



Nahverkehrsplan 2026 für den Main-Tauber-Kreis

*Einfach
ankommen.*



Main-Tauber-Kreis



VERKEHRSVERBUND RHEIN-NECKAR



Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	2	4. Ziele und Planungsprämissen	30	Priorisierung des barrierefreien Ausbaus von Haltestellen.....	74
Abbildungs- und Tabellenverzeichnis.....	3	4.1. Querschnittsthemen der ÖPNV-Entwicklung.....	30	Detaillkarten der Schulen im Main-Tauber-Kreis.....	82
Abkürzungsverzeichnis	5	4.2. Ziele der ÖPNV-Entwicklung.....	33	Standards für Haltestellenschilder im VRN	86
Vorwort zum Nahverkehrsplan.....	6	4.3. Angebotsstandards.....	34	Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens	94
Nahverkehrsplan 2026 Main-Tauber-Kreis	7	4.4. Achsenkonzept.....	38	Impressum	126
1. Einleitung.....	7	5. Angebotsentwicklung	41		
1.1. Aufgaben der Nahverkehrsplanung.....	7	5.1. Angebot im SPNV.....	41		
1.2. Planungsprozess.....	8	5.2. Angebot im Bus-Grundnetz	43		
2. Bestandsaufnahme	9	5.3. Angebot im Bus-Ergänzungsnetz.....	48		
2.1. Bilanz des Nahverkehrsplans 2018	9	5.4. Angebot im Bedarfsverkehr.....	50		
2.2. Weitere Veränderungen des Mobilitätsangebots.....	11	5.5. Ergänzende Mobilitätsangebote	53		
2.3. Aktuelles Bedienangebot	12	5.6. Haltestellen und Barrierefreiheit.....	55		
3. Rahmenbedingungen	16	5.7. Infrastrukturen	62		
3.1. Entwicklung der Bevölkerungs- und Siedlungsstruktur.....	16	5.8. Fahrzeuge	62		
3.2. Zielorte und Verkehrsverflechtungen	19	5.9. Mobilitätsmanagement.....	63		
3.3. Bedürfnisse der Fahrgäste	23	5.10. Information und Service.....	64		
3.4. Nachfragepotenzial im ÖPNV	26	6. Maßnahmen und Prüfaufträge	67		
		6.1. Angebotsseitige Maßnahmen	67		
		6.2. Investive Maßnahmen.....	68		
		6.3. Linienbündelung	69		
		6.4. Qualitätssicherung	70		
		6.5. Prüfaufträge	70		
		Anhang zum Nahverkehrsplan 2026	74		



Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abbildung 1: Bestandteile des Nahverkehrsplans.....	8	Abbildung 14: Absolutes Potenzial zur Steigerung der Fahrgastnachfrage im ÖPNV	28	Abbildung 27: Auszubauende Haltestellen nach Kategorie.....	60
Abbildung 2: Liniennetzplan mit Darstellung der Bedienungshäufigkeit.....	12	Abbildung 15: Anforderungen verschiedener Personengruppen an den ÖPNV	30	Abbildung 28: Priorisierungsstufen für den barrierefreien Ausbau	60
Abbildung 3: Aktueller Zuschnitt der Ruftaxi-Korridore.....	14	Abbildung 16: Netzhierarchie im Regionalbusverkehr des VRN (in Anlehnung an VRN 2006) .	35	Abbildung 29: Anzahl priorisierter Haltestellen je Kommune	61
Abbildung 4: Bevölkerungsentwicklung nach Altersgruppen.....	16	Abbildung 17: Bewertung von Reisezeitverhältnissen im ÖPNV	38	Abbildung 30: Wechselschildsystem (Standard)	88
Abbildung 5: Schulstandorte im Main-Tauber-Kreis	19	Abbildung 18: ÖPNV-Achsenkonzept mit Netzhierarchie im Main-Tauber-Kreis.	39	Abbildung 31: Wechselschildsystem (Standard, links) und Kompaktschild (Ausnahme, rechts)	89
Abbildung 6: Verkehrliche Anziehungspunkte im Main-Tauber-Kreis.....	20	Abbildung 19: Stamm-Linienwege der Linien 850 und 977.....	44	Abbildung 32: Wechselschildsystem mit gewölbter Oberfläche (höherwertige Systeme) – rechts als Stele.....	90
Abbildung 7: Verkehrsverflechtungen im Main-Tauber-Kreis	22	Abbildung 20: Zu prüfendes Linienkonzept auf der Achse Wertheim <> Kilsheim <> Tauberbischofsheim	45		
Abbildung 8: Bedeutung des ÖPNV nach Altersgruppen gemäß Befragung zum NVP.....	23	Abbildung 21: Zu prüfendes Linienkonzept eines Ringverkehrs zwischen Bad Mergentheim und Boxberg.....	46		
Abbildung 10: Ergebnis der Befragung zu den wichtigsten Eigenschaften des ÖPNV mit durchschnittlicher Platzierung im Ranking	24	Abbildung 22: Zu prüfendes Linienkonzept auf der zentralen Tauber-Achse.....	47		
Abbildung 9: Gründe für die Nichtnutzung des ÖPNV	24	Abbildung 23: Ruftaxi-Konzept.....	50		
Abbildung 11: Bewertungsskala des Angebotsfaktors	26	Abbildung 24: Multimodales und intermodales Mobilitätsverhalten.....	53		
Abbildung 12: Bestandteile der Potenzialbewertung	26	Abbildung 25: Reststufe und Restspalt nach VDV (2012)	58		
Abbildung 13: Potenziell erreichbarer Modal-Split-Anteil auf den Verkehrsverflechtungen des Main-Tauber-Kreises.....	27	Abbildung 26: Umsetzungsstand des barrierefreien Haltestellenausbaus nach Gemeinde .	59		



Tabelle 1: Umsetzungsstand der angebotsseitigen Maßnahmen des NVP 2018	9	Tabelle 15: Angestrebte Haltestellenausstattung nach Haltestellenkategorie.....	56
Tabelle 2: Umsetzungsstand der investiven Maßnahmen des NVP 2018	10	Tabelle 16: Aktueller Ausbauzustand der SPNV- Stationen	59
Tabelle 3: Linienbündel im Main-Tauber-Kreis (Stand 01.01.2018)	13	Tabelle 17: Investitionsvolumen zur Herstellung barrierefreier Haltestellen.....	62
Tabelle 4: Bevölkerungsprognose für die Gemeinden des Main-Tauber-Kreises.....	16	Tabelle 18: Übersicht der angebotsseitigen Maßnahmen im Linienverkehr	67
Tabelle 5: Verkehrsreichste Relationen des Main- Tauber-Kreises.....	23	Tabelle 19: Angebotsseitige Maßnahmen im Bedarfsverkehr.....	68
Tabelle 6: Arten von Mobilitätseinschränkungen	31	Tabelle 20: Übersicht der investiven Maßnahmen ...	68
Tabelle 7: Bedienungszeiten im Main-Tauber-Kreis.	36	Tabelle 21: Aktuelle VRN-Linienbündel im Main- Tauber-Kreis.....	69
Tabelle 8: Bedienungshäufigkeiten im Main-Tauber- Kreis	37	Tabelle 22: Angestrebte Linienbündelung mit Neuvergabe 12/2029	70
Tabelle 9: Bewertung der Erschließungsqualität auf Grundlage der Schweizer ÖV- Güteklassen	37		
Tabelle 10: Zielkonzept der SPNV-Verkehre im Main- Tauber-Kreis	41		
Tabelle 11: Verbindungen des Grundnetzes.....	42		
Tabelle 12: Verbindungsübersicht im Ergänzungsnetz	48		
Tabelle 13: Übersicht der geplanten Ruftaxi-Korridore	51		
Tabelle 14: Übersicht der intermodalen Verknüpfungspunkte	54		



Abkürzungsverzeichnis

Bf.	Bahnhof	ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr	TOD	Transit Oriented Development
B+R	Bike+Ride				
BEV	Busergänzungsverkehr	ÖPNVG	Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs Baden-Württemberg	TVZ	Tagesverkehrszeit
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz			VGMT	Verkehrsgesellschaft Main-Tauber mbH
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr			VRN	Verkehrsverbund Rhein-Neckar
BRN	Busverkehr Rhein-Neckar GmbH				
BW	Baden-Württemberg	ÖV	Öffentlicher Verkehr	ZOB	Zentraler Omnibus-Bahnhof
E_A	Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr	Pkw	Personenkraftwagen	ZRN	Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar
E_G	Ergänzungsnetz Grundversorgung	P+R	Park+Ride		
GNVP	Gemeinsamer Nahverkehrsplan	PBefG	Personenbeförderungsgesetz		
G_R	Grundnetz Region				
DB AG	Deutsche Bahn AG	RB	Regionalbahn		
HVZ	Hauptverkehrszeit	RE	Regionalexpress		
ITF	Integrierter Taktfahrplan	RT	Ruftaxi		
IV	Individualverkehr	SPNV	Schienenpersonennahverkehr		
LEP	Landesentwicklungsplan				
Lkw	Lastkraftwagen	SaubFahrzeugBeschG	Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge		
LSA	Lichtsignalanlage				
MiD	Mobilität in Deutschland	StVG	Straßenverkehrsgesetz		
MIV	motorisierter Individualverkehr	StVO	Straßenverkehrs-Ordnung		
NVBW	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH	StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung		
NVP	Nahverkehrsplan	SVZ	Schwachverkehrszeit		
NVP-E	Nahverkehrsentwicklungsplan	SWEG	Südwestdeutsche Landesverkehrs-GmbH		
NVZ	Normalverkehrszeit				



Vorwort zum Nahverkehrsplan

Durch MTK/VGMT ergänzen



Nahverkehrsplan 2026 Main-Tauber-Kreis

1. Einleitung

1.1. Aufgaben der Nahverkehrsplanung

Als Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist der Main-Tauber-Kreis zuständig für die Organisation und Weiterentwicklung des straßengebundenen ÖPNV im Landkreisgebiet. Als Grundlage zur Erfüllung dieser Aufgaben sind alle ÖPNV-Aufgabenträger angehalten, regelmäßig Nahverkehrspläne als zentrales Planungsinstrument neu aufzustellen oder fortzuschreiben. Der vorliegende und gemäß § 8 Abs. 3 PBefG sowie §§ 11 und 12 ÖPNVG BW aufgestellte vierte Nahverkehrsplan für den Main-Tauber-Kreis ersetzt dabei den bisher gültigen Nahverkehrsplan aus dem Jahr 2018.

Im Zuge der aktuellen Rahmenbedingungen ist die Nahverkehrsplanung angehalten, auf verschiedene Zielsetzungen einerseits und Restriktionen andererseits zu reagieren. Grundsätzlich ist gemäß ÖPNVG BW die Gestaltung eines integrierten Gesamtverkehrssystems anzustreben. Der ÖPNV erfüllt in diesem System unter anderem die folgenden Aufgaben:

- Gewährleistung der Mobilität der Bevölkerung.
- Sicherung der Attraktivität des Wirtschaftsstandorts Baden-Württemberg.
- Beitrag zum Umweltschutz, darunter zum Klimaschutz und zur Energieeinsparung.

- Beitrag zur Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs.

Gemeinsam mit den übrigen Mobilitätsangeboten im Umweltverbund soll der ÖPNV „als eine vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen“ (§ 1 ÖPNVG BW). Dazu ist es notwendig, ein entsprechend attraktives Angebot mit weitreichenden Bedienungszeiträumen, regelmäßigen und verlässlichen Takten sowie konkurrenzfähigen Reisezeiten zu schaffen.

Insbesondere in ländlichen Räumen ist der ÖPNV als Angebot der Daseinsvorsorge zu verstehen, die eine Mobilität für möglichst alle Bevölkerungsgruppen sicherstellt. Deshalb ist – auch unter Berücksichtigung einer alternden Gesellschaft – den unterschiedlichen Anforderungen verschiedener Fahrgastgruppen Rechnung zu tragen. In diesem Zusammenhang liegt eine zentrale Aufgabe in der Herstellung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit im ÖPNV. Diese Aufgabe war gemäß § 8 Abs. 3 PBefG bis zum 1. Januar 2022 zu erfüllen, konnte jedoch nicht flächendeckend erreicht werden. Daher ist das Ziel eines barrierefreien ÖPNV schnellstmöglich und mit hoher Priorität weiterzuverfolgen.

Darüber hinaus wirken verschiedene gesellschaftliche Megatrends auf die Rolle und Ausgestaltung des ÖPNV. Von besonderer Bedeutung sind dabei die zunehmende Alterung der Gesellschaft, die Notwendigkeit einer klimaneutralen Transformation des Wirtschafts-

und Mobilitätssektors sowie die Möglichkeiten und Erfordernisse im Rahmen der Digitalisierung. Der gesellschaftliche Wandel hin zu individualisierten Lebensstilen und Mobilitätsmustern erfordert eine Vielzahl von Angeboten, die gemeinsam die entstehenden Mobilitätsbedarfe abdecken können. Veränderte Lebens- und Arbeitssituationen – beispielsweise durch Remote Work – werden dabei auch zukünftig einen Wandel von Mobilitätsstilen und -bedürfnissen vorantreiben. Dazu stellen die Prozesse der Digitalisierung und Automatisierung sowie die Antriebswende den Verkehrssektor vor große Herausforderungen. Der Nahverkehrsplan ist das Instrument, um auf solche Megatrends zu reagieren und die Zukunftsfähigkeit des Systems ÖPNV sicherzustellen.

Bei der Ausgestaltung des zukünftigen ÖPNV-Angebots ist zu berücksichtigen, dass der Main-Tauber-Kreis mit der geringsten Bevölkerungsdichte aller baden-württembergischen Landkreise und einer äußerst dispersen Siedlungsstruktur zu den stark ländlich geprägten Räumen in Baden-Württemberg zählt. Die für den ÖPNV charakteristische räumliche und zeitliche Bündelung der Mobilitätsnachfrage wird vor dem Hintergrund der Raumstruktur deutlich erschwert, sodass im Angebot abseits der zentralen Achsen auch die zeitliche und räumliche Flexibilität eine wichtige Rolle spielt, um ausreichende Nachfragepotenziale zu erschließen.

Vor dem Hintergrund der sich zuspitzenden finanziellen Engpässe in kommunalen Haushalten stehen die



ambitionierten Zielsetzungen zunehmenden Restriktionen gegenüber. Eine besondere Herausforderung liegt dabei auch in der ungewissen Einnahmen- und Ausgabensituation in den kommenden Jahren, die keine langfristige Planungssicherheit ermöglicht. Neben diesen finanziellen Aspekten stellt auch eine angespannte Personalsituation, insbesondere bei den Verkehrsunternehmen, eine zusätzliche Restriktion dar. Der Nahverkehrsplan hat damit auch die Aufgabe, bestmöglich zwischen Zielsetzungen und Restriktionen zu vermitteln. Die Aufgabe besteht darin, einen Kompromiss zu entwickeln zwischen dem, was wünschenswert wäre, und dem, was auf absehbare Zeit finanzierbar ist.

1.2. Planungsprozess

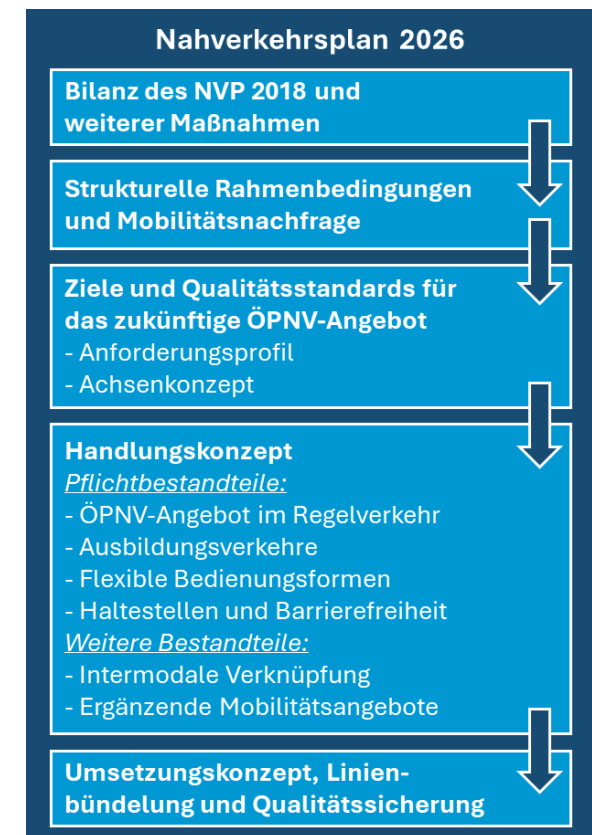
Der Main-Tauber-Kreis ist gemeinsam mit 23 weiteren ÖPNV-Aufgabenträgern in Baden-Württemberg, Hessen und Rheinland-Pfalz im Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar (ZVR) zusammengeschlossen. Durch eine übergeordnete Organisationsstruktur für das Mobilitätssystem im Verbundgebiet kann eine gemeinschaftliche Entwicklung verschiedener Mobilitätsangebote sichergestellt und forciert werden. Die Planungsgrundlage für den vorliegenden Nahverkehrsplan ist folglich der Gemeinsame Nahverkehrsplan (GNVP) des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar, der übergeordnete Zielsetzungen zusammenfasst und eine gesamträumliche Entwicklung über Landkreisgrenzen hinaus ermöglicht. Der Nahverkehrsplan des Aufgabenträgers hat die

Funktion, die übergeordneten Aussagen des GNVP um konkrete Ziele und Maßnahmen für den Planungsraum zu ergänzen.

Die Inhalte des Nahverkehrsplans orientieren sich an den Vorgaben an ein integriertes Gesamtverkehrsangebot. So wird der ÖPNV nicht als Insellösung, sondern als Teil eines multimodalen Mobilitätssystems verstanden. Grundlage des Nahverkehrsplans ist die Bestimmung bestehender Mobilitätsbedarfe auf Basis des realen Verkehrsverhaltens der Menschen im Main-Tauber-Kreis. Ziel ist die Entwicklung bedarfsgerechter Maßnahmen, die sowohl die bestehenden Zielsetzungen als auch die begrenzten Ressourcen berücksichtigen. Dazu werden vorab Standards auf Grundlage des GNVP erarbeitet und in einem Achsenkonzept verortet. Um eine organisierte Umsetzung der planerischen Inhalte vorzubereiten, werden die Maßnahmen in einen Baukasten eingeordnet und hinsichtlich ihrer Bedeutung priorisiert.

Die Erarbeitung und Aufstellung des Nahverkehrsplans erfolgt durch den VRN und den Main-Tauber-Kreis in Abstimmung mit den landkreisangehörigen Städten und Gemeinden. Der Entwurf des Nahverkehrsplans wurde im Ausschuss für Soziales, Bildung, Kultur und Verkehr am 25.02.2026 vorgestellt. Die schriftliche Anhörung der Träger öffentlicher Belange erfolgte von 27.02.2026 bis 30.04.2026. Am 29.07.2026 hat der Kreistag des Main-Tauber-Kreises den vorliegenden NVP beschlossen.

Abbildung 1: Bestandteile des Nahverkehrsplans





2. Bestandsaufnahme

2.1. Bilanz des Nahverkehrsplans 2018

Maßnahmenkonzeption im NVP 2018

Im Umsetzungskonzept des Nahverkehrsplans von 2018 wird zwischen zwei Maßnahmenarten unterschieden. Angebotsseitige Maßnahmen sehen Anpassungen der Linienverläufe und Betriebsstandards vor. Investive Maßnahmen beziehen sich dagegen auf den Ausbau und die Sanierung bestehender Infrastrukturen im Main-Tauber-Kreis.

Im Folgenden wird untersucht, inwieweit die im NVP 2018 formulierten Maßnahmen bis zum Jahr 2025 umgesetzt wurden. Zur Bewertung wird dabei auf ein dreistufiges Ampelsystem zurückgegriffen. Dieses unterscheidet zwischen einer nicht erfolgten Umsetzung (rot), einer teilweisen Umsetzung (gelb) und einer vollständigen Umsetzung (grün). Der Umsetzungsstand der angebotsseitigen Maßnahmen ist in Tabelle 1 dargestellt, während der Umsetzungsstand der investiven Maßnahmen in Tabelle 2 ersichtlich ist.

Umgesetzte Maßnahmen

Seit dem Beschluss des letzten NVP im Jahr 2018 konnten insbesondere Angebotsverbesserungen im regionalen ÖPNV erreicht werden. So verkehrt seit dem 1. Januar 2019 die mit Landesmitteln geförderte Regiobuslinie 999 zwischen Tauberbischofsheim und Buchen mit einem festen Taktangebot an allen Tagen. Der

angestrebte Stundentakt im SPNV für die Haltepunkte Lauda, Königshofen, Boxberg-Wölchingen, Eubigheim,

Rosenberg und Osterburken wird seit Dezember 2019 erreicht.

Tabelle 1: Umsetzungsstand der angebotsseitigen Maßnahmen des NVP 2018

Linie	Achse	Maßnahme	Veränderung	Zielerreichung
976 973, 977	Wertheim – Dertingen	Verlängerung des FOC-Shuttles nach Dertingen	Das FOC-Shuttle umfasst einzelne hinzubestellte Fahrten der Linie 976. Diese bedienen jedoch nicht den Stadtteil Dertingen. Der Linienweg zwischen Wertheim-Village und Dertingen wird regelmäßig durch Fahrten der Linien 973 und 977 außerhalb des FOC-Shuttles bedient.	●
972 977	Wertheim – Freudenberg – Miltenberg	Einrichtung weiterer Fahrten in Richtung Miltenberg und nachmittags in Gegenrichtung	Erste Fahrt in Richtung Miltenberg ab 9:27 Uhr, letzte Fahrt nach Wertheim ab 16:27 Uhr – damit keine Angebotsausweitung erfolgt. Im Abendverkehr wurde das Angebot NightLife-Shuttle in die Linie integriert.	●
RB / RE	Tauberbahn, Frankenbahn	2 Verbindungen pro Stunde	Auf der Achse Würzburg-Lauda herrscht durch die Überlagerung von RE8 und RB85 bereits ein ungefährer 30-Minuten-Takt. Für die Relation Wertheim – Weikersheim sieht das Zielnetz Baden-Württemberg 204x eine halbstündliche Verbindung durch die RB88 vor. Zwischen Weikersheim und Schrozberg soll ein stündlich verkehrender Bus das Angebot erweitern und zwischen Schrozberg und Crailsheim sollen zusätzliche Züge in Einzellige verkehren.	●
	Wertheim – Kreuzwertheim – Marktheidenfeld	Einrichtung zusätzlicher Fahrten; abhängig von Mehrheitsfinanzierung durch den Landkreis Main-Spessart	Es wird keine durchgehende Verbindung zwischen Wertheim, Kreuzwertheim und Marktheidenfeld angeboten.	●
941	Lauda – Tauberbischofsheim – Wertheim	Erweiterung der Betriebszeiten auf Landesstandard	Bedienung erfolgt nur von 5 – 20 Uhr anstatt wie angestrebt von 5 – 22 Uhr. Zusätzlich erfolgt ein Bruch der Fahrten in Tauberbischofsheim.	●
941	Tauberbischofsheim – Werbach – Böttigheim	zusätzliche Fahrten nach Böttigheim im SV, abhängig vom Landkreis Würzburg	Lediglich eine Hin- und eine Rückfahrt bedient den Ort Böttigheim im Schulverkehr. Eine Angebotsverlängerung wurde nach Prüfung verworfen.	●
850 (999)	Tauberbischofsheim – Hardheim – Buchen	Einrichtung Regiobuslinie im 60-Minuten-Takt	Einrichtung der neuen Regiobuslinie 999 mit 60-Minuten-Grundtakt	●
RB85	Lauda – Boxberg – Eubigheim (– Osterburken)	Einführung einer Regionalbahn-Verbindung im 60-Minuten-Takt im Wechsel mit dem stündlichen RE	RB85 zwischen Osterburken und Würzburg ergibt überlagert mit RE8 einen 60-Minuten-Takt	●
934	Bad Mergentheim – Boxberg	Umwandlung von Ruftaxifahrten in feste Fahrten	Einzelne Ruftaxi-Fahrten in den Morgen- und Mittagsstunden wurden an Schultagen in feste Fahrten überführt und verkehren als Ringlinie 934 von Boxberg über u.a. Angeltürn und Schillingstadt zurück nach Boxberg.	●
945	Lauda – Bad Mergentheim – Crailsheim	Erweiterung der Betriebszeiten auf Landesstandard	Auf dem Abschnitt Lauda – Bad Mergentheim – Igersheim wird durch den abendlichen Busergänzungsverkehr 88b ein Betrieb bis 0 Uhr aufrechterhalten. Der Abschnitt nach Crailsheim wird nicht bedient.	●
980	Weikersheim – Röttingen – Creglingen	Umwandlung von Ruftaxifahrten in feste Fahrten im 120-Minuten-Takt	Linie verkehrt nun mit festem Fahrplan, jedoch liegen Bedienungslücken vor, die eine Abweichung vom 120-Minuten-Takt ergeben.	●
980	Creglingen – Rothenburg o.d. Tauber	Umwandlung von Ruftaxifahrten in feste Fahrten im 120-Minuten-Takt und Erweiterung des Radbusangebots	Die Linie verkehrt nun mit einem festen Fahrplan, jedoch liegen weiterhin Bedienungslücken im Tagesverlauf vor, sodass kein durchgängiger 120-Minuten-Takt am Tag erreicht wird. Einzelne Fahrten werden durch einen Radbus bedient, diese Fahrten werden jedoch nur donnerstags und freitags absolviert.	●



Die Fahrgastinformation im Main-Tauber-Kreis konnte durch den Aufbau dynamischer Fahrgastinformationsanlagen an zentralen Umsteigepunkten sowie durch die Eröffnung der Mobilitätszentralen in Bad Mergentheim (2019), Wertheim (2022) und Lauda (2024) verbessert werden.

Hinsichtlich der Barrierefreiheit konnten die von der DB betriebenen Stationen entlang der Tauberbahn bis 2023 saniert und barrierefrei ausgestaltet werden. Die Modernisierung der Haltepunkte entlang der Frankenbahn zwischen Lauda und Würzburg wurde bis 2024 größtenteils abgeschlossen und umfasste die Stationen in Gerlachsheim und Grünsfeld. Die Modernisierung des Bahnhofs Zimmern befindet sich aktuell noch in der Umsetzung. Die Sanierung der Haltepunkte Wittighausen, Königshofen, Boxberg-Wölchingen und Eubigheim soll bis 2031 abgeschlossen sein.

Offene Maßnahmen

Ein Großteil der angebotsseitigen Maßnahmen des NVP 2018 ist bis heute nicht oder nur teilweise umgesetzt worden. Angestrebt war die Umwandlung der Ruftaxifahrten zwischen Weikersheim und Creglingen, Creglingen und Rothenburg ob der Tauber sowie Bad Mergentheim und Boxberg in ein festes Linienangebot im 120-Minuten-Takt. Lediglich im Gebiet Creglingen wurden einzelne Fahrten in die Linie 980 überführt. Aufgrund größerer Bedienerlücken ergibt sich hier jedoch noch kein durchgängiger 120-Minuten-Takt. Auch die formulierten punktuellen Angebotserweiterungen auf

den Linien 941, 972 und 977 sowie auf der Achse Wertheim – Kreuzwertheim – Marktheidenfeld wurden bis heute nicht umgesetzt.

Im Bereich der investiven Maßnahmen ist lediglich die Errichtung des zweiten Bahnsteigs am Haltepunkt Königshofen nicht umgesetzt. Darüber hinaus konnte der ursprünglich bis zum Jahr 2022 vorgesehene barrierefreie Ausbau von Haltestellen der Prioritätsstufe 1 bislang nicht abgeschlossen werden. So wurden von den 41 Haltestellen, die dieser Priorität zugeordnet sind,

Tabelle 2: Umsetzungsstand der investiven Maßnahmen des NVP 2018

Maßnahme	Ort	Veränderung	Zielerreichung
Ertüchtigung von Stationen der Tauberbahn unter kommunaler Beteiligung	Igersheim, Hochhausen, Elpersheim, Dittigheim, Edelfingen, Markelsheim	Ertüchtigung des Haltepunktes Igersheim 2019, Markelsheim wird aktuell modernisiert und barrierefrei ausgebaut; weitere Haltepunkte wurden 2022/2023 modernisiert	●
digitale Fahrgastanzeige (DFI) mit Sprachansage (TIS)	an ZOBs	2020 erfolgte die Errichtung von digitalen Fahrgastanzeigen an stark frequentierten Umsteigehaltestellen im Main-Tauber-Kreis	●
Mobilitätszentrale	Bad Mergentheim, Lauda, Wertheim	Seit 2018 wurden in Bad Mergentheim (2019), Wertheim (2022) und in Lauda (2024) Mobilitätszentralen eröffnet	●
Modernisierung von Stationen der Frankenbahn		Modernisierung der Bahnhöfe Gerlachsheim und Grünsfeld erfolgte 2024, der Haltepunkt Zimmern befindet sich in der Modernisierung, der Haltepunkt Wittighausen folgt vsl. im Jahr 2027; Modernisierung weiterer Haltepunkte soll 2031 erfolgen	●
2. Bahnsteig	Königshofen	Die Herstellung eines zweiten Bahnsteigs ist im Zuge der Modernisierung 2031 vorgesehen	●
Reaktivierung der Zwischenhalte der Frankenbahn zwischen Lauda und Osterburken		Seit 2019 erfolgt ein Probebetrieb im 60-Minuten-Takt zwischen Lauda und Osterburken. Dieser wurde 2023 in ein reguläres Angebot verstetigt.	●
Barrierefreier Umbau von Bushaltestellen der Priorität I (bis 2022)		8 der 41 der Priorität I zugeordneten Haltestellen wurden bislang barrierefrei ausgebaut	●

bisher acht Haltestellen barrierefrei ausgebaut. Darüber hinaus wurden jedoch seit 2020 bereits 24 Haltestellen an Kreisstraßen barrierefrei umgebaut.



2.2. Weitere Veränderungen des Mobilitätsangebots

SPNV

Im Dezember 2019 wurde ein auf drei Jahre befristeter Probebetrieb für eine **Regionalbahn zwischen Lauda und Osterburken** eingeführt. Die Regionalbahn verkehrt Montag bis Freitag von Würzburg kommend im Stundentakt und bedient auch die Zwischenhalte in Königshofen, Boxberg-Wölchingen, Eubigheim und Rosenberg. Dadurch ergibt sich eine umsteigefreie Verbindung der angeschlossenen Kommunen an das Oberzentrum Würzburg. Der Probebetrieb wurde im Dezember 2023 in den Dauerbetrieb überführt. Ergänzend ist eine Modernisierung der Bahnstationen in Vorbereitung.

Busverkehr

Seit dem 1. Januar 2019 verkehrt die vom Land Baden-Württemberg geförderte **Regiobuslinie 999 zwischen Tauberbischofsheim und Buchen**. Die im Betrieb dieser Linie entstehenden Fehlbeträge werden im Rahmen des landesweiten Regiobuskonzeptes zur Schließung räumlicher Lücken im Netz des SPNV zur Hälfte durch das Land Baden-Württemberg gefördert.

Im Rahmen der Mobilitätsoffensive des Landes Baden-Württemberg wird seit Februar 2020 ein **abendlicher Ergänzungsverkehr entlang der Tauberbahn** als Pilotprojekt angeboten. Über die Linien 88a (Wertheim-Lauda) und 88b (Lauda-Schrozberg) erhalten die Orte

mit Bahnstationen und die Unterwegshaltestellen ein abendliches Nahverkehrsangebot, welches die Linien RE87 und RB88 außerhalb deren Bedienzeiten ergänzt. An den Bahnhöfen in Wertheim und Lauda besteht jeweils Anschluss zum SPNV. Die Finanzierung erfolgt vollständig durch das Land Baden-Württemberg.

Das zunächst auf fünf Jahre begrenzte Projekt wurde im Dezember 2024 sowie im Oktober 2025 um jeweils ein weiteres Jahr verlängert. Gespräche über eine Überführung des Angebots in den Regelverkehr zum Fahrplanwechsel im Dezember 2027 sind bereits erfolgt.

Bedarfsverkehr

Das 2018 eingeführte und 2019 mit dem ÖPNV-Innovationspreis Baden-Württemberg prämierte **Ruftaxisystem** wurde im Dezember 2020 um den Service einer **Haustürbedienung** erweitert. Fahrgäste werden in ausgewählten Ortschaften in den Ruftaxikorridoren bis zur Haustür gefahren. Das Angebot gilt seitdem wochentags in den Abendstunden und am Wochenende ganztägig. Das Angebot auf den Korridoren 9834 Boxberg-Bad Mergentheim, 9839 Boxberg-Ahorn und 9842 Boxberg-Lauda, wurde zudem unter der Woche tagsüber auf eine stündliche Verfügbarkeit verdichtet. Mit dieser Maßnahme konnte eine deutliche Steigerung der Fahrgastzahlen erzielt werden.

Ergänzende Mobilitätsangebote

Seit Anfang 2020 wird unter dem Namen „Main-Tauber-Mobil“ ein digitales **E-Bike- und E-Carsharing-**

Angebot mit festen Standorten im Main-Tauber-Kreis bereitgestellt. Die Buchung des Angebots erfolgt über die mobile App „MOQO“. Fahrzeuge und E-Bikes stehen an den Bahnhöfen Wertheim, Bad Mergentheim und Lauda zur Verfügung.

2023 wurde die **Mitfahrplattform „PENDLA“** zur Förderung von Fahrgemeinschaften auf Arbeitswegen und Reduzierung der Verkehrsbelastung eingeführt. Das Angebot ist für Pendler kostenfrei und wird durch den Landkreis sowie die Städte und Gemeinden finanziert.

Serviceangebot

Seit 2019 wurden im Landkreis drei **Mobilitätszentralen**, in denen sich Fahrgäste hinsichtlich der Nah- und Fernverkehrsverbindungen informieren und Tickets kaufen können, eröffnet. Die erste Mobilitätszentrale wurde 2019 in Bad Mergentheim eröffnet, 2022 folgte ein Standort in Wertheim und 2024 die Zentrale am Bahnhof in Lauda. Anfang 2025 wurde die Vereinbarung zum Betrieb der Mobilitätszentrale Bad Mergentheim bis Ende 2031 verlängert.

Die übrigen Linien im Landkreis verkehren überwiegend nachfrageorientiert mit einem Schwerpunkt auf dem Schülerverkehr. Durch die Orientierung an den Schulzeiten entsteht dabei in der Regel kein festes Taktangebot, sondern betriebsoptimierte Einzelfahrten, die sich im Versorgungsverkehr nutzungshemmend auswirken. Auf einzelnen Verbindungen entstehen zumindest in den Morgen- und Nachmittagsstunden Taktangebote, die das übrige Netz punktuell verdichten (z. B. Linien 939, 955, 959 oder 980). Im Abendverkehr kompensieren die Linien 88a und 88b zudem fehlende Fahrten der Linie RB88 auf der Tauberbahn, die durch das Land Baden-Württemberg finanziert werden.

12



wird das Angebot durch die sogenannten NightLife-Shuttles der Linien 989 und 990 (im Abschnitt Würzburg – Bad Mergentheim bis Dezember 2025), sowie Spätfahrten der Linien 88a und 88b, welche die Städte Lauda, Tauberbischofsheim und Bad Mergentheim über einen Umstieg mit Würzburg verbinden, ergänzt. Ebenfalls bedeutend für den Freizeitverkehr ist der sogenannte Wildparkbus, welcher von Mai bis Oktober zum Wildpark Bad Mergentheim verkehrt, ebenso wie das Radbus-Angebot im Taubertal zwischen Weikersheim, Creglingen und Rothenburg ob der Tauber.

Die Linienverkehre im Main-Tauber-Kreis sind in insgesamt 13 Linienbündel gegliedert, deren Laufzeiten vollständig harmonisiert sind. Alle derzeit bestehenden Linienbündel weisen eine einheitliche Laufzeit bis zum 11.12.2027 auf. Im Vergleich zu anderen Landkreisen in Baden-Württemberg umfassen die Linienbündel im Main-Tauber-Kreis in der Regel ein eher geringes Leistungsvolumen. Mit einer jährlichen Betriebsleistung von jeweils mehr als 500.000 km sind die Linienbündel Maintal, Tauberbischofsheim und Osterburken-Lauda die größten im Main-Tauber-Kreis. Sie enthalten unter anderem die Linien 850 und 977 nach Würzburg sowie weitere Verbindungen mit regelmäßigem Angebot im Taktverkehr.

Die Verkehrsleistungen in den 13 Linienbündeln werden durch insgesamt neun verschiedene Verkehrsunternehmen durchgeführt. Als Ergebnis der Bündelgröße dominieren dabei lokal ansässige Unternehmen. Die

Südwestdeutsche Landesverkehrs-GmbH (SWEG) ist dabei das einzige landesweit tätige Unternehmen, welches derzeit Verkehrsleistungen im Main-Tauber-Kreis erbringt.

Nicht alle im Main-Tauber-Kreis verkehrenden Buslinien liegen in der unmittelbaren Aufgabenträgerschaft des Landkreises. Dies betrifft insbesondere den

Stadtbusverkehr Bad Mergentheim, welcher kommunal organisiert und finanziert wird. Für die Linie 945 im Abschnitt Lauda – Königshofen sowie für den Stadtbus Wertheim ist der Main-Tauber-Kreis zwar Aufgabenträger, jedoch werden die Verkehre kommunal mitfinanziert. Die Finanzierung des Angebots NightLife-Shuttle

Tabelle 3: Linienbündel im Main-Tauber-Kreis (Stand 01.01.2018)

Linienbündel	Zugeordnete Linien	Betriebsleistung	Betreiber
Linienbündel in Organisation des Main-Tauber-Kreises			
33 – Boxberg	933, 934	168.030 km/a	Südwestdeutsche Landesverkehrs-GmbH
34 – Ahorn	939	167.507 km/a	Hettinger Reisen GmbH & Co. KG
63 – Weikersheim-Ost	963, 980	241.481 km/a	Omnibus Pflüger GmbH
64 – Igersheim	944, 949, 952, 955, 961, 962	240.209 km/a	Lillig Touristik GmbH & Co. KG & Omnibusunternehmen Werner Nitschke GmbH
65 – Niederstetten	959, 964, 965, 966	191.844 km/a	Ziegler Reisen GmbH & Co. KG
66 – Creglingen	967, 968, 969, 970	155.025 km/a	Omnibus Pflüger GmbH
67 – Kilsheim	946	148.538 km/a	Seitz Bus GmbH & Co. KG
68 – Hundheim	971	177.604 km/a	Seitz Bus GmbH & Co. KG
69 – Maintal	972, 977	537.597 km/a	Ehrlich Touristik GmbH & Co. KG
70 – Kembach	973	151.487 km/a	Bustouristik Eisenhauer GmbH
71 – Stadtbus Wertheim	974, 975, 976	170.672 km/a	OTT Reisen GmbH & Co. KG
73 – Tauberbischofsheim	850, 940, 941	945.415 km/a	Bustouristik Eisenhauer GmbH
74 – Osterburken-Lauda	851, 857, 930, 937, 942, 943, 945	729.034 km/a	Südwestdeutsche Landesverkehrs-GmbH
Weitere Linienbündel (nachrichtlich)			
28 – Buchen (Neckar-Odenwald-Kreis)	999 und weitere Linien außerhalb des Main-Tauber-Kreises	416.836 km/a (nur Linie 999)	Busverkehr Rhein-Neckar GmbH
52 – Bad Mergentheim (Stadt Bad Mergentheim)	956, 957, 958	626.082 km/a	Stadtverkehr Bad Mergentheim GmbH
Regiobus (Hohenlohekreis)	19 und eine weitere Linie außerhalb des Main-Tauber-Kreises	767.373 km/a (nur Linie 19)	Südwestdeutsche Landesverkehrs-GmbH



an Wochenendnächten erfolgt anteilig aus Sponsorenbeiträgen der bedienten Gemeinden sowie aus dem Defizitausgleich des Landkreises.

