzeit in Mannheim, Ludwigshafen, Heidelberg, Speyer und Bensheim anbietet, gibt es im Main-Tauber-Kreis zurzeit kein solches kreisweites System. Für umfassende Verleihsysteme wie next bike fehlt im Main-Tauber-Kreis die für eine Finanzierung notwendige hohe Nachfrage. Lediglich lokal können in privater Initiative Fahrräder ausgeliehen werden, insbesondere bei Übernachtungsbetrieben **und bei Fahrradhändlern**. Der Main-Tauber-Kreis strebt einen Fahrrad- und Pedelec-Verleih an den **einzurichtenden** Mobilitätszentralen und Mobilitätsstellen an.

Der VRN bietet in Kooperation mit dem ADFC auch Falträder und Faltpedeles an. Diese können zusammengeklappt jederzeit kostenfrei in den öffentlichen Verkehrsmitteln mitgenommen werden. Die Faltpedeles sind gerade für topographisch bewegte Regionen wie den Main-Tauber-Kreis eine gute Ergänzung des ÖPNV.

Aufgrund der touristischen Bedeutung des Main-Tauber-Kreises (Ferienlandschaft „Liebliches Taubertal“) gibt es bereits zahlreiche Ladestationen für Pedeles und E-Bikes. Diese werden ebenfalls vor allem in Hotels und Gaststätten angeboten, so dass sich aufgrund der Öffnungszeiten sehr gute Nutzungsmöglichkeiten bieten.

6. Umsetzung

Die im Folgenden aufgeführten Maßnahmen sind zur Umsetzung im Geltungszeitraum des vorliegenden Nahverkehrsplans vorgesehen. Sie sind in zwei Kategorien aufgeteilt: angebotsseitige und investive Vorhaben.

6.1. Angebotsseitige Maßnahmen

Zu Erreichung der angestrebten Bedienungsqualität (siehe Abbildung 3 und Kapitel 5.2) wird die Umsetzung der in **Tabelle 18** aufgeführten angebotsseitigen Maßnahmen (unter Finanzierungsvorbehalt) vorgeschlagen. Es handelt sich um fortgeschriebene Maßnahmen aus den Konzeptionen des NVP 2005 und des Masterplans, die noch nicht (vollständig) umgesetzt worden sind, und um neue Maßnahmen. Die Kosten im SPNV (Regionalbahn Lauda – Osterburken) und im SPNV-Ergänzungsverkehr (Regiobus, Erweiterung der Betriebszeiten an der Tauberbahn) sind überwiegend von Seiten des Landes zu tragen.

Linie	Abschnitt	Netzka- tegorie	Standard	Maßnahme	Mehrleistung p.a.	Mehrkosten p.a.
973, 977	Wertheim – Dertingen	Grundnetz Region	120-Minuten Grundtakt mit Verstärkerfahrten	Verlängerung des FOC-Shuttles ⁷ nach Dertingen	9.000	27.000 €
972, 977	Wertheim – Freudenberg – Miltenberg	Grundnetz Region	120-Minuten Grundtakt mit Verstärkerfahrten zusätzlich zur Maintalbahn	Weitere Fahrten morgens in Richtung Miltenberg und am späten Nachmittag in die Gegenrichtung	30.000	90.000 €
	Wertheim – Kreuzwertheim (– Marktheidenfeld)	Grundnetz Region	120-Minuten Grundtakt mit Verstärkerfahrten	Einrichtung zusätzlicher Fahrten; Abhängig von Mehrheitsfinanzierung durch den Landkreis Main-Spessart	56.000	168.000 €
941	Lauda – Tauberbischofsheim – Wertheim	2	30/60-Minuten Grundtakt zusammen mit SPNV	Erweiterung der Betriebszeiten auf Landesstandard	113.000	339.000 €**
941	Tauberbischofsheim – Werbach – Böttigheim	Ergän- zungsnetz Ausbildung	Bedarfsorientiert	Zusätzliche Fahrten nach Böttigheim im Schülerverkehr Abhängig von Mitfinanzierung durch den Landkreis Würzburg	10.000	30.000 €
850	Tauberbischofsheim – Hardheim - Buchen	2	60-Minuten Grundtakt	Einrichtung Regiobuslinie	390.000	726.000 €*
R85	Lauda – Boxberg – Eubigheim (– Osterburken)	1	30-Minuten Grundtakt im SPNV	Einführung einer Regionalbahn- Verbindung im 60-Minuten-Takt im Wechsel mit dem stündlichen RE	322.000	2.325.000 €*
934	Bad Mergentheim – Boxberg	Grundnetz Region	120-Minuten Grundtakt mit Verstärkerfahrten	Umwandlung von Ruftaxi-Fahrten in feste Fahrten	34.000	102.000 €
945	Lauda – Bad Mergentheim – Crailsheim	1 / 2	30/60-Minuten Grundtakt zusammen mit SPNV	Erweiterung der Betriebszeiten auf Landesstandard	106.000	318.000 €**
980	Weikersheim – Röttingen – Creglingen	Grundnetz Region	120-Minuten Grundtakt mit Verstärkerfahrten	Umwandlung von Ruftaxi-Fahrten in feste Fahrten	27.000	81.000 €
980	Creglingen – Rothenburg o.d.T.	Grundnetz Region	120-Minuten Grundtakt mit Verstärkerfahrten	Umwandlung von Ruftaxi-Fahrten in feste Fahrten Erweiterung Radbusangebot	35.000	105.000 €

* Gesamtkosten, finanziert durch Land, Main-Tauber-Kreis und Neckar-Odenwald-Kreis

** Gesamtkosten; finanziert durch Land Baden-Württemberg

Tabelle 18: Angebotsseitige Maßnahmen im Main-Tauber-Kreis

⁷ Kostenloser Shuttle vom ZOB in Wertheim zum Factory-Outlet-Center Wertheim Village

6.2. Investive Maßnahmen

Die nachfolgende Tabelle zeigt die im Fortschreibungszeitraum geplanten Investitionsmaßnahmen im Kreisgebiet. Dabei werden auch die jeweiligen Kostenanteile angezeigt. Ein Großteil der Maßnahmen ist nur anteilig von den Kommunen zu tragen.