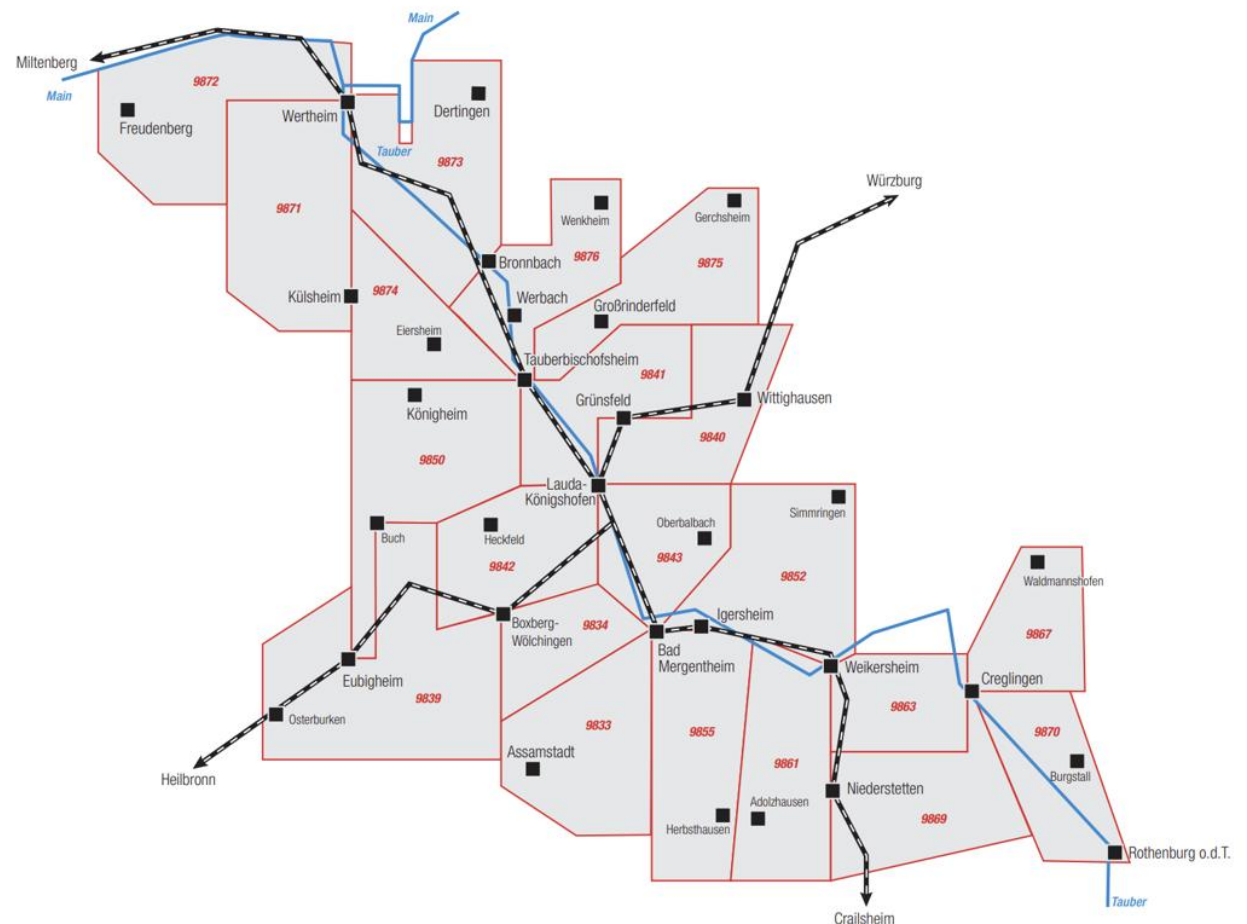
Die Regiobuslinie 999 ist Teil des Linienbündels Buchen im benachbarten Neckar-Odenwald-Kreis, welches eine Laufzeit bis zum 31.12.2028 aufweist. Die Verkehre auf der Regiobuslinie 19 sind einem gesonderten Regiobusbündel des Hohenlohekreises zugeordnet, dessen Laufzeit bis zum 14.12.2029 begrenzt ist.

Zusätzlich zum Linienverkehr bedient das Ruftaxi die Siedlungsgebiete des Landkreises in der Fläche. Der Landkreis ist dafür in insgesamt 21 Ruftaxi-Korridore aufgeteilt, welche verschiedene Aufgaben erfüllen:

- Ersatz des Linienverkehrs am Abend und am Wochenende.
- Ergänzung des Linienverkehrs tagsüber, insb. außerhalb der Schülerbeförderung.
- Erschließung von nicht im Linienverkehr bedienten Siedlungsbereichen.

Das Ruftaxi verkehrt täglich in der Regel mit einer 120-minütigen Verfügbarkeit. Sofern parallel Linienverkehre angeboten werden, entfällt die Ruftaxi-Bedienung, sodass unter der Woche zum Teil nur einzelne Fahrten als Ergänzung zu Linien- oder Ausbildungsverkehren angeboten werden. Im Bereich Boxberg werden die Ruftaxi-Korridore 9834, 9839 und 9842 von Montag bis Freitag auf eine 60-minütige Verfügbarkeit verdichtet.

Abbildung 3: Aktueller Zuschnitt der Ruftaxi-Korridore





Der Betrieb erfolgt innerhalb des Bedienkorridors nach einem Grobfahrplan, der in der Regel darauf ausgerichtet ist, einen definierten Zielort zu einer bestimmten Ankunftszeit zu erreichen. In Abhängigkeit der Buchungslage können Abfahrtszeiten innerhalb des Korridors variieren. Zur Erreichung einer hohen Betriebseffizienz sind die Bedienkorridore so zugeschnitten, dass jeweils zwei Korridore durch ein Fahrzeug abgedeckt werden können. Dadurch können an angefahrenen Knotenpunkten nicht in allen Fällen Anschlüsse zum SPNV, zum Linienverkehr oder zwischen Ruftaxi-Korridoren gewährleistet werden.

Das aktuelle Ruftaxi-System setzt auf eine hohe Verfügbarkeit des Angebots. So können betrieblich betrachtet ein Großteil der Haltestellen des Bedienkorridors unter Berücksichtigung des Grobfahrplans angefahren werden. Eine Restriktion der Beförderung ergibt sich ausschließlich aus der begrenzten Kapazität der eingesetzten Fahrzeuge und den angegebenen (Vor-)Buchungszeiten.



3. Rahmenbedingungen

3.1. Entwicklung der Bevölkerungs- und Siedlungsstruktur

Demografische Entwicklung

Der Main-Tauber-Kreis als ländlich geprägter Landkreis hat wie viele andere Landkreise mit den Herausforderungen der demografischen Entwicklung und einer älter werdenden Bevölkerung zu planen. Laut der Prognose des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg wird sich der Anteil der Bevölkerung, der älter als

Abbildung 4: Bevölkerungsentwicklung nach Altersgruppen

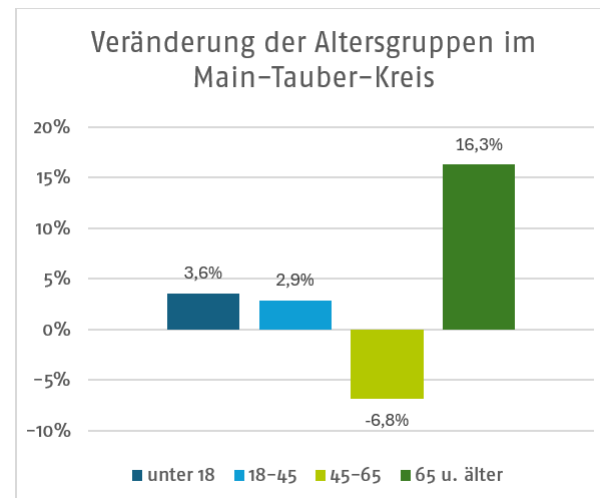


Tabelle 4: Bevölkerungsprognose für die Gemeinden des Main-Tauber-Kreises

Gemeinde	Bevölkerung 2023	Prognose 2045 mit Wanderungen	Saldo zu 2023 mit Wanderungen	Prognose 2045 ohne Wanderungen	Saldo zu 2023 ohne Wanderungen
Ahorn	2.200	2.300	5%	2.000	-9%
Assamstadt	2.200	2.300	5%	2.100	-5%
Bad Mergentheim	24.200	24.900	3%	21.300	-12%
Boxberg	6.650	6.950	4%	5.900	-12%
Creglingen	4.450	4.650	4%	3.950	-11%
Freudenberg	3.650	3.750	3%	3.050	-16%
Großrinderfeld	4.100	4.200	2%	3.700	-10%
Grünsfeld	3.650	3.800	3%	3.350	-8%
Igersheim	5.450	5.600	2%	4.700	-15%
Königheim	3.000	3.150	3%	2.600	-13%
Külsheim	5.350	5.550	4%	4.300	-13%
Lauda-Königshofen	14.300	14.850	4%	12.800	-10%
Niederstetten	4.850	5.100	4%	4.400	-10%
Tauberbischofsheim	13.450	13.850	3%	11.850	-12%
Weikersheim	7.850	8.150	4%	7.200	-9%
Werbach	3.200	3.300	3%	2.800	-13%
Wertheim	23.100	23.850	3%	20.600	-11%
Wittighausen	1.750	1.800	6%	1.600	-6%



65 ist, von 2023 bis 2045 von 24 % auf 27 % erhöhen. Zeitgleich wird eine Abnahme bei der Bevölkerungsgruppe der 45- bis 65-Jährigen erwartet.

Durch prognostizierte Bevölkerungsentwicklung und Zuwanderung wird sowohl die absolute Anzahl von Menschen unter 18 als auch die Anzahl von Menschen zwischen 45 und 65 Jahren leicht steigen. Die relative Veränderung der Altersgruppen, wie in Abbildung 4 dargestellt, zeigt deutlich, dass mit dem steigenden Anteil von Menschen über 65 die demografische Entwicklung bei der Planung des ÖPNV berücksichtigt werden muss.

Allgemein wird erwartet, dass sich die Gesamteinwohnerzahl des Main-Tauber-Kreises zwischen 2023 und 2045 um etwa 5.000 Einwohner erhöhen wird. Dies bedeutet nicht nur, dass die allgemeine Mobilitätsnachfrage im Landkreis steigt, sondern auch, dass verstärkt auf die Bedürfnisse der älteren Altersgruppen eingegangen werden muss. Die Mobilität muss auch im Alter gewährleistet werden, wenn die Fahrt mit dem Auto nicht mehr sicher oder möglich ist. Gerade im ländlichen Raum birgt dies zusätzliche Herausforderungen.

Veränderung der Siedlungs- und Verkehrsinfrastruktur

Mit dem prognostizierten Einwohneranstieg finden auch Veränderungen in der Siedlungsstruktur statt. Entsprechend sind in den kommenden Jahren von Seiten der Städte und Gemeinden auch Erweiterungen im

Bereich der Siedlungs- und Gewerbestrukturen gemeldet.

Boxberg

Im Bereich Windischbuch ist eine Erweiterung des Gewerbegebietes Seehof geplant. Dort sollen 700 neue Arbeitsplätze entstehen.

Creglingen

In Creglingen sollen drei Neubaugebiete und die Erweiterung eines Wohngebietes entstehen:

- Freudenbach
- Finsterlohr
- Schmerbach
- Schafgärten (Erweiterung)

Zusätzlich soll in Frauental eine Erweiterung des Gewerbegebietes Hörle um 3,5 Hektar gebaut werden.

Freudenberg

In der Stadt Freudenberg am Main sind mehrere Entwicklungsprojekte vorgesehen, unter anderem soll eine Neue Stadtmitte entstehen.

Im Freudenger Stadtteil Boxtal sollen zwei Wohngebiete und ein Mischgebiet entstehen:

- Wohngebiet Rankäcker
- Wohngebiet am südlichen Friedhof
- Mischgebiet Urbansgraben

In Rauenberg sollen eine Erweiterung eines Wohngebietes und ein Mischgebiet entstehen:

- Erweiterung Wohngebiet Maueräcker
- Mischgebiet Kräutäcker

Zusätzlich soll in Ebenheid an der Rotbuchenstraße ein Wohngebiet entstehen.

Insgesamt wird mit einem Zuwachspotenzial von 500 Einwohnenden in Freudenberg gerechnet.

Großrinderfeld

Im Ortsteil Gerschheim soll eine Erweiterung des Wohn- und Gewerbegebietes stattfinden. Der Stadtteil soll um ca. 400 Einwohnende und 100 Arbeitsplätze wachsen. Zur Erschließung des erweiterten Gewerbegebietes ist die Einrichtung der Haltestelle „Geißgraben“ vorgesehen.

Lauda-Königshofen

Für den Stadtteil Lauda sind derzeit zwei Wohnbaugebiete in Planung oder Umsetzung. Davon sind 6 Bauplätze auf 0,4 Hektar Land in naher Zukunft im Ortsteil Oberlauda umsetzbar.

Im Stadtteil Königshofen besteht Planungsrecht in Grötsch-Wallschlohe für weitere 8 Bauplätze.

Zusätzlich besteht in Zukunft das Potenzial, weitere 14 Bauplätze in Gerlachsheim zu vergeben.

Darüber hinaus sind drei Gewerbegebiete in unterschiedlichen Planungsstufen in Bearbeitung:

- Erweiterung der Gewerbeflächen Lauda-Nord um 2 Hektar Fläche
- Gewerbepark Tauberfranken mit 12,3 Hektar Fläche
- Gewerbeflächen Königshofen - Nord mit 4 Hektar Fläche



Tauberbischofsheim

Für Tauberbischofsheim sind insgesamt fünf Siedlungserweiterungen geplant:

- Tauberpark Teil 1 (St. Michael), Tauberbischofsheim
- Erweiterung Laurentiusberg I
- Kapelle, 1. Änderung, Hochhausen
- Kapelle II, Hochhausen
- Kiesling, Distelhausen

Mit dem Industriepark A81 verfügt Tauberbischofsheim bereits über große Industrie- und Gewerbeflächen. Diese sollen zusätzlich mit einer Vergrößerung um 24,2 Hektar für potenzielle Interessenten erweitert werden.

Weikersheim

Im Bereich von Weikersheim finden Planungen zur Erweiterung von insgesamt drei Wohngebieten statt:

- Weikersheim
- Nassau
- Schäfersheim

Eine potenzielle Erweiterung von Gewerbeflächen ist für das Gewerbegebiet Tauberhöhe vorstellbar.

Werbach

Ein Neubaugebiet zur Wohnnutzung in Gamburg mit weniger als 2 Hektar Fläche ist in Planung.

Wertheim

In Wertheim sind folgende Bau- und Gebietsentwicklungen vorgesehen:

- Erweiterung des Gewerbegebiets Almosenberg um ca. 11 ha Ansiedlungsfläche (Fertigstellung 2026)
- Erweiterung des Industrie- und Gewerbegebiets Reinhardshof um die Bauabschnitte 6 (ca. 9 ha ab 2026) und 7 (ca. 5 ha, Planungsbeginn 2026)
- Wohngebiet „Oben am Knackenberg“ für 200–300 Einwohner sowie Neubau einer Grundschule
- Wohngebiet „Schweizer Stuben“ in Bettingen auf insg. 11 ha für 600–700 Einwohner, Umsetzung des ersten von vier Bauabschnitten bis 2028
- Weitere Neubaugebiete in den Ortschaften, u.a. Bestenheider Höhe, Mondfeld, Hofgarten, Urphar, Lindelbach, Dertingen, Höhefeld, Reicholzheim, Waldenhausen, Vockenrot, Dörlesberg, Nassig, Sonderriet und Dietenhan

Wittighausen

Ein Wohngebiet in Unterwittighausen ist in Planung. Ebenso soll das Mischgebiet „Wachtelland“ um 4 Hektar und 50 Arbeitsplätze vergrößert werden. Hierbei sollen in den nächsten drei Jahren Freizeitflächen entstehen, welche bis zu 100.000 Besucher im Jahr anziehen sollen.



3.2. Zielorte und Verkehrsverflechtungen

Zielorte und Anziehungspunkte

Bei der Bestimmung der Nachfrage im ÖPNV müssen verkehrsrelevante Einrichtungen, die eine besonders hohe Nachfrage aufweisen, angemessen berücksichtigt werden. Zu den zentralen Anziehungspunkten im Main-Tauber-Kreis zählen insbesondere Schulen, größere Arbeitsplatzstandorte, medizinische Einrichtungen, bedeutende Nahversorgungsstandorte sowie Freizeiteinrichtungen. Der ÖPNV kann hier seine Stärken ausspielen, indem er eine hohe Bündelungswirkung bei der Beförderung zu und von diesen Nachfrageschwerpunkten erzielt. Im Folgenden werden die relevanten verkehrserzeugenden Einrichtungen im Gebiet des Main-Tauber-Kreises dargestellt.

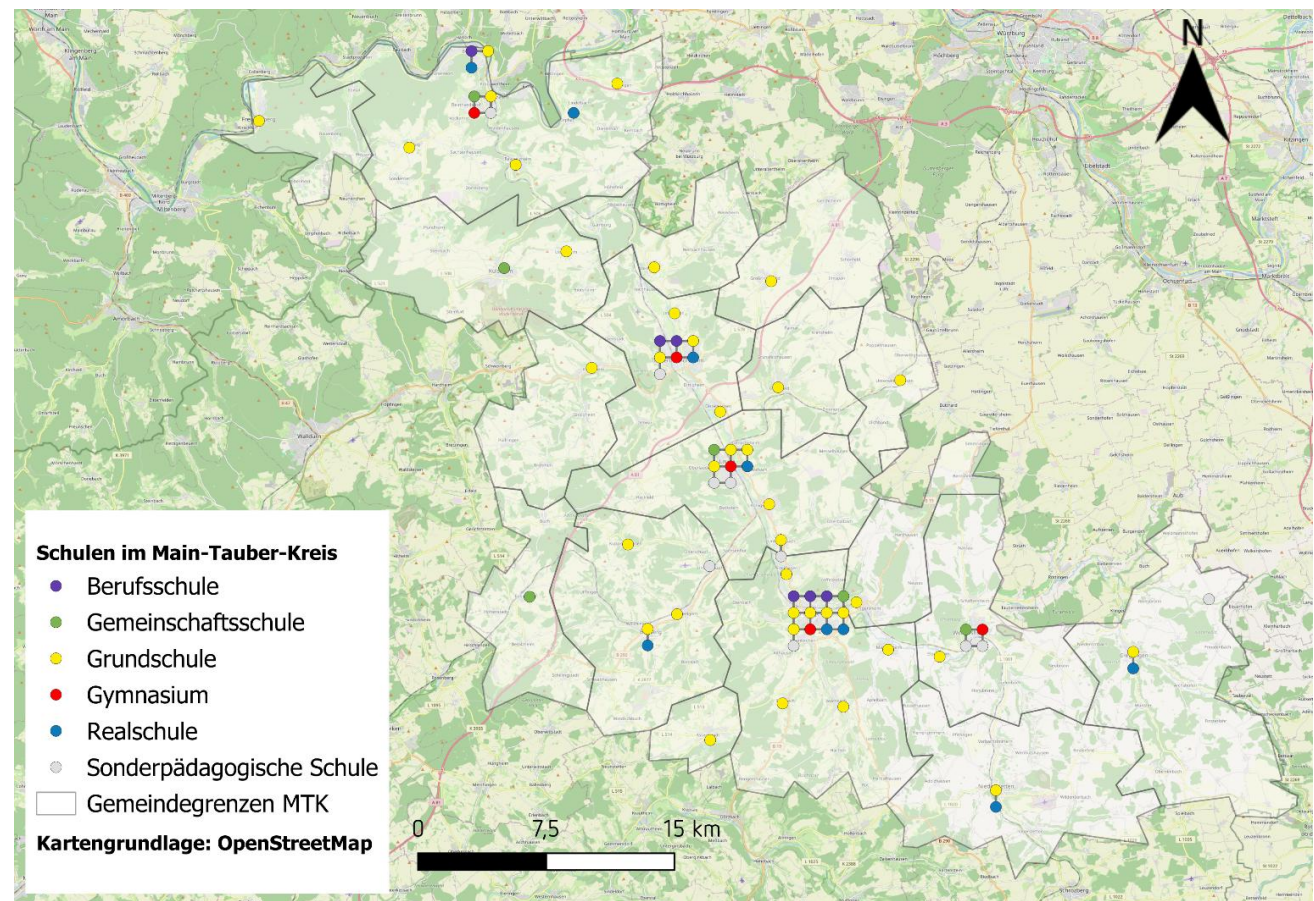
Bildungseinrichtungen

Der Main-Tauber-Kreis verfügt über insgesamt 33 Grundschulen, wobei in jeder Gemeinde mindestens eine vorhanden ist, sodass sich für die Schüler kurze Wege zu den Schulen ergeben. Weiterführende und berufsbildende Schulen weisen hingegen größere Einzugsbereiche auf und werden von Schülern aus mehreren Gemeinden besucht. Die fünf Gymnasien des Landkreises befinden sich in den Städten Bad Mergentheim, Lauda, Tauberbischofsheim, Wertheim und Weikersheim. Die Realschulen sowie Werkrealschulen sind in Bad Mergentheim, Boxberg, Creglingen, Lauda, Niederstetten, Tauberbischofsheim und Wertheim angesiedelt. Die insgesamt sechs

Gemeinschaftsschulen befinden sich in Bad Mergentheim, Eubigheim, Külsheim, Lauda, Weikersheim und Wertheim. Es gibt zudem neun Förderschulen, welche sich in Unterschüpf, Lauda,

Tauberbischofsheim, Unterbalbach, Weikersheim, Bad Mergentheim, Gerlachsheim und Wertheim befinden. Zusätzlich gibt es insgesamt sechs Berufsbildende Schulen in Bad Mergentheim, Tauberbischofsheim und

Abbildung 5: Schulstandorte im Main-Tauber-Kreis

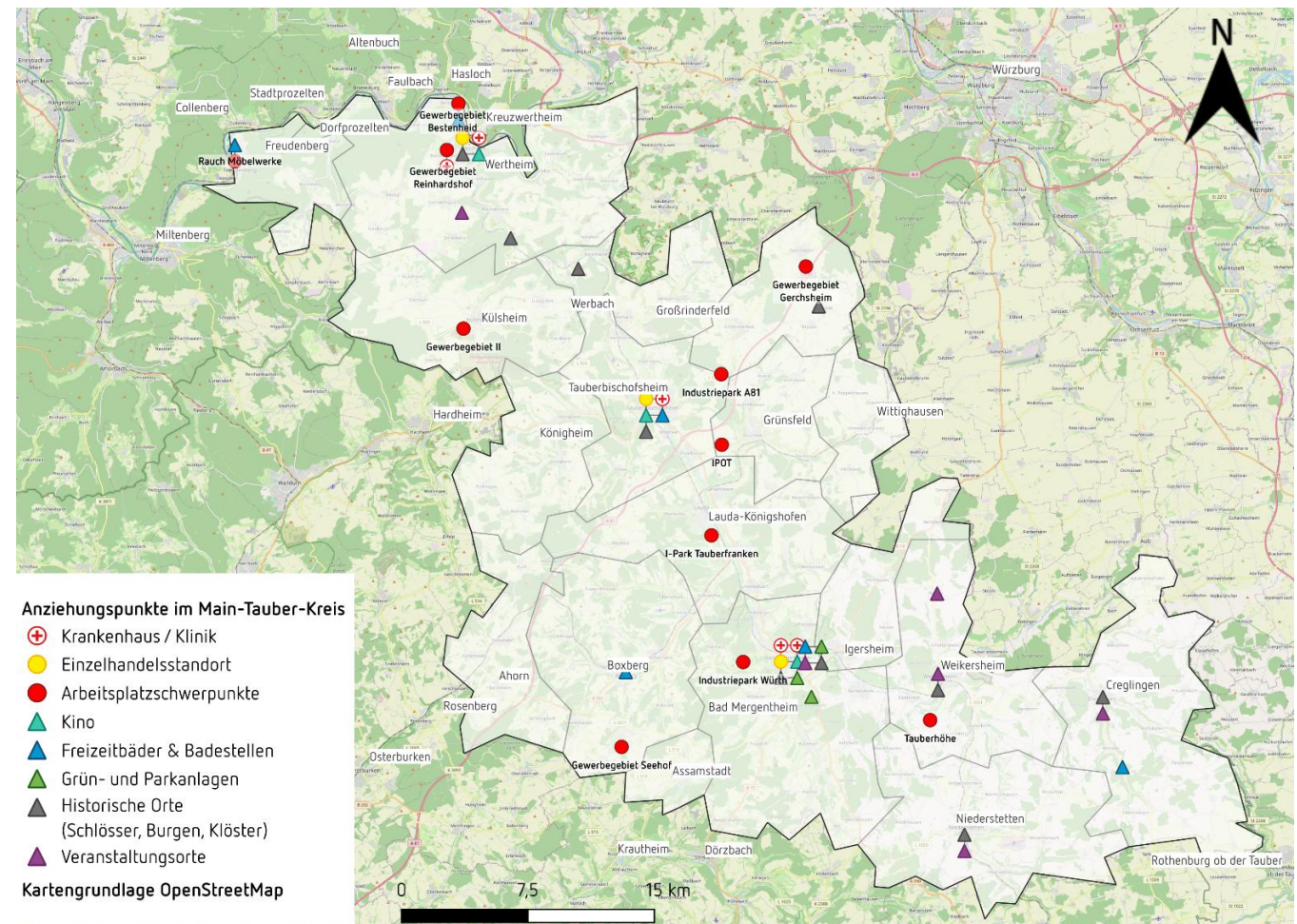


Wertheim. Im Bereich der Hochschulbildung liegt die Duale Hochschule Baden-Württemberg mit einem Campus in Bad Mergentheim im Kreisgebiet. Hier werden duale Studiengänge im Bereich Wirtschaft und Informatik angeboten. Weitere relevante Einrichtungen liegen außerhalb des Kreisgebiets. Der Main-Tauber-Kreis befindet sich im Einzugsbereich der Universität Würzburg sowie der Hochschule Heilbronn, die über einen Campus in Künzelsau im angrenzenden Hohenlohekreis verfügt.

Arbeitsplatzschwerpunkte

Die Anbindung von Zielen im Berufsverkehr ist insbesondere während der Hauptverkehrszeiten von Bedeutung. Einige Städte und Gemeinden verfügen über größere Arbeitsplatzansiedlungen in Gewerbe- und Industriegebieten. Diese sind in Abbildung 6 rot hinterlegt und namentlich erwähnt. Hervorzuheben sind der i_Park Tauberfranken in Lauda, Wertheim-Almosenberg mit dem Wertheim-Village, der Industriepark ob der Tauber (IPOT) zwischen Grünsfeld und Lauda sowie das Gewerbegebiet Seehof in Boxberg-Windischbuch. Weitere relevante Gewerbegebiete liegen in den Wertheimer Stadtteilen Bestenheid und Reinhardshof, in Weikersheim sowie im Industriepark A81 an der Grenze zwischen Tauberbischofsheim und Großrinderfeld. Zu nennen ist auch der Arbeitsplatzschwerpunkt „Hochhäuser Straße“ in Tauberbischofsheim mit den Arbeitgebern MAFI, VS sowie Weing.

Abbildung 6: Verkehrliche Anziehungspunkte im Main-Tauber-Kreis





Medizinische Versorgung

Im Bereich der medizinischen Versorgung verfügt der Main-Tauber-Kreis über drei bedeutende Krankenhausstandorte: das Caritas-Krankenhaus in Bad Mergentheim, das Krankenhaus Tauberbischofsheim sowie das Bürgerspital Wertheim. Darüber hinaus ist Bad Mergentheim als Kurstadt Standort weiterer Kliniken mit Fokus auf rehabilitative und präventive Gesundheitsangebote. Diese Klinikstandorte werden durch ein feingliedriges Netz an Hausarztstandorten sowie Apotheken ergänzt. Werbach und Königheim stellen hierbei eine Ausnahme dar – als einzige Gemeinden im Kreisgebiet verfügen sie über keine eigene Apotheke.

Nahversorgung und Einzelhandel

Jede Gemeinde im Kreisgebiet verfügt über mindestens einen Supermarkt. In den Innenstädten von Bad Mergentheim, Tauberbischofsheim und Wertheim befinden sich zudem zahlreiche Geschäfte des Einzelhandels. Als Einzelhandelsstandort mit überregionaler Bedeutung ist das Factory-Outlet-Center „Wertheim Village“ im Gewerbegebiet Almosenberg hervorzuheben. Es verzeichnet jährlich über 2,5 Millionen Besuchende und hat ein Einzugsgebiet, das bis in die Oberzentren Frankfurt am Main, Mannheim, Nürnberg und Würzburg reicht. Das Wertheim Village wird derzeit etwa stündlich durch Busverbindungen aus Richtung Wertheim sowie in der Regel zweistündlich aus Richtung Würzburg erschlossen.

Freizeitverkehr

Die Nachfrage zu den Zielen im Freizeitverkehr ist im Gegensatz zu den vorherigen Zielen deutlich verstreuter und weniger gebündelt. Aufgrund ihrer herausragenden Bedeutung für den Landkreis und die Region ergeben sich jedoch einige Nachfrageschwerpunkte für den Freizeitverkehr. Bad Mergentheim verfügt neben den Kureinrichtungen mit der Solymar-Therme auch über ein Thermal- und Spaßbad im Kurgebiet. Der Main-Tauber-Kreis verfügt insgesamt über drei Kinos. Diese befinden sich zentral in den drei größten Städten des Kreises Bad Mergentheim, Tauberbischofsheim und Wertheim. Südlich der Kernstadt von Bad Mergentheim befindet sich darüber hinaus der Wildpark Bad Mergentheim. Zwischen Mai und Oktober verkehren zusätzliche Fahrten der Linie 955 zwischen dem Bahnhof Bad Mergentheim und dem Wildpark. In der Stadt Creglingen befindet sich das Freizeit- und Erholungsgebiet Münsterseen. Neben einem Badensee und mehreren Spielplätzen ist dieses Gebiet auch für den Wandertourismus attraktiv. Als bedeutender Veranstaltungsort ist die Tauberphilharmonie in Weikersheim hervorzuheben. Hier finden neben regelmäßigen Konzerten auch Tagungen statt. Die Tauberphilharmonie verfügt jedoch über keine Bushaltestelle in unmittelbarer Entfernung. Zusätzlich wird im Jahr 2034 in Bad Mergentheim die Landesgartenschau stattfinden, welche ein überregionaler Magnet für Freizeitverkehre in den Main-Tauber-Kreis sein wird.

Durch das Kreisgebiet verläuft von Würzburg kommend, entlang des Taubertals bis nach Rothenburg ob der Tauber die touristisch bedeutsame Romantische Straße, sowie der mit 5-Sternen ausgezeichnete Radweg „Liebliches Taubertal – Der Klassiker“ von Wertheim am Main bis Rothenburg ob der Tauber. Entlang der Tauber liegen zahlreiche Burgen, Schlösser und Klöster, die attraktive Freizeitziele für den Tagestourismus darstellen. Eine hohe Bedeutung weisen die Burg Wertheim, das Kloster Bronnbach, das Residenzschloss in Bad Mergentheim sowie das Schloss Weikersheim auf. Als Reisebusangebot für Tagestouristen zur Besichtigung des Taubertals wird der Romantische-Strassen-Bus, der ab Frankfurt oder Würzburg startet und bis nach Rothenburg ob der Tauber verkehrt, angeboten. In Tauberbischofsheim sowie am Almosenberg in Wertheim besteht zusätzlich Zugang zum Fernbusnetz von Flixbus.

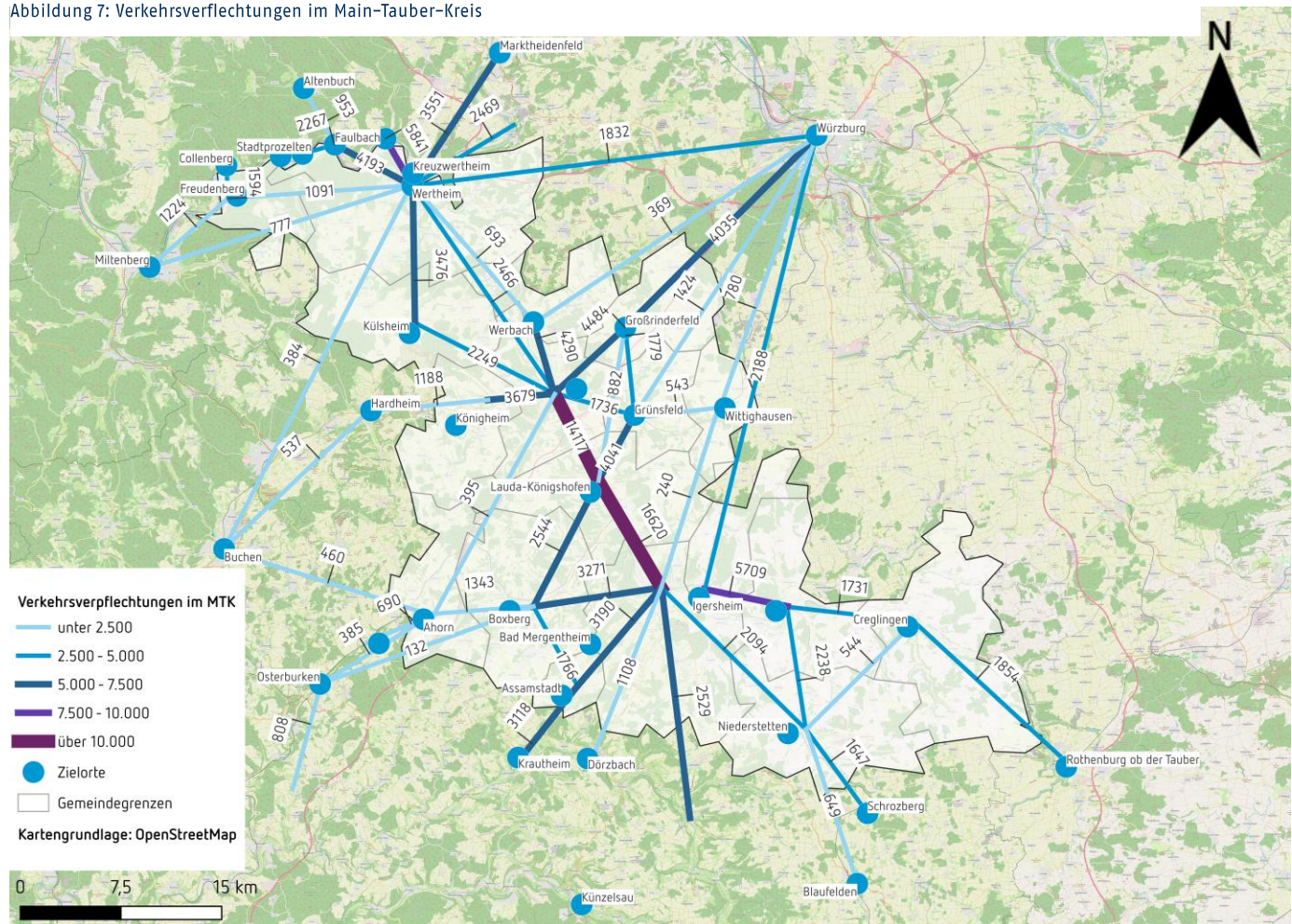
Verkehrsverflechtungen

Grundlage für die weiteren Planungen im Rahmen des Nahverkehrsplans stellen die Verkehrsverflechtungen des Main-Tauber-Kreises dar. Basierend auf Mobilfunkdaten wurden die unabhängig vom genutzten Verkehrsmittel zurückgelegten Wege an einem durchschnittlichen Werktag (DI/MI/DO zur Schulzeit) mit Bezug zum Main-Tauber-Kreis erfasst. Neben kreisinternen Verkehrsverflechtungen werden auch Wege in die umliegenden kreisexternen Kommunen aufgezeigt. Innerhalb der Kommunen erfolgte Wege konnten aufgrund der Datengrundlage nicht erfasst werden.

Die in Abbildung 7 zusammengefassten täglichen Wege zwischen den Kommunen zeigen, dass sich das Verkehrsaufkommen auf die zentrale Achse entlang des Taubertals zwischen Tauberbischofsheim, Lauda-Königshofen, Bad Mergentheim und Igersheim erstreckt. Hier liegen nicht nur die Bevölkerungsschwerpunkte des Landkreises, sondern treffen im Schienenverkehr auch die Frankenbahn und die Tauberbahn aufeinander. Auf der Achse werden zwischen den Kommunen 14.000 bis 23.000 Wege täglich zurückgelegt. Von den dort gelegenen zentralen Orten strahlen weitere Verbindungen mit jeweils 2.000 bis 3.000 Wegen in die direkt angrenzenden Gemeinden aus. In Richtung der Landkreisgrenzen nimmt das Verkehrsaufkommen aufgrund der dörflich geprägten Struktur stärker ab. Insbesondere in und um Creglingen, Weikersheim und Niederstetten sowie westlich von Boxberg werden nur selten mehr als 2.000, eher 1.500 tägliche Wege je Relation verzeichnet.

Der zweite Verkehrsaufkommensschwerpunkt erstreckt sich an der nördlichen Kreisgrenze im Umfeld der Stadt Wertheim. Die Stadt dient dabei als Ausgangspunkt zahlreicher Verkehrsverflechtungen in die umliegenden Gemeinden. Dabei bestehen insbesondere Verbindungen in die nördlich des Mains gelegenen bayerischen Kommunen Hasloch (knapp 6.000 Wege), Marktheidenfeld (ca. 3.500 Wege) und in das direkt an das Stadtgebiet Wertheim angrenzende Kreuzwertheim (ca. 9.000 Wege). Kreisintern sind vor allem Kulsheim

Abbildung 7: Verkehrsverflechtungen im Main-Tauber-Kreis





(ca. 3.500 Wege) und Tauberbischofsheim (ca. 2.500 Wege) als relevante Ziele ausgehend von Wertheim zu bestimmen. Für den nördlichen Landkreis ergibt sich insgesamt eine stärkere Ausrichtung an das angrenzende Bayern.

Das südliche Kreisgebiet orientiert sich bei aus dem Main-Tauber-Kreis herausführenden Verbindungen stärker an die angrenzenden Kommunen im Hohenlohekreis. Die Anbindungen an die Kommunen Krautheim, Dörzbach und Muldingen spielen mit jeweils über 1.000 täglichen Wegen insbesondere für Bad Mergentheim eine wichtige Rolle. Zu einem kleineren Anteil mit weniger als 1.000 täglichen Wegen sind Buchen, Rosenberg und Osterburken im Neckar-Odenwald-Kreis Zielorte aus dem Main-Tauber-Kreis. Eine besondere Bedeutung für die Gemeinde Creglingen weist die im benachbarten bayerischen Landkreis Ansbach liegende Stadt Rothenburg ob der Tauber auf. Knapp 2.000 Wege werden täglich zwischen beiden Kommunen zurückgelegt.

Würzburg als nächstgelegenes Oberzentrum verfügt ebenfalls über ausgedehnte Verkehrsverflechtungen zum Main-Tauber-Kreis. Die größte Nachfragerelation zum Kreisgebiet besteht zwischen Würzburg und Tauberbischofsheim mit ca. 4.000 Wegen. Danach folgen die gebündelten Ströme aus Bad Mergentheim und Igersheim mit ca. 2.200 täglichen Wegen. Mit knapp unter 2.000 Wegen spielt ebenfalls die Verbindung zwischen Wertheim und Würzburg eine

bedeutende Rolle. Das Oberzentrum Heilbronn auf baden-württembergischer Seite spielt für den Main-Tauber-Kreis im Gegensatz zu Würzburg nur eine untergeordnete Rolle. Insgesamt gehen weniger als 1.000 Wege täglich vom gesamten Kreisgebiet nach Heilbronn.

Tabelle 5: Verkehrsreichste Relationen des Main-Tauber-Kreises

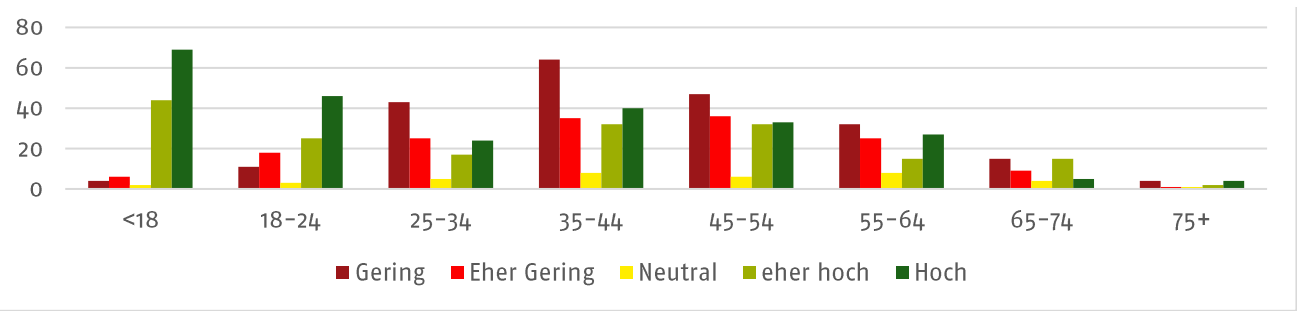
Relation	Wege
Bad Mergentheim – Igersheim	13.900
Bad Mergentheim – Lauda-Königshofen	9.100
Lauda-Königsh. – Tauberbischofsheim	7.900
Kreuzwertheim – Wertheim	6.600
Hasloch – Wertheim	5.800
Tauberbischofsheim – Werbach	4.000
Bad Mergentheim – Weikersheim	4.000
Marktheidenfeld – Wertheim	3.600
Külsheim – Wertheim	3.500
Bad Mergentheim – Tauberbischofsheim	2.800

3.3.Bedürfnisse der Fahrgäste

Um das ÖPNV-Nutzungsverhalten und die Bedürfnisse der Fahrgäste zu ermitteln, wurde eine Online-Fahrgastbefragung vom 05.06.2025 bis zum 03.07.2025 durchgeführt, an der mehr als 1.200 Personen teilgenommen haben. In dieser Befragung wurde unter anderem gefragt, wie das aktuelle Angebot des ÖPNV in Bezug auf die eigenen Bedürfnisse zu bewerten sei. Zusätzlich konnten die Teilnehmer der Befragung auch Vorschläge, Kritikpunkte und Kommentare hinterlassen.

Die Bedeutung des ÖPNV im Alltag wird gerade in den jungen Altersgruppen als hoch oder sehr hoch beschrieben. Die Fahrten junger Menschen dienen vor allem für den Weg zur Schule oder zu Freizeitaktivitäten. Sobald jedoch die Möglichkeit zum Besitz eines eigenen Autos besteht, nimmt die Bedeutung des ÖPNV ab. Ab der Altersgruppe 25+ geben 46,5 % der Befragten

Abbildung 8: Bedeutung des ÖPNV nach Altersgruppen gemäß Befragung zum NVP





an, nie oder fast nie die öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen.