Maßnahme		Kosten
Ertüchtigung von Stationen der Tauberbahn unter komm. Beteiligung (2019)	Igersheim Hochhausen Elpersheim Dittigheim Edelfingen	ca. 1.100.000 € Gesamtkosten ca. 160.000 € Landkreisanteil
Digitale Fahrgastanzeige (DFI) mit Sprachansage (TTS)	an ZOBs	ca. 200.000 € Gesamtkosten
Mobilitätszentrale (Möblierung)	Lauda	50.000 €
Modernisierung von Stationen der Frankenbahn		k.A.
Reaktivierung der Zwischenhalte der Frankenbahn (Fernziel)		
2. Bahnsteig	Königshofen	500.000 €
Barrierefreier Umbau von Bushaltestellen der Priorität 1 (bis 2022) (s. Tabelle 14)		2.800.000 €

Tabelle 19: Investitionsmaßnahmen im Main-Tauber-Kreis

Die Betriebskosten für die Mobilitätszentrale in Lauda werden bei ca. 115.000 € jährlich liegen. Diese Kosten sind unter den beteiligten Kooperationspartnern aufzuteilen und beinhalten auch Leistungen und Personal der vor Ort angesiedelten landkreiseigenen Verkehrsgesellschaft Main-Tauber mbH. Für die gegebenenfalls zusätzlich einzurichtenden Mobilitätsstellen (Kapitel 5.5) können die Kosten derzeit noch nicht näher beziffert werden.

6.3. Vergabe / Linienbündelung

Die Buslinien im Main-Tauber-Kreis sind flächendeckend zu Linienbündeln zusammengefasst. Diese Bündel bilden die Grundlage für die Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienungs. Ziel der Bündelung ist die Gewährleistung eines linienübergreifenden Betriebes. Die Linienbündel sind damit Gesamtnetze im Sinne der §§ 8a Abs. 1 und 13 Abs. 2 Nr. 4 PBefG.

Den Main-Tauber-Kreis umfassen bzw. berühren die in der folgenden Tabelle aufgelisteten Bündel. Alle Bündel gingen nach einer wettbewerblichen Vergabe am 1.1.2018 mit einer Laufzeit von 10 Jahren in Betrieb. Lediglich das Bündel 28 Buchen, das den Main-Tauber-Kreis nur am Rande berührt, wird erst zum 1.1.2019 in Betrieb gehen.

VRN-Nr.	Linienbündel	nächster Vergabetermin öffentlicher Dienstleistungsauftrag	Linien mit * gekennzeichnete Linien verkehren nicht auf dem Gebiet des Main-Tauber-Kreises
28	Buchen	01.01.2029	843, 844, 821*, 823*, 841* 842*, 845*
33	Boxberg	12.12.2027	933, 934
34	Ahorn	12.12.2027	939
35	Wachbach	12.12.2027	955
36	Weikersheim-West	12.12.2027	961, 962
52	Stadtbus Bad Mergentheim	31.12.2023	956, 957, 958 (Vergabe durch die Stadt Bad Mergentheim)
63	Weikersheim-Ost	12.12.2027	963, 980
64	Igersheim	12.12.2027	944, 949, 952
65	Niederstetten	12.12.2027	964, 965, 966, 959
66	Creglingen	12.12.2027	967, 968, 969, 970, 960
67	Külsheim	12.12.2027	971
68	Hundheim	12.12.2027	971
69	Maintal	12.12.2027	972, 977
70	Kembach	12.12.2027	973, 979*
71	Wertheim	12.12.2027	974, 975, 976
73	Tauberbischofsheim	12.12.2027	850, 940, 941
74	Osterburken-Lauda	12.12.2027	851, 937, 942, 943, 945, 857*

Tabelle 20: Linienbündel im Main-Tauber-Kreis

Darüber hinaus gibt es weitere Linien in der Aufgabenträgerschaft des Main-Tauber-Kreises, die derzeit aber durch benachbarte Aufgabenträger bestellt und finanziert werden. Hierzu gehören die Linien 844, 978, 981 (Regiobuslinie, Mitfinanzierung durch Main-Tauber-Kreis), 982, 983 und 986.

6.4. Qualitätssicherung

Für die Akzeptanz des ÖPNV-Angebotes als eine echte Mobilitätsalternative zum motorisierten Individualverkehr spielt neben dem Fahrplanangebot (Fahrtenhäufigkeit, Taktgefüge) auch die Angebotsqualität eine wesentliche Rolle. Teil des Daseinsvorsorgeauftrages der Aufgabenträger ist deshalb neben der Sicherstellung eines ausreichenden Fahrplanangebotes die Sicherstellung einer Mindestqualität im Betriebsangebot. Die Mindestanforderungen an den Verbundverkehr in qualitativer Hinsicht umfassen die Themen:

- Fahrzeugqualität
- Vertrieb
- Fahrgastinformation
- Betriebsqualität
- Haltestellenausstattung

Die ÖPNV-Aufgabenträger im VRN haben sich vor diesem Hintergrund auf einen Mindestkatalog an qualitativen Anforderungen an die Busverkehrsleistungen im Verkehrsverbund Rhein-Neckar geeinigt. Diese Mindestanforderungen sind in der Anlage „Qualitätsanforderungen“ im Gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar zusammengefasst.