Die Bedeutung des ÖPNV in der Altersgruppe 25+ wird von mehr als der Hälfte der Personen als gering oder sehr gering eingeordnet. Dies bedeutet, dass der ÖPNV außerhalb der Schülerbeförderung eher selten in Anspruch genommen wird. Die regelmäßigen Nutzenden sind dabei überwiegend in den größeren Städten des Landkreises zu finden oder dort, wo mindestens ein regelmäßiger Takt des Liniennetzes angeboten wird.

Zusätzlich sind 42,9 % der Befragten Gelegenheitsfahrende, welche Freizeitfahrten unternehmen. Dazu zählen auch Fahrten nach Würzburg oder die Anbindung an die größeren Städte für den Fern- oder Flugverkehr.

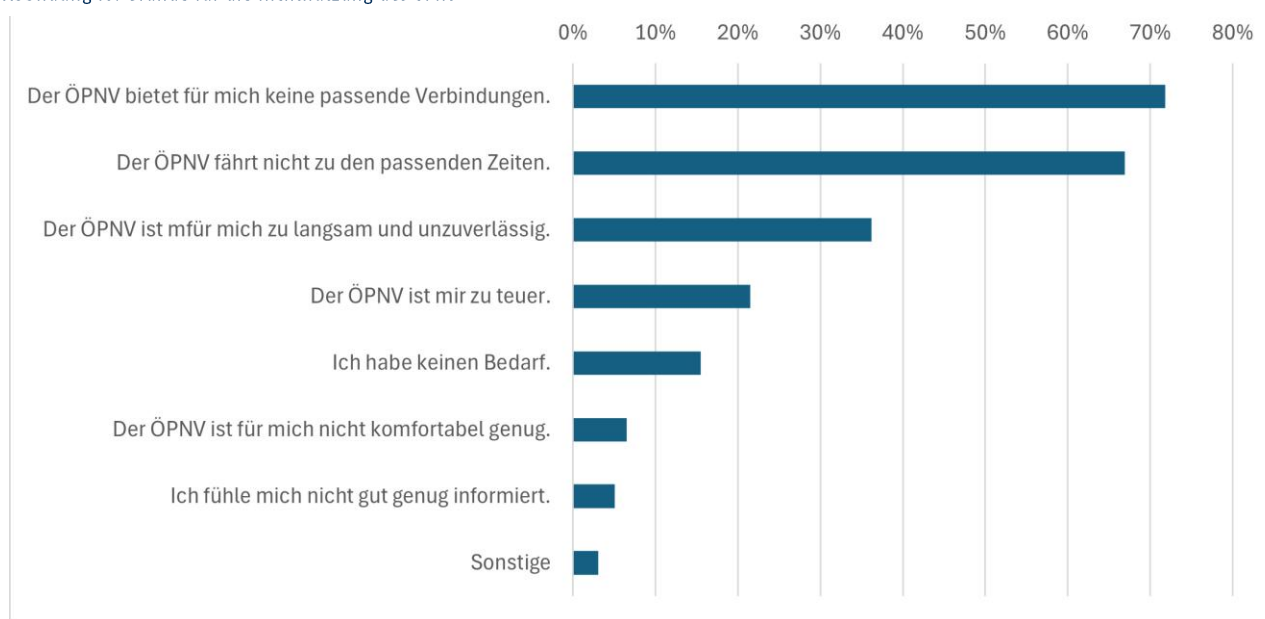
Auch die Zufriedenheit mit dem ÖPNV-Angebot ist zwischen den verschiedenen Altersgruppen unterschiedlich ausgeprägt. Während junge Leute aufgrund des bedarfsgerechten Schülerverkehrs das Angebot eher positiv bewerten, bewerten die wahlfreien Altersgruppen, welche also die Wahl zwischen dem ÖPNV und

anderen Verkehrsmitteln haben, den ÖPNV als eher negativ.

Abbildung 9: Ergebnis der Befragung zu den wichtigsten Eigenschaften des ÖPNV mit durchschnittlicher Platzierung im Ranking



Abbildung 10: Gründe für die Nichtnutzung des ÖPNV





Insbesondere mit den regionalen Busverbindungen sind 21 % der Befragten nicht zufrieden. Weitere 38 % der Befragten sind eher nicht zufrieden. Entsprechend ist die wichtigste Forderung an das zukünftige ÖPNV-Angebot ein regelmäßiges Taktangebot, gepaart mit einer hohen Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit. 74,3 % der wahlfreien Befragten gaben zusätzlich an, dass sie den ÖPNV in Zukunft häufiger nutzen würden, wenn dieser häufiger fahren würde. Zusätzlich würden 44,3 % der Befragten schnellere Verbindungen als Auswahlkriterium sehen. Entsprechend stimmen die Befragten zu, dass schlechte Verbindungen (71,8 %) und unpassende Abfahrtszeiten (67,1 %) die Hauptgründe für die Nichtnutzung des ÖPNV sind.

3.4. Nachfragepotenzial im ÖPNV

Methodisches Vorgehen

Eine zentrale Aufgabe des Nahverkehrsplans besteht darin, das Potenzial für Fahrgaststeigerungen auf den Relationen im Landkreis zu ermitteln. Anhand des Nachfragepotenzials sollen Defizite sowie Weiterentwicklungsmöglichkeiten für das ÖPNV-Angebot aufgezeigt werden.

Die Analyse des Nachfragepotenzials verfolgt folgende Ziele:

- **Ermittlung des aktuellen ÖPNV-Wegeanteils** auf den Verkehrsrelationen im Main-Tauber-Kreis auf Basis einer Bewertung des bestehenden Angebots.
- **Schätzung eines maximal erreichbaren ÖPNV-Wegeanteils** je Relation unter Berücksichtigung der Anziehungskraft der Kommunen.
- **Bestimmung des Ausschöpfungsgrads** des potenziell möglichen Modal-Splits je Relation.
- **Ableitung potenzieller Fahrgastzuwächse** durch Vergleich von aktuellem und potenziell möglichem ÖPNV-Anteil.

Der Ausgangspunkt für die Bestimmung des aktuellen und des potenziell möglichen ÖPNV-Wegeanteils bildet ein standardmäßig angenommener Modal-Split-Wert des ÖPNVs. Dieser basiert auf raumstatistischen Untersuchungen und wird in Anlehnung an die Studie

„Mobilität in Deutschland (MiD) 2017“ mit 8 % angesetzt¹. Dabei handelt es sich um einen charakteristischen Wert für ländliche Regionen mit dörflicher, klein- und mittelstädtischer Prägung, zu denen der Main-Tauber-Kreis gehört.

Zur Berechnung des ÖPNV-Wegeanteils im Status-Quo wird zunächst das Angebot relationsfein einer Bewertung unterzogen und daraus ein Angebotsfaktor gebildet. Die Bewertungskomponenten setzen sich aus den in Abbildung 11 gleichgewichteten Kategorien „Verkehrsmittel“, „Bedienungshäufigkeit“ und „Umsteigehäufigkeit“ zusammen. Das Angebot wurde für einen durchschnittlichen Werktag (DI/MI/DO) zur Schulzeit und außerhalb der Zeiten mit Schienenersatzverkehr ermittelt. Die zusammengefasste Bewertung ergibt einen Angebotsfaktor, der sich zwischen 0,5 und 2 erstreckt und mit dem Ausgangs-ÖPNV-Wegeanteil verrechnet wird. Je nach Angebotsqualität kann der Angebotsfaktor dazu beitragen, den Modal-Split zu steigern oder zu senken.

Abbildung 11: Bewertungsskala des Angebotsfaktors

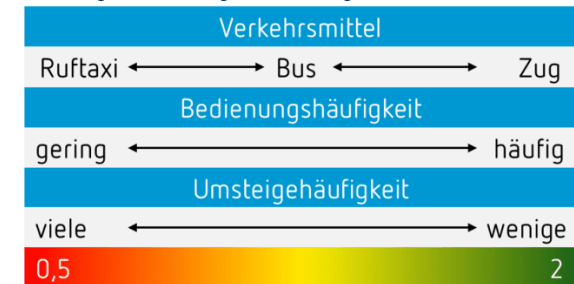
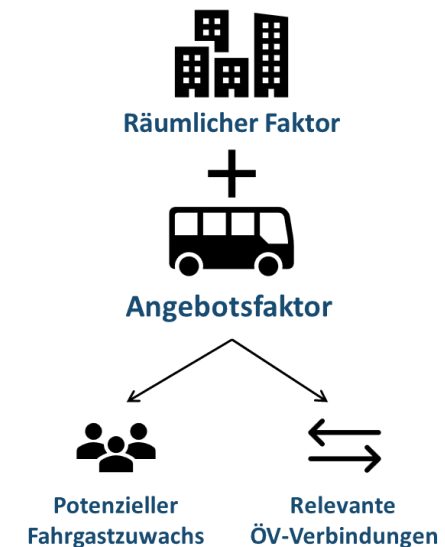


Abbildung 12: Bestandteile der Potenzialbewertung



¹ Zum Zeitpunkt der Untersuchung lagen keine vollständigen Ergebnisse der Studie Mobilität in Deutschland aus dem Jahr 2023 vor.

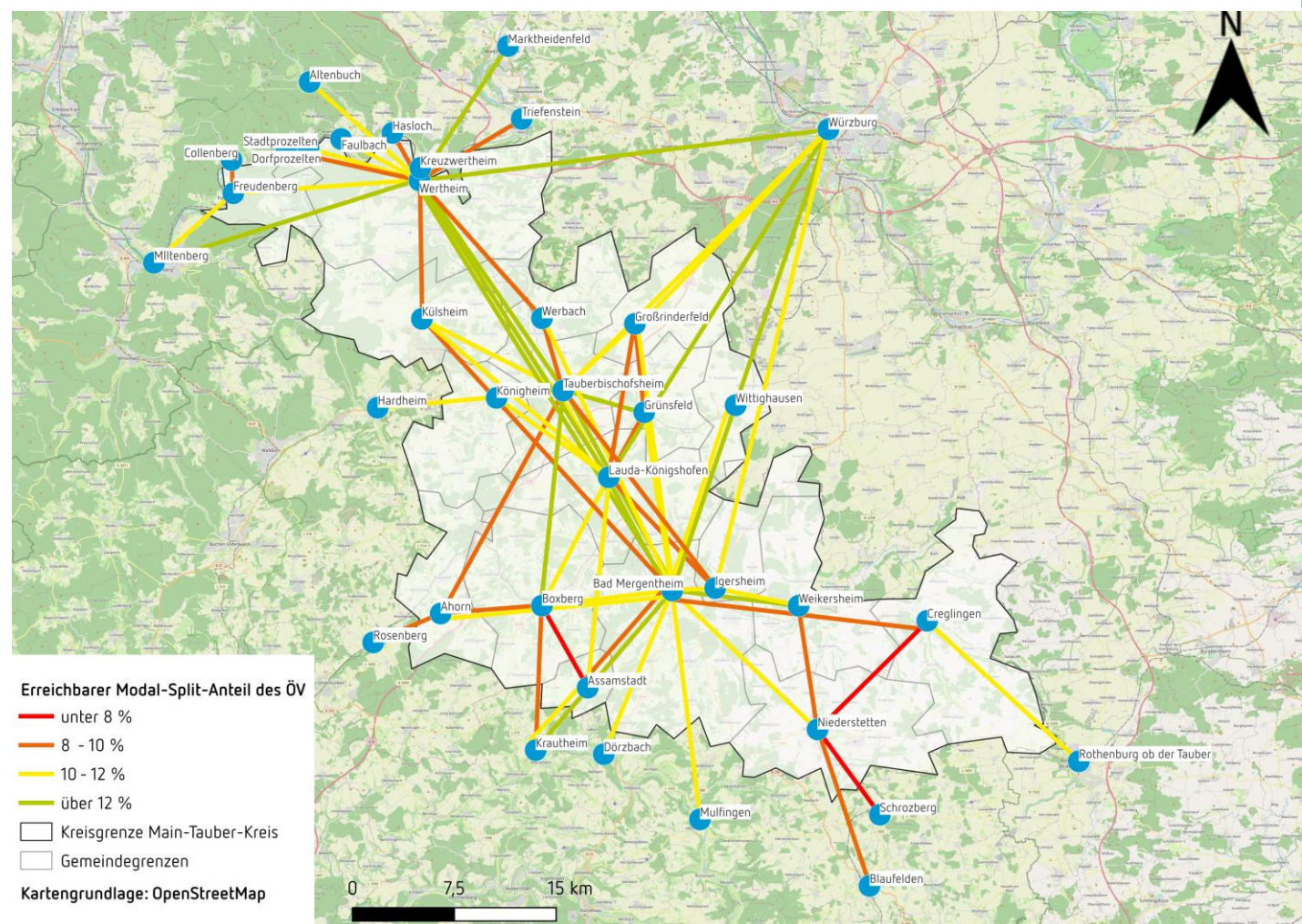
Für die Bestimmung des maximal erzielbaren Modal-Split-Anteils wird ein räumlicher Faktor ermittelt, der die Attraktivität einer Kommune im Main-Tauber-Kreis als Zielort darstellt. Die Grundlage dafür bilden die vor Ort vorhandenen öffentlichen und kommerziellen Basisangebote, die die Attraktivität einer Kommune als Zielort beeinflussen. Berücksichtigt wurden dabei Schulen, die medizinische Versorgung, Nahversorgungsangebote und Kreisverwaltungsstandort. Je mehr Angebote in einer Kommune vorhanden sind, desto höher fällt die Bewertung des räumlichen Faktors aus. Ergänzend wurde die Siedlungsstruktur jeder Kommune anhand der Bevölkerungszahl und -dichte bewertet. Je mehr Einwohner eine Kommune hat und je dichter sie besiedelt ist, desto besser ist die Bewertung.

Modal-Split-Potenzial

Die potenziell erreichbaren Modal-Split-Werte ergeben sich nun aus der Kombination der räumlichen Faktoren des Start- und Zielortes einer Relation. Der raumstatistisch angenommene Modal-Split wird mit diesem Faktor multipliziert und damit an die raum- und ÖPNV-spezifische Anziehungskraft der Gemeinden angeglichen.

Besonders hohe Modal-Split-Werte können auf der zentralen Achse des Kreises zwischen Tauberbischofsheim, Lauda-Königshofen, Bad Mergentheim und Igersheim festgestellt werden. Auch auf der Fortführung dieser Verbindung nach Wertheim im

Abbildung 13: Potenziell erreichbarer Modal-Split-Anteil auf den Verkehrsverflechtungen des Main-Tauber-Kreises



Norden und Weikersheim im Südosten ist ein ÖPNV-Wegeanteil von über 12 % zu erwarten. Auf den Verbindungen nach Würzburg liegt der Modal-Split ebenfalls höher als raumstatistisch zunächst angenommen.

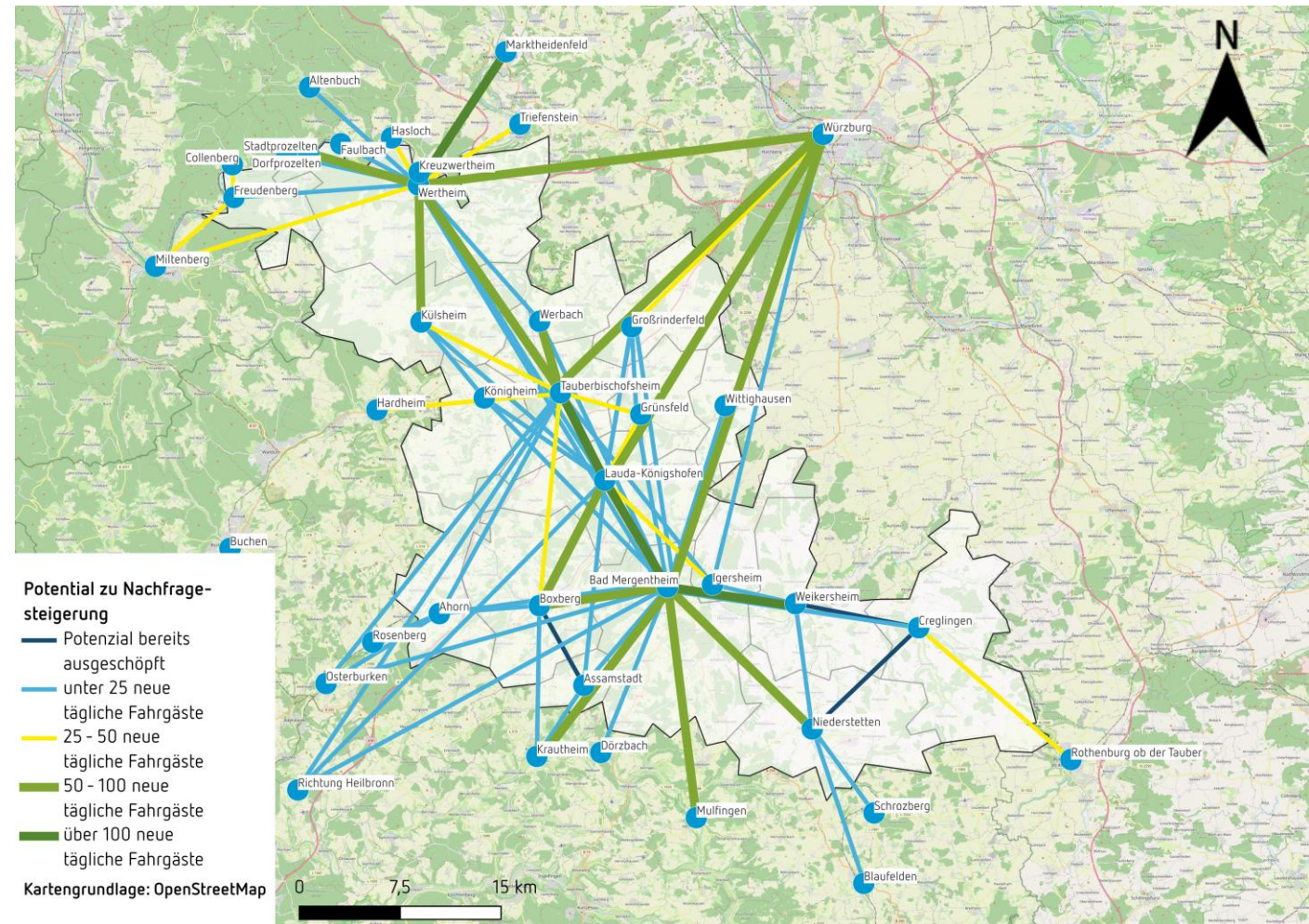
Abseits dieser Achsen fallen einige Verbindungen mit hohem ÖPNV-Potenzial besonders ins Auge. Die Verbindung von Tauberbischofsheim nach Boxberg, die heute mit einem Umstieg zwischen der Tauber- und der Frankenbahn in Lauda bewältigt werden kann, weist ein hohes Potenzial auf. Auf aus dem Kreis ausbrechenden Relationen liegt bei den Verbindungen von Wertheim ausgehend nach Marktheidenfeld und Miltenberg sowie auf der Achse Bad Mergentheim – Assamstadt – Krautheim als Parallelweg zur heutigen Regiobuslinie 19 ein hohes Potenzial für den ÖPNV vor.

Geringe Modal-Split-Anteile lassen sich insbesondere im Südosten des Kreises sowie auf Relationen zwischen kleineren Kommunen im Main-Tauber-Kreis feststellen. Im Südosten trägt dazu die disperse Siedlungsstruktur in Niederstetten und Creglingen bei, aufgrund derer eine Bündelung vieler Wege im ÖPNV stark erschwert wird.

Mögliche Fahrgastzugewinne

Die Ermittlung der täglichen Fahrgastzahlen im Status-Quo und im Maximal-Szenario erfolgte auf Basis der ermittelten Modal-Split-Werte in Verbindung mit dem Wegeaufkommen auf den einzelnen Relationen. Aus der Differenz der beiden Fahrgastzahlen ergibt sich das

Abbildung 14: Absolutes Potenzial zur Steigerung der Fahrgastnachfrage im ÖPNV





Potenzial für Fahrgastzugewinne, das in Abbildung 14 dargestellt ist.

Die höchsten Fahrgastzuwächse von über 100 neuen Fahrgästen pro Tag sind auf der zentralen Landkreisachse zwischen Tauberbischofsheim und Bad Mergentheim, zwischen Bad Mergentheim und Weikersheim sowie zwischen Wertheim und Marktheidenfeld zu erwarten. Während das Potenzial auf der Achse zwischen Wertheim und Marktheidenfeld durch die Einrichtung einer Direktverbindung aktiviert werden könnte, wird diese auf der zentralen Landkreisachse bereits durch den Zug hergestellt. Hier kann das Potenzial aktiviert werden, indem die abseits der Bahnhofsorte liegenden Orte und Siedlungen durch einen regelmäßigen Takt besser mit den Kernbereichen der Kommunen verbunden werden. Weitere kreisinterne Fahrgastpotenziale mit bis zu 100 neuen täglichen Fahrgästen liegen zwischen Tauberbischofsheim und Werbach, Tauberbischofsheim und Wertheim, Wertheim und Kilsheim sowie Bad Mergentheim und Boxberg.

Unter den in die Region ausbrechenden Verkehren können vor allem auf den Verbindungen nach Würzburg jeweils bis zu 100 neue Fahrgäste gewonnen werden. Für die Achsen Wertheim – Würzburg mit der Linie 977 sowie Tauberbischofsheim – Würzburg mit der Linie 850 ist die Schaffung regelmäßig getakteter und möglichst direkt fahrender Angebote von hoher Bedeutung. Diese können zusätzlich durch weitere Fahrten zur Hauptverkehrszeit verstärkt werden. Auf der

Verbindung Igersheim – Bad Mergentheim – Würzburg ist mit einer Aktivierung des Potenzials zu rechnen, indem die Zuverlässigkeit der Anschlüsse im Zugverkehr beim Umstieg in Lauda verbessert wird. Darüber hinaus bieten sich auf den Verbindungen Bad Mergentheim – Krautheim, Bad Mergentheim – Mulfingen sowie Creglingen – Rothenburg ob der Tauber weitere Potenziale.

Mit Blick auf die Ergebnisse der Auswertung der Fahrgastbefragung aus Kapitel 3.4 lassen sich mehrere Stellschrauben zur Aktivierung des Potenzials identifizieren. Aus Sicht der Fahrgäste im Main-Tauber-Kreis ist das regelmäßige Taktangebot die wichtigste Eigenschaft des ÖPNV. Dieses Angebot zeichnet sich durch klare und nachvollziehbare Fahrzeiten aus, wobei starke Verschiebungen im Tagesverlauf vermieden werden. Grundsätzlich sollte ein 60-Minuten-Takt angestrebt werden, wobei mindestens ein 120-Minuten-Takt mit Verdichtungen zur Hauptverkehrszeit (HVZ) erreicht werden sollte. Im aktuellen Zustand ist lediglich auf wenigen Verbindungen im Landkreis ein zuverlässiger Taktverkehr vorhanden. Bei vielen Linien kommt es zu stündlich auftretenden Verschiebungen der Abfahrtszeiten sowie Bedienungslücken außerhalb des Ausbildungsverkehrs. Insbesondere auf den Achsen mit hoher Nachfrage und einem weiterhin hohen Potenzial von über 50 neuen täglichen Fahrgästen sollte die Einrichtung eines einheitlichen Taktverkehrs angestrebt werden.

Die meisten Kommunen besitzen abseits der Kerngebiete weitere, verstreut liegende Siedlungsbereiche, die bei der Aktivierung des Fahrgastpotenzials nicht vernachlässigt werden dürfen. Hierbei gilt es zu prüfen, wie eine regelmäßige flächige Erschließung der kleineren Wohngebiete entlang der Achsen erfolgen kann. Im Linienverkehr bietet sich dabei die Möglichkeit eines alternierenden Fahrtweges.

Letztlich kann ein geringer Anteil des Potenzials nur über die Einrichtung von Direktverbindungen auf Routen, auf denen deutliche Reisezeitgewinne gegenüber dem Status Quo zu erwarten sind, erzielt werden. In diesem Zusammenhang gilt es jedoch auch, die Zuverlässigkeit des Linienverkehrs sowie die Sicherheit der Anschlussverbindungen zu erhöhen. So bestehen an einigen Umsteigeknoten im Landkreis nur kurze Umsteigezeiten von unter fünf Minuten.

4. Ziele und Planungsprämissen

4.1. Querschnittsthemen der ÖPNV-Entwicklung

Mobilität für alle Gruppen

Der ÖPNV im Main-Tauber-Kreis muss den Bedürfnissen und Ansprüchen verschiedener Personengruppen gerecht werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass nicht alle Gruppen dieselben Ziele verfolgen oder über dieselben Ressourcen und Möglichkeiten verfügen. In solchen Fällen, in denen sich Anforderungen entgegenstehen, ist das ÖPNV-Angebot so zu gestalten, dass den unterschiedlichen Ansprüchen in Form eines diversifizierten Angebots Rechnung getragen werden kann. Dabei wird im Folgenden zwischen drei Aspekten unterschieden:

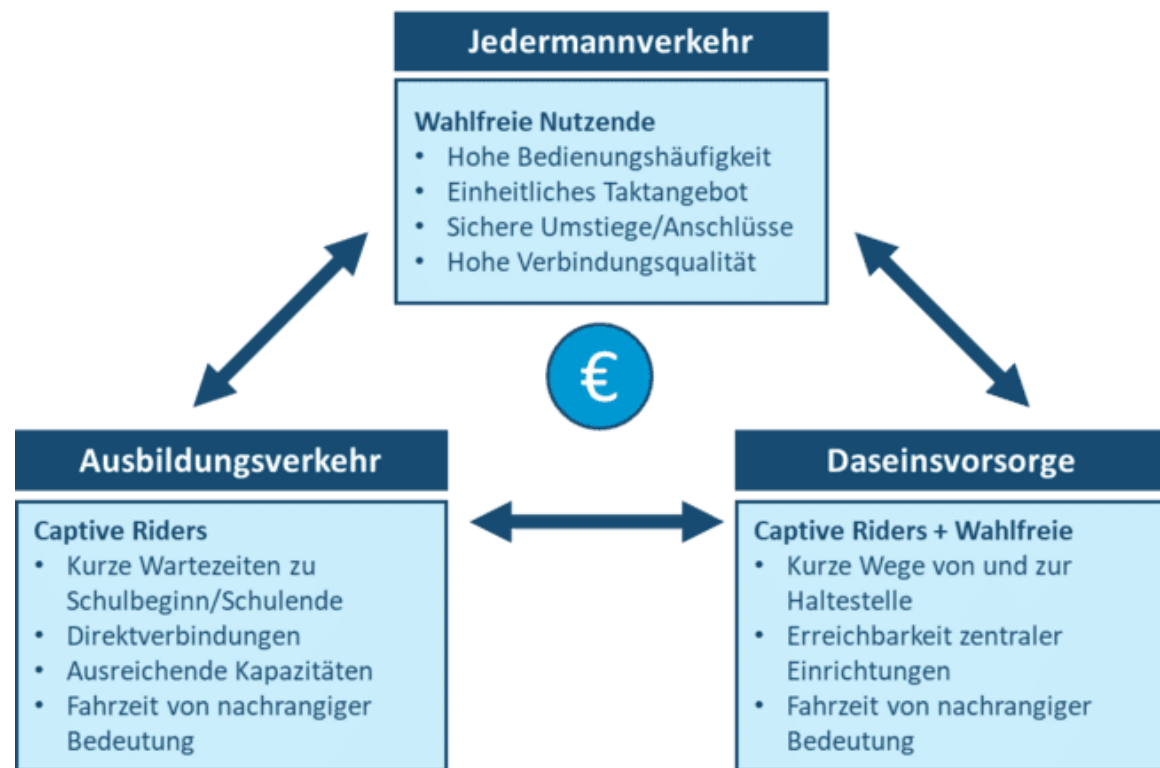
- Altersspezifische Anforderungen
- Genderspezifische Anforderungen
- Anforderungen nach Fahrtzweck

In Abhängigkeit des Alters bringen die Fahrgäste unterschiedliche Mobilitätskompetenzen und Anforderungen an das ÖPNV-Angebot mit. Bei Kindern und Jugendlichen stehen Sicherheitsaspekte, auch hinsichtlich des Sicherheitsempfindens der Eltern, im Zentrum der Anforderungen. Durch geringere Mobilitätskompetenzen und Erfahrungen in der Nutzung des ÖPNV ist nicht nur der Aspekt der Sicherheit, sondern auch das Thema Information für Kinder und Jugendliche zu berücksichtigen. Darüber hinaus soll eine möglichst

frühzeitige und souveräne Sozialisation hin zur Nutzung des Umweltverbunds ermöglicht werden. Seniorinnen und Senioren bewegen sich vorwiegend im Nahbereich. Für die angetretenen Versorgungswege ist ein Angebot auch außerhalb der Nutzungsspitzen im

Berufs- und Ausbildungsverkehr entscheidend. Ein einfaches und intuitiv nutzbares ÖPNV-Angebot senkt darüber hinaus die Hemmnisse, einen Umstieg vom Pkw auf den ÖPNV zu initiieren. Aufgrund der bei einigen Seniorinnen und Senioren geringen digitalen

Abbildung 15: Anforderungen verschiedener Personengruppen an den ÖPNV





Kompetenzen ist eine Sicherstellung attraktiver analoger Kommunikations- und Informationsangebote bedeutsam.

Gender Mainstreaming zielt auf die Schaffung gleichwertiger und komfortabel nutzbarer Mobilitätsoptionen, für die die verschiedenen Lebenssituationen von Menschen berücksichtigt werden müssen. Die Berücksichtigung von Frauen ist im Rahmen der Nahverkehrsplanung besonders relevant, da diese den Großteil der Sorgearbeit erledigen, ergänzend zu einer möglichen Erwerbsarbeit. Diese Kombination spiegelt sich in komplexen Wegeketten wider, die sich in einer intermodalen Mobilität, Umsteigeverbindungen und tangentialen Relationen ausdrücken. Der ÖPNV hat die Aufgabe, diese komplexen Wegemuster stärker durch eine Vernetzung des Angebots zu adressieren. Zugleich können Mobilitätsangebote auch zu einer gerechteren Verteilung von Sorgearbeit beitragen. Dabei spielen auch Versorgungswege im städtischen und ländlichen Raum eine entscheidende Rolle.

Eine Abdeckung unterschiedlicher Fahrtzwecke garantiert ein effizientes ÖPNV-Angebot über sämtliche Verkehrszeiten hinweg. Zu beachten ist, dass jeder Fahrgast je nach Fahrtzweck unterschiedliche Anforderungen an den ÖPNV stellt. Dabei stehen bei Arbeitswegen direkte Verbindungen und kurze Reisezeiten im Mittelpunkt, während für Freizeitwege insbesondere ein hoher Beförderungskomfort gewünscht wird. Für Versorgungswege ist eine regelmäßige Bedienung im Sinne

eines attraktiven Taktangebots besonders relevant. Im Nachtverkehr steht vor allem eine feine Erschließung von Siedlungsgebieten im Vordergrund. Dafür werden

umwegige Fahrten eher in Kauf genommen, während Umstiege zentrale Nutzungshemmnisse des ÖPNV darstellen. Vor dem Hintergrund der diversen

Tabelle 6: Arten von Mobilitätseinschränkungen

Mobilitätseingeschränkte Menschen			
mobilitätseingeschränkt im engeren Sinne		mobilitätseingeschränkt im weiteren Sinne	
Körperlich eingeschränkte Menschen	Geheingeschränkte Menschen (ggf. mit Gehhilfen)	reisebedingt	Fahrgäste mit Gepäck
	Rollstuhlnutzende Menschen		Fahrgäste mit Kinderwagen
	Arm- und hand-behinderte Menschen		Fahrgäste mit Fahrrädern
Sehgeschädigte Menschen	Menschen mit Seheinschränkungen		Fahrgäste mit Einkaufs- und/oder Gepäckwagen
	Blinde Menschen		Fahrgäste mit Hunden
Höreingeschränkte Menschen	Schwerhörige Menschen		Schwangere Fahrgäste
	Gehörlose Menschen		Übergewichtige/ Adipöse Menschen
Spracheingeschränkte Menschen			Ortsunkundige Menschen
Menschen mit kognitiven Entwicklungseinschränkungen	Lernbehinderte Menschen		Menschen mit temporären Einschränkungen
	Geistig behinderte Menschen		Menschen mit Allergien
Psychisch eingeschränkte Menschen			Sprachunkundige Menschen
Menschen mit Mehrfachbehinderungen		altersbedingt	Ältere Menschen
			Kleinkinder



Anforderungen muss der ÖPNV im Main-Tauber-Kreis durch eine breite Produktpalette verschiedene Wünsche und Ansprüche erfüllen. Es ist darauf zu achten, dass zu verschiedenen Verkehrszeiten für die jeweils vorherrschenden Fahrtzwecke (zum Beispiel Arbeitswege in der Hauptverkehrszeit, Freizeitwege am Abend und am Wochenende) jeweils die passenden Verkehrsmittel zur Verfügung stehen.

Barrierefreiheit

Eine der wichtigsten Herausforderungen für den ÖPNV ist die systematische barrierefreie Ausgestaltung. Als öffentliches Verkehrsmittel ist der ÖPNV rechtlich bis auf wenige Ausnahmen allen zugänglich. Dieser Zugang ist aber erst dann erfüllt, wenn die Menschen, die ihn nutzen wollen, dies auch selbstbestimmt umsetzen können. Um eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit für die unterschiedlichen Fahrgastgruppen im ÖPNV zu erlangen, muss zunächst eine Aufschlüsselung der unterschiedlichen Mobilitätseinschränkungen von Menschen betrachtet werden. Hierzu zählen im engeren Sinne Menschen mit Behinderungen, im weiteren Sinne Menschen, die durch anderweitige reise- oder altersbedingte Einschränkungen betroffen sein können. Dieser Nahverkehrsplan handelt in diesem Sinne nach dem Grundsatz "Mobilität für Alle".

In diesem Zusammenhang ist ein „Design für Alle“ anzustreben, was einen Gestaltungsprozess meint, „der darauf abzielt eine barrierefreie Zugänglichkeit und Nutzbarkeit für möglichst viele Menschen zu erreichen“

(Leidner et al. 2009: 2). Barrierefreiheit ist dabei umfassend zu verstehen und umfasst nach dem Behindertengleichstellungsgesetz „bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche“ (§ 4 BGG). Diese sind dann barrierefrei, wenn sie „für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Hierbei ist die Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel zulässig“ (§ 4 BGG).

Grundlegend für die Barrierefreiheit ist das Zwei-Sinne-Prinzip, mit dem die Wahrnehmung über mindestens zwei Sinne ermöglicht werden soll. Dazu gehören visuelle (sehen), taktil-haptische (fühlen/tasten) sowie auditive (hören) Elemente. Die Barrierefreiheit umfasst grundsätzlich die drei Teilbereiche Haltestellen (inklusive Zuwegung), Fahrzeuge und Information. Entsprechende Anforderungen werden in den jeweiligen Kapiteln dazu beschrieben. Es müssen zwangsläufig alle drei Teilbereiche berücksichtigt werden, damit das Ziel von vollständig barrierefreien Wegeketten erreicht werden kann.

Digitalisierung und Innovation

Technische und digitale Innovation können maßgeblich zur Erhöhung der Transparenz, der Effizienz und

der Verfügbarkeit von Informationen beitragen. Es ist daher ein zentrales Erfordernis an Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen, technologische Lösungen laufend auf ihre Einsetzbarkeit und den entstehenden Mehrwert zu prüfen. In diesem Zusammenhang ist ein fortlaufender Digitalisierungsprozess als Grundlage eines zukunftsfähigen ÖPNV-Angebots zu betrachten. Dieser Prozess umfasst unter anderem die folgenden Bestandteile:

- Digitalisierung der Planungs- und Organisationsprozesse (Infrastruktur- und Kapazitätsplanungen, Angebotsplanung, Dienstplanung etc.).
- Digitalisierung von Betriebsabläufen (Betriebsüberwachung, Echtzeit-Datenübertragung aus Fahrzeugen/Haltestellen-Infrastruktur etc.).
- Digitalisierung in der Fahrtdurchführung (Navigation sowie Assistenz- und Warnsysteme).
- Digitalisierung der Fahrgastinformation (Fahrgastinformation in den Fahrzeugen und an Haltestellen, Online-Auftritt und App-basierte Lösungen).
- Digitalisierung des Vertriebs (Buchungs- und Bezahloptionen).

Im Rahmen des Digitalisierungsprozesses ist darauf zu achten, ein in sich schlüssiges Gesamtkonzept zur digitalen Entwicklung des ÖPNV zu gewährleisten. Besonders bedeutsam ist es in diesem Zusammenhang, die eingesetzten technischen Systeme und digitalen Lösungen mithilfe von Systemschnittstellen



miteinander zu verknüpfen und einen systemkompatiblen Ansatz zu wählen. Dabei ist die Abstimmung innerhalb des Main-Tauber-Kreises und gegebenenfalls mit benachbarten Aufgabenträgern zwingende Voraussetzung. Zu berücksichtigen sind dabei auch die verbundweiten Ansätze des VRN:

- Rahmenverträge für dynamische Fahrgastinformationsanzeiger.
- Haltestellen-Managementsystem (im Aufbau).
- Mobilitätsplattform.

Klimaschutz

Der ÖPNV ist einer der zentralen Bausteine für eine ökologische Transformation des Mobilitätssektors. Anders als andere Verkehrsmittel des Umweltverbunds kann der ÖPNV auch auf längeren Distanzen mit dem privaten Pkw konkurrieren und kann somit bei attraktivem Angebot eine Verkehrsverlagerung erwirken. In diesem Zusammenhang sind gerade für Pendelwege auch begleitende Maßnahmen des Mobilitätsmanagements von großer Bedeutung, um Verhaltensänderungen zu forcieren. Da der ÖPNV gerade im ländlichen Raum keine vollständige und kleinteilige Erschließung aller Siedlungsgebiete erfüllen kann, sind ergänzende Mobilitätsangebote als Zu- und Abbringer für die letzte Meile von besonderer Bedeutung. Die Verknüpfung des ÖPNV mit dem Radverkehr und anderen Angeboten der Mikromobilität ist dabei entscheidend, um mit dem MIV konkurrieren zu können.

Neben der Klimawirkung im gesamten Mobilitätssystem ist auch das ÖPNV-Angebot selbst möglichst ökologisch und klimafreundlich auszurichten. Von besonderer Bedeutung ist dabei der Einsatz von Fahrzeugen mit emissionsfreien oder sauberen Antrieben gemäß Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz, die die Belastung durch Treibhausgasemissionen sowohl im globalen als auch im lokalen Kontext reduzieren. Ebenfalls bedeutsam ist die Begrenzung der Flächenversiegelung im Straßenraum, zu der ÖPNV-Infrastrukturen einen wichtigen Beitrag leisten können. Haltestellenbereiche als Warte- und Aufenthaltsräume sind darüber hinaus auch hinsichtlich potenzieller Maßnahmen zur Klimaanpassung als Potenzialräume zu betrachten.

4.2. Ziele der ÖPNV-Entwicklung

ÖPNV-Strategie 2030

Mit der ÖPNV-Strategie 2030 hat das Land Baden-Württemberg ambitionierte Zielsetzungen als Grundlage für eine angestrebte Verdopplung der Fahrgastzahlen im straßen- und schienengebundenen ÖPNV ausgegeben. Dabei werden unter anderem die folgenden zentralen Ziele für die ÖPNV-Entwicklung definiert:

- Herstellung halbstündlicher Verbindungen zu gängigen Verkehrszeiten in der Fläche.
- Einsatz bedarfsgesteuerter Verkehre als effizientes Angebot in nachfrageschwachen Räumen und Zeiten.

- Vereinheitlichung von Linienwegen und Bedienungsangeboten.
- Systematisierung und Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots im Rahmen eines landesweiten Integralen Taktfahrplans (ITF).
- Verknüpfung der Verkehrsmittel im Umweltverbund.

Lokale Nahverkehrspläne der ÖPNV-Aufgabenträger haben die Aufgabe, auf das Erreichen der Zielsetzungen aus der ÖPNV-Strategie hinzuwirken. In diesem Zusammenhang müssen allerdings auch die bestehenden strukturellen, organisatorischen und finanziellen Rahmenbedingungen berücksichtigt werden. Der ÖPNV kann nur in dem Rahmen weiterentwickelt werden, in dem notwendige Ressourcen zur Verfügung stehen. Solange eine zur Erreichung der Ziele notwendige Ausweitung des Bedienangebots nicht umsetzbar erscheint, ist unter den gegebenen Rahmenbedingungen die Optimierung und Effizienzsteigerung im Bestandsangebot voranzutreiben.

Ziele des Nahverkehrsplans

Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die zukünftige Entwicklung des ÖPNV im Main-Tauber-Kreis. Dabei sollen die im Folgenden genannten Zielsetzungen und Standards erreicht werden.

Der ÖPNV im Main-Tauber-Kreis sichert die Daseinsvorsorge sowohl in den Städten als auch in den ländlich geprägten Gebieten. Durch gut erreichbare



und regelmäßig verkehrende ÖPNV-Angebote können möglichst viele (potenzielle) Fahrgastgruppen angesprochen werden. Dabei werden unterschiedliche Nachfragesituationen im Taktangebot und im Fahrzeugsinsatz berücksichtigt. Besonders wichtig ist die Anbindung von Gemeinden, die keinen direkten Zugangspunkt zum Schienenverkehr aufweisen.

Der ÖPNV im Main-Tauber-Kreis ist möglichst konkurrenzfähig zum Pkw und schafft damit Potenziale für eine Verkehrsverlagerung. Dabei wird ein besonderes Augenmerk auf die Eigenschaften gelegt, in denen der Pkw besonders attraktiv ist, wie zum Beispiel die Geschwindigkeit, die Flexibilität und der Nutzungskomfort. Unterschiedliche Angebote im ÖPNV können dabei verschiedene Qualitätsmerkmale erfüllen, die gemeinsam die Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV-Gesamtsystems steigern. Auch vor diesem Hintergrund sollen Bahn, Bus und Ruftaxi bestmöglich miteinander verzahnt werden.

Der ÖPNV im Main-Tauber-Kreis ist für alle Fahrgäste intuitiv nutzbar und baut damit bestehende Nutzungshürden ab. Dazu wird auf verschiedenen Linien ein einheitliches und leicht merkbares Taktschema eingeführt, das den ÖPNV einfacher und verlässlicher macht. Zudem werden die Angebote zur Fahrgastinformation weiterentwickelt und die barrierefreie Gestaltung des ÖPNV vorangetrieben. Für alle Fahrgastgruppen sollen die ÖPNV-Angebote im Main-Tauber-Kreis einfach, verständlich und sicher sein.

Der ÖPNV im Main-Tauber-Kreis ist Teil eines gesamtgesellschaftlichen nachhaltigen Mobilitätssystems. Dafür wird die Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel mit dem ÖPNV gefördert. Es werden Netzknoten ausgebildet, die einen Umstieg zwischen verschiedenen Mobilitätsformen (z. B. P+R und B+R) so einfach wie möglich machen. Um das Mobilitätsverhalten zugunsten der Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbunds zu verändern, sind entsprechende Maßnahmen im Mobilitätsmanagement zu entwickeln.

Der ÖPNV im Main-Tauber-Kreis bildet die Grundlage für die zukünftige Siedlungsentwicklung im Sinne des Transit Oriented Developments (TOD). Dazu ist ein attraktiver ÖPNV-Anschluss bei der Planung und Errichtung neuer Wohn- und Gewerbegebiete frühzeitig zu berücksichtigen, um eine hohe Angebotsqualität sicherzustellen. Siedlungsschwerpunkte sind vorrangig entlang der Schienenachsen zu konzentrieren, um eine Anbindung an den SPNV als leistungsfähiges Verkehrssystem zu gewährleisten.

Der ÖPNV im Main-Tauber-Kreis reagiert auf neue Rahmenbedingungen und Innovationen, um langfristig zukunftsfähig zu bleiben. Im Zentrum stehen dabei die nachhaltige und digitale Entwicklung des Angebots. Gleichzeitig werden vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung und der Diversifizierung der Gesellschaft auch die zunehmenden sozialpolitischen Aufgaben des ÖPNV berücksichtigt.

Der ÖPNV im Main-Tauber-Kreis basiert auf einer guten Zusammenarbeit zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen. Dazu werden durch den Aufgabenträger Rahmenbedingungen geschaffen, die für Verkehrsunternehmen ein attraktives Betriebsumfeld schaffen. Die Verkehrsunternehmen garantieren im Gegenzug eine hohe Betriebsqualität und leisten ihren Beitrag zur Erreichung der festgelegten Qualitätsvorgaben für den Nahverkehr.

Der ÖPNV im Main-Tauber-Kreis ist langfristig finanzierbar und nutzt die vorhandenen Ressourcen bestmöglich aus. Dazu werden anfallende Kosten frühzeitig und transparent kommuniziert, um politische Entscheidungsprozesse zu unterstützen. Unter Berücksichtigung der finanziellen Restriktionen des Landkreises werden die verfügbaren Ressourcen möglichst effizient eingesetzt, um einen möglichst großen Nutzen für die Fahrgäste zu schaffen. Dazu sollen zukünftig parallele oder schwach genutzte Angebote hinterfragt und damit ein bedarfsgerechteres Gesamtnetz geschaffen werden.

4.3. Angebotsstandards

Netzhierarchie

Um die genannten vielfältigen Zielsetzungen der ÖPNV-Entwicklung erreichen zu können und gleichzeitig ein bedarfsgerechtes Angebot sicherzustellen, das den Mobilitätsbedürfnissen der Fahrgäste entspricht, bedarf es eines hierarchisierten ÖPNV-Gesamtangebots.



Dessen Grundlage sind die raumstrukturelle Gliederung des Main-Tauber-Kreises sowie die ermittelten Verkehrsverflechtungen und Fahrgastpotenziale im Landkreis und darüber hinaus.

Das Angebot im Main-Tauber-Kreis wird in drei zentrale Netzebenen gegliedert. Das Grundnetz 1. Ordnung umfasst die zentralen Relationen mit einer hohen Mobilitätsnachfrage, die eines attraktiven ÖPNV-Angebots bedarf – auch am Abend und am Wochenende. Neben

dem SPNV zählen auch bedeutende Buslinien, insbesondere Regiobus-Verbindungen, zum Grundnetz 1. Ordnung. Im Grundnetz 2. Ordnung sind weitere Relationen mit einer kontinuierlichen Fahrgastnachfrage zusammengefasst. Die Nachfrageschwerpunkte auf

Abbildung 16: Netzhierarchie im Regionalbusverkehr des VRN (in Anlehnung an VRN 2006)

1. Ordnung Konkurrenz zum MIV Zweck - schnelle und direkte Hauptverbindung auf nachfragestarken Achsen - Anschluss an den SPNV - überregionale und regionale Verbindungsfunktion Nachfrage - hohe Nachfrage im Alltagsverkehr Taktung Grundtakt: 60-Minuten-Takt → 30-Minuten-Takt in der HVZ → weitere Verdichtung entsprechend des Bedarfs Bedienungszeiten Mo – Fr: 04:00 – 22:00 Uhr Sa: 06:00 – 22:00 Uhr So/Feiertag: 08:00 – 22:00 Uhr Regelmäßige Bedienung auch an Wochenenden und in den Abendstunden Streckenführung - einheitliche Linienwege - direkte Linienführung mit hoher Beförderungsgeschwindigkeit - entlang von Nachfrageschwerpunkten im Jedermannverkehr	2. Ordnung Alternative zum MIV Zweck - Anschluss an den SPNV und an das übergeordnete Busnetz - teilweise Übernahme von Erschließungsfunktionen - regionale Verbindungsfunktion Nachfrage - hohe/mittlere Nachfrage im Alltagsverkehr Taktung Grundtakt: 120-Minuten-Takt → 60-Minuten Takt in der HVZ → weitere Verdichtung entsprechend des Bedarfs Bedienungszeiten Mo – Fr: 06:00 – 22:00 Uhr Sa: 08:00 – 20:00 Uhr So/Feiertag: 10:00 – 18:00 Uhr Bereitstellung eines Grundangebots am Wochenende Streckenführung - einheitliche Linienwege - geringe Linienwegabweichungen zulässig - Auslegung des Fahrplans auf die Belange der Umsteigefunktion sowie des Schülerverkehrs	Ergänzungsnetz Grundversorgung Zweck - nahräumige Erschließung von Räumen mit geringer Nachfrage - Vorrangig lokale Verbindungsfunktion Nachfrage - geringe Nachfrage im Alltagsverkehr Bedienungsform und Streckenführung - ganzjährige Bedienung zu Zeiten erkennbaren Bedarfs - Bedienung durch Linienverkehr oder flexible Bedienformen Ausbildungsverkehr Zweck - Verbindung der Wohnstandorte der Schüler mit den Schulen - höchste Erschließungsfunktion Nachfrage - minimale Nachfrage im Alltagsverkehr - hohe Nachfrage durch Schüler Bedienungsform und Streckenführung - Bedienung ausschließlich an Schultagen mit Ausrichtung auf die Schulanfangs- und –endzeiten - Linienführung an Lage der Schulen und Wohnstandorte ausgerichtet
--	---	--



diesen Relationen liegen vorwiegend im Berufs- und Versorgungsverkehr. Für alle Relationen des Grundnetzes 2. Ordnung ist vor diesem Hintergrund ein regelmäßiges Taktangebot anzustreben. Das ÖPNV-Gesamtnetz wird so ausgestaltet, dass jede Gemeinde des Landkreises an ein Angebot des Grundnetzes angeschlossen ist.

Das Ergänzungsnetz sichert die Mobilität abseits der zentralen Verkehrsachsen im Main-Tauber-Kreis. In Abhängigkeit der räumlichen und zeitlichen Nachfragesituation können sowohl Linien- als auch Bedarfsverkehre zum Einsatz kommen. Der Fokus im Ergänzungsnetz liegt vorwiegend auf der Schülerbeförderung zwischen Wohn- und Bildungsstandorten. Außerhalb des Ausbildungsverkehrs sorgen flexible Bedarfsverkehre im Korridor- oder Sektorbetrieb dafür, dass die disperse und unregelmäßige Fahrgastnachfrage bedarfsgerecht bedient wird. Um ein Funktionieren des Gesamtnetzes sicherzustellen, werden Anschluss- und Umsteigeknoten definiert, an denen zwischen den Angeboten des Grund- und Ergänzungsnetzes umgestiegen werden kann.

Bedienungsqualität

Eine zentrale Aufgabe des Nahverkehrsplans ist die Definition von Standards für eine ausreichende Bedienung. Dies betrifft sowohl die Bedienzeiten als auch das Taktangebot. Die Grundlage für die Definition der Bedienungsqualität bildet die beschriebene Netzhierarchie aus Grund- und Ergänzungsnetz.

Um einer im Wochen- und Tagesverlauf unterschiedlichen Nachfragesituation gerecht zu werden, erfolgt eine Definition verschiedener Verkehrszeiten, in denen ein nachfragegerecht differenziertes Angebot eingesetzt wird. Es wird zwischen den folgenden Bedienzeiten unterschieden:

- **Hauptverkehrszeit (HVZ)** in den Nachfragespitzen, insbesondere am Morgen und am Nachmittag.
- **Tagverkehrszeit (TVZ)** zur Abdeckung des alltäglichen Verkehrsgeschehens von Montag bis Samstag tagsüber.
- **Schwachverkehrszeit (SVZ)** in nachfrage-schwachen Zeiträumen, z. B. in den frühen Morgenstunden, am Abend sowie am Sonntag.

Die Bedienzeiten sind je nach Wochen- bzw. Betriebstag gestaffelt. Eine Hauptverkehrszeit wird ausschließlich für die Nachfragespitzen von Montag bis Freitag definiert. Die Tagverkehrszeit als Zeitraum durchschnittlicher Mobilitätsnachfrage erstreckt sich auf die Tage von Montag bis Samstag. Am Sonntag besteht die geringste Nachfrage, sodass an diesem Tag ausschließlich die Schwachverkehrszeit gilt. Die Bedienzeiten gelten für alle Ebenen der Netzhierarchie. Ziel ist es, dass möglichst einheitliche Bedienzeiten für alle Netzebenen ein zu allen Zeiten funktionierendes und ineinandergreifendes Gesamtangebot sichern.

Tabelle 7: Bedienzeiten im Main-Tauber-Kreis

	HVZ	TVZ	SVZ
Mo-Fr	Individuell nach Linie	6 – 19 Uhr	4 – 6 Uhr 19 – 22 Uhr
Sa	/	8 – 19 Uhr	6 – 8 Uhr 19 – 22 Uhr
So	/	/	8 – 22 Uhr

In Abhängigkeit von Netzebene und Bedienungszeit ist die Bedienungshäufigkeit an die Nachfrage anzupassen. Dabei sind im Grundnetz möglichst einheitliche Taktangebote zu schaffen, die eine gute Orientierung und eine intuitive Nutzung des ÖPNV-Gesamtangebots ermöglichen.

Vor dem Hintergrund der äußerst dispersen Siedlungsstruktur und der geringen Bevölkerungsdichte einerseits sowie der begrenzten finanziellen Ressourcen andererseits werden vom GNVP bzw. von der ÖPNV-Strategie 2030 abweichende Bedienungshäufigkeiten als Mindeststandard festgelegt. Mittel- bis langfristig ist die Angleichung der Standards an die Ziele und Vorgaben der übergeordneten Planwerke wünschenswert, um einen verbundweit einheitlichen Standard zu erreichen. Zur Sicherung der Daseinsvorsorge ist auf allen Relationen im Main-Tauber-Kreis mindestens ein 120-Minuten-Grundtakt anzustreben. Auf dem Grundnetz 1. Ordnung ist tagsüber ein Taktverkehr im 60-Minuten-Grundtakt zu erreichen. Für die Angebote des



Grundnetzes ist in der Hauptverkehrszeit eine hohe Nachfrage zu erwarten, die eine Taktverdichtung erforderlich macht. Sofern netzstrukturell und betrieblich möglich, kann eine Taktverdichtung auch durch das Angebot einer zusätzlichen, beschleunigten oder verändert geführten Verbindung erreicht werden.

Tabelle 8: Bedienungshäufigkeiten im Main-Tauber-Kreis

	HVZ	TVZ	SVZ
Grundnetz 1. Ordnung	T30	T60	T120
Grundnetz 2. Ordnung	T60	T120	Bedarfsverkehr
Ergänzungsnetz	Einzel-fahrten	Bedarfsverkehr	Bedarfsverkehr

In der Schwachverkehrszeit und im Ergänzungsnetz können bedarfsgesteuerte Verkehre zum Einsatz kommen. Unabhängig von der Bedienform ist mindestens eine 120-minütige Verfügbarkeit der Verkehre im Sinne des angestrebten Grundtaktes sicherzustellen.

Erschließungsqualität

Zentral für die Sicherung der Daseinsvorsorge ist die fußläufige Erreichbarkeit von Haltestellen. Die Bestimmung der Erschließungswirkung über Haltestellenradian soll zukünftig durch einen stärker

fahrgastzentrierten Ansatz ersetzt werden. Die Qualität der Erschließung wird dabei anhand von drei zentralen Kriterien ermittelt:

- Art des Verkehrsmittels an der Haltestelle.
- Abfahrtendichte an der Haltestelle.
- Reale Fußwegedistanz zur Haltestelle.

In Abhängigkeit des an der Haltestelle verkehrenden Verkehrsmittels und der Abfahrtendichte verändert sich auch die Bereitschaft der Fahrgäste, längere Fußwege zur Haltestelle zurückzulegen. Für Umsteigeknoten und SPNV-Haltepunkte werden daher längere Fußwege als akzeptabel betrachtet.

Im Main-Tauber-Kreis gilt ein konkreter Ort im Siedlungsgebiet als erschlossen, sofern die Vorgaben der Daseinsvorsorge (Güteklasse F) erfüllt sind. Dies ist der Fall, wenn innerhalb der definierten Verkehrszeiten

...ein mindestens zweistündlich verkehrendes ÖPNV-Angebot mit einem Fußweg von maximal 500 Metern erreicht wird.

...ein mindestens stündlich verkehrendes ÖPNV-Angebot mit einem Fußweg von maximal 1.000 Metern erreicht wird.

Insbesondere entlang der regionalen Hauptachsen, im städtisch geprägten Raum und im Umkreis von zentralen Versorgungsstandorten sind höhere Qualitätsstufen anzustreben. Als Richtwert dienen die Qualitätsstufen D und E gemäß der dargestellten Methodik.

Verbindungsqualität

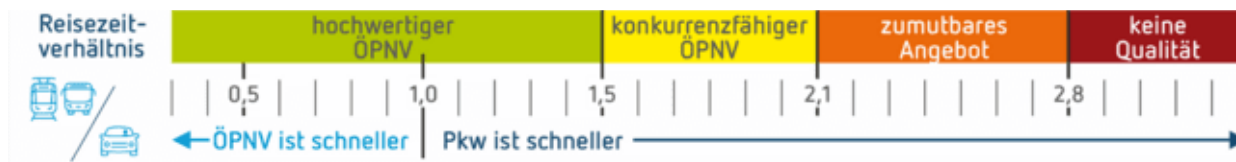
Die Verbindungsqualität stellt ein zentrales Kriterium für die Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV zum Pkw dar. Grundlage für deren Ermittlung ist das Verhältnis der Reisezeit zwischen beiden Verkehrsmitteln auf einer

Tabelle 9: Bewertung der Erschließungsqualität auf Grundlage der Schweizer ÖV-Güteklassen

Kategorie	Kursintervall			Fußwegedistanz zur Haltestelle in Metern			
	Bahn	Bus	Ruftaxi	bis 300 m	bis 500 m	bis 750 m	bis 1.000 m
I	bis 5 min	/	/	Klasse A	Klasse A	Klasse B	Klasse C
II	bis 10 min	bis 5 min	/	Klasse B	Klasse B	Klasse C	Klasse D
III	bis 20 min	bis 10 min	bis 5 min	Klasse B	Klasse C	Klasse D	Klasse D
IV	bis 40 min	bis 20 min	bis 10 min	Klasse C	Klasse D	Klasse E	Klasse E
V	bis 60 min	bis 40 min	bis 20 min	Klasse D	Klasse E	Klasse E	Klasse F
VI	bis 120 min	bis 60 min	bis 60 min	Klasse E	Klasse E	Klasse F	Klasse F
VII	/	bis 120 min	bis 120 min	Klasse F	Klasse F	nicht erschlossen	
VIII	seltener als 120 min/Einzelfahrten			Klasse G	Klasse G		



Abbildung 17: Bewertung von Reisezeitverhältnissen im ÖPNV



betrachteten Relation. Für eine hochwertige Qualität ist ein Reisezeitverhältnis von unter 1,5 anzustreben, sodass der ÖPNV maximal 50 % langsamer ist als die Fahrt mit dem Pkw. Das Erreichen dieses Richtwerts ist insbesondere für das Grundnetz 1. Ordnung im Bus- und Schienenverkehr als Zielsetzung formuliert.

Ein Reisezeitverhältnis von unter 2,1 sichert eine zum Pkw konkurrenzfähige Reisezeit, die im Grundnetz 2. Ordnung mindestens erreicht werden soll. Reisezeitverhältnisse von über 2,1 stellen für wahlfreie Personen keine attraktive Alternative dar. Sie sind daher im Linien-Taktverkehr nach Möglichkeit zu vermeiden.

Innerhalb des Ergänzungnetzes können insbesondere in der Schülerbeförderung längere Reisezeiten nicht immer vermieden werden, um eine möglichst hohe Erschließungswirkung zu sichern. In diesem Fall wird ein maximales Reisezeitverhältnis von 2,8 als zumutbar für abhängige Nutzende definiert. Im flexiblen Bedarfsverkehr ist die erzielte Reisezeit maßgeblich von der Nachfragesituation abhängig, sodass keine festen Grenzwerte angegeben werden können. In der Regel ist eine konkurrenzfähige Reisezeit mit einem maximalen

Reisezeitverhältnis von 2,1, mindestens aber eine zumutbare Reisezeit mit einem Reisezeitverhältnis unter 2,8 anzustreben. Im Fall von nicht-fahrplangebundenen Bedarfsverkehren ist am maximalen Reisezeitverhältnis auch der sogenannte Umwegfaktor auszurichten.

Umstiege nehmen entscheidend Einfluss auf die Reisezeiten und Reisezeitverhältnisse im ÖPNV. Aus diesem Grund sind Umstiege auf ein Mindestmaß zu beschränken. Dort, wo Umstiege erforderlich werden, sind im Netz Umsteige- und Anschlussknoten einzurichten, an denen Fahrplan und Infrastruktur einen möglichst komfortablen Umstieg zulassen. Damit soll sichergestellt werden, dass von jedem Ort im Landkreisgebiet die zentralen Orte Wertheim, Tauberbischofsheim und Bad Mergentheim mit maximal zwei Umstiegen erreicht werden. Mindestens eine der Städte ist mit maximal einem Umstieg erreichbar. Um Umstiege zu systematisieren, sind Fahrpläne und Takte im Rahmen eines integralen Taktfahrplans aufeinander abzustimmen.

4.4. Achsenkonzept

Nach der Analyse der Nachfragesituation sowie der Definition von Angebotsstandards ist es erforderlich, angebotsspezifische Ziele für die relevanten ÖPNV-Verbindungen im Main-Tauber-Kreis zu definieren. Die Kommunen dienen dabei als Knotenpunkte, von denen grob definierte Achsen aufgespannt werden. Die Verbindungen repräsentieren noch keine feingliedrige Linienführung, sondern definieren die empfohlenen Angebotsstandards zwischen den einzelnen Kommunen. Jeder Achse wird eine Netzebene mit spezifischen Angebotsstandards entsprechend Kapitel 4.3 zugeordnet. Die Zuordnung der Netzebene zu den Achsen erfolgt auf Grundlage des Nachfragepotenzials sowie des Angebots im Status Quo. Dabei werden bereits heute bestehende Standards aufrechterhalten und bei einem ausreichenden Nachfragepotenzial ausgebaut. Des Weiteren erfolgt eine Differenzierung der Knotenpunkte in Knotenpunkte erster und zweiter Ordnung. Kommunen, in denen mehrere bedeutsame Achsen aufeinandertreffen, werden als Anschlussknoten erster Ordnung definiert. Hier gilt es sicherzustellen, dass ein aufwandsarmes Umsteigen zwischen den verschiedenen Achsen möglich ist.

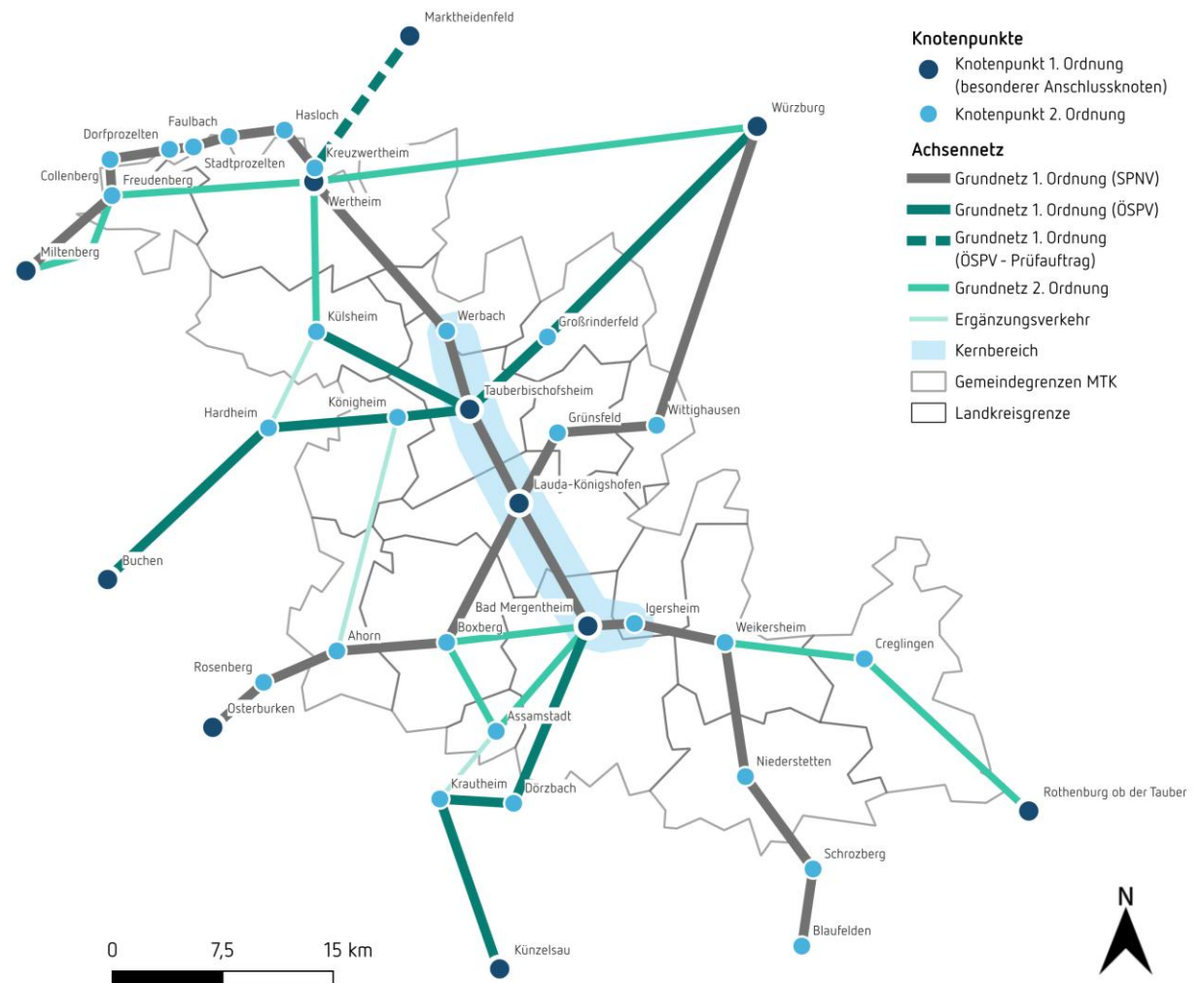
Die Netzebene erster Ordnung stellt Verbindungen zwischen den Bevölkerungszentren des Landkreises sowie entlang der Schienenverkehrsstrecken dar. Auf diesen Achsen wird mindestens ein 60-Minuten-Takt in der

TVZ mit einer möglichen Verdichtung auf einen 30-Minuten-Takt in der HVZ auf nachfragestarken Verbindungen empfohlen. Im Konzept erfolgt aufgrund der unterschiedlichen Trägerschaft eine Unterscheidung zwischen den Angeboten erster Ordnung mit dem SPNV und dem straßengebundenen ÖPNV. Im SPNV bilden die Strecken der Tauber- und der Frankenbahn die höchste Netzebene. Auf diesen Strecken wird bereits ein 60-Minuten-Takt gefahren, auf dem Abschnitt Würzburg – Lauda – Osterburken bestehen sogar zwei Fahrten je Stunde in einem angenäherten 30-Minuten-Takt. In der Hauptverkehrszeit bestehen zwischen Tauberbischofsheim und Bad Mergentheim ebenfalls Verstärkerfahrten auf der Tauberbahn, die das Angebot zu einem Halbstundentakt verdichten.

Auch abseits der Schienenwege ergibt sich zwischen den bevölkerungsreichsten Kommunen Tauberbischofsheim, Lauda-Königshofen, Bad Mergentheim und Igersheim eine bedeutende Achse für den ÖPNV. Die Angebote im Busverkehr dienen hier als Verstärkung des Zugangebots und erschließen die umliegenden Orts- und Stadtteile ohne direkten Zuganschluss auf feingliedrige Weise. Zwischen Tauberbischofsheim und Wertheim ergibt sich neben der SPNV-Achse der Tauberbahn eine ÖPNV-Verbindung erster Ordnung mit Führung über Kulsheim.

Ausgehend von Bad Mergentheim zeigen sich zwei Achsen erster Ordnung nach Boxberg sowie über Assamstadt nach Krautheim. In Richtung Krautheim

Abbildung 18: ÖPNV-Achsenkonzept mit Netzhierarchie im Main-Tauber-Kreis





ergibt sich neben der Regiobusachse über Dörzbach ein hohes Fahrgastpotenzial in Richtung Süden über Assamstadt. Von Bad Mergentheim über Boxberg sollte eine regelmäßige Verbindung angestrebt werden, um einerseits die umliegenden Siedlungen sowohl an die Franken- als auch die Tauberbahn anzubinden als auch eine Direktverbindung ohne Umstieg zwischen den beiden Kommunen zu gewährleisten. In Richtung Würzburg empfiehlt es sich neben der SPNV-Verbindung über Grünsfeld und Wittighausen eine zweite Achse erster Ordnung für den straßengebundenen ÖPNV zu definieren. Aufgrund des Nachfragepotenzials und der Bedeutung der Orte eignet sich hierfür insbesondere die Achse zwischen Tauberbischofsheim, Großbrinderfeld und Würzburg.

Die Verbindungen zwischen Tauberbischofsheim und Buchen sowie zwischen Bad Mergentheim, Krauthausen und Künzelsau sind als Achse erster Ordnung durch die Bedienung nach den Regiobusstandards des Landes Baden-Württemberg gesetzt. Hier wird bereits ein einheitlicher 60-Minuten-Takt mit durchgängiger Bedienung zwischen 5 und 22 Uhr erreicht.

Die Achsen zweiter Ordnung decken weitestgehend Tangentialverbindungen abseits der Bevölkerungszentren sowie weniger nachfragestarke Verbindungen im Norden und Südosten des Main-Tauber-Kreises ab. Auf diesen Relationen wird ein 120-Minuten-Grundtakt in der Tagesverkehrszeit mit einer bedarfsorientierten Verdichtung auf einen 60-Minuten-Takt in der

Hauptverkehrszeit angestrebt. So ergeben sich zwischen Kilsheim und Hardheim, Großbrinderfeld und Grünsfeld sowie zwischen Boxberg und Assamstadt ausreichend hohe Potenziale für die Einrichtung eines regelmäßigen Taktverkehrs. Entgegengesetzt der Festlegungen des GNVP des VRN wird die Achse zwischen Würzburg, Wertheim und Miltenberg aufgrund eines geringen Nachfragepotenzials nur als Achse zweiter Ordnung klassifiziert. Insbesondere auf dem Abschnitt von Wertheim nach Miltenberg wird die Nachfrage durch die parallel auf der anderen Seite verkehrende Zugstrecke sowie die geringe Bevölkerungsdichte südlich des Mains geschwächt, sodass kein Potenzial für eine Verbindung erster Ordnung vorliegt. Ebenfalls liegt zwischen Igersheim, Weikersheim, Creglingen und Rothenburg ob der Tauber nur ein geringes Potenzial vor. Dies liegt in erster Linie an der sehr ländlich geprägten Siedlungsstruktur im Südosten des Landkreises.

Das Ergänzungsnetz enthält Achsen mit geringer Nachfrage, die meistens nur zu wenigen nachfragestarken Zeitpunkten bedient werden. Die angebundenen Kommunen sind charakterisiert durch eine stark verstreute Siedlungsstruktur mit nur wenigen Einwohnern, die keinen regelmäßigen Taktverkehr ermöglichen. Auf der Achse Weikersheim – Niederstetten wird das Potenzial hauptsächlich durch die parallele Zugstrecke aufgenommen. Es liegen nur wenige verstreut liegende Siedlungen abseits der Bahnhaltepunkte vor, aus denen sich keine ausreichende Nachfrage für einen Taktverkehr ergibt. Ähnliche Bedingungen liegen auf den

Achsen Wertheim – Werbach sowie Boxberg – Ahorn – Osterburken vor. Hier gilt es vor allem zu den nachfragestarken Zeiten eine Anbindung der Siedlungen abseits der Bahnhaltepunkte an die SPNV-Strecken zu garantieren.

In den Kommunen, in denen eine Vielzahl von Achsen aufeinandertreffen, ergeben sich aus dem aufgespannten Netz abschließend besondere Bedingungen hinsichtlich der Verknüpfung der Achsen. Gemäß dem vorliegenden Konzept werden diese als besondere Anschlussknoten klassifiziert. Hier gilt es sicherzustellen, dass auf dem zukünftigen Angebot angemessene Umsteigemöglichkeiten geschaffen werden. Dies umfasst möglichst kurze, aber für einen entspannten Umstieg hinreichende Zeitpuffer. Für eine maximale Verbindungsqualität empfiehlt es sich zudem, zeitlich gebündelte Abfahrten anzustreben, sodass ein flexibler Umstieg zwischen jeder Achse ohne großen Zeitaufwand möglich ist.



5. Angebotsentwicklung

5.1. Angebot im SPNV

Der SPNV bildet die Grundlage der ersten Netzordnungsstufe und stellt aufgrund seiner hohen Geschwindigkeit und Kapazität sowie seiner Bündelungswirkung das Rückgrat des regionalen und überregionalen ÖPNV dar. Die vorhandenen Bahnstrecken erstrecken sich entlang der bevölkerungsstarken Achsen sowie zwischen den großen Metropolen Würzburg und Stuttgart. Dabei ergänzen sich auf einigen Strecken Schnell- und Langsamverkehre abwechselnd, sodass eine Balance zwischen einer hohen Erschließungswirkung und einer schnellen Verbindungsfunktion gewahrt wird.

Die zukünftigen Entwicklungen im SPNV werden durch das Bundesland Baden-Württemberg im „Zukunftsfahrplan BW“ derzeit erarbeitet. Dieser befindet sich

aktuell noch in Entwicklung und soll bis Ende 2026 fertiggestellt werden. In mehreren Etappen werden verschiedene Angebotsverbesserungen vorgestellt. Dabei fließen sowohl Taktverbesserungen als auch neue Angebote durch infrastrukturelle Anpassungen an der Schienenstruktur ein. Der erste Meilenstein wird dabei durch die Eröffnung des Bahnhofs Stuttgart 21 und einer Neuordnung des Bahnverkehrs im Raum Stuttgart gebildet. Im weiteren Verlauf werden Zielnetze für die 2030er und 2040er Jahre mit Blick auf die geplante Einführung des Deutschlandtaktes entwickelt. Ein erster Entwurf des Zielhorizontes 204X, aus dem sich auch Angebotsverbesserungen für den SPNV im Main-Tauber-Kreis ableiten lassen, ist bereits seit Oktober 2025 veröffentlicht.

Netz 1: Stuttgarter Netz – Franken-Enz

Das heutige Vergabernetz 1 umfasst neben dem RE 1 zwischen Stuttgart und Karlsruhe den für den Main-Tauber-Kreis relevanten RE 8. Dieser verkehrt werktags als

auch am Wochenende stündlich von Stuttgart über Heilbronn und Lauda bis nach Würzburg. Die Leistungen auf diesem Netz werden noch bis Dezember 2032 durch Arverio Baden-Württemberg erbracht. Zukünftig soll der RE 8 in das Vergabernetz 11 überführt werden und mit Inbetriebnahme des neuen Tiefbahnhofs Stuttgart 21 zweistündlich über den Stuttgarter Flughafen bis Nürtingen verlängert werden. Im Zukunftsfahrplan 204x ist ein Betrieb im 60-Minuten-Takt vorgesehen. Durch Überlagerungen mit der RB 85 zwischen Osterburken und Würzburg sowie mit der geplanten RB 86 zwischen Stuttgart und Osterburken sollen sich auf der Strecke vereinzelt kürzere Taktangebote ergeben.

Netz 30: E-Netz Mainfranken

Im E-Netz Mainfranken ist lediglich die RB 85 zwischen Würzburg und Osterburken enthalten. Diese Linie verkehrt täglich im 60-Minuten-Takt zwischen Würzburg und Lauda. Der Abschnitt Lauda – Osterburken wird seit 2019 erst im Probetrieb und seit 2023 fest werktags im Stundentakt bedient. Der Betrieb erfolgt bis Dezember 2027 durch DB Regio Bayern. Zukünftige Angebotsausweitungen sind aktuell nicht vorgesehen, wenn gleich die Herstellung eines stündlichen Angebots zwischen Würzburg und Osterburken mit allen Zwischenhalten auch für das Wochenende zur Angebotsverbesserung bedeutsam wäre.

Tabelle 10: Zielkonzept der SPNV-Verkehre im Main-Tauber-Kreis

Netz	Linie	Streckenführung	Grundtakt – Zielkonzept			Umsetzungszeitpunkt
			Mo-Fr	Sa	So	
Netz 1	RE 8	(Nürtingen – Stuttgart Flughafen –)¹) Stuttgart Hbf – Heilbronn – Lauda – Würzburg	60-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt	in Betrieb¹)
Netz 30	RB 85	Würzburg – Lauda – Osterburken	60-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt	in Betrieb
		Lauda – Osterburken	60-Min-Takt	–	–	in Betrieb
Netz 11	RE 87	Aschaffenburg – Miltenberg – Wertheim – Tauberbischofsheim – Lauda – Bad Mergentheim – Crailsheim	60-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt	Zielnetz 204x
	RB 88	Wertheim – Tauberbischofsheim – Lauda – Bad Mergentheim – Schrozberg – Crailsheim	60-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt	Zielnetz 204x

¹) Verlängerung des RE 8 zum Zeitpunkt der Eröffnung von Stuttgart 21 vorgesehen



Netz 11: Hohenlohe – Franken – Untermain

Das Netz 11 erstreckt sich über den gesamten Nordosten für den Main-Tauber-Kreis relevanten Linien RE 87 und RB 88. Beide Linien starten in Crailsheim und verkehren abwechselnd zweistündlich entlang der Tauberbahn bis nach Wertheim. Im Gegensatz zur RB 88 hält der RE 87 nicht an jedem Halt entlang der Tauberbahn

und fährt zusätzlich über Miltenberg weiter bis nach Aschaffenburg. Aktuell erfolgt der Betrieb noch bis Dezember 2031 durch die DB RegioNetz Verkehrs GmbH Westfrankenbahn. Ergänzt werden diese SPNV-Linien durch die Busergänzungsverkehre auf den Linien 88a (Lauda – Tauberbischofsheim – Wertheim), 88b (Schrozberg – Lauda) und 88c (Crailsheim – Schrozberg), die

durch das Land Baden-Württemberg finanziert werden.

Im Zielfahrplan 204x werden die Züge entlang der Tauberbahn zur RB 88 zusammengefasst. Diese verkehren jeweils stündlichen von Aschaffenburg bis Weikersheim sowie von Wertheim bis Crailsheim. Durch die Überlagerung beider Linienäste ergibt sich auf der zentralen Achse des Taubertals zwischen Wertheim und Weikersheim ein Halbstundentakt im SPNV. Zwischen Weikersheim und Schrozberg soll ein stündlich verkehrender Bus das Angebot erweitern und zwischen Schrozberg und Crailsheim sollen zusätzliche Züge in Einzellage verkehren. Die Tauberbahn ist für die Menschen im Main-Tauber-Kreis die wichtigste Bahnlinie. Die fünf bevölkerungsstärksten Städte liegen an der Strecke und der Tourismus ist zweitwichtigster Wirtschaftsfaktor im Kreis.

Aus Sicht des Main-Tauber-Kreises soll an allen Haltepunkten mindestens ein stündliches Angebot vorgesehen werden.

Tabelle 11: Verbindungen des Grundnetzes

Verbindung/Streckenverlauf	Netzkategorie	Linie
Lauda – Würzburg	Grundnetz 1. Ordnung	RE/RB
Lauda – Tauberbischofsheim	Grundnetz 1. Ordnung	RE/RB/941
Lauda – Bad Mergentheim	Grundnetz 1. Ordnung	RE/RB/945
Lauda – Boxberg – Osterburken	Grundnetz 1. Ordnung	RE/RB
Wertheim – Freudenberg – Miltenberg	Grundnetz 1. Ordnung	RE/RB
Tauberbischofsheim – Wertheim	Grundnetz 1. Ordnung	RE/RB
Tauberbischofsheim – Großrinderfeld – Würzburg	Grundnetz 1. Ordnung	850
Tauberbischofsheim – Hardheim – Walldürn – Buchen	Grundnetz 1. Ordnung	999
Bad Mergentheim – Krautheim – Künzelsau	Grundnetz 1. Ordnung	19
Tauberbischofsheim – Kilsheim	Grundnetz 1. Ordnung	971
Bad Mergentheim – Weikersheim – Niederstetten – Schrozberg	Grundnetz 2. Ordnung	RE/RB
Bad Mergentheim – Boxberg	Grundnetz 2. Ordnung	930
Bad Mergentheim – Assamstadt – Boxberg	Grundnetz 2. Ordnung	935
Wertheim – Würzburg	Grundnetz 2. Ordnung	977
Wertheim – Kilsheim	Grundnetz 2. Ordnung	971
Freudenberg – Wertheim	Grundnetz 2. Ordnung	972/977
Weikersheim – Creglingen – Rothenburg o.d.T.	Grundnetz 2. Ordnung	980
Tauberbischofsheim – Grünsfeld	Grundnetz 2. Ordnung	941



5.2. Angebot im Bus-Grundnetz

Gesamtangebot

Das Bus-Grundnetz im Main-Tauber-Kreis bildet die regelmäßig bedienten Strecken des Tagesverkehrs auf Basis des entwickelten Achsenkonzeptes ab. Es gewährleistet ein durchgängiges, bedarfsgerecht dimensioniertes Linienangebot zur Verbindung der Kommunen und zentralen Bevölkerungsschwerpunkte. Je nach Fahrgastnachfrage und Bedeutung der miteinander verbundenen Orte wird das Netz in mehrere Kategorien mit unterschiedlichen Bedienstandards unterteilt. Das Grundnetz 1. Ordnung umfasst Verbindungen auf stark nachgefragten Achsen zwischen bevölkerungsstarken Kommunen und wird daher entsprechend häufig und mit angemessener Fahrzeugkapazität betrieben. Das Grundnetz 2. Ordnung stellt Verbindungen auf moderat nachgefragten Achsen und von bevölkerungsstarken Kommunen in benachbarte kleinere Gemeinden dar. Die Fahrten erfolgen weiterhin in regelmäßigen Abständen, jedoch seltener als auf Achsen 1. Ordnung.

Gegenüber dem Nahverkehrsplan 2018 erfolgen vor dem Hintergrund des erweiterten Angebots auf der Schiene mehrere Anpassungen in der Netzzuordnung. So soll durch die Integration von Großrinderfeld und Kilsheim an das Grundnetz 1. Ordnung sowie von Assamstadt und Creglingen an das Grundnetz 2. Ordnung erreicht werden, dass alle Gemeindezentren im Main-Tauber-Kreis an ein regelmäßiges Linienangebot angeschlossen sind. Langfristig sollte das Ziel verfolgt werden, alle Gemeindezentren an das Grundnetz 1.

Ordnung und damit an ein ganztägiges, stündliches Angebot im Linienverkehr anzuschließen.

Das Grundnetz gilt es stetig weiterzuentwickeln, um weitere nachgefragte Relationen mit durchgehenden und regelmäßigen Angeboten zu versorgen. Dies kann einerseits durch eine Aufwertung bestehender Angebote zu einem häufigeren und regelmäßigeren Angebot geschehen. Andererseits muss auch vor dem Hintergrund sich verändernder Nachfragestrukturen die Integration neuer Achsen in das Grundnetz regelmäßig geprüft werden. Für die Weiterentwicklung des Grundnetzes werden im Rahmen dieses NVPs folgende Maßnahmenbausteine empfohlen.