Die Sicherstellung einer ausreichenden Qualität setzt neben der Definition von Qualitätsstandards auch die Implementierung eines Qualitätssicherungssystems voraus. Ohne regelmäßige Qualitätskontrollen und ein angemessenes Sanktionssystem gegenüber den Betreibern ist eine Qualitätssicherung nicht möglich. Die Aufgabenträger haben sich deshalb darauf verständigt, im Gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar ergänzend zu den Qualitätsstandards ein dazugehöriges Sanktionssystem festzulegen. Diese Festlegungen werden Gegenstand vertraglicher Regelungen zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen.

7. Anhang

1. Schülerverflechtungen
2. Liniensteckbriefe
3. Anforderungsprofil
4. Ergebnisse der Beteiligungsverfahren
5. Standard für Haltestellenschilder im VRN

1. Schülerverflechtungen

Im Endbericht als Anlage auf CD

2. Liniensteckbriefe

Im Endbericht als Anlage auf CD

3. Anforderungsprofil

Das Anforderungsprofil ist ein wesentliches Element des Nahverkehrsplans. Im Anforderungsprofil werden die gewünschten Standards für das zukünftige ÖPNV-Angebot durch den ÖPNV-Aufgabenträger festgelegt. Die gewünschte ÖPNV-Qualität wird anhand geeigneter, messbarer Parameter beschrieben. Einen Schwerpunkt bildet die Festlegung der Leistungsstandards zur Erschließungs- und Bedienungsqualität. Darüber hinaus trifft das Anforderungsprofil Aussagen zu Infrastruktur- und Fahrzeugstandards.

Im Rahmen der aktuellen Fortschreibung wurde das bisherige Anforderungsprofil des Nahverkehrsplans für den Main-Tauber-Kreis überprüft und mit den aktuellen Mindeststandards im VRN abgeglichen. Die Vorgaben für die ausreichende Verkehrserschließung und Bedienung wurden den aktuellen bzw. zu erwartenden Entwicklungen vor allem im Hinblick auf die demografischen Prozesse im ländlich geprägten Raum angepasst.

Erschließungsstandards

Damit der ÖPNV von der Bevölkerung genutzt werden kann, ist eine flächendeckende ÖPNV-Erschließung, das bedeutet eine gute fußläufige Erreichbarkeit der Haltestellen, erforderlich. Die Erschließung ist nur dann gewährleistet, wenn ein Mindestangebot im Sinne der Daseinsvorsorge vorhanden ist. Die Vorgaben zur Daseinsvorsorge sind für alle im Zusammenhang bebauten Siedlungsbereiche mit mindestens 200 Einwohnern einzuhalten. Es wird eine ausreichende Erschließung angenommen, wenn die Entfernung (Luftlinienentfernung) zur nächsten Haltestelle nicht größer als die in **Tabelle A3.1** dargestellten Distanzen ist.

fußläufiger Einzugsbereich	
SPNV	1.000 m (3.000 m*)
Bus	600 m
Stadtverkehre und Angebote der Daseinsvorsorge	300 m / 200 m**
* Radverkehr	
** 200 m bei Nachfrageschwerpunkten	

Tabelle A3.1 Erschließungsstandards

Der Zugang zum ÖPNV erfolgt in der Regel zu Fuß. Insbesondere im SPNV benutzen zahlreiche Fahrgäste auch das Fahrrad, um zum Bahnhof zu gelangen. Hierfür können Einzugsradien von ca. 3.000 m angesetzt werden. Die potenziell mit dem Rad erschließbare Fläche beträgt also etwa das 10-fache im Vergleich zum Fußgängerverkehr. Damit B+R von den Fahrgästen akzeptiert wird, sind hochwertige, sichere und ausreichend dimensionierte Abstellanlagen und eine attraktive Zuwegung erforderlich.

Der ÖPNV bildet ein Element der Daseinsvorsorge. Insbesondere für Ältere oder in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen dürfen die Wege nicht zu weit sein. Bei Stadtverkehren und Angeboten der Daseinsvorsorge vom Wohnstandort bis zur Haltestelle gilt ein Einzugsbereich von 300 m als akzeptabel. Bei Schwerpunkten mit Einrichtungen zur Daseinsvorsorge wie z.B. Supermärkten oder Ärzthäusern muss die Entfernung zur Haltestelle möglichst kurz sein. Hier reduziert sich die maximale Entfernung auf 200 m.

Busverkehre des Grundnetzes 1. und 2. Ordnung sollen eine Konkurrenz bzw. Alternative zum MIV darstellen. Hier steht eine möglichst kurze Reisezeit mit direkter Linienführung im Fokus. In der Regel werden für solche Angebote von den Fahrgästen auch längere Fußwege zur Haltestelle akzeptiert.

Bedienungsstandards

Neben der räumlichen Erschließung bestimmt die Bedienung in Bezug auf Häufigkeit, Regelmäßigkeit und Schnelligkeit die Qualität des ÖPNV. Die ÖPNV-Achsen werden durch den SPNV und die Grundnetzachsen des Busverkehrs erschlossen. In diesen Bereichen soll an allen Tagen ein hochwertiges ÖPNV-Angebot zur Verfügung stehen.

Zur Sicherstellung einer attraktiven Bedienung sind auf den kontinuierlich stark nachgefragten Verbindungen im ÖPNV Grundnetz 1. Ordnung (im Main-Tauber-Kreis im SPNV die Verbindung Lauda – Würzburg sowie – in Kombination Bus und SPNV die Verbindungen Lauda – Tauberbischofsheim, Lauda – Bad Mergentheim und Lauda – Boxberg - Osterburken) Taktfahrpläne einzurichten. Auch an Ferientagen, abends und am Wochenende ist ein angemessenes Angebot vorzuhalten. In der Schwachverkehrszeit (sonntags und nach 20 Uhr) können auch auf den Achsen des Grundnetzes flexible Bedienungsformen zum Einsatz kommen. Dabei ist sicherzustellen, dass stets eine ausreichende Beförderungskapazität zur Verfügung steht.