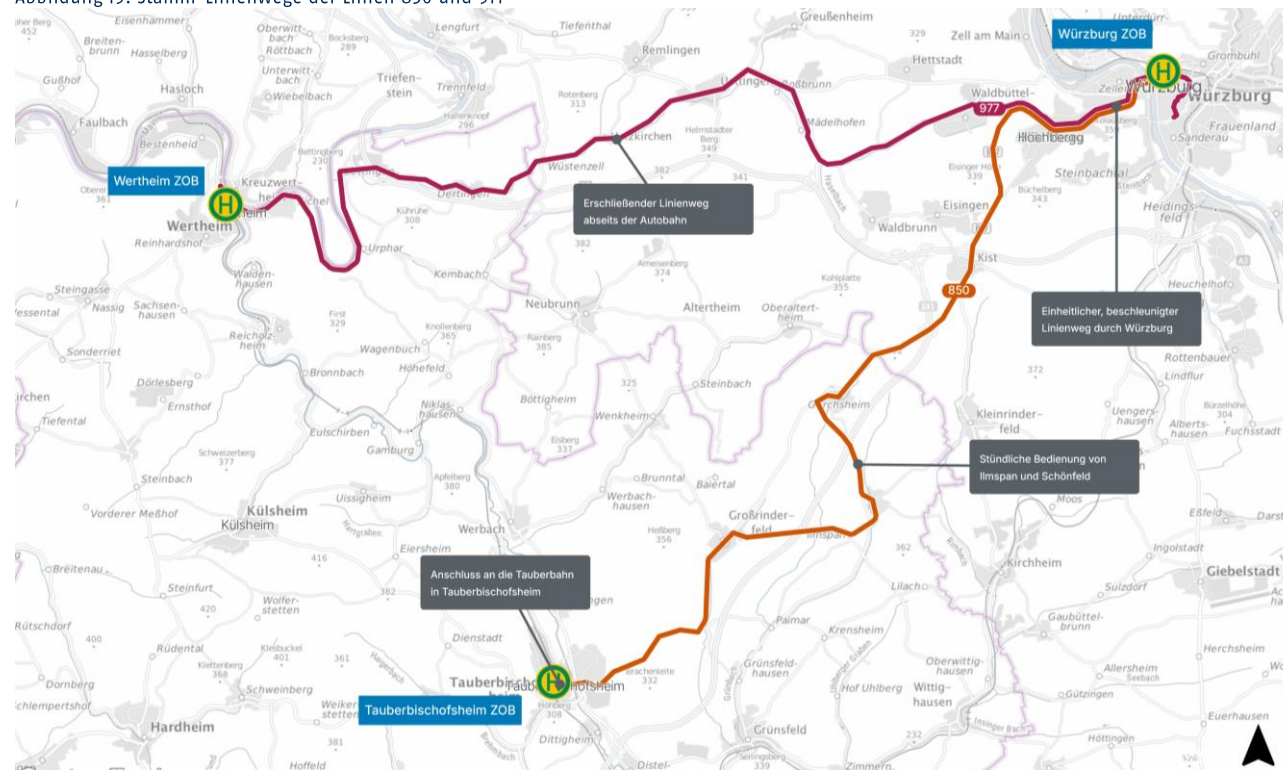
Baustein A – Stärkung der Hauptachsen

Die Stärkung der Hauptachsen sieht mehrere Angebotsanpassungen und -verbesserungen auf den Linien 850 von Tauberbischofsheim und 977 von Wertheim jeweils in Richtung Würzburg vor. Auf beiden Linien gilt es, vorrangig Taktlücken für ein regelmäßiges und durchgehendes Angebot in der HVZ und NVZ zu schließen sowie die Linienführung in Würzburg zu vereinheitlichen. Zudem kann in Abstimmung mit den betroffenen Aufgabenträgern eine Führung zusätzlicher Fahrten auf der Linie 977 über Marktheidenfeld geprüft werden, um die Linien 632 und 633 zu ergänzen und

die bestehenden Fahrgastpotenziale abzuschöpfen. Ziel des Maßnahmenbausteins ist es, von Montag bis Samstag ein leicht verständliches Grundangebot im Linienverkehr zu schaffen.

Spezifisch für die Linie 850 wird eine bessere Anschlussicherung an die Tauberbahn am Bahnhof

Abbildung 19: Stamm-Linienwege der Linien 850 und 977



Tauberbischofsheim angestrebt. Durch kurze und verlässliche Umsteigevorgänge profitiert insbesondere Großrinderfeld über eine bessere Anbindung nach Wertheim oder Bad Mergentheim. Zusätzlich sollte eine Anbindung des Gewerbegebiets in Großrinderfeld geprüft werden. Aufgrund der Doppelbedienung des Streckenabschnitts Tauberbischofsheim <> Hardheim

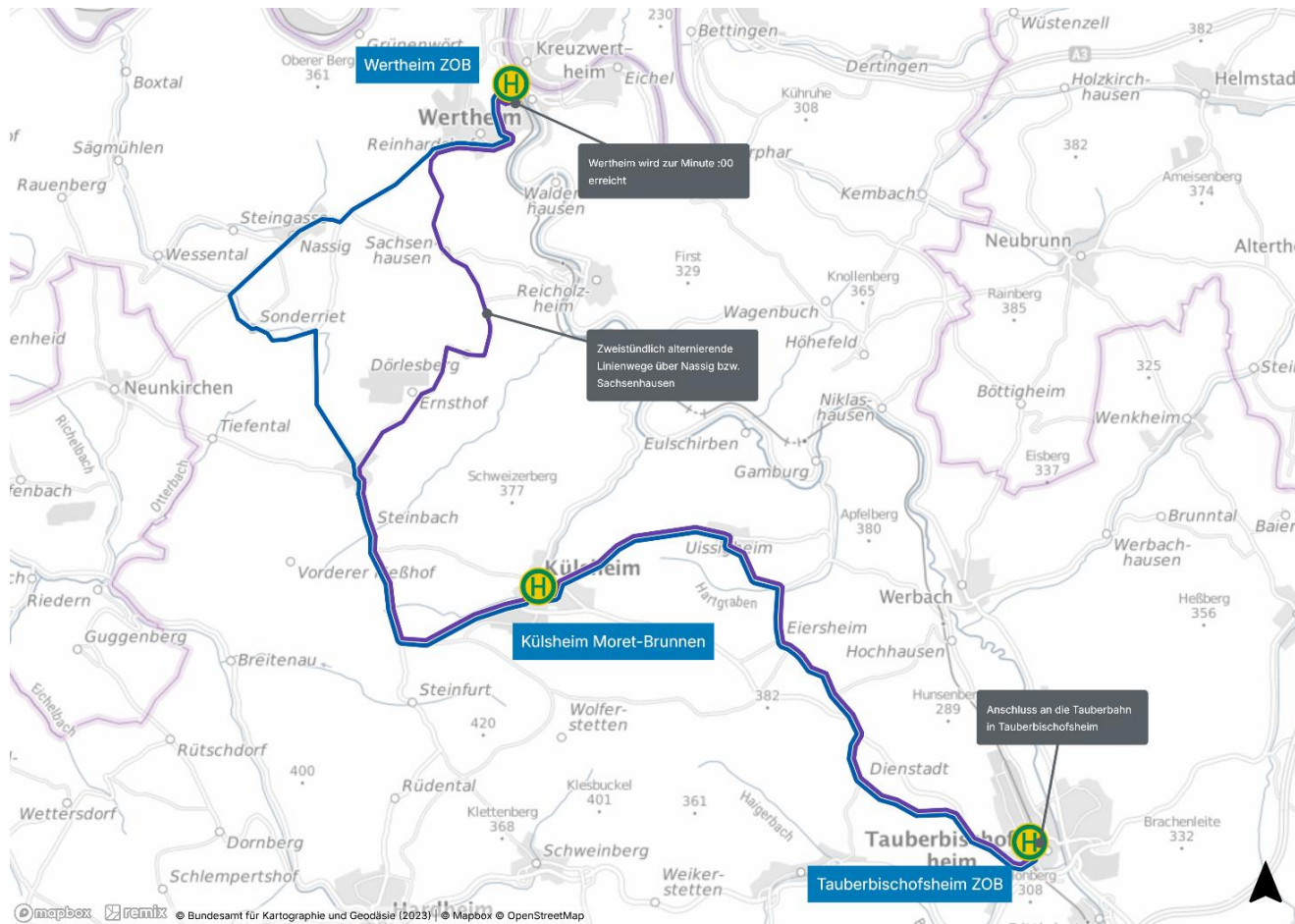
durch die Linien 850 und 999 und der geringen Fahrtenauslastung der Linie 850 auf diesem Abschnitt sollte eine Ausgliederung der Fahrten auf diesem Abschnitt angestrebt werden, sodass sich die gewonnenen Fahrplanressourcen anderweitig einsetzen lassen. Zur Herstellung eines Angebots auch in den späten Abendstunden kann die Einrichtung von Spätfahrten unter Integration der Linie 990 (NightLife-Shuttle) geprüft werden.

Auf der Linie 977 soll in diesem Maßnahmenbaustein eine einheitliche Linienführung ohne Expressfahrten über die Autobahn hergestellt werden. Beim Linienabschnitt Wertheim <> Miltenberg wird eine Anpassung des Fahrplanangebots auf Grundlage der Fahrgastzahlen untersucht. Dabei müssten zusätzliche Wirkungen auf die Linien 972 und 973 bei den Anpassungen berücksichtigt werden.

Baustein B – Wertheim <> Kilsheim <> TBB

Der Streckenverlauf der heutigen Linie 971 zwischen Wertheim und Tauberbischofsheim setzt sich aus zwei Achsen unterschiedlicher Ordnung zusammen. Der Abschnitt von Wertheim bis Kilsheim ist aufgrund der zersiedelten Ortsstruktur als Achse zweiter Ordnung definiert. Im Status Quo verkehrt die Linie 971 dabei auf verschiedenen Linienwegen in Richtung Wertheim. Die Achse Kilsheim <> Tauberbischofsheim wiederum ist

Abbildung 20: Zu prüfendes Linienkonzept auf der Achse Wertheim <-> Kilsheim <-> Tauberbischofsheim



eine Achse erster Ordnung und sieht daher ein häufigeres Angebot vor.

Um den unterschiedlichen Ansprüchen auf dieser Strecke gerecht zu werden, wird die Aufteilung auf zwei Linien, die jeweils im 120-Minuten-Takt verkehren, in diesem Bereich vorgeschlagen. Beide Linien verkehren zwischen Tauberbischofsheim und Kilsheim auf demselben Linienweg und teilen sich erst nach Kilsheim auf unterschiedliche Linienwege auf. Durch eine Überlagerung beider Linien kann so ein 60-Minuten-Takt von Tauberbischofsheim bis Kilsheim sowie die Anbindung der kleinen Ortsteile im Süden Wertheims im Zweistundentakt sichergestellt werden. Es wird angestrebt, entstehende Mehrleistungen durch den Entfall von schwach ausgelasteten Ergänzungs- und Schülerfahrten auszugleichen, um die Effizienz des Gesamtangebots zu erhöhen und die Wirtschaftlichkeit zu steigern.

Baustein C – Ringverkehr Bad Mergentheim

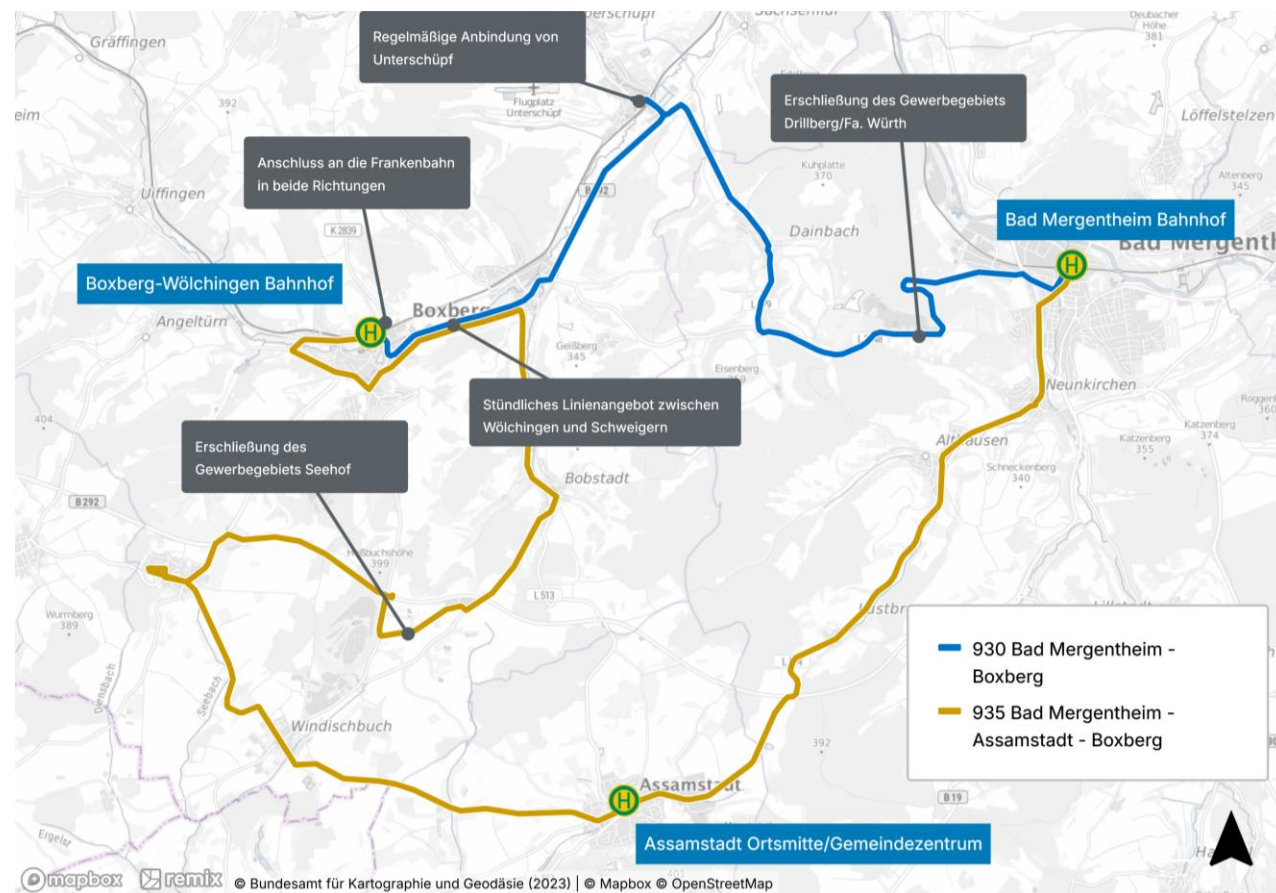
Die Gemeinden Boxberg und Assamstadt sind im Status Quo über die Linien 930 und 933 von Bad Mergentheim aus erreichbar. Insbesondere die Linie 930 ist derzeit durch unregelmäßige Fahrten sowie alternierende Linienwege geprägt, die einer Erschließung möglichst vieler Siedlungsgebiete dienen.

Zur Verbesserung der bestehenden Anbindung beider Gemeinden wird die Einrichtung eines Linienpaares mit gemeinsamem Fahrplankonzept vorgeschlagen. Die

Linie 930 verkehrt weiterhin auf direktem Weg zwischen Bad Mergentheim und Boxberg und wird

auf einem einheitlichen Linienweg vertaktet. Am Bahnhof Boxberg-Wölchingen trifft diese Linie auf die

Abbildung 21: Zu prüfendes Linienkonzept eines Ringverkehrs zwischen Bad Mergentheim und Boxberg



neue Linie 935, die von dort aus über das Gewerbegebiet Seehof, Schwabhausen und Windischbuch, über Assamstadt nach Bad Mergentheim verkehrt. Die Fahrzeiten auf beiden Linien lassen eine kombinierte Bedienung im Zwei-Stunden-Takt mit zwei Fahrzeugen zu.

Baustein D – Südöstliches Kreisgebiet

Der Fokus im Raum Creglingen liegt bei Angebotsverbesserungen auf der bestehenden Linie 980 zwischen Weikersheim und Rothenburg ob der Tauber. Auch hier wird eine Vereinheitlichung der Linienwege und eine Vertaktung der Linie in einem Zwei-Stunden-Takt vorgeschlagen. In Abhängigkeit der Finanzierungssituation kann die Linie 980 über Finsterlohr, Wolfsbuch und Reutsachsen, anstatt über Tauberscheckenbach und Bettwar in Richtung Rothenburg verkehren. Im Zusammenspiel mit den dortigen Ausbildungslinien können zudem Synergieeffekte erzielt werden. So können bestehende Schulfahrten der Linie 970 in die 980 integriert werden.

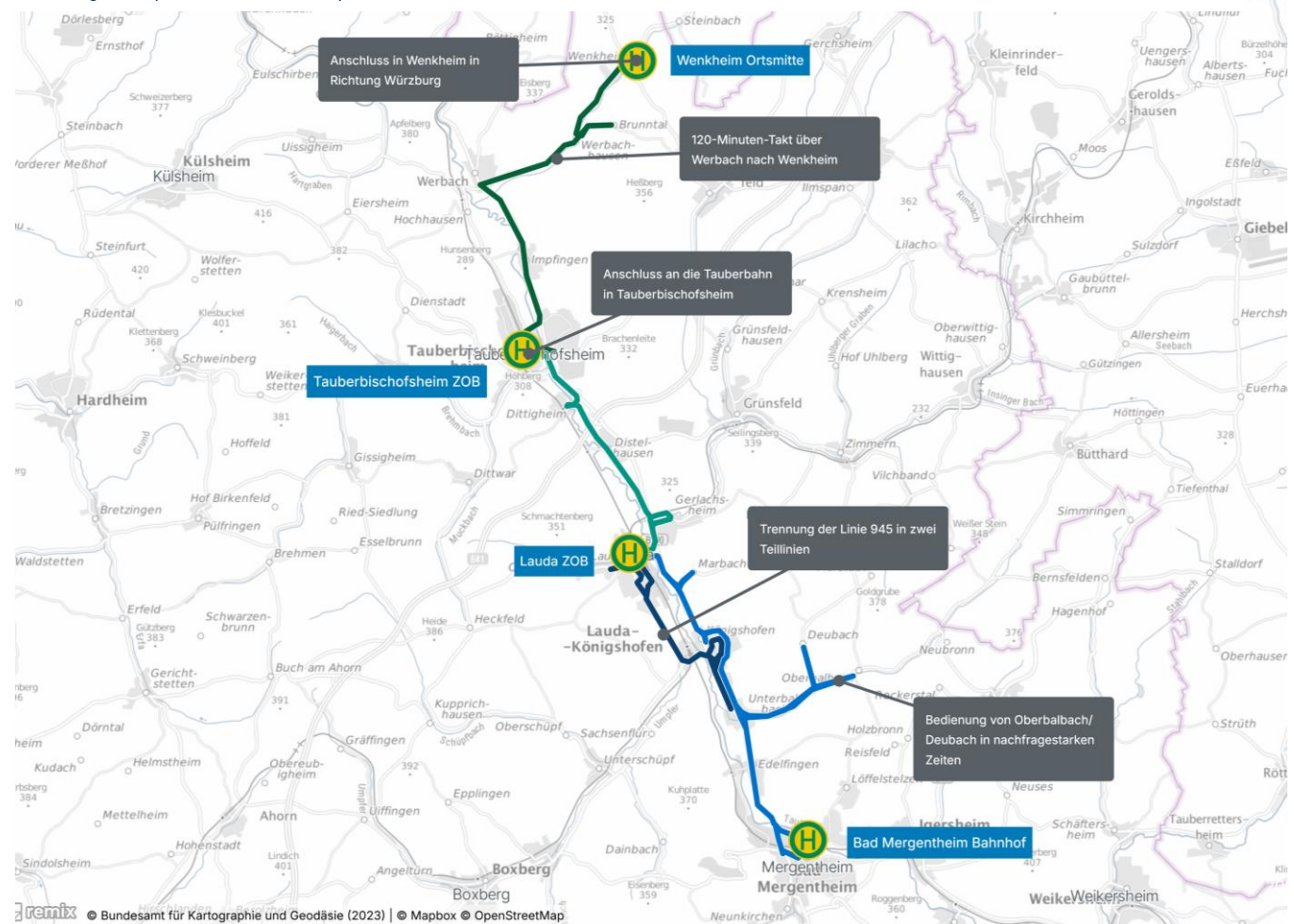
Baustein E – zentrale Tauber-Achse

Im Taubertal zwischen Tauberbischofsheim und Bad Mergentheim befinden sich die Bevölkerungsschwerpunkte des Landkreises. Neben der Tauber- und der Frankenbahn wird dieser Abschnitt durch die Linien 941 in Richtung Werbach und 945 in Richtung Bad Mergentheim mit Ausgangspunkt in Lauda zur näheren Erschließung bedient.

Der Maßnahmenbaustein sieht nun eine Abstimmung des Fahrplans der Linie 941 zur Tauberbahn vor. Die Linie kann dabei eine ergänzende oder verknüpfende Funktion zur Tauberbahn wahrnehmen. Damit zusammenhängend kann in Werbach-Wenkheim eine Anschlussverknüpfung in Richtung Würzburg hergestellt werden, sodass eine weitere Verbindung in Richtung des Oberzentrums besteht. Unter Integration der Linie 988 sollten zudem die Einrichtung von Spätfahrten auf der Linie 941 geprüft werden.

Die Linie 945 besteht aktuell aus zwei unterschiedlichen Fahrtverläufen. Während ein Umlauf einen Stadtbus zwischen Lauda und Königshofen darstellt, verkehrt der andere Umlauf zwischen Bad Mergentheim und Lauda. Im Maßnahmenpaket wird eine Entkopplung der Stadtbusfahrten in eine eigene Linie von den Fahrten nach Bad Mergentheim vorgeschlagen. Zusätzlich sollten eine veränderte Linienführung in Bad Mergentheim sowie die Schleifenfahrt in Unterbalbach geprüft werden. Für beide Linien ist eine verstärkte Vertaktung auch in Randzeiten und an Samstagen vorgesehen. Aufgrund der eher geringen Fahrgastnachfrage an Sonntagen soll geprüft werden, ob eine vollständige Überführung in das Ruftaxi-Angebot möglich ist.

Abbildung 22: Zu prüfendes Linienkonzept auf der zentralen Tauber-Achse





5.3. Angebot im Bus-Ergänzungsnetz

Gesamtangebot

Das Bus-Ergänzungsnetz dient der nachfragegerechten Bedienung von Relationen, auf denen ein regelmäßiger Taktverkehr nicht wirtschaftlich darstellbar ist. Auf den betreffenden Relationen ist dafür Sorge zu tragen, dass das Angebot im Busverkehr die entstehenden Nachfragespitzen abfängt und eine ausreichende Kapazität bereitgestellt wird. Wo immer möglich, sollen Angebote vertaktet werden, zum Beispiel in Form von regelmäßigen Verdichtungs- oder Ergänzungsfahrten in der Hauptverkehrszeit.

Im Ergänzungsnetz wird gemäß der VRN-Netzhierarchie zwischen einem Angebot der Grundversorgung und dem Fahrtenangebot im Ausbildungsverkehr unterschieden. Insbesondere zur Anbindung von Arbeitsplatzstandorten und wechselnd nachgefragter Fahrtrelationen wird eine Grundversorgung angestrebt, die ein festes Linienangebot zumindest in der Hauptverkehrszeit bzw. zu schichtrelevanten Zeiten vorsieht. Unter anderem könnte hier beispielsweise gegenüber dem Nahverkehrsplan 2018 die Integration der Verbindung Tauberbischofsheim – Grünsfeld erfolgen. Der Ausbildungsverkehr soll Schülerinnen und Schüler passend zu den Schulanfangs- und -endzeiten befördern. Hier liegt der Fokus auf einem möglichst effizienten Fahrzeug- und Personaleinsatz durch die Bündelung von Schülerströmen. Das bestehende Angebot soll hier bedarfsgerecht fortgeschrieben werden. Dazu sind in regelmäßigen Abständen Überprüfungen der Bedarfe

und der Angebotseffizienz im Schülerverkehr vorzunehmen.

Tabelle 12: Verbindungsübersicht im Ergänzungsnetz

Verbindung/Streckenverlauf	Netzkategorie	Linie
Bad Mergentheim – Assamstadt – Krautheim	Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr	933
Boxberg – Schwabhausen – Angeltürn – Boxberg	Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr	934
Boxberg – Kupprichhausen – Unterschüpf – Boxberg	Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr	937
Eubigheim – Buch – Schillingstadt	Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr	939
Grünsfeld – Wittighausen – Grünsfeld	Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr	940
Tauberbischofsheim – Werbach – Wenkheim	Ergänzungsnetz Grundversorgung Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr	941
Lauda – Heckfeld – Unterschüpf	Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr	942
Lauda – Königshofen – Messelhausen – Marstadt – Unterbalbach	Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr	943
Bad Mergentheim – Apfelbach	Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr	944
Unterbalbach – Oberbalbach	Ergänzungsnetz Grundversorgung Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr	945
Bad Mergentheim – Igersheim – Neubronn – Bowiesen	Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr	949
Bad Mergentheim – Igersheim – Simmringen – Bowiesen	Ergänzungsnetz Grundversorgung Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr	952
Bad Mergentheim – Wachbach – Hollenbach	Ergänzungsnetz Grundversorgung Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr	955
Weikersheim – Herrenzimmern – Bronn – Weikersheim	Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr	961
Elpersheim – Weikersheim – Nassau	Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr	962
Weikersheim – Queckbronn – Neubronn – Creglingen	Ergänzungsnetz Grundversorgung Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr	963
Niederstetten – Adolzhausen – Niederstetten	Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr	964
Niederstetten – Pfitzingen – Rüsselhausen – Niederstetten	Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr	965
Niederstetten – Wildentierbach – Wolkersfelden – Streichtal	Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr	966
Creglingen – Frauental – Waidmannshofen – Creglingen	Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr	967
Creglingen – Archshofen – Freudenbach – Creglingen	Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr	968
Creglingen – Oberrimbach – Lichtel	Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr	969
Creglingen – Archsheim – Blumweiler – Creglingen	Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr	970
Wertheim – Bocktal	Ergänzungsnetz Grundversorgung Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr	972
Wertheim – Dertingen/Bettingen	Ergänzungsnetz Grundversorgung Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr	973
Königheim – Eubigheim	Ergänzungsnetz Grundversorgung Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr	995



Stadtbusverkehre

Die kreisangehörigen Gemeinden sind gemäß § 6 ÖPNVG BW dazu befugt, freiwillig eigene ÖPNV-Angebote zu organisieren und zu betreiben. Diese Angebote liegen hinsichtlich der Organisation und Finanzierung außerhalb der Aufgabenträgerschaft des Main-Tauber-Kreises. Gleichwohl ist dafür Sorge zu tragen, dass die Stadtbusverkehre bestmöglich in das ÖPNV-Gesamtnetz integriert werden, sodass ein möglichst attraktives Gesamtangebot für die Fahrgäste besteht.

Derzeit existieren im Main-Tauber-Kreis drei regelmäßig verkehrende Stadtbusangebote in den größeren Städten Wertheim, Bad Mergentheim und Lauda-Königshofen, die die jeweiligen Siedlungsbereiche weitestgehend erschließen. In der Kreisstadt Tauberbischofsheim werden an Markttagen lediglich Einzelfahrten eines Stadtbusses angeboten.

Der **Stadtbus Bad Mergentheim** umfasst die stündlich verkehrenden Linien 956, 957 und 958, die jeweils verschiedene Siedlungsbereiche der Stadt Bad Mergentheim erschließen. Auf dem Abschnitt zwischen dem Bahnhof und dem Kurgebiet ergibt sich durch die Überlagerung der Linien 957 und 958 ein 30-Minuten-Takt. Der Stadtbus verkehrt unter der Woche von 6:00 bis 19:00 Uhr sowie an Samstagen von 8:00 bis 14:00 Uhr, wobei die Betriebszeiten auf zentralen Verbindungen bis 19:00 Uhr ausgeweitet sind. Zukünftig ist zu prüfen, inwieweit Angebote des Wildpark-Shuttles in den Stadtbus Bad Mergentheim integriert werden

können. Organisatorisch sind die Verkehre des Stadt-busses Bad Mergentheim in einem gesonderten Linienbündel zusammengefasst und kommunal durch die Stadt Bad Mergentheim organisiert.

Die Linien 974, 975 und 976 des **Stadtbusse Wertheim** erschließen das Wertheimer Stadtgebiet unter der Woche von 5:30 Uhr bis 20:00 Uhr sowie an Samstagen von 7:00 bis 15:00 Uhr. Während die Linie 976 stündlich verkehrt, werden auf den Linien 974 und 975 in die Stadtteile Bestenheid, Wartberg und Reinhardshof zwei Fahrten pro Stunde angeboten. In den Nachfragespitzen wird zur Abdeckung des Ausbildungs- und Berufsverkehrs zum Teil vom Taktschema abgewichen. Wie auch in Bad Mergentheim sind die Stadtbusverkehre in Wertheim in einem eigenen Linienbündel organisiert, werden allerdings aufgrund der bedeutenden Schülerverkehrsfunktion durch den Landkreis organisiert und mitfinanziert.

In **Lauda-Königshofen** übernehmen die Linien 945 und 946 Stadtbusfunktionen. Anders als die Systeme in Bad Mergentheim und Wertheim sind diese Linien allerdings Teil eines regionalen, durch den Main-Tauber-Kreis verantworteten Linienbündels und verkehren zum Teil auch außerhalb der Stadtgrenzen. Für die Linienabschnitte im Stadtgebiet erfolgt eine kommunale Mitfinanzierung durch die Stadt Lauda-Königshofen. Angebotsseitig bilden die Linien 945 und 946 gemeinsam einen ungefähren Halbstundentakt zwischen

Lauda und Königshofen. Stündlich bedient wird der Stadtteil Unterbalbach durch die Linie 945.



Ausbildungsverkehr

Der Ausbildungsverkehr stellt im Main-Tauber-Kreis einen bedeutenden Bestandteil des ÖPNV-Gesamtangebots dar. In der Ausgestaltung des Angebots ist stets zwischen einer möglichst hohen Effizienz hinsichtlich des Personal- und Fahrzeugeinsatzes und einer bedarfsgerechten Beförderung der Schülerinnen und Schüler gemäß den individuellen Bedürfnissen abzuwägen. Dabei sind die Vorgaben und Richtwerte aus der Satzung über die Erstattung der notwendigen Schülerbeförderungskosten als Planungsgrundlage zu berücksichtigen. Die in der Satzung formulierten Regelungen zu Warte- und Fahrzeiten entfalten keine unmittelbare Wirkung auf die Angebotsgestaltung, können allerdings als Richt- und Orientierungswerte für eine zumutbare Schülerbeförderung angelegt werden.

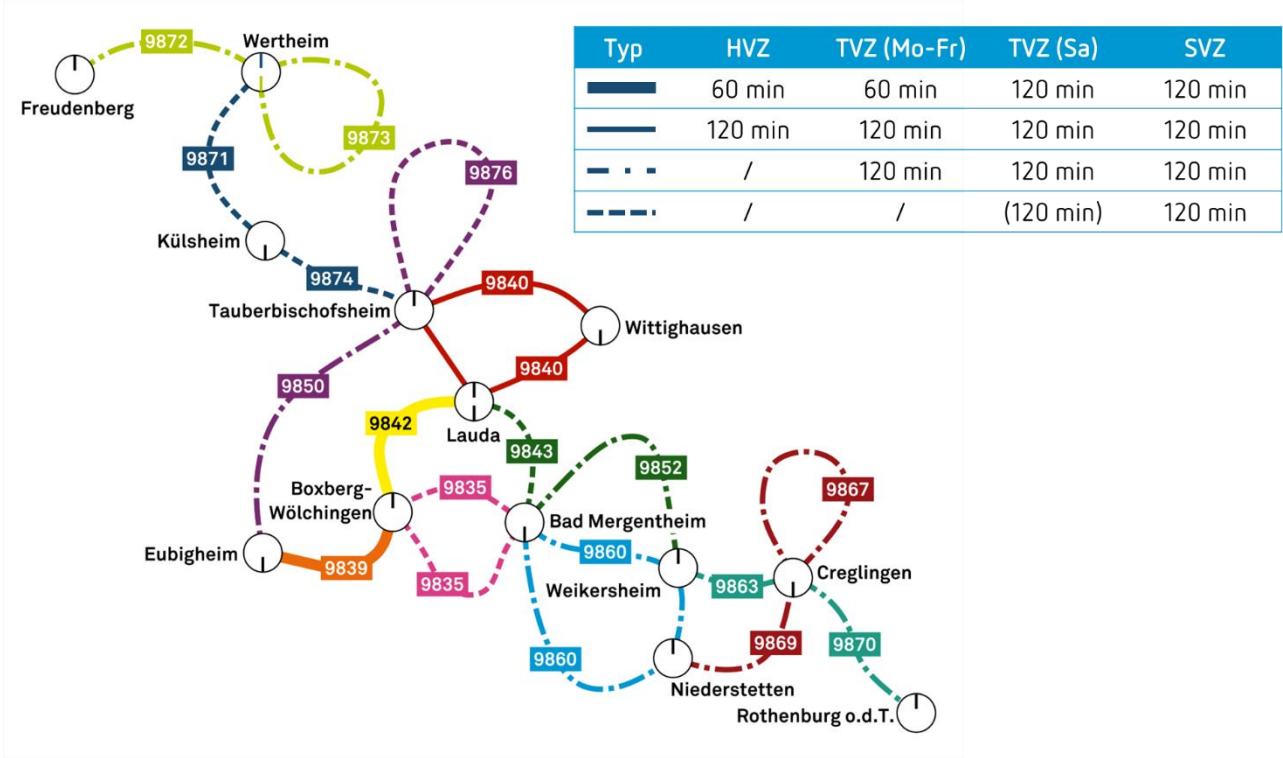
Das Angebot im Ausbildungsverkehr bleibt in seinen Grundzügen unverändert. Grundsätzlich sollen Ausbildungsverkehre laufend hinsichtlich Änderungen und Anpassungsbedarfen geprüft werden, wenngleich die Erfüllung sämtlicher Einzelinteressen wirtschaftlich nicht darstellbar sein wird. Es gilt daher das Ziel, insbesondere auf den nachfragestarken Strömen und den Kernzeiten ein bedarfsgerechtes Angebot vorzuhalten. Bei geänderten Schülerströmen oder Schulzeiten können Anpassungen im Angebot vorgenommen werden. Schulzeiten sind nach Möglichkeit an dem Bestandsangebot im ÖPNV auszurichten, sodass eine möglichst effiziente Schülerbeförderung sichergestellt wird. Dafür ist eine Kommunikation zwischen den

Schulen, dem Schulträger, dem Aufgabenträger und den Verkehrsunternehmen essenziell. Durch eine Optimierung und Stafflung der Schulanfangs- und -endzeiten kann eine höhere Effizienz in der Schülerbeförderung im Sinne eines optimierten Fahrzeug- und Personaleinsatzes sowie geringerer Wartezeiten für Schülerinnen und Schüler erzielt werden.

5.4. Angebot im Bedarfsverkehr

Die Ruftaxisysteme sind ein integraler Bestandteil des Verkehrskonzeptes im Main-Tauber-Kreis, um eine

Abbildung 23: Ruftaxi-Konzept





Anbindung jeder Gemeinde mit dem öffentlichen Nahverkehr zu ermöglichen und Mobilität zu gewährleisten. Neben einer möglichst hohen Effizienz dieser Angebote ist auch die Integration des Ruftaxis in das ÖPNV-Gesamtangebot von entscheidender Bedeutung.

Um ein möglichst attraktives und effizientes Angebot bereitzustellen, wird das bestehende Korridorkonzept dafür so weiterentwickelt, dass im gesamten Kreisgebiet feste Anschlussknoten entstehen, die als Ankerpunkte im Grobfahrplan fungieren. An diesen Anschlussknoten soll ein Umstieg zwischen den Ruftaxi-Korridoren ebenso wie zum SPNV und Buslinienverkehr hergestellt werden:

- Bad Mergentheim, Bahnhof
- Boxberg-Wölchingen, Bahnhof
- Creglingen, ZOB
- Eubigheim, Bahnhof
- Kilsheim, Moret-Brunnen
- Lauda, ZOB
- Niederstetten, Bahnhof
- Osterburken, Bahnhof
- Rothenburg ob der Tauber, Bahnhof
- Tauberbischofsheim, ZOB
- Weikersheim, ZOB
- Wertheim, ZOB
- Wittighausen, Bahnhof

Die Schaffung einer möglichst hohen Angebotseffizienz ist insbesondere in Zeiten eines parallelen Bedienungsangebots zwischen Ruftaxi und Linienverkehr

Tabelle 13: Übersicht der geplanten Ruftaxi-Korridore

Korridor	Anschlussknoten	Bediengebiet (ausgewählte Orte)	Ergänzte Linien	Bedienung
9835	Bad Mergentheim Bf., Boxberg-Wölchingen Bf.	Dainbach, Schweigern, Bobstadt, Seehof, Windischbuch, Assamstadt, Lustbronn, Althausen	930, 933, 935	SVZ
9839	Eubigheim Bf., Boxberg-Wölchingen Bf.	Epplingen, Angeltürn, Schwabhausen, Schillingstadt, Berolzheim, Hohenstadt	934, 939	HVZ, TVZ, SVZ
9840	Tauberbischofsheim ZOB, Wittighausen Bf., Lauda Bf.	Distelhausen, Grünsfeld, Paimar, Poppenhausen, Oberwittighausen, Zimmern, Vilchband, Messelhausen, Hofstetten, Bowiesen, Marbach, Gerlachsheim	851, 940, 943	HVZ, TVZ, SVZ
9842	Lauda Bf., Boxberg-Wölchingen Bf.	Heckfeld, Kupprichhausen, Lengenrieden, Oberschüpf, Unterschüpf, Beckstein, Sachsenflur, Uiffingen	934, 937, 942	HVZ, TVZ, SVZ
9843	Lauda Bf., Bad Mergentheim Bf.	Königshofen, Deubach, Oberbalbach, Unterbalbach, Edelfingen	937, 943, 945	SVZ
9850	Tauberbischofsheim ZOB, Eubigheim Bf.	Buch, Brehmen, Pülfringen, Gissigheim, Dittwar, Hof Steinbach, Dittigheim, Königheim, Weikerstetten	995	TVZ, SVZ
9852	Bad Mergentheim Bf., Weikersheim Bf.	Löffelstelzen, Igersheim, Neuses, Harthausen, Ziegelhütte, Bernsfelden, Simmringen, Nassau, Schäftersheim,	949, 952, 962	TVZ, SVZ
9860	Bad Mergentheim Bf., Weikersheim Bf., Niederstetten Bf.	Igersheim, Markelsheim, Apfelbach, Rüsselhausen, Herrenzimmern, Elpersheim, Bronn, Pfitzingen, Eichhof, Adolzhausen, Herbsthausen, Dörtel, Hachtel, Wachbach	959, 961, 962, 964, 965	TVZ, SVZ
9863	Weikersheim Bf., Creglingen ZOB	Laudenbach, Neubronn, Queckbronn, Oberdorf, Standorf, Niederrimbach	959, 963, 967, 968, 980	TVZ, SVZ
9867	Creglingen ZOB	Schirmbach, Reinsbronn, Niedersteinach, Sechselbach, Waldmannshofen, Frauental, Freudenbach, Erdbach	967, 968, 970, 980	TVZ, SVZ
9869	Creglingen ZOB, Niederstetten Bf.	Münster, Lichtel, Streichental, Rinderfeld, Dunzendorf, Wermuthausen, Ebertsbronn, Vorbachzimmern, Wildentierbach, Hachtel, Oberstetten, Schmerbach, Oberimbach	959, 966, 969, 970	TVZ, SVZ
9870	Creglingen ZOB, Rothenburg o.d.T. Bf.	Craintal, Archshofen, Finsterlohr, Blumweiler, Schonach, Wolfsbuch, Weiler, Schwarzenbronn	967, 968, 970, 980	TVZ, SVZ
9871	Wertheim Bf., Kilsheim Moret-Brunnen	Nassig, Sonderriet, Sachsenhausen, Dörlesberg, Ernsthof, Hundheim, Steinbach	971	SVZ
9872	Wertheim Bf., Freudenberg Bf.	Nassig, Wessental, Rauenberg, Ebenheid, Boxtal, Mondfeld	972, 974, 975	TVZ, SVZ
9873	Wertheim Bf.	Urphar, Lindelbach, Dietenhan, Bettingen, Dertingen, Kembach, Höhefeld, Niklashausen, Gamburg, Bronnbach, Reicholzheim	941, 973, 977	TVZ, SVZ
9874	Tauberbischofsheim ZOB, Kilsheim Moret-Brunnen	Dienstadt, Eiersheim, Uissigheim, Kilsheim, Steinfurt	971	SVZ
9876	Tauberbischofsheim ZOB	Impfingen, Werbach, Werbachhausen, Wenkheim, Brunntal, Großrinderfeld, Ilmspan, Schönhof, Gerchsheim	850, 941	SVZ



bedeutsam, um den Fahrzeug- und Personaleinsatz auf einem verträglichen Niveau zu halten. Dazu wird für jeden Bedienkorridor nachfragegerecht entschieden, in welchen Zeiten eine feste Bedienung im Linienverkehr und in welchen Zeiten eine bedarfsgerechte Bedienung erfolgen soll. Insgesamt kann zwischen drei Bedienformen unterschieden werden:

- Ruftaxi-Stammkorridore: Ganztägige Bedienung in allen Verkehrszeiten.
- Ruftaxi-Grundkorridor: Flächenbedienung außerhalb des Schülerverkehrs.
- Ruftaxi-Ergänzungskorridor: Flächenbedingung in der Schwachverkehrszeit am Abend und/oder am Wochenende.

Angebote im Bus- und Ruftaxi-Verkehr werden so aufeinander abgestimmt, dass innerhalb der in Kapitel 4.3 definierten Verkehrszeiten für eine nachgefragte Relation jeweils eines der beiden Verkehrsangebote zur Verfügung steht. Sofern in Einzelfällen eine parallele Bedienung zwischen Linie und Ruftaxi erfolgt, soll eine Priorisierung des Linienverkehrs nach Möglichkeit durch entsprechende Fahrt- und Buchungsrestriktionen für das Ruftaxi sichergestellt werden.

Auf den Korridoren Lauda <> Boxberg (9842) und Ahorn <> Boxberg (9839) soll aufgrund der hohen Fahrgastnachfrage in der Tagesverkehrszeit von Montag bis Freitag nach Möglichkeit eine stündliche Verfügbarkeit gewährleistet werden. Zukünftig ist nachfrageabhängig zu prüfen, inwieweit

Veränderungen der Korridorzuschnitte oder der Verfügbarkeit innerhalb eines Korridors sinnvoll bzw. notwendig sind. Dabei ist stets dafür Sorge zu tragen, dass ein möglichst effizienter Fahrzeugeinsatz ebenso wie eine Einbindung der Anschlussknoten in den Grobfahrplan möglich bleibt.

5.5. Ergänzende Mobilitätsangebote

Vor dem Hintergrund zunehmender Mobilitätsoptionen und vielfältiger Wegeverflechtungen im ländlichen Raum kann der ÖPNV einzeln betrachtet oftmals keine akzeptable Alternative zum Pkw bieten. Aus diesem Grund ist es sinnvoll, den ÖPNV mit weiteren ergänzenden Mobilitätsangeboten im sogenannten Umweltverbund (insb. Fuß- und Radverkehr sowie Mikromobilität) ebenso wie mit Zu- und Abbringerangeboten entlang von Wegeketten (z. B. Park+Ride, Bike+Ride, Sharing-Systeme) gemeinsam als Mobilitätsalternative zu positionieren.

Bei der integrierten Entwicklung verschiedener Mobilitätsangebote sollen auch die veränderten Mobilitätsmuster und Verhaltensweisen in der Gesellschaft berücksichtigt werden. Menschen verhalten sich dabei zunehmend multimodal, indem sie anlass- und zeitbezogen unterschiedliche Verkehrsmittel wählen. Ebenso ist ein verstärktes intermodales Mobilitätsverhalten festzustellen. Dies bedeutet, dass Menschen Wege zunehmend mit mehreren Verkehrsmitteln in einzelnen Etappen zurücklegen.

Die im Folgenden dargestellten Handlungsansätze sollen dem inter- und multimodalen Mobilitätsverhalten Rechnung tragen und darüber hinaus dafür sorgen, dass die Kombination verschiedener Verkehrsmittel als attraktive Alternative zum privaten Pkw wahrgenommen werden kann.

Bürgerschaftliche Angebote

Im Main-Tauber-Kreis existieren zahlreiche ehrenamtliche Angebote, um die Mobilität für Jedermann zu gewährleisten. Diese bringen die Bürger flexibel innerhalb der Gemeinde nicht nur an ihr Ziel, sondern helfen mobilitätseingeschränkten Personen zum Teil auch bei Besorgungen. Im Main-Tauber-Kreis sind dies folgende Angebote:

- Ahorn (Einkaufsservice)
- Grünsfeld
- Igersheim (E-Bürgerbus: Werktags und kostenlos)
- Creglingen
- Boxberg

Der Planung und Einführung weiterer bürgerschaftlicher Mobilitätsangebote steht der Main-Tauber-Kreis offen gegenüber. Sofern zusätzliche Angebote geschaffen werden, sind parallele Verkehre zum Bus- oder Ruftaxiverkehr möglichst zu vermeiden. Wenn es dennoch zu parallelen Verkehren kommt, können entsprechende Anpassungen von Linienführungen oder Fahrplänen geprüft werden.

Bürgerbusse werden, sofern das ehrenamtliche Angebot mit Kosten für den Fahrgast verbunden ist, von der Vollenwendung des VRN-Verbundtarif ausgenommen. (Halb-)Jahreskarten des Verkehrsverbunds sind jedoch anzuerkennen.

Abbildung 24: Multimodales und intermodales Mobilitätsverhalten





Mitfahrzentralen

Seit 2023 gibt es im Main-Tauber-Kreis mit der digitalen Mitfahrplattform PENDLA ein digitales System, um Fahrgemeinschaften für Arbeitswege und Freizeitfahrten zu bilden. Die kostenlose Plattform ist einfach zu bedienen und es können sowohl Fahrtangebote erstellt als auch gesucht werden. Ein intelligentes System schlägt dem Nutzer passende Fahrende und Mitfahrende vor. Die Kommunikation erfolgt über eine integrierte Chatfunktion. Etwaige Fahrtkosten werden individuell zwischen den Nutzern vereinbart. Momentan hat die Plattform etwa 1.000 registrierte Nutzende in 75 aktiven Fahrgemeinschaften. Dadurch werden pro Werktag etwa 10.000 km eingespart. Jährlich werden so etwa über zwei Millionen Fahrtkilometer eingespart. Auch Firmen können sich anmelden, sodass Gewerbegebiete mit schwacher ÖPNV-Anbindung besser und individueller angebunden werden können.

Sharing- und Mietsysteme

In Main-Tauber-Kreis gibt es mehrere Möglichkeiten zu dem kurzzeitigen und kurzfristigen Mieten von Autos. Die Betreiber sind hauptsächlich die zuständigen Stadtwerke. An den folgenden Standorten können hierzu Autos über die MOQO-App gemietet werden:

- Bad Mergentheim
- Boxberg
- Freudenberg
- Kilsheim
- Lauda-Königshofen
- Tauberbischofsheim

- Wertheim

In Creglingen besteht darüber hinaus ein Carsharing-Angebot des Anbieters Mikar, über das ein Kleinbus mit neun Sitzplätzen gemietet werden kann. Die Standorte der Fahrzeuge befinden sich meistens in Bahnhofsnähe. Diese sollen in Zukunft besser als VRNmobilstationen erkennbar sein und auch baulich besser ausgestaltet werden. Öffentliche Fahrräder und E-Bikes können ebenfalls in den größeren Städten gemietet

werden. In Bad Mergentheim, Lauda-Königshofen und Wertheim können Fahrräder über die MOQO-App gemietet werden. Zusätzlich gibt es mehrere Anbieter, die klassische tageweise Fahrradverleihung betreiben. Ansonsten gibt es keine klassischen Bike-Sharing-Systeme wie in Großstädten. Von E-Rollern gibt es aktuell, nach Versuchen in Wertheim, keinen Anbieter im Main-Tauber-Kreis.

Tabelle 14: Übersicht der intermodalen Verknüpfungspunkte

Verknüpfungspunkte	Park + Ride – Anlagen			Bike + Ride – Anlagen		
	Stellplätze		Handlungsbedarf	Stellplätze		Handlungsbedarf
	Angebot (inkl. Bestehender Parkplätze)	Auslastung		Angebot (inkl. Bestehender Stellplätze)	Auslastung	
Wertheim-Bestenheid	15	hoch		0	–	X
Wertheim	7	mittel	X	12	niedrig	X
Reicholzheim	20	mittel		0	–	X
Kloster Bronnbach	5	niedrig		5	niedrig	
Gamburg (Tauber)	0	–	X	–	–	X
Tauberbischofsheim	Ca. 50	hoch	X	–	–	X
Lauda	76	hoch	X	14	mittel	
Königshofen (Baden)	22	niedrig		14	mittel	
Edelfingen	5	niedrig	X	20	niedrig	
Bad Mergentheim	Ca. 400*	–		37	hoch	X
Igersheim	15	hoch		8	mittel	
Markelsheim	6	niedrig		6	mittel	
Elpersheim	0	–	X	8	niedrig	
Weikersheim	22	mittel		13	niedrig	
Niederstetten	22	mittel		24	niedrig	
Wittighausen	8	hoch	X	28	niedrig	
Zimmern	0	–	X	0	–	X
Grünsfeld	12	niedrig		5	niedrig	
Gerlachsheim	0	–	X	0	–	X
Boxberg-Wölchingen	Ca. 25	niedrig		4	niedrig	X
Eubigheim	10	niedrig		0	–	

* Öffentliches Parkhaus; kein klassisches P+R-Angebot



Ab 2027 soll mit dem VRNrad ein Nachfolgesystem des VRNnextbike ins Leben gerufen werden. Dies ermöglicht auch neuen Kommunen den vereinfachten Einstieg mit vollständiger Integration in die myVRN-App. Im Main-Tauber-Kreis ist, auch durch die betreffenden Gemeinden, zu prüfen, ob und inwieweit Bike-Sharing-Systeme zukünftig in diese Angebotsstruktur integriert werden können.

Intermodale Verknüpfungspunkte

Attraktive P+R- und B+R-Anlagen sind eine der Voraussetzungen, um den Umstieg auf den ÖPNV und SPNV zu ermöglichen. Gerade im ländlichen und geographisch herausfordernden Raum des Main-Tauber-Kreises sind solche Abstellmöglichkeiten für Auto und Fahrrad wichtig, um einen Umstieg auf den SPNV und ÖPNV zu ermöglichen. Bei der Einrichtung von Verknüpfungspunkten muss deswegen auch immer P+R und B+R Anlagen mitgedacht werden, um den Umstieg zu erleichtern. Ein modernes Sicherungssystem wie die VRNradbox kann hierbei helfen, den Umstieg zu erleichtern.

Der Ausbau ist allerdings auch mit hohen Kosten verbunden, sodass der Bedarf und das Potenzial für P+R- und B+R-Stellplätzen vorab zu ermitteln bzw. abzuschätzen ist.

Weg zur Haltestelle

Der größte Teil der Fahrgäste gelangt zu Fuß zu ihrer Einstiegshaltestelle, bzw. zu ihrem Ziel. Insbesondere längere oder wenig komfortable Zu- und Abgangswege zur Haltestelle können maßgebliche Nutzungshürden und -hemmnisse darstellen. Deswegen sollten Haltestellen zentral gelegen und einfach zu erreichen sein, da jeder Umweg die Nutzungsakzeptanz des ÖPNVs verringert. Zudem müssen Verknüpfungspunkte so aufgebaut sein, dass der Zustrom einer großen Menge von Fahrgästen problemlos möglich ist. Umstiegshaltestellen müssen deswegen überschaubar, gut beleuchtet, attraktiv, sicher und barrierefrei sein.

Wie beim Fußverkehr benötigt der Radverkehr eine attraktive Wegführung, um eine gut zu erreichende Haltestelle anzubinden. Eine Haltestelle, welche auch für Radfahrende attraktiv ist, braucht sichere Abstell- und Abschließanlagen für Fahrräder, sodass das Fahrrad seine Funktion als Zubringer für den Weg von und zur Haltestelle erfüllen kann. Auch die Verkehrssicherheit im Haltestellenbereich, bzw. in der Zufahrt zur Haltestelle ist von hoher Bedeutung für die Radfahrenden. Dementsprechend sollten, wo es möglich ist, Schutzstreifen oder Fahrradwege eingerichtet werden, als auch die zulässige Höchstgeschwindigkeit für Pkw, Lkw und Busse reduziert werden. Für Pendlerinnen und Pendler, die auf das Fahrrad sowohl als Zubringer als auch zur Zielerreichung angewiesen sind, sollten in den Fahrzeugen Möglichkeiten zur Mitnahme von Fahrrädern angeboten werden.

5.6. Haltestellen und Barrierefreiheit

Als Aushängeschilder des ÖPNV haben Haltestellen eine besondere Bedeutung für die Wahrnehmung des Bus- und Bahnangebots – sowohl für Nutzende als auch für Nichtnutzende. Dabei sind die folgenden Aspekte bedeutsam:

- Die barrierefreie Ausgestaltung der Haltestelle und ihres Umfelds im Sinne eines inklusiven ÖPNV.
- Die Ausstattung der Haltestelle im Sinne eines hohen Fahrgastkomforts.
- Die Lage und Zuwegung zur Haltestelle im Sinne einer guten Erreichbarkeit.
- Der Infrastrukturzustand der Haltestelle im Sinne eines angemessenen Sicherheitsgefühls für alle Fahrgäste.
- Die Bauform der Haltestelle für eine sichere und störungsfreie Abwicklung des ÖPNV-Betriebs.

Vor dem Hintergrund der derzeit diversen Haltestellenqualität im Main-Tauber-Kreis liegen im Ausbau und der Aufwertung von Haltestellen bedeutende Potenziale, um neue Fahrgastgruppen anzusprechen und bestehende Gruppen zu binden.

Haltestellenausstattung

Als Grundlage für die Bestimmung einer wünschenswerten Haltestellenausstattung wurde im Verbundraum des VRN eine entsprechende Kategorisierung auf Grundlage der Haltestellenbedeutung vorgenommen.



Diese sieht zwei verschiedene Kategorisierungen für SPNV-Stationen vor, die den Aspekten Aufenthalt, Information, Sauberkeit und Sicherheit Rechnung trägt. In Abhängigkeit des an der Station verkehrenden SPNV-Produkts werden unterschiedlich hohe Standards angelegt. Die dargestellten Standards sind als angestrebtes Ziel des VRN zu verstehen und ggf. mit den Stationspreisklassen der DB InfraGo AG abzugleichen.

Für Bushaltestellen werden drei Kategorien gebildet, wobei für alle regelmäßig bedienten Haltestellen mindestens eine Grundausstattung angestrebt werden sollte. An Haltestellen entlang wichtiger Hauptverbindungen soll diese Grundausstattung um ergänzende Merkmale erweitert werden, um der höheren Bedeutung, auch in Bezug auf die Fahrgastnachfrage, gerecht zu werden. Für schwach frequentierte Bereiche und für Haltestellen, die nur unregelmäßig bedient werden, ist zumindest eine Minimalausstattung vorzusehen, die eine Orientierung ermöglicht. Dem Aspekt der Aufenthaltsqualität kann in diesen Fällen eine geringere Bedeutung beigemessen werden.

Bei Knotenhaltestellen sowie intermodalen Verknüpfungspunkten sind die einzelnen Haltepositionen als Teil eines Gesamtsystems zu betrachten und entsprechend der Kategorie des höchstwertigen verknüpften Verkehrsmittels auszustatten.

Tabelle 15: Angestrebte Haltestellenausstattung nach Haltestellenkategorie

Merkmal	SPNV-Stationen		Bushaltestellen				
	Halte des Regional-Express	Übrige Stationen	Verknüpfung Bus <-> Bahn	Verknüpfung Bus <-> Bus (viele Umsteiger)	Verknüpfung Bus <-> Bus (wenige Umsteiger)	Ohne Verknüpfung	Flexible Bedienung
Aufenthaltsfunktion							
Sitzgelegenheit	✓	✓	✓	✓	✓	(✓)	-
Witterungsschutz	✓	✓	✓	✓	✓	✓	(✓)
Geschlossener Warteraum	(✓)	(✓)	(✓)	(✓)	-	-	-
Mülleimer/Ascher	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Informationsangebot							
Haltestellenschild	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
> reflektierend	-	-	(✓)	(✓)	(✓)	(✓)	(✓)
Statischer Richtungsanzeiger	✓	✓	(✓)	(✓)	(✓)	(✓)	-
Dynamische Fahrgastinformation	✓	✓	✓	✓	✓	(✓)	-
Lautsprecher	✓	(✓)	(✓)	-	-	-	-
Uhr	✓	(✓)	-	-	-	-	-
Aushangfahrplan	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
VRN-Liniennetzplan	✓	✓	✓	✓	(✓)	(✓)	-
Tarifinformation	✓	✓	✓	✓	(✓)	-	✓
Umgebungs-/Ortsplan	✓	✓	✓	✓	✓	(✓)	-
Wegweisung Bahnsteig(e) / Ausgang	✓	✓	-	-	-	-	-
Beschilderung Haltestelle im Ort	✓	✓	✓	(✓)	-	-	-
Allgemeine/touristische Informationen	✓	(✓)	(✓)	(✓)	-	-	-
Sicherheit und Barrierefreiheit							
Beleuchtung	✓	✓	✓	(✓)	(✓)	-	-
Notrufsäulen / Notrufmöglichkeit	✓	✓	-	-	(✓)	(✓)	(✓)
Videoüberwachung	(✓)	(✓)	-	-	-	-	-
Niveaugleicher Einstieg	✓	✓	✓	✓	(✓)	(✓)	(✓)
Bahnsteig-/Bordsteinhöhe (in cm)	55 / 76	55 / 76	18	18	(18)	(18)	
Service							
Nennung VRN-Hotline	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Toiletten (behindertengerecht)	✓	(✓)	-	-	-	-	-
Wickelraum	(✓)	-	-	-	-	-	-
Gepäckschließfächer	✓	-	-	-	-	-	-
Verkaufsstelle für Fahrscheine	✓	-	(✓)	(✓)	-	-	-
Fahrscheinautomat	✓	✓	✓	(✓)	-	-	-



Alle Haltestellen im Main-Tauber-Kreis sollten mindestens den folgenden Anforderungen entsprechen:

- Haltestellenmast mit Bodenmontage durch Bodenhülse oder an vorhandenem Lichtmast
- Wechselsystem mit Netzelementen für
 - Haltestellenzeichen nach § 224 StVO
 - Haltestellenbezeichnung
 - Liniennummer, Linienverlauf und Zielangabe
 - Aktuelles VRN-Logo
- Aushangmöglichkeiten
 - Für einen Liniennetzplan DIN A3/DIN A4
 - Für einen Fahrplan je verkehrender Linie in DIN A4/DIN A3 hochkant

Die vom VRN vorgegebenen Richtlinien zur Gestaltung der Haltestellenschilder finden sich im Anhang dieses Nahverkehrsplans.

Die Ausstattung von Haltestellen ist ungeachtet der Haltestellenkategorie den örtlichen Gegebenheiten anzupassen. Inwieweit von den in Tabelle 15 angegebenen Ausstattungsmerkmalen abgewichen werden kann und soll, ist im Einzelfall zu prüfen und zu entscheiden.

Um dauerhaft attraktive und vollständig nutzbare Haltestellen zu gewährleisten, sind die Haltestellen durch die zuständigen Straßenbaulastträger zu betreuen und instand zu halten. Von besonderer Bedeutung ist dabei die Gewährleistung der Sicherheit aller Fahrgäste, insbesondere durch die Beseitigung von groben

Verschmutzungen ebenso wie Schäden durch Abnutzung oder Vandalismus. Die Haltestelle ist dabei jeweils nicht isoliert zu betrachten, sondern auch hinsichtlich des Zustands ihres Umfelds zu überprüfen.

Knotenhaltestellen

Mithilfe der in Kapitel 5.2 und 5.4 dargestellten Maßnahmenpakete, insbesondere durch die Einführung von Linienverkehr im 60- und 120-Minuten-Takt, lassen sich an vielen Haltestellen und Bahnhöfen nun dauerhafte Umsteigerelationen ermöglichen. In diesem Abschnitt sollen diese Verknüpfungspunkte definiert und beschrieben werden. Als Grundlage dazu dienen die definierten Takt- und Anschlussknoten im Main-Tauber-Kreis. Verknüpfungspunkte im Main-Tauber-Kreis bedeuten hierbei nicht nur die Verknüpfung zwischen verschiedenen Linien oder zwischen dem SPNV und den Busverkehr, sondern auch die Verknüpfung zum Radverkehr und P+R-Anlagen. Wesentliche Verknüpfungspunkte sind:

- Bad Mergentheim, Altstadt Schloss
- Bad Mergentheim, Bahnhof
- Creglingen, ZOB
- Grünsfeld, Bahnhof
- Igersheim, Bahnhof
- Kilsheim, Moret-Brunnen
- Lauda, Bahnhof/ZOB
- Niederstetten, Bahnhof
- Niederstetten, ZOB
- Tauberbischofsheim, Bahnhof/ZOB
- Tauberbischofsheim, Wörtplatz

- Weikersheim, Bahnhof/ZOB
- Werbach, Marktplatz
- Wertheim, ZOB

Zusätzlich zu diesen heute bereits vorhandenen Verknüpfungspunkten werden durch die Umsetzung der Maßnahmenpakete folgende Stationen zu Verknüpfungspunkten:

- Assamstadt, Ortsmitte/Gemeindezentrum
- Boxberg-Wölchingen, Bahnhof
- Eubigheim, Bahnhof
- Wenkheim, Ortsmitte

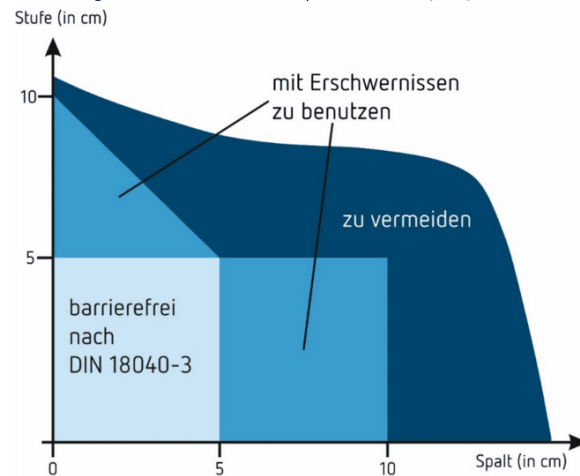
Der aktuelle Ausbauzustand und die Qualität vieler Knotenhaltestellen entsprechen nicht den Anforderungen an moderne und komfortable Haltestellen. Auch aus diesem Grund soll der Aus- und Umbau bzw. die Aufwertung von Knotenhaltestellen zukünftig mit höherer Priorität verfolgt werden. Im Zentrum stehen die Zentralen Omnibusbahnhöfe in Tauberbischofsheim, Bad Mergentheim und Wertheim, für die neben einer umfangreichen Komfortausstattung auch ein barrierefreier Ausbau angestrebt werden sollen.

Anforderungen an barrierefreie Haltestellen

Die barrierefreie Ausgestaltung von Haltestellen stellt ein zentrales Kriterium für die inklusive Ausrichtung des ÖPNV dar (vgl. Kapitel 4.1). Um mobilitätseingeschränkten Fahrgästen einen Zustieg ohne fremde Hilfe zu ermöglichen, ist ein gemäß den Vorgaben aus DIN 18040-3 ein Restspalt sowie eine Reststufe von

maximal 5 cm zwischen Haltestelle und Fahrzeug zu realisieren. Dies ist erst ab einer Bordhöhe von über 21 cm bei gerader Anfahrt sicherzustellen.

Abbildung 25: Reststufe und Restspalt nach VDV (2012)



Da die baulichen und topografischen Gegebenheiten vieler Haltestellen im Main-Tauber-Kreis keine gerade Anfahrbarkeit zulassen, ist ein Überfahren von Teilen des Haltestellenbereichs vielerorts notwendig. Um ein Aufsetzen der Fahrzeuge zu vermeiden, ist die Anwendung eines geringeren Standards zulässig, wenngleich bei jeder Haltestelle eine den örtlichen Gegebenheiten angepasste Bauweise mit maximal möglicher Bordhöhe angestrebt werden soll. Diese ist vor Ort mit den jeweiligen Verkehrsunternehmen auf Grundlage des Fahrzeugeinsatzes abzustimmen.

Eine vollständige Barrierefreiheit ist gemäß der Definition in diesem Nahverkehrsplan dann erreicht, wenn eine Bushaltestelle die folgenden Merkmale erfüllt:

- Sonderbord mit einer Bordhöhe von idealerweise mehr als 21 cm, mindestens 18 cm für die Türen 1 und 2.
- Größtmögliche Aufstell- und Wartefläche, möglichst mit einer Breite von 2,5 m, im Bestand mit einer Mindestbreite von 1,5 m bis 2,4 m in Abhängigkeit der Bordhöhe.
- Befestigte und stufenfreie Zuwegung zur Haltestelle.
- Leitsystem für Sehingeschränkte, mindestens bestehend aus Auffindestreifen und Einstiegsfeld; zusätzlich empfohlen ist die Ergänzung eines Leitstreifens zum Einstiegsfeld.

Haltestellen, für die bereits ein barrierefreier Ausbau unter reduzierten Standards erfolgt ist, werden als weitreichend barrierefrei eingeordnet. Dazu ist abweichend zu den oben definierten Kriterien eine Bordhöhe von mindestens 16 cm ausreichend und ein Leitsystem nicht erforderlich. Weitreichend barrierefreie Haltestellen sichern unter Nutzung von Hilfsmitteln die Nutzbarkeit der Haltestelle für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste.

Auch im Schienenverkehr ist eine barrierefreie Ausgestaltung von Bahnhöfen und Haltepunkten anzustreben. Für eine vollständige Barrierefreiheit sind die folgenden Kriterien zu erfüllen:

- Bahnsteighöhe passend zum eingesetzten Zugtyp (55 cm auf der Tauberbahn, 76 cm auf der Frankenbahn).
- Stufenfreier Zugang zum Bahnsteig, Überwindung von Höhenunterschieden durch Aufzüge oder Rampen.
- Taktils Leitsystem auf dem Bahnsteig und dessen Zugang.

Grundsätzlich soll eine barrierefreie Ausgestaltung für alle Haltestellen vorgesehen werden, sofern die Barrierefreiheit nicht fahrzeugseitig hergestellt werden kann.

Aktueller Stand des barrierefreien Ausbaus

Im SPNV wurde in den vergangenen Jahren viele Bahnhaltstellen barrierefrei ausgebaut. Tabelle 16 zeigt den aktuellen Ausbauzustand der insgesamt 26 Bahnhaltstellen im Main-Tauber-Kreis. Insgesamt sind fünf der Bahnhaltstellen nicht barrierefrei. Etwa 70 % der Bahnhaltstellen sind bereits vollständig barrierefrei, haben also einen stufenfreien Zugang, taktile Leitsysteme an Bahnsteig und Zugang sowie eine Bahnsteighöhe von mindestens 55 cm. Zusätzlich sind zwei Bahnhaltstellen weitreichend bzw. teilweise barrierefrei, weisen also nicht alle erforderlichen Kriterien auf.



Die Haltestellen im Main-Tauber-Kreis werden in einem Haltestellenkataster erfasst, welches auf Basis von Informationen zu erfolgten Umbaumaßnahmen aktualisiert wird. Abbildung 26 zeigt den aktuellen Stand des barrierefreien Ausbaus der Bussteige gegliedert nach den Kommunen. Die Gliederung des Ausbauzustands erfolgt in die zuvor definierten Kategorien „nicht barrierefrei“, „weitreichend barrierefrei“ und

„vollständig barrierefrei“. Trotz des Umbaus einiger Haltestellen ist heute nur ein geringer Anteil vollständig barrierefrei. In mehreren Städten und Gemeinden existieren zudem bisher keine barrierefreien Haltestellen. Lediglich in 11 der 18 Kommunen im Main-Tauber-Kreis wurde mit dem barrierefreien Umbau von Haltestellen begonnen.

Abbildung 26: Umsetzungsstand des barrierefreien Haltestellenausbaus nach Gemeinde

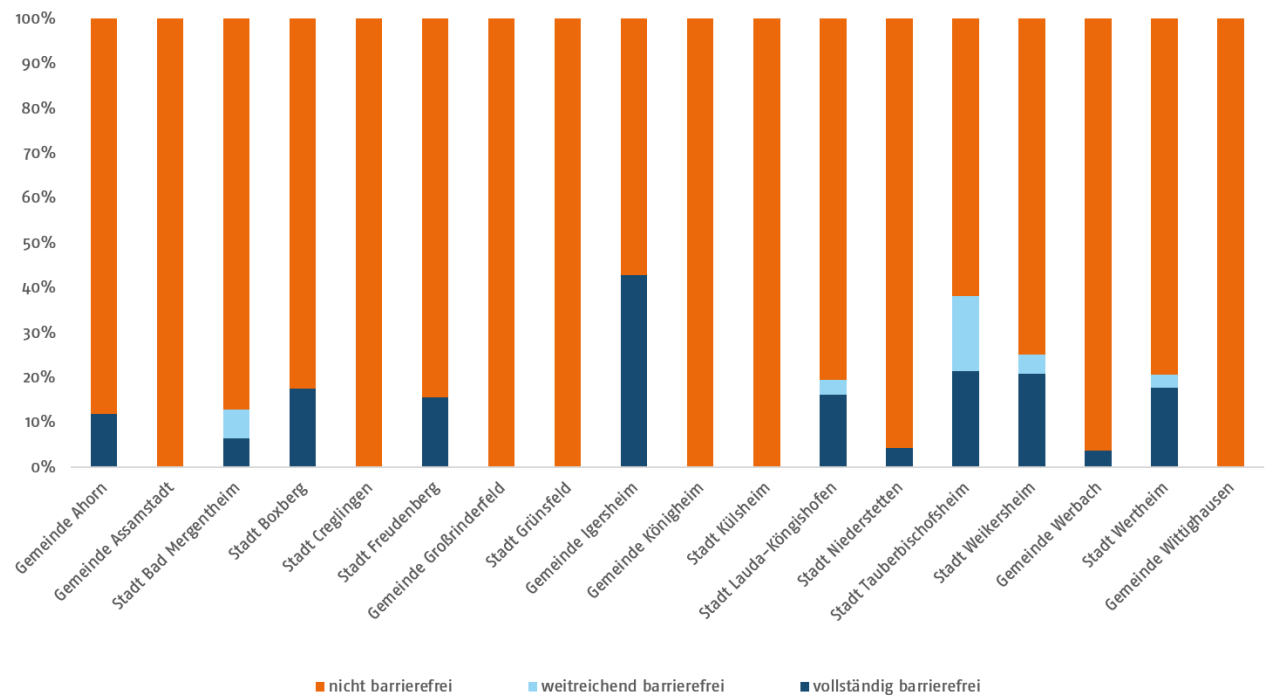


Tabelle 16: Aktueller Ausbauzustand der SPNV-Stationen

Bahnhaltepunkt	Barrierefreiheit
Wertheim-Bestenheid	vollständig barrierefrei
Wertheim	vollständig barrierefrei
Reicholzheim	vollständig barrierefrei
Kloster Bronnbach	vollständig barrierefrei
Gamburg	weitreichend barrierefrei
Niklashausen	vollständig barrierefrei
Hochhausen	vollständig barrierefrei
Tauberbischofsheim	vollständig barrierefrei
Dittigheim	vollständig barrierefrei
Distelhausen	vollständig barrierefrei
Lauda	vollständig barrierefrei
Königshofen (Baden)	nicht barrierefrei, Ausbau vsl. 2031
Edelfingen	vollständig barrierefrei
Bad Mergentheim	teilweise barrierefrei
Igersheim	vollständig barrierefrei
Markelsheim	Vollständig barrierefrei
Elpersheim	vollständig barrierefrei
Weikersheim	vollständig barrierefrei
Laudenbach (Württ)	vollständig barrierefrei
Niederstetten	nicht barrierefrei, Ausbau vsl. 2034
Boxberg-Wölchingen	nicht barrierefrei, Ausbau vsl. 2031
Eubigheim	nicht barrierefrei, Ausbau vsl. 2031
Gerlachsheim	vollständig barrierefrei
Grünsfeld	vollständig barrierefrei
Zimmern (Main-Tauber)	vollständig barrierefrei
Wittigshausen	nicht barrierefrei, Ausbau vsl. 2027

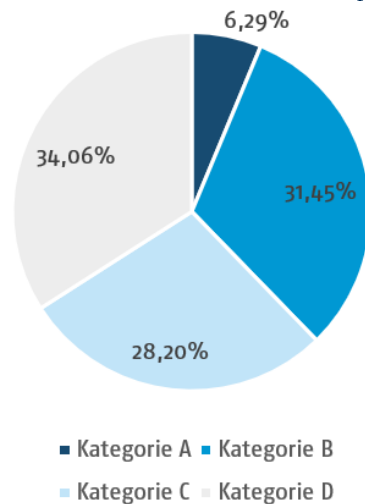
Priorisierung für den barrierefreien Ausbau

Im Rahmen des NVP 2018 ist eine Kategorisierung der Haltestellen im Main-Tauber-Kreis erfolgt. Die vorgenommene Einteilung beruht auf den Parametern Nachfrage, Lage im Ort, Netzhierarchie, Umsteigemöglichkeiten sowie relevante Einrichtungen im Umkreis. Die vier Kategorien sind:

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

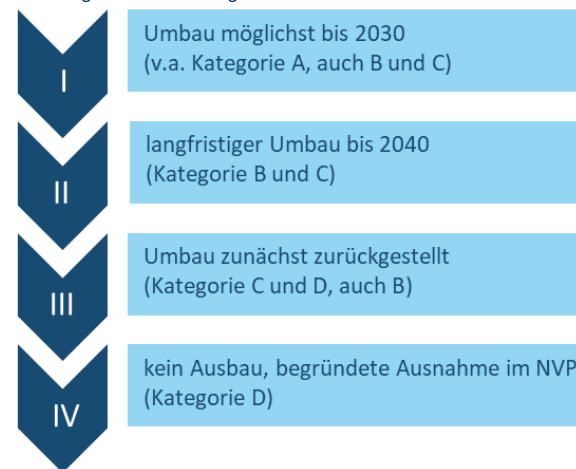
Die folgende Abbildung 27 zeigt den Anteil der noch auszubauenden Haltestellen je Kategorie.

Abbildung 27: Auszubauende Haltestellen nach Kategorie



Auf Basis der Haltestellenkategorisierung erfolgte in Abstimmung mit den Gemeinden im Rahmen des NVP 2018 eine Priorisierung bezüglich des barrierefreien Ausbaus, welche im Rahmen dieses Nahverkehrsplans fortgeschrieben wird (siehe Abbildung 28).

Abbildung 28: Priorisierungsstufen für den barrierefreien Ausbau



Aufbauend auf die Haltestellenpriorisierung wurden die Tabellen zu den jeweiligen Priorisierungsstufen aktualisiert und der aktuelle Bedarf abgeleitet. Diese können dem Anhang entnommen werden.

In der Prioritätsstufe I sind Haltestellen aufgeführt, die vordringlich in dem Zeithorizont bis 2030 ausgebaut werden sollen. Dies umfasst 57 Haltestellen in zehn

Kommunen. Darüber hinaus sollen in allen Gemeinden, in denen keine der Priorität I zugeordnete Haltestelle verortet werden können, mindestens eine zentrale Haltestelle bis 2030 barrierefrei ausgebaut worden sein.

Die Haltestellen der Prioritätsstufe II sollen ab 2030 bis 2040 barrierefrei ausgebaut werden. In bestimmten Fällen ist ein vorgezogener Ausbau bereits in den kommenden Jahren möglich. Dies umfasst 214 Haltestellen in allen Kommunen des Main-Tauber-Kreises.

Der Prioritätsstufe III sind Haltestellen zugeordnet, die nachgeordnet ausgebaut werden sollen. Dies betrifft Haltestellen, die vorwiegend durch Ausbildungsverkehre und Ruftaxis bedient werden. Diese Haltestellen können im Rahmen anderer infrastruktureller Baumaßnahmen in dem selben Bereich mitberücksichtigt und ausgebaut werden. Innerhalb dieser Prioritätsstufe soll der Ausbau von 86 Haltestellen mittelfristig erfolgen.

Haltestellen der Prioritätsstufe IV sollen derzeit nicht priorisiert barrierefrei ausgebaut werden. 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. Sofern eine Haltestelle



aufgrund von infrastrukturellen Rahmenbedingungen nicht umgebaut werden kann, ist zukünftig zu untersuchen, inwieweit eine Verlegung der Haltestelle einen barrierefreien Ausbau ermöglicht.

In Abhängigkeit des zukünftigen Angebots kann ggf. die Aufnahme weiterer Haltestellen sinnvoll sein. Dies betrifft unter anderem die folgenden Fälle:

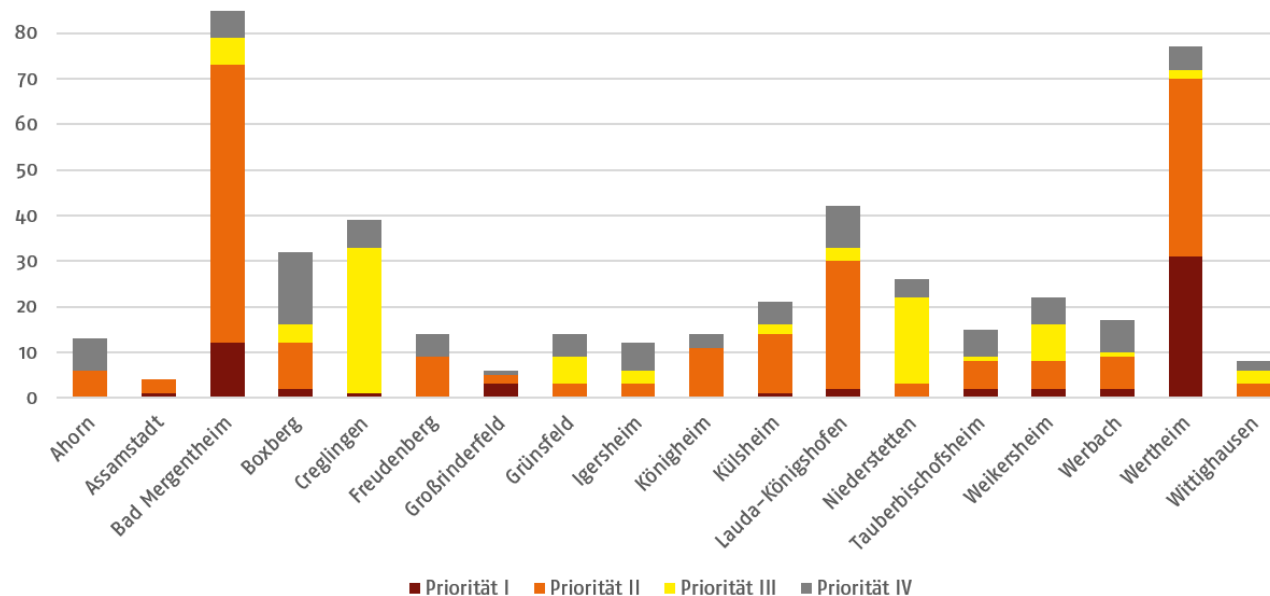
- Neue Haltestellen in einem Evaluationszeitraum von bis zu drei Jahren ab der Einführung.
- Haltestellen, die aufgrund von veränderten Linienwegen weniger oder gar nicht mehr angefahren werden sollen.
- Haltestellen, für die eine Verlegung vorgesehen ist.

Die landkreisangehörigen Städte und Gemeinden sind als Straßenbaulastträger für den Ausbau der Haltestellen verantwortlich. Um ein zügiges Voranschreiten des barrierefreien Haltestellenausbaus – auch vor dem Hintergrund der zum Teil hohen Nachholbedarfe – sicherzustellen, sollen in Abstimmung mit den Städten und Gemeinden konkrete Umsetzungspläne entworfen werden, die einen fortlaufenden Ausbau von Haltestellen strukturieren und vorbereiten.

Auf Basis einer ersten Kategorisierung und Priorisierung ist in den nächsten Jahren mit einem hohen Investitionsvolumen zur Herstellung der Barrierefreiheit zu rechnen. Dieses umfasst bis 2030 mindestens 4,9 Mio. €, bis 2040 sind es bei Einhaltung der vorgesehenen Zeithorizonte mindestens 10,6 Mio. €. In Abhängigkeit der Kostenentwicklung für Planungs- und Baudienstleistungen sowie Baustoffe ist ggf. eine deutliche Erhöhung der Kosten bis zum Jahr 2040 zu erwarten².

Um den Fortschritt des barrierefreien Haltestellenausbaus kontinuierlich zu überwachen, ist das bestehende Haltestellenkataster umfassend zu aktualisieren und dauerhaft zu pflegen. Dazu ist es empfehlenswert, mit einem möglichst standardisierten Verfahren eine Aktualisierung des Katasters

Abbildung 29: Anzahl priorisierter Haltestellen je Kommune



² Zur Kalkulation der notwendigen Investitionen werden die folgenden Kostensätze angelegt: Ausbau von Verknüpfungs- und Knotenhaltestellen für 75.000 – 100.000 € je Halteposition; Ausbau von

Standardhaltestellen für 50.000 – 60.000 € je Haltestellenposition. Die ermittelten Kosten basieren auf Schätzungen und sind im Rahmen der detaillierten Infrastrukturplanung weiter zu konkretisieren.



vorzunehmen. Zur Sicherstellung eines vollständigen Monitorings ist der Main-Tauber-Kreis als ÖPNV-Aufgabenträger auf die Unterstützung durch die Gemeinden und eine zeitnahe Meldung von Veränderungen an den Haltestellen angewiesen.