Diese Grundsätze gelten auch für das ÖPNV Grundnetz 2. Ordnung, wobei hier wegen der begrenzten Nachfragepotenziale niedrigere Standards zur Anwendung kommen und die Belange des Schülerverkehrs – vor allem in der Morgenspitze – stärkere Berücksichtigung finden. ÖPNV-Achsen des Grundnetzes Region dienen der Anbindung und Verbindung von Kreisregionen, in denen nur geringe Nachfragepotenziale bestehen. Hier stehen die Belange des Schülerverkehrs zu den weiterführenden Bildungseinrichtungen, insbesondere Gymnasien und beruflichen Schulen, im Vordergrund. Darüber hinaus wird hier ein bedarfsorientiertes Grundangebot im Jedermannverkehr geschaffen.

Der Linienverkehr wird flächendeckend in Zeiten und Räumen schwacher Nachfrage durch Ruftaxi-Angebote ergänzt.

Die Mindestbedienungsstandards aus Sicht des Kreises sind in [Tabelle A3.2](#) dargestellt.

Die Angebote des Ausbildungsverkehrs sind bedarfsorientiert.

Die Mindestbedienungsstandards bilden lediglich ein grobes Raster zur Überprüfung des Verkehrsangebots. In den Liniensteckbriefen (s. Anlage 3) legt der Aufgabenträger das Bedienungsniveau als Bestandteil der ausreichenden Verkehrsbedienung im Sinne des § 8 Abs. 3 PBefG fest. Die Anzahl der Fahrten in den Liniensteckbriefen sind nicht gleichzusetzen mit der Bedienungshäufigkeit eines Ortes.

	Mo – Fr Fahrtenfolge NVZ	Fahrtenfolge HVZ	Fahrtenfolge SVZ	Bedienungszeitraum	Taktkernzeit	Sa Fahrtenfolge	Bedienungszeitraum	So/Fe Fahrtenfolge	Bedienungszeitraum
ÖPNV-Achsen									
Grundnetz 1. Ordnung	30-Min-Takt	30-Min-Takt	60-Min-Takt	05:00 - 24:00	06:00 - 20:00	60-Min-Takt	06:00 - 24:00	60-Min-Takt	08:00 - 22:00
Grundnetz 2. Ordnung	60-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt	05:00 - 22:00	08:30 - 20:00	120-Min-Takt	06:00 - 24:00*	120-Min-Takt	08:00 - 22:00
Grundnetz Region	bedarfsorientiert (vergl. Tabelle A4.3)			06:00 – 20:00	bedarfsorientiert	mind. 3 Fahrtenpaare	08:00 – 14:00	-	-
Achsenzwischenräume									
Daseinsvorsorge	120-Min-Takt als Ruftaxi	120-Min-Takt als Ruftaxi	---	09:00 - 23:00	09:00 - 23:00	120-Min-Takt als Ruftaxi	09:00 - 23:00	120-Min-Takt als Ruftaxi	09:00 - 23:00
Schülerverkehr	an Schultagen: Fahrten zur Abdeckung des stundenplanmäßigen Unterrichts					---	---	---	---
Stadtverkehr									
	60-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt	06:00 - 20:00	06:00 - 20:00	bedarfsorientiert	bedarfsorientiert	bedarfsorientiert	bedarfsorientiert

Tabelle A3.2: Bedienungsstandards

- HVZ = Hauptverkehrszeit (Spitzenverkehrsaufkommen, insbesondere während des Berufsverkehrs Mo - Fr)
- NVZ = Normalverkehrszeit (Zeit zwischen den Verkehrsspitzen Mo - Fr sowie Sa während der Geschäftsöffnungszeiten)
- SVZ = Schwachverkehrszeit (übrige Zeiten)

Die Geltungszeiträume der einzelnen Verkehrszeiten können nach örtlichen Verhältnissen variieren.

Infrastrukturstandards

Haltestellen

SPNV-Stationen und Bushaltestellen sind neben den Fahrzeugen die Visitenkarten des ÖPNV. Der Zugang zum ÖPNV sollte deshalb möglichst attraktiv und übersichtlich gestaltet sein. Haltestellen und Stationen müssen gut erreichbar, sicher und sauber sein sowie eine angenehme Aufenthaltsqualität bieten. Dies gilt insbesondere für die Verknüpfungspunkte innerhalb des ÖPNV-Netzes.

Aus Sicht der Verkehrsunternehmen soll der Betrieb an den Haltestellen vor allem störungsfrei abgewickelt werden und der Zeitbedarf für die Ein- und Ausfahrt sowie den Fahrgastwechsel möglichst gering sein. Dies ist Voraussetzung für einen stabilen Fahrplan und somit für einen attraktiven ÖPNV.

Auf Grundlage dieser Forderungen wurde eine Kategorisierung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte für den Verbundraum des VRN vorgenommen. Die Ausstattungskategorien wurden dabei nach den einzelnen Verkehrsmitteln unterschieden. Eine Übersicht über den Ausstattungsstandard der Haltestellen im VRN liefert [Tabelle A3.3](#).

Für SPNV-Stationen werden zwei Standards definiert, die sich insbesondere nach dem Bedienungsangebot richten. Regionalbahn-Haltestellen sollen dabei eine Ausstattung bekommen, die den Aspekten Aufenthalt, Information, Sauberkeit und Sicherheit Rechnung trägt. Bei Regional-Express-Haltestellen ist ein höherer Standard anzusetzen.