Tabelle 17: Investitionsvolumen zur Herstellung barrierefreier Haltestellen

Prioritätsstufe	Anzahl	Investitionsvolumen
I (Umsetzung bis 2030)	59	4,9 Mio. € 1,2 Mio. € p.a.
II (Umsetzung bis 2040)	213	10,6 Mio. € 0,7 Mio. € p.a.
III (zurückgestellt)	90	5,4 Mio. €
IV (kein Ausbau)	99	–

5.7. Infrastrukturen

Der Busverkehr benutzt in der Regel das öffentliche Straßennetz mit. Dabei soll die Gestaltung des Straßennetzes eine möglichst flüssige Führung des Busverkehrs ermöglichen. Bei der Umsetzung verkehrsberuhigender Maßnahmen besteht folglich ein Interessenkonflikt innerhalb des Umweltverbunds. Aus Perspektive des Busverkehrs sollten entsprechende Maßnahmen, die zu Fahrzeitverlängerungen und Komforteinbußen führen, daher möglichst vermieden werden. Sofern auf den durch den straßengebundenen ÖPNV genutzten Straßen dennoch verkehrsberuhigende Maßnahmen vorgesehen werden, sind diese nach Möglichkeit busverträglich zu gestalten. Beispiele für busverträgliche Maßnahmen sind:

- Einrichtung von Tempo-30-Strecken anstelle von Tempo-30-Zonen zur Sicherstellung der Vorfahrt an Knotenpunkten.
- Ausreichende Fahrbahnbreiten und Abstimmung von Fahrbahnverengungen mit Schleppkurven und Lenkradien der eingesetzten Fahrzeuge.
- Busverträgliche Gestaltung von Aufpflasterungen und Versätzen, die einem Aufsetzen oder Erschütterungen des Fahrgastraums vorbeugen.
- Umsetzung von Durchfahrtsverboten für Pkw in Kombination mit Busschleusen, die Fahrzeitverlängerungen verhindern.
- Einführung von LSA-Bevorrechtigungen bei einer Signalisierung von Knotenpunkten, sofern für den Busverkehr eine Busbucht oder ein gesonderter Fahrstreifen zur Verfügung stehen.

Zur Sicherstellung dieser Anforderungen sind die Verkehrsunternehmen und die VGM bei Planungen hinsichtlich verkehrsberuhigender Maßnahmen frühzeitig zu beteiligen. Sofern Maßnahmen Einflüsse auf Fahrzeiten und Zuverlässigkeiten im Busverkehr ausüben, sind Maßnahmen zur Fahrplananpassung zu prüfen.

5.8. Fahrzeuge

Die im Gemeinsamen Nahverkehrsplan enthaltenen und in den aktuellen Vergabeunterlagen spezifizierten Qualitäts- und Ausstattungsvorgaben sind auch

zukünftig mindestens einzuhalten und durch ein verbindlich einheitliches System zur Qualitätssicherung und Pönalisierung abzusichern. Alle eingesetzten Fahrzeuge müssen dem gültigen Rechtsrahmen aus StVG, StVO, StVZO (insb. § 35), PBefG und 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.

Hinsichtlich der Ausstattungsqualität werden zwei Fahrzeugkategorien unterschieden. Während Fahrzeuge der Kategorie A im Linienregelverkehr eingesetzt werden können, ist für Fahrzeuge der Kategorie B lediglich ein Einsatz auf Verstärkerfahrten und im Ausbildungsverkehr zulässig. Für alle Fahrzeuge der Kategorie A sind für den Fahrgastbetrieb bedeutende Ausstattungs- und Komfortmerkmale vorzusehen (z. B. Klimatisierung, optische Haltestellenanzeige etc.). Zudem kommen ausschließlich Niederflerfahrzeuge zum Einsatz. In der Fahrzeugkategorie B können vom Standard abweichende Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Die ausführlichen Darstellungen der Qualitätsstandards für Fahrzeuge und des Qualitätssicherungssystems sind dem Gemeinsamen Nahverkehrsplan des VRN zu entnehmen. Um Nutzungshürden des ÖPNV für alle Fahrgastgruppen abzubauen, sollen die eingesetzten



Fahrzeuge den notwendigen Standards zur barrierefreien Beförderung entsprechen und die damit verbundenen Vorgaben im Ausschreibungs- und Vergabeprozess definiert werden.

Um die klimaschonende Transformation des Fahrzeugparks voranzutreiben, sind die Vorgaben der Clean Vehicle Directive sowie des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetzes bei der Vorgabe von Fahrzeugqualitäten zu berücksichtigen. Das SaubFahrzeugBeschG sieht die folgenden Mindestquoten nach Fahrzeugtyp vor:

- 65 % der Fahrzeuge sollen als „sauber“ klassifiziert werden können. „Saubere“ Fahrzeuge kennzeichnen sich durch die Nutzung alternativer Kraftstofftypen (z. B. HVO 100, Erdgas) oder Antriebsformen (z. B. Brennstoffzelle, Elektromotor).
- 32,5 % der Fahrzeuge müssen als emissionsfrei gelten; dazu ist zwingend ein Elektromotor, ggf. in Kombination mit einer Brennstoffzelle, erforderlich.

Für die betreffenden Fahrzeugtypen M1, M2 und M3 (Klasse I) sind die vorgeschriebenen Mindestquoten in zukünftigen Ausschreibungen zu beachten. Für Überlandbusse des Typs M3 (Klasse II) finden die Vorgaben des SaubFahrzeugBeschG derzeit keine Anwendung. Der Aufgabenträger hat hier vor dem Hintergrund der Bündelstruktur und der Anforderungen an den Fahrzeugeinsatz zu entscheiden, welcher Fahrzeugtyp ausgeschrieben wird.

5.9. Mobilitätsmanagement

Als eine Säule der Verkehrsplanung zielt **Mobilitätsmanagement** darauf ab, Verkehre über kommunizierende und organisierende Maßnahmen nachhaltig und effizient zu gestalten. Im Gegensatz zur klassischen Verkehrsplanung werden dabei nicht nur infrastrukturelle und angebotsseitige Maßnahmen, sondern auch informierende und koordinierende Maßnahmen eingesetzt. Langfristig soll das Mobilitätsmanagement dazu beitragen, Alternativen zum privaten Pkw auszubauen und in der breiten Bevölkerung bekanntzumachen, um so einen Umstieg auf andere Verkehrsmittel zu fördern. Dabei empfiehlt es sich auf einen Mix aus sogenannten Push- und Pull-Maßnahmen zu setzen, um größtmögliche Effekte zu erzielen. Pull-Maßnahmen zielen auf eine Attraktivierung und Angebotsverbesserung bei den Alternativen zum Pkw ab, während Push-Maßnahmen durch Einschränkungen im Pkw-Verkehr einen Anreiz zum Umstieg auf Bus, Bahn und Fahrrad bieten sollen.

Mobilitätsmanagement gliedert sich in seiner Anwendung in untergeordnete, zielgruppenspezifische Formen auf, die die Definition maßgeschneiderter Maßnahmen für verschiedene Bevölkerungsgruppen erlaubt.

Als übergeordnete Klammer existiert dabei das **kommunale Mobilitätsmanagement**, das anstrebt die Verkehrssituation in Städten und Gemeinden nachhaltig zu verbessern. Die im kommunalen

Mobilitätsmanagement ergriffenen Maßnahmen setzen sich dabei aus verschiedenen Bereichen mit unterschiedlichen Zwecken zusammen. Zum einen gilt es sicherzustellen, dass Wege im Main-Tauber-Kreis auch attraktiv ohne privaten Pkw zurückgelegt werden können. Dazu können die Radinfrastruktur sowie das ÖPNV-Angebot ausgeweitet werden und durch flexibel nutzbare Carsharing- und Bikesharing-Angebote ergänzt werden. Zusätzlich empfehlen sich digitale Lösungen zur Bildung von privaten Fahrgemeinschaften. Der Main-Tauber-Kreis bietet hier bereits mit dem digitalen Mitfahrportal PENDLA sowie einem E-Auto- und E-Bike-Verleih Angebote an.

Neben der Bereitstellung von Angeboten ist die Kommunikation und Information über Mobilitätsangebote ein wichtiger Faktor. Ein Großteil der Menschen nutzt im Alltag lediglich ein Verkehrsmittel für wiederkehrende Wege. Fehlende Informationen über die Nutzung alternativer Angebote oder die generelle Unkenntnis über deren Existenz erschweren eine Abkehr von dieser Gewohnheit. Um neue Angebote zu etablieren, werden diese Informationsdefizite im Mobilitätsmanagement über Kampagnen, Aktionen und eine gute Sichtbarkeit der Angebote gezielt angegangen. Dabei ist es entscheidend verschiedene Bevölkerungsgruppen zielgruppenspezifisch anzusprechen. So sollte das Mobilitätsmanagement gezielt auf Betriebe, Schulen und Neubürger zugehen und entsprechende Informationsangebote altersgerecht anbieten. Im ÖPNV geschieht dies in erster Linie durch einfache Fahrpläne, digitale



Auskünfte, persönliche Beratungsstellen zu Tarifen und Fahrplänen sowie durch das Aufzeigen von Verknüpfungspunkten zu anderen Verkehrsmitteln.

Das **betriebliche Mobilitätsmanagement** gilt als zweiter großer Ansatzpunkt neben dem kommunalen Mobilitätsmanagement. Pendelwege zur Arbeit finden regelmäßig, in hoher Stückzahl und oftmals auch über lange Distanzen statt. Dies ist nicht nur belastend für die Pendlerinnen und Pendler, sondern auch ein Anknüpfungspunkt für CO₂-Einsparungen, indem versucht wird, Arbeitswege klimafreundlich zu gestalten. Das betriebliche Mobilitätsmanagement setzt dabei die Mobilitätsbedürfnisse von Unternehmen und ihren Mitarbeitern in den Fokus. Maßnahmen können sowohl für kleine Unternehmen als auch für große Gewerbe- und Industriestandorte durchgeführt werden.

Beim betrieblichen Mobilitätsmanagement profitieren sowohl die Unternehmen als auch die Arbeitnehmer. Beschäftigte können durch finanzielle Förderungen bei der Nutzung des Umweltverbundes, durch die Unterstützung bei der Routenplanung sowie durch eine bessere Gesundheit bei der Nutzung aktiver Verkehrsmittel profitieren. Für Betriebe ergeben sich Kostensenkungen, indem Fehlzeiten der Beschäftigten reduziert werden, Dienstreisen kostensparend organisiert werden und Einsparungen durch spritsparendes Fahren erreicht werden können.

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.

Wie viele Einstellungen, Werte und Gewohnheiten wird auch das Mobilitätsverhalten stark im Kindesalter geprägt. Die meisten Kinder – insbesondere im ländlichen Raum – sind an den ÖPNV gebunden. Dennoch gilt es auch hier im Rahmen eines **schulischen Mobilitätsmanagements** die Nutzung zu etablieren und positiv zu gestalten. Dabei kann die BusSchule für neue Schulkinder eingesetzt werden, um diese langsam an den ÖPNV heranzuführen und eine selbstständige Nutzung dessen zu ermöglichen.

Das Fahrradfahren kann über spezielle Aktionswochen in Kombination mit einer schulischen Radfahrausbildung gefördert werden. Auch hier sollte ein allmähliches Erlernen eines selbstständigen Fahrens im Straßenverkehr angestrebt werden.

Im Schulumfeld spielt die Erhöhung der Verkehrssicherheit eine entscheidende Rolle. Verkehrsberuhigende Maßnahmen sowie die Einrichtung von „Eltern-Taxi-Zonen“ in einem gewissen Abstand zur Schule tragen dazu bei, den Fußweg auf den letzten Metern zu fördern. Ergänzend können sichere Querungshilfen und

gut sichtbare Markierungen die Sicherheit weiter erhöhen.

Da das Mobilitätsverhalten eines Menschen stark routiniert geprägt ist und sich diese Routinen meist nur schwer aufbrechen lassen, empfiehlt es sich, **Mobilitätsmanagement** vor allem in **Umbruchsituationen** einzusetzen. In diesen Zeitfenstern sind Menschen für Informationen zu Mobilitätsangeboten empfänglich und bilden eine neue Routine basierend auf den ihnen vorhandenen Informationen aus. Neu hinzugezogene Bürgerinnen und Bürger sind daher eine wichtige Zielgruppe des Mobilitätsmanagements.

Es empfiehlt sich bei neuen Einwohnenden über Informations- und Testangebote alle Mobilitätsoptionen aufzuzeigen, sodass die Menschen alle Angebote austesten können und darauf basierend die für sie sinnvollste Option wählen können. Mögliche Testangebote können eine kostenfreie Wochenfahrkarte für den ÖPNV im Landkreis sowie kostenfreie Probefahrten im E-Car- und E-Bike-Sharing umfassen. Im ÖPNV sollten niederschwellige Informationen zu Abfahrten in der Nähe sowie zum Preissystem bereitgestellt werden. Zusätzlich sollten Carsharing- und Bikesharing-Standorte klar kommuniziert werden.

5.10. Information und Service

Die Vorgaben an das Informations- und Serviceangebot werden bundeseinheitlich im Gemeinsamen



Nahverkehrsplan des VRN formuliert. Darauf aufbauend werden verschiedene Maßnahmen definiert, die zur Umsetzung des gemeinsamen Standards beitragen. Grundsätzlich ist dabei zwischen drei Informations- und Serviceebenen zu unterscheiden:

- Informations- und Serviceangebot an der Haltestelle
- Informations- und Serviceangebot im Fahrzeug
- Digitales Informations- und Serviceangebot

Im Folgenden werden die einzelnen Ebenen hinsichtlich des angestrebten Angebots eingeordnet.

Information an der Haltestelle

Die Informationen an der Haltestelle sollen gemäß dem Ausstattungskatalog in Kapitel 5.6 einheitlich und verständlich sein. Es kommt dazu der im Anhang beschriebene Standard für Haltestellenschilder im VRN zum Einsatz. Zentral für die Fahrgäste ist eine schnelle und unkomplizierte Beantwortung der folgenden Fragen:

- An welcher Haltestelle befinde ich mich?
- Welche Mobilitätsangebote stehen mir zur Verfügung?
- Zu welchen Zeiten und auf welchen Relationen besteht ein Angebot?
- Welche weitere Informations- und Auskunftsquellen stehen mir zur Verfügung?

Die genannten Fragen sollen durch das Haltestellenschild in Kombination mit den Haltestellenaushängen beantwortet werden. Ebenfalls wünschenswert ist eine Verknüpfung der Aushanginformationen mit digitalen Angeboten, z. B. mittels QR-Code.

Sofern Haltestellen aufgrund ihrer räumlichen Lage oder der Vielzahl an Abfahrtspositionen unübersichtlich sind, werden entsprechende Markierungen oder Beschilderungen empfohlen, sodass sich Fahrgäste schnell orientieren können. Dies betrifft insbesondere die folgenden Haltestellen im Kreisgebiet:

- Bad Mergentheim, Altstadt/Schloss
- Bad Mergentheim, Bahnhof
- Lauda, ZOB
- Tauberbischofsheim, Wörtplatz
- Tauberbischofsheim, ZOB
- Wertheim, ZOB

Information im Fahrzeug

Während der Fahrt ist ein kontinuierlicher Informationsprozess für die Fahrgäste entscheidend, insbesondere wenn die jeweilige Fahrt mit dem ÖPNV Teil einer Wegekette ist, auf der verschiedene Informationen ineinandergreifen müssen. Dazu sind Informationen zu den folgenden Fragestellungen von Bedeutung:

- In welcher Linie befinde ich mich? Was ist das Fahrtziel?
- An welcher Stelle im Linienverlauf befinde ich mich? Was ist die nächste Haltestelle?

- Wie kann ich einen Haltewunsch angeben und wie erhalte ich die Haltebestätigung?
- Welche Verknüpfungs- und Anschlussmöglichkeiten habe ich an zentralen Haltestellen?
- Wo befinden sich für mich relevante Ausstattungen im Fahrzeug (z. B. Sitzplätze für mobilitätseingeschränkte Personen; Rollstuhl- oder Kinderwagenabstellplätze)?

Die Antworten auf diese Fragen sollen in allen eingesetzten Fahrzeugtypen möglichst einheitlich bereitgestellt werden. Von besonderer Bedeutung sind einheitliche Informationsanzeigen, Piktogramme und Hinweisschilder, die ein wiedererkennbares Muster für alle Fahrgastgruppen bereitstellen. Eine wichtige Rolle für das Informationsangebot in den Fahrzeugen spielt auch das Fahrpersonal, welches entsprechend geschult werden soll, um Fahrgästen die notwendigen Auskünfte geben zu können.

Digitale Informationsangebote

In Zeiten zunehmender Digitalisierung ist das Informationsangebot in Form von Apps, Websites und weiteren digitalen Informationsquellen von entscheidender Bedeutung, insbesondere was die Information vor Fahrtantritt betrifft. Die zentralen Informationsstellen bilden die Webseiten des VRN und der VGMT sowie die myVRN-App. Eine Integration verschiedener Informationsprozesse in ein Gesamtangebot ist auch zukünftig weiter voranzutreiben und betrifft unter anderem die Bereitstellung interaktiver Liniennetzpläne, erweiterte



Informationen zu Fahrzeugtypen und -auslastungen, Informationen zu intermodalen Verknüpfungsoptionen sowie die Nutzung von Echtzeit-Daten. In diesem Zusammenhang ist auch der Einsatz moderner Bordcomputer in den Fahrzeugen von Bedeutung, um die jeweiligen Informationen bereitstellen zu können.

Mobilitätszentralen

Einen wesentlichen Bestandteil des Serviceangebots im ÖPNV des Main-Tauber-Kreises bilden Mobilitätszentralen. Sie dienen als Anlaufstelle für alle mobilitätsbezogenen Anliegen und bieten neben Informationen auch den Verkauf von Fahrkarten an. Der persönliche Kontakt mit den Mitarbeitenden trägt zur Steigerung der Kundenzufriedenheit und -bindung bei und spricht insbesondere Menschen an, die eine persönliche Beratung digitalen Informationsangeboten vorziehen. Die Einrichtung von Mobilitätszentralen empfiehlt sich an hochfrequentierten Fahrgastknotenpunkten sowie an Orten, an denen mehrere Akteure aus dem Mobilitätsbereich zusammenarbeiten können. Dazu bieten sich vor allem große Umsteigeknoten an, an denen sowohl Busse als auch Bahnen halten. Der Main-Tauber-Kreis verfügt derzeit über drei Mobilitätszentralen:

- Bad Mergentheim, Bahnhof
- Lauda, Bahnhof
- Wertheim, Bahnhof

Um auch abseits größerer Siedlungszentren und Umsteigeknoten Informationsangebote anzubieten,

können **Mobilitätsstellen** eingerichtet werden. Diese stellen eine kostengünstigere und kleinere Version der Mobilitätszentralen dar, indem der Ticketverkauf und die Fahrgastinformation in Zusammenarbeit mit privaten Nahversorgern oder kleineren Einzelhandelsstandorten geleistet wird.

Störfallkommunikation

Sobald es im ÖPNV zu Störungen oder Unterbrechungen im Betriebsablauf kommt, reicht das Standardangebot an Informationen nicht länger aus und es müssen individuelle Informationsmaßnahmen zum Einsatz kommen. Vor dem Hintergrund, dass Störfälle in besonderem Maße zu Unzufriedenheiten mit dem ÖPNV insgesamt führen können, ist eine umfassende und transparente Störfallkommunikation an die Fahrgäste äußerst wichtig.

Es ist zwischen geplanten und ungeplanten Störungen zu unterscheiden. Im Fall von geplanten Störungen ist ein entsprechendes Ersatz- bzw. Umleitungskonzept frühzeitig zu erstellen und zu kommunizieren. Sofern die im Rahmen des Konzepts entwickelten Linienverläufe zu maßgeblichen Einschränkungen der Erschließungs- oder Bedienungsqualität von Siedlungsbereichen führen, können Ersatzhaltestellen oder Ersatzverkehre eingerichtet werden. In diesem Zusammenhang sollen die folgenden Leistungen erfüllt werden:

- Anpassung von Fahrplänen und Anzeige der Änderungen beim VRN.

- Kennzeichnung verlegter oder aufgehobener Haltestellen.
- Aushang oder Anzeige von Störungsinformationen an den betroffenen Haltestellen.
- Veröffentlichung von Hinweisen auf veränderte Linienwege und Abfahrtszeiten in digitalen Informationsangeboten (Webseite und App).

Auch bei ungeplanten Störungen im Betriebsablauf ist eine transparente Information der Fahrgäste erforderlich. Dazu sollen insbesondere kurzfristig beispielbare Kommunikationswege genutzt werden, z. B. Anzeigen an Haltestellen, Ansagen in Fahrzeugen sowie Informationen auf Webseiten und in Mobilitätsapps.



6. Maßnahmen und Prüfaufträge

6.1. Angebotsseitige Maßnahmen

Zur Erreichung der angestrebten Angebotsstandards im Busnetz des Main-Tauber-Kreises wird die Umsetzung der in Kapitel 5.2, 5.3 und 5.4 aufgeführten angebotsseitigen Maßnahmen unter Rücksichtnahme der aktuellen Finanzlage im Main-Tauber-Kreis vorgeschlagen. Die Maßnahmen umfassen insbesondere die Vereinheitlichung und Vertaktung von Angeboten im Grundnetz sowie eine Effizienzsteigerung im Ergänzungsnetz. Die Maßnahmen sind darauf ausgerichtet, für möglichst viele Fahrgastgruppen eine Angebotsverbesserung und Attraktivitätssteigerung zu erzielen, ohne dabei einen nennenswerten Anstieg der Betriebsleistung zu erzeugen.

Die Auswirkungen auf die Betriebsleistung und die Betriebskosten werden in Tabelle 18 als Vergleich zu der Betriebsleistung und den Betriebskosten der aktuellen Fahrleistung dargestellt. Mit den beschriebenen Maßnahmen wird das Ziel verfolgt, durch Optimierungen und Effizienzsteigerungen im Bestandsangebot keine zusätzlichen Leistungen bzw. Kosten auszulösen. Die Kostenschätzung erfolgt auf Grundlage des durchschnittlichen Betriebskostensatzes der Linienbündel im Main-Tauber-Kreis für das Jahr 2025 durch die VRN GmbH und kann im Zuge eines neuen

Ausschreibungsverfahrens Kostensteigerungen von bis zu 50 – 60 % mit sich bringen.

Tabelle 18: Übersicht der angebotsseitigen Maßnahmen im Linienverkehr

Baustein	Linien	Teilmaßnahmen	Leistung p.a.	Kosten p.a.
A – Stärkung der Hauptachsen	850 995	> 60-Minuten-Grundtakt Mo-Sa zwischen Tauberbischofsheim und Würzburg > Neuordnung des Verkehrsangebots auf der Achse Tauberbischofsheim-Hardheim > Integration von Fahrten des NightLife-Shuttles in die Linie 850	– 50.000 km	– 150.000,00 €
A – Stärkung der Hauptachsen	972 973 977	> Vereinheitlichung des Linienwegs auf Linie 977 > 120-Minuten-Grundtakt zwischen Wertheim und Würzburg inkl. Verstärkerfahrten in der HVZ > Neuordnung des Verkehrsangebots auf den Linien 972 und 973	+ 10.000 km	30.000,00 €
B – Wertheim – Kilsheim – TBB	971	> 60-Minuten-Grundtakt zwischen Tauberbischofsheim und Kilsheim sowie Kilsheim und Wertheim > Zweistündlich alternierende Linienwege über Nassig bzw. Sachsenhausen > Neuordnung ergänzender Fahrten im Schülerverkehr im Bereich Wertheim	+ 30.000 km	90.000,00 €
C – Ringverkehr Bad Mergentheim – Boxberg	930	> 120-Minuten-Grundtakt zwischen Bad Mergentheim und Boxberg inkl. Verstärkerfahrten in der HVZ > Neuordnung ergänzender Fahrten im Schülerverkehr in den Bereichen Boxberg und Bad Mergentheim	– 40.000 km	– 120.000,00 €
C – Ringverkehr Bad Mergentheim – Boxberg	933 934 935	> 120-Minuten-Grundtakt zwischen Bad Mergentheim, Assamstadt und Boxberg > Verstärkerfahrten in der HVZ zwischen Bad Mergentheim, Assamstadt und Krautheim > Neuordnung ergänzender Fahrten im Schülerverkehr in den Bereichen Boxberg und Bad Mergentheim	+ 130.000 km	390.000,00 €
D – Südöstliches Kreisgebiet	980	> 120-Minuten-Grundtakt zwischen Weikersheim, Creglingen und Rothenburg > Neuordnung ergänzender Verkehre und Schülerfahrten	+ 20.000 km	60.000,00 €
E – Zentrale Tauber-Achse	941 988	> Abstimmung der Linie 941 auf die Fahrten der Tauberbahn in Tauberbischofsheim > Regelmäßige Anschlüsse nach Würzburg in Werbach/Wenkheim > Integration des NightLife-Shuttles (988) in die Linie 941	0 km	0,00 €
E – Zentrale Tauber-Achse	945 946	> Aufteilung der Linie 945 in zwei Einzellinien > Überführung des Sonntagsverkehrs der heutigen Linie 945 in den Ruftaxiverkehr	– 20.000 km	– 60.000,00 €
	851	> Neuausrichtung des Angebots mit Schwerpunkt auf der Anbindung des Gewerbegebiets Grünsfeld	– 15.000 km	– 45.000,00 €
	939	> Effiziente Neuordnung des Linien- und Ruftaxiverkehrs	– 40.000 km	– 120.000,00 €
	955	> Effiziente Neuordnung des Linien- und Ruftaxiverkehrs	– 25.000 km	– 75.000,00 €



Neben den linienbezogenen Maßnahmen werden zu dem Änderungen im Ruftaxi-Konzept vorgenommen, die eine nachfrageorientierte Optimierung des Angebots ermöglichen und durch die Zusammenlegung von Bedienkorridoren eine Effizienzsteigerung im Fahrzeugsinsatz und in der Betriebsleistung ermöglichen. Da die Betriebsleistung je Ruftaxi-Korridor auch von der Fahrgastnachfrage abhängig ist, ist eine Leistungsschätzung auf Grundlage des erwarteten Abrufungsgrads des Angebots vorzunehmen. Insgesamt wird im Ruftaxiverkehr durch die vorgeschlagenen Maßnahmen eine leichte Reduktion der Betriebsleistung und der Betriebskosten erwartet.

6.2. Investive Maßnahmen

Neben den vorgeschlagenen Maßnahmen im Angebot ist auch eine Weiterentwicklung der Infrastruktur im Main-Tauber-Kreis erforderlich, um sowohl die Anforderungen an den Fahrgastkomfort als auch gesetzliche Rahmenbedingungen zu erfüllen. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Qualität vieler Haltestellen mit hoher Fahrgast- und Netzbedeutung nicht den angelegten Standards entsprechen, sind die genannten Maßnahmen von entscheidender Bedeutung für die Wahrnehmung des ÖPNV als Gesamtsystem. In Tabelle 20 werden die notwendigen Investitionen im Kreisgebiet dargestellt. Die Finanzierung dieser Maßnahmen wird, je nach Maßnahme, anteilig von Landkreis und Kommune bewerkstelligt.

Tabelle 19: Angebotsseitige Maßnahmen im Bedarfsverkehr

Baustein	Linie	Teilmaßnahmen	Leistung p.a.	Kosten p.a.
Ruftaxi	9835	> Zusammenlegung der Ruftaxi-Korridore 9833 und 9834 > Anpassung der Bedienzeiten im Korridor an das veränderte Angebot im Linienverkehr	- 10.000 km	- 30.000,00 €
Ruftaxi	9873 9876	> Zusammenlegung der Ruftaxi-Korridore 9875 und 9876 > Anpassung der Korridorgrenzen zwischen den Korridoren 9873 und 9876	- 4.000 km	- 12.000,00 €
Ruftaxi	9840	> Zusammenlegung der Ruftaxi-Korridore 9840 und 9841	- 2.000 km	- 6.000,00 €
Ruftaxi	9860	> Zusammenlegung der Ruftaxi-Korridore 9855 und 9861	+ 1.000 km	+ 3.000,00 €
Ruftaxi	9871 9872	> Erweiterung des Korridors 9872 um Nassig und Sonderriet > Anpassung der Bedienzeiten im Korridor 9871 an das veränderte Angebot im Linienverkehr	- 5.000 km	- 15.000,00 €

Tabelle 20: Übersicht der investiven Maßnahmen

Maßnahmenbaustein	Betroffene Orte	Teilmaßnahme	Kosten
Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen	Landkreisweit	• Umbau aller Haltestellen der Prioritätsstufe I bis 2030	Ca. 4.900.000 €
Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen	Landkreisweit	• Umbau aller Haltestellen der Prioritätsstufe II bis 2040	Ca. 10.600.000 €
Barrierefreier Ausbau von SPNV-Stationen	Königshofen (bis 2031) Bad Mergentheim, Bahnsteig 2/3 (vsl. bis 2029) Niederstetten (vsl. bis 2034) Boxberg-Wölchingen (bis 2031) Eubigheim (bis 2031) Wittighausen (bis 2027)	• Anpassung der Bahnsteighöhen auf den eingesetzten Zugtyp • Herstellung eines stufenfreien Bahnsteigzugangs • Integration eines Leitsystems für Mobilitätseingeschränkte	Ca. 9.100.000 € k. A. k. A. Ca. 12.700.000 € Ca. 6.500.000 € Ca. 6.700.000 €
Aufwertung von Knotenhaltestellen	Assamstadt Ortsmitte/Gemeindezentrum Boxberg-Wölchingen Bf. Niederstetten Bf. Külsheim Moret-Brunnen Werbach Marktplatz	• Einrichtung von DFI mit TTS zur Verbesserung der Barrierefreiheit und Fahrgastinformation • Erweiterte Haltestellenausstattung (z. B. Fahrgastunterstand, Sitzgelegenheiten)	Ca. 150.000 € je Haltestelle
Aufwertung von Knotenhaltestellen	Lauda ZOB Wertheim ZOB Tauberbischofsheim ZOB Bad Mergentheim Bf.	• Modernisierung und Erweiterung der Haltestellenausstattung • Verbesserung der Orientierung durch Beschilderung	k. A.



Die zentrale Aufgabe liegt in der Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit an möglichst vielen Stationen und Haltestellen im Main-Tauber-Kreis. Zunächst sollen dabei die bedeutendsten Haltestellen gemäß der in Kapitel 5.6 dargestellten Priorisierung ebenso wie die noch nicht umgebauten SPNV-Stationen ausgebaut werden. Bis zum Zieljahr 2030 sind dazu finanzielle Aufwände von bis zu 5 Mio. € für Bushaltestellen notwendig. Die Umsetzung steht unter Finanzierungsvorbehalt. Um die finanziellen Auswirkungen zu reduzieren, wird empfohlen, die Umbaumaßnahmen mit geplanten Straßenbaumaßnahmen zu kombinieren.

Ebenfalls im Zentrum der investiven Maßnahmen steht die Aufwertung von Knotenhaltestellen durch Beschilderung, digitale Fahrgastinformation und erweiterte Ausstattungselemente. Grundlage für die Identifikation der Knotenhaltestellen ist hierbei das entwickelte Angebotskonzept, auf das die Infrastruktur ausgerichtet werden soll.

6.3.Linienbündelung

Als Grundlage für die Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienungen werden die Buslinien im Main-Tauber-Kreis zu Linienbündeln

zusammengefasst. Diese Linienbündelung ermöglicht es auch, durch linienübergreifende Betriebe eine höhere Effizienz des Gesamtangebots zu erzielen. Die Linienbündel im Main-Tauber-Kreis sind damit als Gesamtnetze im Sinne der §§ 8a Abs. 1 und 13 Abs. 2 Nr. 4 PBefG zu verstehen.

Für den Main-Tauber-Kreis als Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV sind die in Tabelle 21

Tabelle 21: Aktuelle VRN-Linienbündel im Main-Tauber-Kreis
aufgeführten Linienbündel von Relevanz. Alle Linienbündel, die in der direkten Zuständigkeit des Main-Tauber-Kreises liegen, gingen mit einer wettbewerblichen Vergabe zum 01.01.2018 mit einer Laufzeit von zehn Jahren in Betrieb. Darüber hinaus verkehren im Main-Tauber-Kreis weitere Linien, deren Linienbündel in der Organisation anderer Aufgabenträger liegen. Dies betrifft vorrangig die Regiobuslinien 19 und 999. Der Stadtbus Bad Mergentheim wird kommunal ebenfalls in einem eigenen Linienbündel organisiert.

Im Rahmen der Weiterentwicklung des Linien- und Bedarfsverkehrsangebots ist eine Anpassung der Bündelstruktur für die Neuvergabe der Busverkehrsleistungen im Main-Tauber-Kreis im Dezember 2027 vorgesehen. Ziel ist es, die geplanten Maßnahmenbausteine bestmöglich in ein Gesamtangebot zu integrieren. In diesem Zusammenhang werden die in Tabelle 22 dargestellten Linienbündel gebildet. Ebenfalls erfolgt eine Neuordnung der Ruftaxi-Verkehre in fünf

Tabelle 21: Aktuelle VRN-Linienbündel im Main-Tauber-Kreis

VRN-Nr.	Linienbündel	Zuständigkeit	Nächster Vergabetermin	Linien
28	Buchen	Neckar-Odenwald-Kreis	01.01.2029	821, 823, 841, 842, 843, 844, 845, 999
33	Boxberg	Main-Tauber-Kreis	12.12.2027	933, 934
34	Ahorn	Main-Tauber-Kreis	12.12.2027	939
52	Stadtbuss Bad Mergentheim	Stadt Bad Mergentheim	31.12.2027	956, 957, 958
63	Weikersheim-Ost	Main-Tauber-Kreis	12.12.2027	963, 980
64	Igersheim	Main-Tauber-Kreis	12.12.2027	944, 949, 952, 955, 961, 962
65	Niederstetten	Main-Tauber-Kreis	12.12.2027	959, 964, 965, 966
66	Creglingen	Main-Tauber-Kreis	12.12.2027	960, 967, 968, 969, 970
67	Külsheim	Main-Tauber-Kreis	12.12.2027	971
68	Hundheim	Main-Tauber-Kreis	12.12.2027	971
69	Maintal	Main-Tauber-Kreis	12.12.2027	972, 977
70	Kembach	Main-Tauber-Kreis	12.12.2027	973
71	Wertheim	Main-Tauber-Kreis	12.12.2027	974, 975, 976
73	Tauberbischofsheim	Main-Tauber-Kreis	12.12.2027	850, 940, 941
74	Osterburken-Lauda	Main-Tauber-Kreis	12.12.2027	851, 857, 937, 942, 943, 945



Linienbündeln, die einen differenzierten Betrieb ermöglichen sollen. Während für die Linienbündel im Busverkehr typischerweise eine Laufzeit von zehn Jahren angesetzt wird, liegt diese bei den Ruftaxi-Korridoren lediglich bei fünf Jahren, um auf die kürzeren Fahrzeugeinsatzzeiten und veränderte technische Rahmenbedingungen reagieren zu können.

Tabelle 22: Angestrebte Linienbündelung mit Neuvergabe 12/2029

Nr.	Linienbündel	Linien
Buslinienverkehr		
Los 1	Ahorn-Boxberg	930, 933, 934, 935, 937, 939
Los 2	Creglingen	967, 968, 969, 970
Los 3	Bad Mergentheim-Süd	944, 949, 952, 955
Los 4	Külsheim	971
Los 5	Bad Mergentheim-Lauda	942, 943, 945
Los 6	Niederstetten	959, 964, 965, 966, 989
Los 7	Tauberbischofsheim	850, 851, 940, 941
Los 8	Weikersheim	961, 962, 963, 980
Los 9	Wertheim	974, 975, 976
Los 10	Maintal	972, 973, 977
Ruftaxi-Verkehr		
Los 1	Ruftaxi – Wertheim	9871, 9872, 9873, 9874
Los 2	Ruftaxi – Tauberbischofsheim	9840, 9850, 9876
Los 3	Ruftaxi – Boxberg	9835, 9839, 9842
Los 4	Ruftaxi – Bad Mergentheim	9843, 9852, 9860
Los 5	Ruftaxi – Creglingen	9863, 9867, 9869, 9870

6.4. Qualitätssicherung

Damit sich der ÖPNV als eine echte Mobilitätsalternative zum motorisierten Individualverkehr etablieren kann, muss die Qualität des Angebots Mindestanforderungen im Fahrplanangebot und der Angebotsqualität aufweisen. Diese Mindestanforderungen wurden von

den Aufgabenträgern des Verkehrsverbund Rhein-Neckar gemeinsam definiert, sodass ein einheitlicher Qualitätsstandard für Busverkehrsleistungen verfolgt werden kann.

Die Mindeststandards beziehen sich dabei auf die folgenden Bereiche:

- Fahrzeugqualität,
- Vertrieb,
- Fahrgastinformation,
- Betriebsqualität und
- Haltestellenausstattung.

Zur dauerhaften Einhaltung dieser definierten Qualitätsstandards müssen regelmäßige Kontrollen der Verkehrsunternehmen und ggfs. Sanktionsmaßnahmen erfolgen, wenn die Einhaltung der Mindeststandards nicht gewährleistet werden kann. Daher legen die Aufgabenträger im Gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar neben den Qualitätsstandards auch ein Sanktionssystem fest. Beide Elemente werden vertraglich zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen verbindlich geregelt.

6.5. Prüfaufträge

Um das ÖPNV-Angebot auch zukünftig laufend an veränderte Rahmenbedingungen anzupassen, ist es bedeutsam, Zielsetzungen, die über den im Maßnahmenkonzept beschriebenen Angebotsumfang hinausgehen,

festzuhalten. Dies betrifft insbesondere die folgenden Maßnahmentypen:

- Maßnahmen, die aufgrund ihrer finanziellen oder betrieblichen Auswirkungen kurzfristig nicht umsetzbar sind.
- Maßnahmen, die aufgrund eines langen Realisierungszeitraums und entsprechend notwendigen Vorarbeiten voraussichtlich nicht während der Laufzeit des Nahverkehrsplans abgeschlossen werden können.
- Maßnahmen, die nur in Abstimmung mit weiteren Akteursgruppen (z. B. Land BW, DB InfraGo, umliegende Aufgabenträger) umgesetzt werden können.

Um diese Themenschwerpunkte im Nahverkehrsplan adressieren zu können, werden entsprechende Prüfaufträge definiert, die während der Laufzeit des Nahverkehrsplans hinsichtlich ihrer Bedeutung und Umsetzbarkeit geprüft werden sollen. Sofern Dritte in der Planung oder Umsetzung betroffen bzw. zuständig sind, soll ein entsprechender Austausch vorangetrieben werden, der einen ergebnisoffenen Umgang mit dem Prüfauftrag ermöglicht. Insgesamt werden für die Prüfaufträge sechs Schwerpunktthemen definiert und im Folgenden näher ausgeführt.

Weiterentwicklung des SPNV-Angebots

Der SPNV bildet das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs im Main-Tauber-Kreis, insbesondere hinsichtlich einer hohen Konkurrenzfähigkeit zum privaten Pkw. Der



Main-Tauber-Kreis erwartet, dass die Züge eine Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit von mindestens 90 % erreichen. Darüber hinaus setzt sich der Main-Tauber-Kreis dafür ein, dass das SPNV-Angebot zukünftig weiter verbessert wird. Von zentraler Bedeutung sind dabei die folgenden Verbesserungen:

- Schließung von Taktlücken in Tagesrandlagen auf der Tauberbahn.
- Sicherstellung einer mindestens stündlichen Bedienung aller Haltepunkte entlang der Tauberbahn. Zur Gewährleistung der Stabilität des Stundentakts geeignete kleinere Baumaßnahmen, deren Finanzierung aus dem Sondervermögen zu verfolgen ist:
 - Herstellung einer Zweigleisigkeit auf verschiedenen Begegnungstrecken der Tauberbahn.
 - Reaktivierung des Gleis 1 in Königshofen (Tauberbahn).
 - Herstellung eines Zugkreuzungsbahnhofs in Bestenheid
- Tägliches Regionalbahn-Angebot auf der Frankenbahn zwischen Würzburg und Osterburken.
- Ganztägig verdichtetes Regionalbahn-Angebot zwischen Tauberbischofsheim und Bad Mergentheim.
- Verhinderung langer Standzeiten in Miltenberg.
- Einsatz von batterieelektrischen Zügen auf der Tauberbahn.

- Reaktivierung stillgelegter Zwischenhalte auf der Frankenbahn (z. B. Schweigern und Unterschüpf).
- Ganztägiger Stundentakt an Sonntagen auf der Tauberbahn vor der Einführung des Zukunftskonzepts 204X.
- Neubau des Haltepunkts Bad Mergentheim Solymar.
- Wiedereinführung von SPNV-Direktverbindungen (z.B. Würzburg – Bad Mergentheim (- Weikersheim)) mit dem Einsatz von batterieelektrischen Fahrzeugen.

Ausweitung des Linienverkehrs auf Sonntage

Vor dem Hintergrund der deutlich geringeren Verkehrsnachfrage an Sonntagen wird abseits der Schiene sowie der Regiobus-Verbindungen eine Bedienung ausschließlich durch das Ruftaxi sichergestellt. Um die Attraktivität des ÖPNV an Sonntagen zukünftig zu erhöhen, kann geprüft werden, inwieweit auf nachfragestärkeren Achsen sowie auf für den Freizeitverkehr bedeutenden Relationen regelmäßige Linienverkehre angeboten werden können. Dies betrifft einerseits die Verbindung zwischen Tauberbischofsheim und Würzburg und andererseits die touristisch bedeutsamen Verbindungen zwischen Weikersheim und Creglingen sowie zwischen Miltenberg, Wertheim und Würzburg.

Erweiterung des Angebots im Grundnetz Region

Das Grundnetz Region stellt einen wichtigen Übergang zwischen einem ganztägigen Taktverkehr und bedarfsorientierten Angeboten her. Auch aus diesem Grund ist zukünftig zu prüfen, inwieweit zusätzliche Linienverkehre auf stark nachgefragten Relationen des Ruftaxis entwickelt werden können.