Für Bushaltestellen werden drei Kategorien gebildet. Der Standard für die „einfache“ Haltestelle gilt als Grundausrüstung. Bei wichtigen Verbindungen ist diese Grundausrüstung zu ergänzen. Für schwach frequentierte Bereiche ist ein Standard mit minimaler Ausstattung zu sichern. Hier kann den Anforderungen an den Aspekt Aufenthaltsqualität eine geringere Bedeutung beigemessen werden. Bei Verknüpfungspunkten unterschiedlicher Verkehrssysteme des ÖPNV sind die Einzelhaltestellen als Teil des Gesamtsystems zu betrachten und entsprechend der Kategorie des höchstwertigen verknüpften Verkehrssystems auszustatten.

Folgende Mindestanforderungen für jede Bushaltestelle im Verbundgebiet werden festgelegt:

- Wechselsystem mit Einzelelementen für:
 - Haltestellenzeichen nach § 224 StVO
 - Haltestellenbezeichnung
 - Liniennummer, Linienverlauf und Zielangabe
 - aktuelles VRN-Logo
- Aushangmöglichkeit für einen Liniennetzplan DIN A4/DIN A3
- für jede Linie eine Aushangmöglichkeit des Fahrplans in DIN A4/DIN A3 hoch
- Bodenmontage durch Bodenhülse

Die vom VRN vorgegebenen Richtlinien zur Gestaltung der Haltestellenfahnen mit einem Fahnen-Muster finden sich in Anlage 6.

Bei allen Kategorien ist die jeweilige Ausstattung den örtlichen Gegebenheiten anzupassen. Somit sind einzelne Ausstattungsmerkmale im Einzelfall zu prüfen. Um dauerhaft attraktive, sichere und saubere Haltestellen zu gewährleisten, ist eine regelmäßige Betreuung der baulichen Anlagen und des Umfeldes sicherzustellen.

Merkmal	Haltestelle von									
	Bahn		Straßenbahn / Metersporeisenbahn			mit Verknüpfung		Bus		
	Regional-Express	Regional- / S-Bahn	in der Stadt	in der Region	mit wesentlicher Verknüpfung	Bus / SPNV	Bus / Bus (hohe Umsteigerwerte)	Bus / Bus (geringe Umsteigerwerte)	ohne Verknüpfung	Bedarfsverkehr
Aufenthalt / Warten										
Sitzgelegenheit	X	X	X	X	X	X	X	X	(X)	
Witterungsschutz	X	X	X	X	X	X	X	X	X	(X)
geschlossener Warteraum	X	(X)				(X)	(X)			
Mülleimer / Ascher	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Information										
Haltestellenschild	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
reflektierend						(X)	(X)	(X)	(X)	(X)
Statischer Richtungsanzeiger	X	X	X	X	X	(X)	(X)	(X)	(X)	
dynamisch (DFI / DSA)	X	X	(X)	(X)	X	X	X	X	(X)	
Lautsprecher	X	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)				
Uhr	X	(X)			(X)					
Aushangfahrplan	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
VRN-Liniennetzplan	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Tarfinformation	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Umgebungs- / Ortsplan	X	X	X	X	X	X	X	X	(X)	
Wegweisung Bahnsteig(e) / Ausgang	X	X		X						
Beschilderung Haltestelle im Ort	X	X		(X)		X	(X)			
allgemeine bzw. touristische Informationen	X	(X)			(X)	(X)	(X)			
Sicherheit										
Beleuchtung	X	X	X	X	X	X	(X)	(X)		
Notrufsäulen / Notrufmöglichkeit	X	X		X	(X)			X	(X)	(X)
Videoüberwachung	(X)	(X)								
niveaugleicher Einstieg	X	X	(X)	X	X	X	X	(X)	(X)	(X)
Bahnsteig- / Bordsteinhöhe (in cm)	55 / 76	55 / 76	18 / 30	18 / 30	18 / 30	(18)	(18)	(18)		
Service										
Nennung VRN-Hotline	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Toiletten (behindertengerecht)	X	(X)			(X)					
Wickelraum	(X)									
Gepäckschließfächer	X									
Fahrausweisverkauf										
am Schalter / Verkaufskiosk	X	(X)			(X)	(X)	(X)			
am Automat	X	X	X	X	X	X	(X)			
beim Fahrpersonal						X	X	X	X	X
Verknüpfung mit übrigen Verkehrsmitteln										
P+R-Anlage	X	(X)		(X)	(X)	X	(X)			
B+R-Anlage	X	(X)		X	(X)	X	(X)			
Fahrradboxen (abschließbar)	(X)	(X)		(X)	(X)	(X)	(X)			

X erforderlich / in der Regel
(X) nach Möglichkeit / im Einzelfall zu prüfen

Tabelle A3.3 Standards VRN Haltestellenausstattung

Fahrzeugstandards

Die Qualitäts- und Ausstattungsstandards der einzusetzenden Fahrzeuge werden in den aktuellen Vergabeunterlagen der jeweiligen Linienbündel sowie im Gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar klar definiert und durch ein verbindliches Qualitätssicherungssystem (Pönalekatalog) abgesichert. Die dort festgelegten Parameter sind verbindlich. Grundsätzliche Standards zu Barrierefreiheit, Umweltfreundlichkeit und Emissionsarmut sind verbindlich einheitlich zu gewährleisten.

Alle eingesetzten Fahrzeuge müssen dem gültigen StVG, der StVO und StVZO (insbesondere § 35), dem PBefG und der BOKraft sowie den Unfallverhütungsvorschriften für Omnibusse im Linienverkehr entsprechen. Die Fahrzeuge müssen sich stets in einem verkehrssicheren, fahrbereiten Zustand befinden und den jahreszeitlichen Witterungsverhältnissen entsprechend ausgerüstet sein. Die vorgeschriebenen Steuerungselemente und Sicherheitsausstattungen müssen stets funktionsfähig und gekennzeichnet sein.

Die vom Verkehrsunternehmen vorgesehenen Fahrzeuge müssen die jeweiligen Strecken uneingeschränkt befahren können.

Hinsichtlich der Ausstattungsqualität werden zwei Fahrzeugkategorien unterschieden. Kategorie A bezeichnet Fahrzeuge, die im Linienregelverkehr eingesetzt werden. Fahrzeuge der Kategorie B können für Verstärkerfahrten im Ausbildungsverkehr eingesetzt werden. Fahrzeuge der Kategorie A müssen niederflurig sein und verfügen generell über eine hochwertige Ausstattung (z.B. Klimatisierung, optische Haltestellenanzeige, u.a.). Die ausführlichen Darstellungen der Qualitätsstandards und des Qualitätssicherungssystems befinden sich im Gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar (www.vrn.de).

Weitere Anforderungen

Busrelevantes Straßennetz

Der Busverkehr benutzt in der Regel das öffentliche Straßennetz mit. Die Gestaltung des Straßennetzes soll eine möglichst flüssige Führung des Busverkehrs ermöglichen.

Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

Verkehrsberuhigende Maßnahmen können ein wirksames Mittel zur verträglichen Gestaltung des MIV darstellen. Negative Auswirkungen verkehrsberuhigender Maßnahmen auf den Busverkehr als Teil des Umweltverbundes müssen jedoch auf ein Minimum beschränkt werden. Maßnahmen, die zu Fahrzeitverlängerungen und Komforteinbußen führen, sind nach Möglichkeit zu vermeiden.

Verkehrsberuhigende Maßnahmen auf Straßen, auf denen ein regelmäßiger Busverkehr besteht, sollen folgenden Anforderungen genügen: Werden Straßen mit Bus-Linienverkehr in Tempo-30-Zonen einbezogen, sollen die Busse an Knotenpunkten vorfahrtsberechtigt sein. Fahrbahnbreiten sowie Einbauten (Aufpflasterungen, Einengungen, Versätze u. ä.) müssen busverträglich gestaltet werden.

Durchfahrtsverbote für den MIV sollen nicht zu Fahrzeitverlängerungen für den Bus führen. Gegebenenfalls soll dem Bus die Durchfahrt auch durch Gebiete ermöglicht werden, die für den allgemeinen MIV gesperrt sind.

Zur Sicherstellung dieser Anforderungen sind die Verkehrsunternehmen und die VGMT bei Planungen hin-sichtlich verkehrsberuhigender Maßnahmen frühzeitig zu beteiligen.

Bus-Bevorrechtigung

Der ÖPNV wird in erheblichem Maße durch Staus und hohes Verkehrsaufkommen im MIV beeinträchtigt. Maßnahmen zur Bevorrechtigung des Busverkehrs steigern daher dessen Attraktivität durch Reisezeitverkürzungen für Bus-Fahrgäste. Auch in ländlichen Räumen kann ein Bedarf an kurzen Busspuren, Busschleusen oder Sonderverkehrsregelungen bestehen. In der Reform des LGVFG 2015 wurden die Möglichkeiten für eine Förderung deutlich erweitert. Langfristig ist ein verbundweit einheitliches technisches System zur Bus-Bevorrechtigung zu verankern.

Sonstige Anforderungen

Die im NVP 2005 im Anforderungsprofil enthaltenen weiteren Themen (Fahrgastinformation, Service, Sicherheit, Sauberkeit, Umweltschutz, Fahrpersonal) wurden verbundweit einheitlich im Gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar formuliert und finden sich in der aktuellsten Fassung auf der Homepage www.vrn.de.

4. Ergebnisse der Beteiligungsverfahren

In den Jahren 2014/15 wurden alle Gemeinden vom Landratsamt des Main-Tauber-Kreises angeschrieben und – unter anderem – um Verbesserungsvorschläge für den ÖPNV gebeten.

- Etwa 20% der Anmerkungen waren Verbesserungsvorschläge für Maßnahmen, die im Zuständigkeitsbereich der Kommunen selber liegen, insb. Haltestellenneubau und -verbesserungen.
- Ebenfalls etwa 20% betrafen Verbesserungswünsche im Schienenverkehr.
- Über die Hälfte waren Verbesserungsvorschläge für den Busverkehr (Anregungen zu Linienführungen, neuen Linien, mehr Fahrten etc.), inklusive Rufbusangebot und Serviceleistungen im Busverkehr (wie z.B. die Fahrplaninformationen).

Zu beachten ist, dass die Abfrage bei den Gemeinden vor der Neuvergabe des Busverkehrs und vor Einführung des flächendeckenden Ruf taxis durchgeführt wurde und ein Teil der Anregungen zwischenzeitlich erfüllt sind.

5. Standard für Haltestellenschilder im VRN

7. Anhang

5. Standard für Haltestellenschilder im VRN

5.1 Ziele

- 1.1 Verbesserung der Kundenorientierung (Festlegung der Art der Information und deren Platzierung auf dem Schild)
- 1.2 Einheitliche Namenskonvention (Abkürzungsverzeichnis, Verwendung der Ortsnamen etc.)

5.2 Verpflichtende Elemente

Die Montage des Haltestellenschildes im rechten Winkel zur Fahrtrichtung – Ausnahmen nur durch örtlich begründbare Zwänge. Dadurch soll von beiden Seiten die Fahrgastinformation einsehbar sein. Jedes Schild ist an einem eigens dafür vorgesehenen Mast zu montieren. Eine Montage an Verkehrsschildern und Hauswänden ist nicht zulässig. Die Montage an Laternenmasten und an Fahrgastunterständen ist nur in Ausnahmefällen zulässig, die unbedingt mit dem VRN abzustimmen sind.

Insbesondere die Anordnung der Einzelinformationen und bestimmte Größenverhältnisse sind verpflichtend einzuhalten.

- 2.1 Folienaufkleber des H-Zeichens (Verkehrszeichen 224 gem. § 41 StVO) reflektierend am oberen Bereich des Schildes
- 2.2 Hinweissymbol zur Blinkpflicht nach § 16 Abs. 2 StVO mittels eines orangenen Punktes o.ä. in der oberen rechten Ecke des Haltestellenschildes (rechts oberhalb des H-Zeichens). Dieses Symbol ist nur an bestimmten Haltestellen anzubringen, die den Unternehmen vom VRN mitgeteilt werden.

- 2.3 Aktuelles Verbundlogo in Fahrtrichtung rechts unterhalb des H-Zeichens
- 2.4 Darunter Name der Haltestelle, Schrift mindestens 35mm, in jedem Fall ungefähr doppelt so groß wie die Linienrichtungsangaben. Schildhöhe mindestens 120mm. Verkleinerung der Schriftart nur in Ausnahmefällen und nach Absprache mit dem VRN zulässig. Das Feld des Haltestellennamens ist gem. des Corporate Design des VRN in kobaltblau (RAL 5013) zu lackieren, die Schrift wird invers in verkehrsweiß (RAL 9006) dargestellt.
- 2.5 Für jede regulär verkehrende Linie ist ein separates Wechselschild vorzusehen. Ausnahmen sind möglich (z.B. bei Wegvarianten, die eine Linie abseits des üblichen Weges die Haltestelle nur einmal täglich bedienen lassen, mehrere Linien über den identischen Linienweg Richtung Innenstadt etc.), aber in jedem Einzelfall mit dem VRN abzustimmen. Die Liniennummer ist in der gleichen Schriftgröße wie der Haltestellename, die Linienrichtungen in halbfüßiger Größe anzugeben. Das Größenverhältnis schafft an dieser Stelle ein stimmiges ästhetisches Gesamtbild und ist deshalb zwingend einzuhalten. Das Wechselschildelement für die Linienrichtungsangaben muss mindestens 60mm hoch sein.
- 2.6 Unterhalb der Auflistung der an der Haltestelle verkehrenden Linien ist immer ein freies Wechselschildelement vorzusehen, um flexibel auf mögliche neue Linienverkehre reagieren zu können. Ausnahmen sind nur nach Absprache mit dem VRN möglich.

- 2.7 Auf dem abschließenden unteren Einschubblech sind die Verkehrsunternehmen mit ihren Logos darzustellen. Als Nettoverbund halten wir es für wichtig, dass die Unternehmen angemessen auch auf dem Haltestellenschild erkennbar sind. Dieses soll genauso groß sein wie die darüber installierten Wechselschilder für die Linienverkehre.
- 2.8 Auch Ruftaxiverkehre sind auf dem Haltestellenschild darzustellen. Dazu soll links neben der Liniennummer das im VRN übliche Ruftaxi-Logo oder ein Telefonhörer-Symbol zusätzlich aufgebracht werden. Die Schriftgröße der Liniennummer soll entsprechend verkleinert werden, dass sie rechtsbündig mit den Liniennummern der Buslinien abschließt.
- 2.9 Schildhalter bzw. Rahmen des Schildes, Befestigungselemente zwischen Schild und Mast sowie der Mast selbst sind in kobaltblau (RAL 5013) zu lackieren.
- 2.10 Fahrplankästen sind generell im Format DIN A3 zu verwenden. Auch diese sind in kobaltblau (RAL 5013) zu lackieren.
- 2.11 Ein Kompaktschild gem. Vorlage 2.1 werden prinzipiell nicht zugelassen. Es ist nur dann zulässig, wenn nach Rücksprache mit dem Aufgabenträger und dem VRN dauerhaft zu erwarten ist, dass nur eine Linie an dieser Haltestelle verkehren wird. Die oben formulierten Mindestgrößen sind einzuhalten.

7. Anhang

64 / 65

1.1 Wechselschildsystem (Standard)



7. Anhang

1.2 Wechselschildsystem (Standard)



2.1 Kompaktschild (Ausnahme)



7. Anhang

66 / 67

3.1 Wechselschildsystem mit gewölbter Oberfläche (höherwertiges System)



3.1 Wechselschildsystem mit gewölbter Oberfläche als Stele (höherwertiges System)



7. Anhang

5.3 Optionale Elemente

Darüber hinaus empfiehlt der VRN, die folgenden Gestaltungselemente zu berücksichtigen:

- 3.1 Als Schriftart empfehlen wir Frutiger, in Vergabeverfahren ist diese Schriftart vorgegeben. Sonstige Schriftarten, vor allem in Kommunen mit eigenen Haltestellen, nach Absprache.
- 3.2 Linienrichtungen können mit einem „über“-Hinweis oder mit Verlaufsbindestrichen ausgeführt werden. Es soll jedoch an jeder Haltestelle eine einheitliche Systematik verwendet werden.
- 3.3 Wabenummer/-nummern der Haltestelle können in Fahrtrichtung links unterhalb des H-Zeichens angebracht werden.



- 3.4 Der VRN empfiehlt eine UV-Schutzlackierung, um der Verblässen der Schilder durch Sonneneinstrahlung zu verhindern.

- 3.5 Die Aufdrucke können im Siebdruckverfahren erfolgen, um eine langlebigere Beschriftung zu ermöglichen.
- 3.6 Anstelle des bei Punkt 2 beschriebenen einfachen Wechselschildsystems kann auch ein höherwertigeres Wechselschildsystem zum Einsatz kommen. Darunter versteht der VRN ein System ohne Rahmen (dafür mit seitlichen Abschlussleisten), das doppelseitig ausgeführt ist und dessen Module leicht konvex gewölbt sind. Bei diesem System sind die unter Punkt 2 genannten Gestaltungsrichtlinien ebenfalls einzuhalten.
- 3.7 Darüber hinaus ist an besonders wichtigen, zentralen und/oder stark frequentierten Haltestellen die Möglichkeit gegeben, Haltestellenstelen zu installieren. Diese Stelen sollen in der Konstruktionsweise den unter 3.4 genannten Schildern entsprechen. Hinzu kommt hier, dass die Stelen eine bis zum Boden geschlossene Verkleidung aufweisen und integrierte Fahrplankästen auf beiden Seiten haben. Der Mast soll nicht sichtbar sein. Bei diesem System sind die unter Punkt 2 genannten Gestaltungsrichtlinien ebenfalls einzuhalten.

5.4 Namenskonvention

Haltestellennamen müssen bestimmte Kriterien erfüllen. Sie sollen vorzugsweise die Bezeichnung von Straßen, Plätzen oder öffentlichen Institutionen annehmen, wichtige Ziele von ÖPNV-Nutzern beschreiben, der Charakteristika der Bezeichnungen im Verkehrsverbund entsprechen und keinen Widerspruch zu bestehenden Haltestellennamen bilden.

Im Idealfall sollten Haltestellen nach öffentlichen Einrichtungen (z.B. Rathaus, Amtsgericht, Bürgerhaus) benannt werden. Sind solche nicht gegeben, sollen die Haltestellen nach den Querstraßen oder Plätzen, an denen sie liegen, benannt werden. Existieren aufgrund besonderer Siedlungsstrukturen keine Querstraßen, z.B. bei Straßendörfern, so sollen keine Hausnummern, sondern Himmelsrichtungen (Nord, Süd, West, Ost, Mitte) als Haltestellenbezeichnung herangezogen werden. Dadurch wird dem Fahrgast deutlicher, auf welcher Höhe des Ortes sich die Haltestelle befindet. Eine weitere sinnvolle Alternative können Flurnamen darstellen.

Mögliche Haltestellenbezeichnungen können auch besondere natürliche Gegebenheiten, Naturdenkmäler oder touristische Attraktionen sein (z.B. Felsenmeer, Guldenklinger Höhe).

7. Anhang

68 / 69

Namen von privaten bzw. kommerziellen Institutionen und Unternehmen sollen nicht verwendet werden, da sich diese Bezeichnungen erfahrungsgemäß innerhalb weniger Jahre mehrfach ändern können und indirekte Werbung für Privatbetriebe durch den ÖPNV vermieden werden soll. Dies gilt insbesondere für Gasthäuser, Hotels, Banken, Geschäfte und (ehemalige) Postämter. So sollen anstelle von den Eigennamen bestimmter großflächiger Einzelhandelsbetriebe Überbegriffe verwendet werden, wie beispielsweise „Einkaufszentrum“ oder „Fachmarktzentrum“.

Im Ausnahmefall können Firmenbezeichnungen verwendet werden, wenn aufgrund der örtlichen Gegebenheiten keine andere sinnvolle und intuitive Bezeichnung vergeben werden kann und wenn es sich um eine historisch bedeutsame Institution handelt. Auch sollen neu einzurichtende Haltestellen nicht nach Familiennamen benannt werden. Stattdessen ist der Name des Gehöfts eine Möglichkeit. Bei Bestandshaltestellen, bei denen kein anderer sinnvoller Name möglich ist, sind Familiennamen im Ausnahmefall zulässig. In allen Fällen muss eine vorherige Rücksprache mit dem VRN erfolgen.

Vermieden werden sollen Bezeichnungen, die auf nicht mehr existierende Einrichtungen hinweisen (z.B. Ehem. Schule, Schmiede). Dies gilt insbesondere für Haltestellen mit dem Namen „Bahnhof“, wo es keinen Bahnhof mehr gibt: Hier-

durch kann der Eindruck erweckt werden, dass eine Umsteigemöglichkeit zum SPNV oder zu anderen Buslinien besteht. Auch wenn solche Namen historisch gewachsen sind, sind sie v.a. für Ortsunkundige keine gute Orientierung.

Darüber hinaus ist die Länge des Namens begrenzt, damit die Bezeichnung möglichst ohne Abkürzung in Fahrplanmedien und Informationsmitteln (z. B. Haltestellenanzeige im Fahrzeug) dargestellt werden kann. Doppelnamen für eine Haltestelle sollen ebenfalls aufgrund der Länge vermieden werden.

In der Regel kann auf Ortszusätze verzichtet werden. Lediglich an wichtigen Umsteigestellen oder bei Haltestellenamen, die in zahlreichen Orten verwendet werden (z.B. „Mitte“, „Markt“, „Rathaus“ etc.) soll der Name des Ortes auf dem Schild dargestellt werden. Kommt innerhalb eines Gemeindegebiets dieselbe Haltestellenbezeichnung in mehreren Orts-/Stadtteilen vor (z.B. Kirche, Marktplatz), so muss der Ortsname dargestellt werden.

Die folgende Liste erhält gängige Abkürzungen, die einheitlich Anwendung finden sollen

Vollständige Bezeichnung	Abkürzung
Straße, -straße	Str., -str.
Platz	Pl.
Bahnhof	Bf
Hauptbahnhof	Hbf
Krankenhaus	Krhs.
Einkaufszentrum	EKZ
Schule	Sch.
Bürgermeister	Bgm.