Die in Kapitel 3.2 und 3.4 dargestellten Nachfragepotenziale legen eine relevante Verknüpfung auf der **Achse Großrinderfeld – Grünsfeld – Lauda** dar. Gerade die Erschließung des Gewerbegebiet Grünsfeld, welches derzeit nicht durch einen regelmäßigen Linienverkehr erschlossen ist, birgt Potenziale für den ÖPNV. Die zusätzliche Erschließung des Industrieparks IPOT an der A81 von Grünsfeld bzw. Tauberbischofsheim aus ermöglicht die Erschließung weiterer Potenziale. Langfristig ist zu prüfen, inwieweit eine Buslinie im 120-Minuten-Takt zwischen Großrinderfeld, Grünsfeld und Distelhausen potenzialbehaftet und umsetzbar ist. Die Anbindung an die Linie 850 in Großrinderfeld, die Frankenbahn in Grünsfeld und die Tauberbahn in Distelhausen ermöglichen zuverlässige und vielfältige Möglichkeiten zur Weiterreise. Zur Einrichtung dieser Linie im 120-Minuten-Takt würde nur ein Fahrzeug benötigt werden. Eine Weiterführung bis Lauda Bahnhof ist unter diesen Umständen ebenfalls zu prüfen.

Die Gemeinde Creglingen ist als eine der wenigen nicht an ein stündliches ÖPNV-Angebot angeschlossen, so dass eine zukünftige Leistungsausweitung zur



Erreichung der Mobilitätsziele wünschenswert ist. Langfristig zu prüfen ist, ob eine **zusätzliche Busverbindung zwischen Weikersheim und Creglingen** im 120-Minuten-Takt sinnvoll ist, die gemeinsam mit der Linie 980 einen Stundentakt gewährleisten würde. Eine Weiterführung dieser Linie bis nach Bad Mergentheim ermöglicht darüber hinaus die Erschließung zusätzlicher Achsen und Zielorte, darunter Igersheim, Harthausen und Nassau.

Ebenfalls nicht vollständig an ein stündliches Angebot angeschlossen ist die **Gemeinde Assamstadt**, für die zukünftig ebenfalls Angebotsverbesserungen geprüft werden können. Dabei sind insbesondere grenzüberschreitende Verbindungen nach Krautheim zu berücksichtigen. Neben einer Ausweitung der Linie 933 auf einen ganztägigen Taktverkehr ist auch eine Verbindung aus Richtung Boxberg-Wölchingen Richtung Krautheim prüfenswert.

Auf Grundlage der Fahrgastnachfrage auf den zukünftig als Linie 995 deklarierten Linienfahrten zwischen Tauberbischofsheim, den Königheimer Ortsteilen und der Gemeinde Ahorn ist zu prüfen, inwieweit ein regelmäßiger Taktverkehr sinnvoll und umsetzbar ist. Eine **Ergänzungslinie zwischen Tauberbischofsheim und Eu- bigheim** kann dabei eine wichtige Tangentialverbindung herstellen und damit eine Angebotslücke im Linienverkehr schließen. Zu prüfen sind jeweils

Anschlüsse auf die Tauberbahn und die Frankenbahn, um Umstiege attraktiv zu gestalten.

Grenzüberschreitende Verkehre

Mobilitätsbedürfnisse enden nicht an der Landkreisgrenze, sondern orientieren sich vielmehr an regionalen Verflechtungen, die für jedes Kreisgebiet unterschiedlich ausgeprägt sind. Auf Grundlage der Untersuchungen des VRN sowie der Potenzialermittlung erscheinen die folgenden Relationen prüfenswert:

- Wertheim – Marktheidenfeld
- Werbach – Altertheim – Würzburg
- Wertheim – Kilsheim – Hardheim – Walldürn
- Bad Mergentheim – Ochsenfurt

Neben Linienverbindungen können auch grenzüberschreitende Angebote im Ruftaxi etabliert werden. Insbesondere die Einbindung von Aub aus Richtung Creglingen sowie von Schrozberg aus Richtung Niederstetten erscheinen potenzialbehaftet.

Weiterentwicklung von Bedarfsverkehren

Vor dem Hintergrund der steigenden Nachfrage im Ruftaxi-System ist eine Weiterentwicklung des Systems zukünftig zu prüfen. Mit der Integration in digitale Auskunftssysteme, insbesondere in die myVRN-App, konnte die Sichtbarkeit und Nutzbarkeit des Angebots deutlich gesteigert werden. Die Weiterentwicklung digitaler Auskunftssysteme mit der Integration von

Echtzeit-Daten ist ein entscheidender Baustein für eine verbesserte Fahrgastinformation zum Ruftaxi-Angebot. Zukünftig ist zu untersuchen, ob das Angebot VRNflexline³ im Main-Tauber-Kreis eingeführt werden soll.

Weiterentwicklung von Stadtbusverkehren

Für die lokale Erschließung sind Stadtbusverkehre ein wichtiger Baustein, insbesondere als Zubringer und Verkehrsmittel im Versorgungsverkehr. In diesem Zusammenhang ist die Ausweitung des Bedienangebots insbesondere im Zusammenhang mit zentralen Verkehrserzeugern (z. B. Nahversorgung, medizinische und soziale Einrichtungen, Freizeitziele) zu untersuchen. Als Kreisstadt verfügt die Stadt Tauberbischofsheim derzeit über kein regelmäßig verkehrendes Stadtbusangebot, obgleich die räumliche Struktur eine verstärkte Erschließung zentrumsferner und topografisch bewegter Siedlungsgebiete erfordert. Der Fahrplan des ausschließlichen an Markttagen mit Einzelfahrten verkehrenden Stadtbusses gilt voraussichtlich bis Dezember 2027. Besondere Erschließungsdefizite ergeben sich im Gewerbegebiet entlang der Hochhäuser Straße, auf dem Laurentiusberg und an der Albert-Schweitzer-Straße. Insbesondere die fehlende regelmäßige Erschließung des Krankenhauses im Linienverkehr ist äußerst kritisch zu bewerten. Eine Erweiterung des Fahrplanangebots ist vor diesem Hintergrund verstärkt durch die Stadt Tauberbischofsheim zu prüfen. Darüber

³ VRNflexline ist ein flexibler Bedarfsverkehr, der nach Vorab-Buchung innerhalb eines Bediengebiets flexibel Haltepunkte befährt.



hinaus ist auch die Einrichtung einer Mobilitätszentrale in der Kreisstadt Tauberbischofsheim zu prüfen, um das lokale Serviceangebot zu erweitern.

Neben der Erweiterung des Angebots auf Stadtbuslinien ist auch deren organisatorische Einbettung wichtig für ein funktionierendes ÖPNV-Gesamtnetz. Aus diesem Grund ist zukünftig eine Angleichung der Bündellaufzeiten des Stadtbusses Bad Mergentheim an die regionalen Linienbündel empfehlenswert. Dies ermöglicht unter anderem eine erleichterte Umstellung von Fahrplan- und Betriebskonzepten ebenso wie die Entwicklung und Abstimmung einheitlicher Angebotsstandards, die ein integriertes Gesamtangebot ermöglichen.



Anhang zum Nahverkehrsplan 2026

Priorisierung des barrierefreien Ausbaus von Haltestellen

Haltestellen der Priorität I:
Ausbau bis 2030

Gemeinde	Priorität I Ausbau bis 2030 Haltestelle	Kategorie
Assamstadt	Assamstadt, Ortsmitte	B
Bad Mergentheim	Bad Mergentheim, Kurhaus König	C
	Bad Mergentheim, Altstadt Schloss	A
	Bad Mergentheim, Bahnhof	A
	Bad Mergentheim, Bembé	B
	Bad Mergentheim, Hexenkreuz	C
	Bad Mergentheim, Alter Friedhof	B
	Bad Mergentheim, H.-H.-Ehrler-Platz	B
	Bad Mergentheim, Marktplatz	B
	Bad Mergentheim, Caritas K./Umlandstraße	B
	Löffelstelzen, Ort	C
	Neunkirchen, Ort	B
	Neunkirchen, Zum Wald	C
	Boxberg	C
	Boxberg-Wölchingen, Bahnhof	A
Creglingen	Creglingen, ZOB	B
Großrinderfeld	Gerchsheim, Ortsmitte	B
	Großrinderfeld, Ortsmitte	B
	Schönfeld, Ort	B
Külsheim	Külsheim, Prinz-Eugen-Straße	B
Lauda-Königshofen	Königshofen, Rathaus	A
	Lauda, ZOB	A
Tauberbischofsheim	Dittigheim, Kirche	C
	Tauberbischofsheim, ZOB	A
Weikersheim	Schäftersheim, Würzburger Straße	C
	Schäftersheim, Schule	D
Werbach	Gamburg, Bahnhof	B
	Werbach, Marktplatz	B

Gemeinde	Priorität I Ausbau bis 2030 Haltestelle	Kategorie
Wertheim	Bronnbach, Kloster	A
	Dertingen, Post	B
	Dörlesberg, Bäckerei	B
	Dörlesberg, Waage	B
	Hofgarten, St. Lioba Kirche	B
	Lindelbach, Gärtnerei	A
	Lindelbach, Schule	A
	Mondfeld, Oberdorf	B
	Mondfeld, Ort	B
	Nassig, Kirche	A
	Nassig, Ödengesäß	A
	Nassig, Rose	A
	Nassig, Schule	A
	Reicholzheim, Siedlung	B
	Reinhardshof, Nord/Krankenhaus	B
	Urphar, Ort	B
	Vockenrot, Kurze Arten	A
	Vockenrot, Nassiger Straße	A
	Waldenhausen, Abzw.	A
	Waldenhausen, Ort	B
	Wartberg, Kirchenzentrum	A
	Wartberg, S-Provence-Ring (Süd)	A
	Wartberg, S-Provence-Ring (Nord)	A
	Wertheim, Almosenberg	A
	Wertheim, Altstadt	B
	Wertheim, Glasmuseum	A
	Wertheim, Kreisverkehr Almosenberg	A
	Wertheim, Schulareal Oben am Knackenberg	A
	Wertheim, Stiftskirche	B
	Wertheim, Village	C
	Wertheim, ZOB	A



Haltestellen der Priorität II: Ausbau bis 2040

Gemeinde	Priorität II Ausbau bis 2040 Haltestelle	Kategorie
Ahorn	Berolzheim, Gh Engel	C
	Buch, Ort	C
	Eubigheim, Bahnhof	A
	Eubigheim, Kirche	B
	Hohnenstadt, Ort	B
	Schillingstadt, Ort	C
Assamstadt	Assamstadt, Krautheimer Straße	C
	Assamstadt, Mergentheimer Straße	C
	Assamstadt, Neunstettener Straße	C
Bad Mergentheim	Althausen, Bobstadter Straße	C
	Althausen, Mühlweg	C
	Bad Mergentheim, Breslauer Straße	C
	Bad Mergentheim, ACTIV-Center	B
	Bad Mergentheim, C.-August-Straße	C
	Bad Mergentheim, Fachklinik Schwaben	B
	Bad Mergentheim, Frankenstraße	B
	Bad Mergentheim, Gänsmarkt	C
	Bad Mergentheim, Hochhaus	C
	Bad Mergentheim, Kaiserstraße	C
	Bad Mergentheim, Kursaal	B
	Bad Mergentheim, Probsteistraße	C
	Bad Mergentheim, Solymar	B
	Bad Mergentheim, Waldstraße	C
	Bad Mergentheim, Wildpark	C
	Bad Mergentheim, Abzw. Reha-Klinik Taubertal	B
	Bad Mergentheim, Reha-Klinik Taubertal	B
	Bad Mergentheim, Abzw. Breslauer Straße	C
	Bad Mergentheim, Abzw. Ketterberg	C
	Bad Mergentheim, Agnes-Schreiber-Straße	C
	Bad Mergentheim, Beim Braunstall	C
	Bad Mergentheim, Brahmsstraße	C
	Bad Mergentheim, Bregenzer Straße	C
	Bad Mergentheim, Buchener Straße	B
	Bad Mergentheim, Diabetes-Klinik	B
	Bad Mergentheim, Drillberg/Fa. Würth	B
	Bad Mergentheim, Edelfinger Straße	C
	Bad Mergentheim, Eichendorffstraße	B
	Bad Mergentheim, Eisenbergweg/Mitte	C
	Bad Mergentheim, Hauffstraße	B
	Bad Mergentheim, Herrenwiesen/Dieselstraße	B
	Bad Mergentheim, Hölderlinstraße	C

Gemeinde	Priorität II Ausbau bis 2040 Haltestelle	Kategorie
Bad Mergentheim	Bad Mergentheim, Klinik Hohenlohe	B
	Bad Mergentheim, Kolpingstraße	C
	Bad Mergentheim, Kreisv. Wolfgangstr.	B
	Bad Mergentheim, Maximilianstraße	B
	Bad Mergentheim, Mobilpark Ried	C
	Bad Mergentheim, Mozartstraße	C
	Bad Mergentheim, Neuer Friedhof	C
	Bad Mergentheim, Neunkircher Straße	C
	Bad Mergentheim, Reha-Klinik o.d.T.	B
	Bad Mergentheim, Rigaer Straße	C
	Bad Mergentheim, Saarbrücker Straße	C
	Bad Mergentheim, Schellenhäuschen	C
	Bad Mergentheim, Siebenwinden	C
	Bad Mergentheim, Unterer Graben	C
	Bad Mergentheim, Von-Salza-Straße	C
	Bad Mergentheim, Wachbacher Straße	B
	Dainbach, Ort	B
	Lustbronn, Ort	C
	Markelsheim, Bahnhof	B
	Markelsheim, Kirche	C
	Markelsheim, Schule	C
	Neunkirchen, V-Berliching-Straße	C
	Neunkirchen, Carl-Arnold-Straße	C
	Neunkirchen, Panoramastraße	C
	Neunkirchen, Schönblickstraße	C
	Neunkirchen, Stuppacher Straße	C
	Rengershausen, Mitte	B
	Rengershausen, Siedlung	B
	Stuppach, Ort	B
Boxberg	Bobstadt (Kr.TBB), Ort	B
	Boxberg (TBB), Schulzentrum	B
	Kupprichhausen, Schule	B
	Lengenrieden, Ort	C
	Oberschüpf, Ort	C
	Unterschüpf, Brunnen	B
	Schwabhausen, Ort	B
	Wölchingen, Abzw. Bahnhof	B
	Wölchingen, Rathaus	C
	Windischbuch, Ort	B
Freudenberg	Boxtal, Weinstock	C
	Freudenberg, Fa. Rauch	C
	Freudenberg, Rathaus	B
	Freudenberg, Schule	C
	Freudenberg, Seepark	C
	Freudenberg, Stubenrauchweg	C
	Rauenberg, Abzw. Alte Schule	C



Gemeinde	Priorität II Ausbau bis 2040 Haltestelle	Kategorie
Freudenberg	Rauenberg, Brandweiher	C
	Wessental, Ort	C
Großrinderfeld	Großrinderfeld, Schule	C
	Ilmspan, Ort	B
Grünsfeld	Grünsfeld, Bahnhof	B
	Grünsfeld, Kindercampus	B
	Grünsfeld, Ost	C
Igersheim	Igersheim, Gesundheitszentrum	C
	Igersheim, Kaufland	C
	Igersheim, Schule	C
Königheim	Brehmen, Ort	B
	Gissigheim, Bergstraße	B
	Gissigheim, Brunnen	B
	Gissigheim, Breitenflur	A
	Königheim, Ost	B
	Königheim, Rathaus	A
	Königheim, Ritterberg/Kieserstr.	C
	Königheim, Siedlung	B
	Pülfringen, Kirche	B
	Pülfringen, Mühlstraße	B
	Weikerstetten, Ort	B
Külsheim	Eiersheim, Kirche	B
	Hundheim, Kirche	B
	Külsheim, Haagstraße	B
	Külsheim, Hardheimer Straße	B
	Külsheim, Kolpingstraße	C
	Külsheim, Mainstraße	C
	Külsheim, Römerbad	B
	Külsheim, Schlossblick	C
	Külsheim, Weberei Pahl	C
	Steinbach, Dorfplatz	B
	Steinfurt, Ort	D
	Uissigheim, Abzw. Stahlbergstraße	B
	Uissigheim, Ort	B
Lauda-Königshofen	Deubach, Ort	C
	Gerlachsheim, Bahnhof	B
	Gerlachsheim, Sonne	B
	Gerlachsheim, West	C
	Königshofen, A.-Kimmelmanstraße	B
	Königshofen, Am Breitenstein	B
	Königshofen, Antonius Straße	B
	Königshofen, B 290/Abzw. B 292	C
	Königshofen, B 290/Aldi	B
	Königshofen, Bürgermeister-Weid-Straße	B
	Königshofen, Friedhof	B
	Königshofen, Gewerbestraße	B

Gemeinde	Priorität II Ausbau bis 2040 Haltestelle	Kategorie
Lauda-Königshofen	Königshofen, Sailtheimer Straße	B
	Lauda, Bachgasse	C
	Lauda, Badstr./E-Zentrum-Süd	B
	Lauda, Badstr./Gewerbegebiet Süd	B
	Lauda, Kugelgraben/Stadtkirche	B
	Lauda, Ramstal	C
	Lauda, Schulzentrum	B
	Lauda, Tauberbr./TauberCenter	B
	Oberbalbach, Ort	B
	Oberlauda, Post	C
	Oberlauda, Turnhalle	B
	Sachsenflur, Alte Wagnerei	B
	Sachsenflur, Feuerwehrhaus	B
	Unteralbach, Oberalbacher Straße	B
	Unteralbach, Ost	C
	Unteralbach, Sturmfelder Straße	B
Niederstetten	Niederstetten, Hohe Buche	C
	Niederstetten, Sperlohe	C
	Niederstetten, Ziegmühle	C
Tauberbischofsheim	Dittwar, Ort	C
	Hochhausen (Tauber), Ort	C
	Impfingen, Ort	B
	Tauberbischofsheim, Würzburger Str.	B
	Tauberbischofsheim, Abzw. Külsheim	B
	Tauberbischofsheim, Evangelischer Kindergarten	C
Weikersheim	Elpersheim, Bahnhof	B
	Laudenbach, Ghäuberg	C
	Weikersheim, Bahnhofstraße	C
	Weikersheim, Bismarckstraße	C
	Weikersheim, Im Molach	C
Werbach	Weikersheim, Mühlrad	C
	Brunntal, Ort	B
	Gamburg, Dorfgemeinschaftshaus	B
	Niklashausen, Ort	C
	Wenkheim, Zellenrain	C
	Werbach, Kirche	B
Wertheim	Werbach, Schule	B
	Werbachhausen, Ort	B
	Bestenheid, Bahnhof Glashütte	B
	Bestenheid, Bildungszentrum	A
	Bestenheid, E-Center	C
	Bestenheid, Evang. Kirche	B
	Bestenheid, Fa. Straub	C
	Bestenheid, GS	D
	Bestenheid, Leonard-Karl-Straße	B



Priorität II Ausbau bis 2040		
Gemeinde	Haltestelle	Kategorie
Wertheim	Bestenheid, Liegnitzer Straße	B
	Bestenheid, Mühlenweg	B
	Bestenheid, Otto-Schott-Straße	C
	Bestenheid, Reichenberger Straße	B
	Bestenheid, Schuller	C
	Bestenheid, Volksbank	C
	Bettingen, Homburger Weg	C
	Bettingen, Dertinger Straße	C
	Bettingen, Kirche	B
	Dertingen, Am Oberen Tor	B
	Dertingen, Metzgerei Strauß	B
	Dertingen, Schule	D
	Eichel, Höhenweg	B
	Grünenwört, Karl-Kirchner-Str.	B
	Grünenwört, Lange Str./Friedhof	B
	Grünenwört, Lange Str./West	B
	Hofgarten, Am Bildacker	B
	Mondfeld, Turnhalle	B
	Nassig, Steingasse	B
	Nassig, Steingasse im Tal	B
	Reicholzheim, Schule	B
	Reinhardshof, Gewerbegebiet	B
	Reinhardshof, GHS	B
	Reinhardshof, Kirche	B
	Reinhardshof, Süd	B
	Urphar, Alte Landstraße	B
	Vockenrot, Reinhardswiesen	B
	Wartberg, Berliner Ring	B
	Wartberg, Frankenplatz	B
	Wertheim, Bestenheider Höhe/Krankenhaus	A
	Wertheim, Gemeinschaftsschule	B
	Wertheim, Neuhof	B
Wittighausen	Poppenhausen, Ort	C
	Wittighausen, Bahnhof	B
	Wittighausen, Kirche	C



Haltestellen der Priorität III:
Ausbau zunächst zurückgestellt

Gemeinde	Priorität III Ausbau zunächst zurückgestellt Haltestelle	Kategorie
Bad Mergentheim	Apfelbach, Ort	C
	Bad Mergentheim, Festplatz	D
	Bad Mergentheim, Eisenb./Bruckner Str.	C
	Bad Mergentheim, Marien-/Friedhofstr.	D
	Rot, Rathaus	C
	Schönbühl, Ort	C
Boxberg	Schweigern, Hofmann-Menü	C
	Seehof, Robert-Bosch-Straße	B
	Seehof, Rudolf-Diesel-Straße Mitte	B
	Seehof, Rudolf-Diesel-Straße Ost	B
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
	Münster, Industriegebiet	C
	Münster, Ort	C
	Niederrimnach, Ort	C
	Niedersteinach, Ort	D
	Oberrimbach, Ort	D
	Reinsbronn, Ort	D
	Reutsachsen, Ort	D
	Schirmbach, Ort	D
	Schmerbach, Ort	D
	Schön, Ort	D
	Schonach, Ort	D
	Schwarzenbrunn, Ort	D
	Sechselbach, Ort	D
	Seideneck, Ort	D
	Waldmannshofen, Ort	D
	Weidenhof, Ort	D
	Weiler, Ort	D
	Wolfsbuch, Ort	D
Grünsfeld	Grünsfeld, Lange Gasse	C
	Grünsfeldhausen, Ort	D
	Krensheim, Ort	D
	Kützbrunn, Ort	D

Gemeinde	Priorität III Ausbau zunächst zurückgestellt Haltestelle	Kategorie
Grünsfeld	Paimar, Bischofsheimer Straße	D
	Paimar, Ort	D
Igersheim	Bernsfelden, Kirche	D
	Igersheim, Golfplatz	C
	Igersheim, Kurhaus Am Sonnenb.	C
Külsheim	Külsheim, Moret Brunnen	B
	Steinbach, Gemeindezentrum	B
Lauda-Königshofen	Heckfeld, Ort	C
	Marstadt, Ort	C
	Sailtheim, Ort	D
Niederstetten	Adolzhausen, Ort	D
	Dreischwingen, Abzw.	D
	Dunzendorf, Ort	D
	Ebertsbronn, Ort	D
	Eichhof, Ort	D
	Emmershausen, Ort	D
	Heimberg, Nord	D
	Heimberg, Süd	D
	Herrenzimmern, Ort	D
	Oberstetten, Ort	C
	Pfützingen, Ort	D
	Rinderfeld, Ortsmitte	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
Weikersheim	Haagen, Abzw.	D
	Honsbronn, Ort	D
	Laudenbach, Ort	C
	Nassau, Ort	D
	Neubronn (Weikers.), Ort	D
	Oberndorf, Standort	D
	Queckbronn, Ort	D
	Weikersheim, Marktplatz	B
Werbach	Wenkheim, Sportplatz	B
Wertheim	Bestenheid, Hafenstraße	C
	Wertheim, Burg	D
Wittighausen	Oberwittighausen, Abzw. Kirche	D
	Oberwittighausen, Ort	D
	Vilchband, Ort	D



Haltestellen der Priorität IV:

Gemeinde	Priorität IV kein barrierefreier Ausbau Haltestelle	Kategorie
Ahorn	Berolzheim, Hohenstadter Straße	D
	Berolzheim, Kindergarten	D
	Berolzheim, Milchhaus	D
	Buch, Abzw. Ahornhof	D
	Eubigheim, Schule	D
	Hohenstadt, Abzw.	D
	Obereubigheim, Ort	D
Bad Mergentheim	Bad Mergentheim, DOG	D
	Bad Mergentheim, E-Mörke-Haus	D
	Bad Mergentheim, Maurus-Weber-Straße	D
	Bad Mergentheim, Willingertal/Camping	D
	Dainbach, Abzw. Üttingshof	D
	Lillstadt, Abzw.	D
Boxberg	Bobstadt (Kr. TBB), Talmühle	D
	Boxberg, Kindergarten	D
	Kupprichhausen, Kirche	D
	Schwabhausen, Kindergarten	D
	Schwabhausen, Zur Wassersch.	D
	Schweigern, An der Dell	D
	Schweigern, Friedhof	D
	Schweigern, Kindergarten	D
	Schweigern, Schule	D
	Seehof, Max-Planck-Straße Ost	D
	Seehof, Max-Planck-Straße West	D
	Seehof, Rudolf-Diesel-Straße West	D
	Seehof, Seehöfer Straße Systemair	D
	Seehof, Systemair Expo	D
	Windischbuch, LSZ	D
	Wölchingen, Abzw. Forellenhof	D
Creglingen	Craintal, Hofgarten	D
	Creglingen, Herrgottskirche	D
	Creglingen, Münstersee	D
	Creglingen, Waldstraße	D
	Frauental, Seewiesenhof	D
Freudenberg	Lichtel, Birkhöfe	D
	Boxtal, Abzw. Sägemühle	D
	Boxtal, Sägemühlen	D
	Freudenberg, Badesees	D
	Freudenberg, Tremhof	D
	Rauenberg, Schule	D
Großrinderfeld	Gerschheim, Schule	D
Grünsfeld	Grünsfeld, Abzw. Kützbrunn	D
	Grünsfeld, Industriepark o.d.T.	D
	Grünsfeld, Schule	D
	Paimar, Abzw.	D
	Zimmern, Kindergarten	D

Gemeinde	Priorität IV kein barrierefreier Ausbau Haltestelle	Kategorie
Igersheim	Bernsfelden, Ort	C
	Bowiesen, Ort	D
	Neubronn (Igersheim), Ort	D
	Neuses, Ort	D
	Harthausen, WITTENST. talent arena	C
	Reisfeld, Ort	D
Königheim	Königheim, Abzw. Hof Birkenfeld	D
	Königheim, Turnhalle	D
	Pülfingen, Ort	D
Külsheim	Hundheim, Denkmalsiedlung	D
	Hundheim, Gemeindezentrum	D
	Külsheim, Hallenbad	D
	Külsheim, Abzw. Steinfurt	D
	Steinbach, Vorderer Messhof	D
Lauda-Königshofen	Beckstein, Abzw. Weingut Benz	D
	Königshofen, B 292/Eisenbahnstr.	D
	Königshofen, Schule	D
	Lauda, Abzw. Marbach	D
	Lauda, Rebhut	D
	Lauda, Schulzentrum-Sporthalle	D
	Messelhausen, Kindergarten	D
	Oberbalbach, Abzw. Deubach	D
	Oberlauda, Schule	D
Niederstetten	Heimberg, Landturm	D
	Niederstetten, Flugplatz	D
	Niederstetten, Rehhof	D
	Rinderfeld, See	C
Tauberbischofsheim	Dittigheim, Abzw.	D
	Hof Steinbach	D
	Impfingen, Schule	D
	Tauberbischofsheim, Am Dittwarer Bahnhof	C
	Tauberbischofsheim, Abzw. Laurentiusberg	D
Weikersheim	Tauberbischofsheim, Abzw. Dittwar	D
	Elpersheim, Ort	D
	Elpersheim, Schule	D
	Nassau, Lichtenhöfe	D
	Neubronn (Weikersheim), Kindergarten	D
Werbach	Weikersheim, Kraft-zu-Hohenlohe-Schule	D
	Weikersheim, Tauberhöhe	D
	Bronnbach, Eulschirbenmühle	D
	Gamburg, Tauberbrücke	D
	Gamburg, Uissigheimer Straße	D
	Wenkheim, Emmentaler Mühle	D
	Werbach, Brücke	D
	Werbach, Kindergarten	B
	Werbach, Welzmühle	D



Priorität IV kein barrierefreier Ausbau		
Gemeinde	Haltestelle	Kategorie
Wertheim	Bronnbach, Schafhof	D
	Dörlesberg, Emsthöfe	D
	Höhefeld, Abzw. Wagenbuch	D
	Höhefeld, Siedlung	D
	Reicholzheim, Teilbacher Mühle	D
Wittighausen	Wittighausen, Abzw. Hof Lilach	D
	Wittighausen, Schule	D



Barrierefrei ausgebaute & aus der Priorisierung entfernte Haltestellen seit dem NVP 2018

Gemeinde	Ausgebaute Haltestellen seit NVP 2018	Bemerkung
Bad Mergentheim	Dörtel, Ort	
	Hachtel, Ort	
	Lillstadt, Ort	
	Wachbach Siedlung	
	Wachbach, Rathaus	
	Wachbach, Schule	
Boxberg	Schweigern, Sonne	
	Boxberg (TBB), Rathaus	
	Boxberg (TBB), Stadtapotheke	
	Epplingen, Ort	
	Uiffingen, Am Beutig	
	Uiffingen, Ort	
Freudenberg	Boxtal, Linde	
	Ebenheid, Ort	
	Freudenberg, Abzw. Boxtal	
Igersheim	Harthausen, Brunnen	
	Holzbronn, Ort	
	Igersheim, Bahnhof	
	Igersheim, Ortsmitte	
	Reckerstal, Ort	
	Simmringen, Ort	
Lauda-Königshofen	Beckstein, Linde	
	Hofstetten, Ort	
	Lauda, Abzw. Marbach	
	Lauda, Becksteiner Straße	
	Lauda, Gemeinschaftsschule	
	Lauda, i-Park Tauberfranken	
	Marbach, Ortsmitte	
	Messelhausen, Ort	
Niederstetten	Niederstetten, ZOB	
Tauberbischofsheim	Dienstadt, Ort	
	Distelhausen, Kirche	
	Distelhausen, Schule	
	Tauberbischofsheim, Laurentiusberg	
	Tauberbischofsheim, Sonnenpl.	
	Tauberbischofsheim, Fechtzentrum	
Weikersheim	Bronn, Ort	
Werbach	Wenkheim, Ortsmitte	
Wertheim	Dietenhan, Ort	
	Kembach, Ort	
	Sachsenhausen, Am Kirchweg	
	Sachsenhausen, Ort	
	Sonderriet, Gehöft	
	Sonderriet, Rathaus	
	Bestenheid, Breslauer Straße	

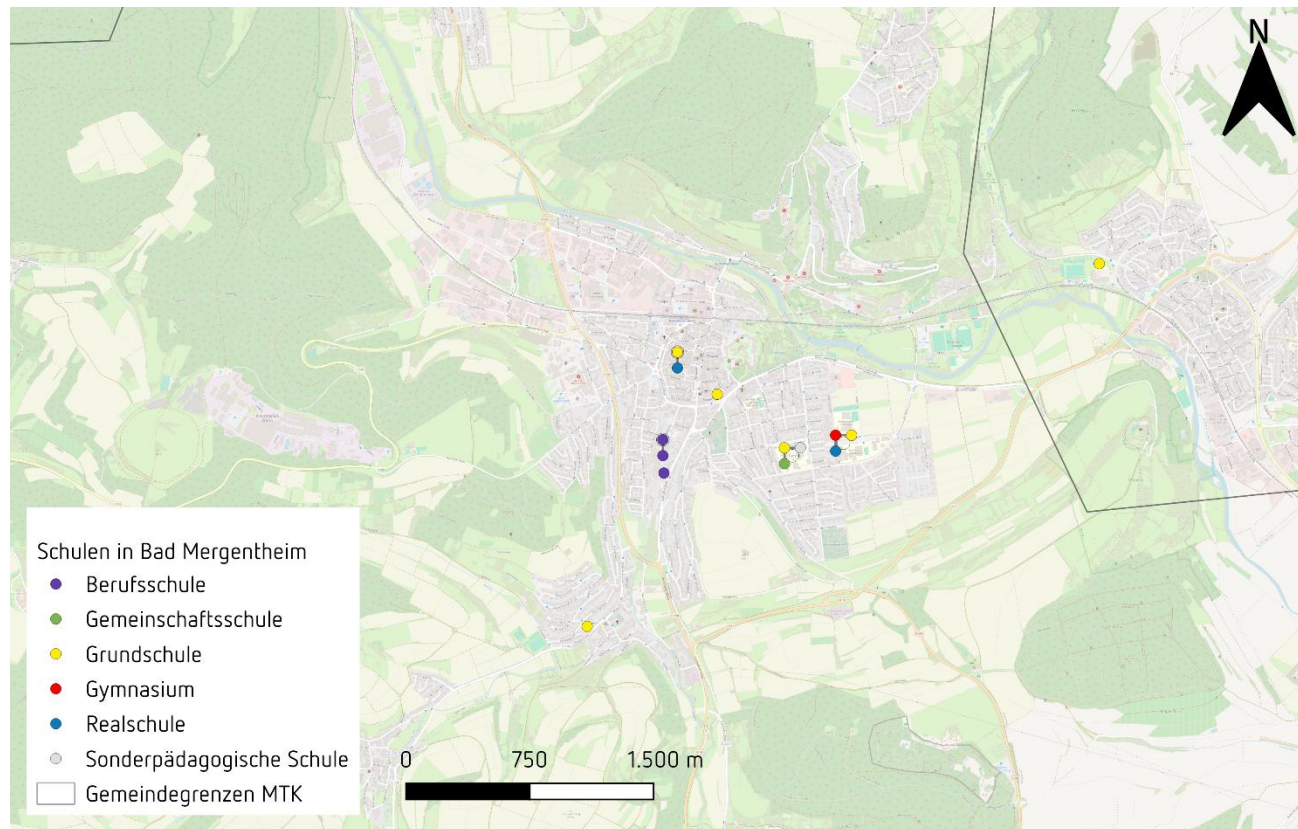
Gemeinde	Ausgebaute Haltestellen seit NVP 2018	Bemerkung
Wertheim	Bestenheid, Mainhafen	
	Eichel, Würzburger Straße	
	Grünewört, Maintalstr./Ost	
	Grünewört, Maintalstr./West	
	Hofgarten, Schlösschen im Hofgarten	
	Höhefeld, Ort	
	Wertheim, Burgblick	
	Wertheim, Höhenweg	
	Wertheim, Rettungswache	
	Wertheim, Waldhaus	
	Bestenheid, Bestenheider Höhe	

Gemeinde	Aus der Priorisierung entfernte Haltestelle	Bemerkung
Großbrinderfeld	Gerchsheim, Dachsberg	aufgelöst
Lauda-Königshofen	Unterbalbach, Schubertstraße	aufgelöst
Weikersheim	Weikersheim, Ort	aufgelöst
Wertheim	Wertheim, Gymnasium	Wird umgelegt (neu: Wertheim, Schulareal Oben am Knackenberg)
	Reinhardshof, Rotkreuzstraße	Nicht bekannt



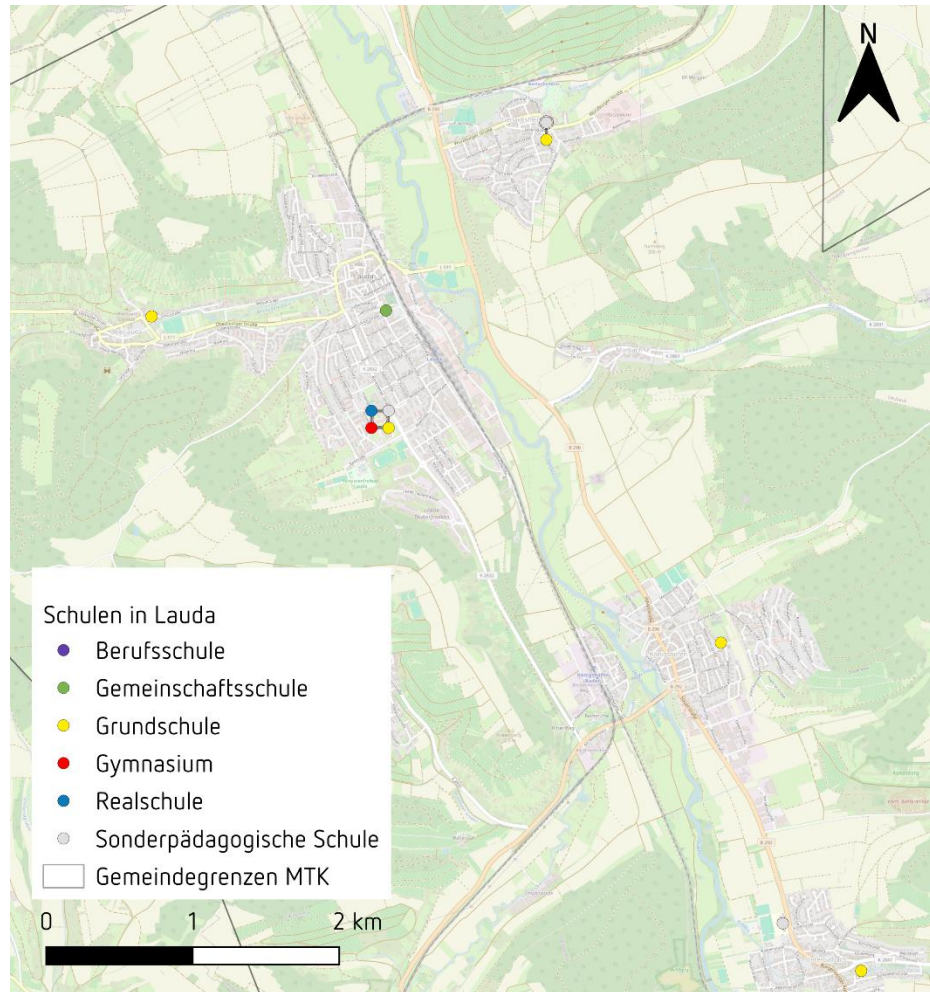
Detailkarten der Schulen im Main-Tauber-Kreis

Schulen in Bad Mergentheim



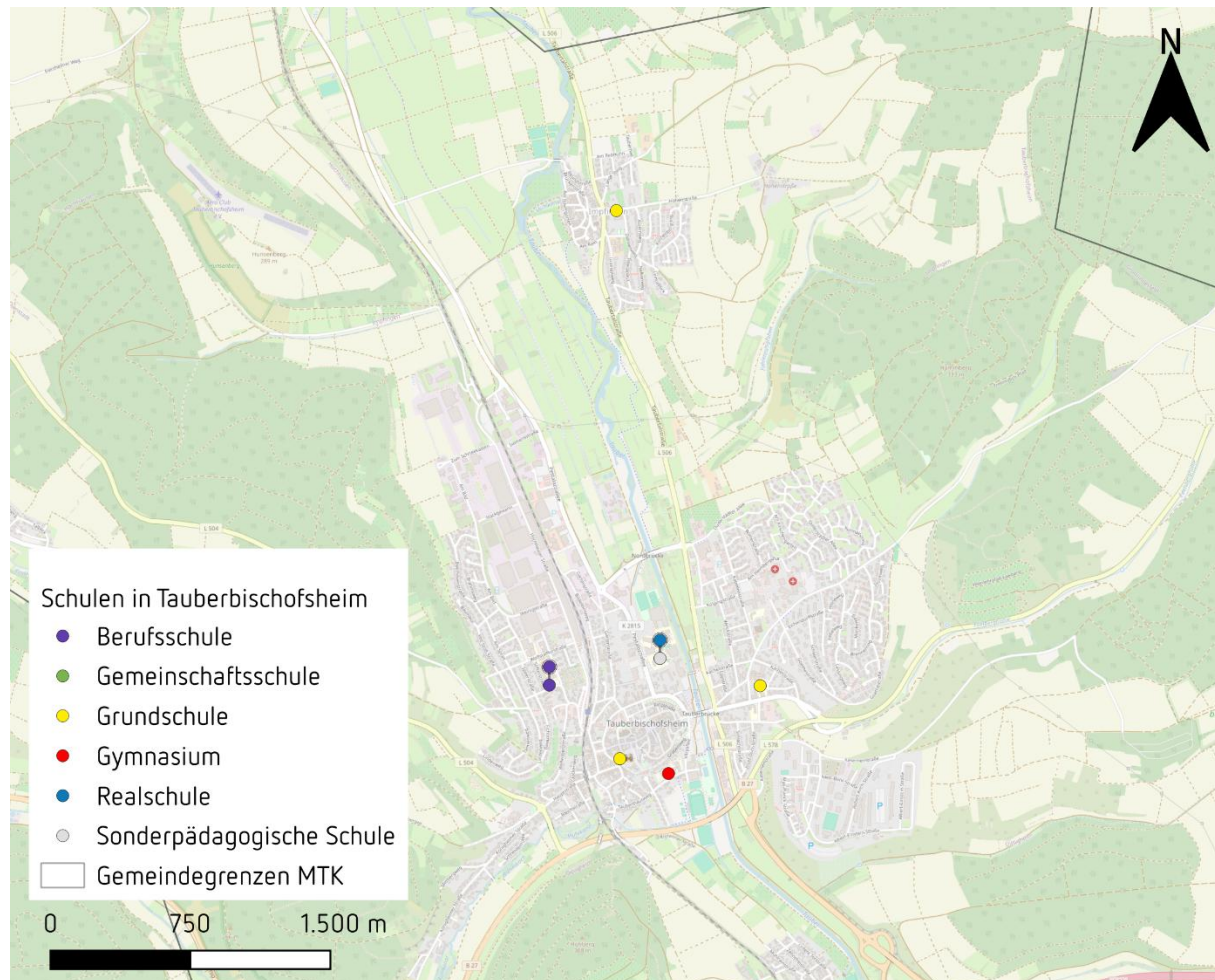


Schulen in Lauda



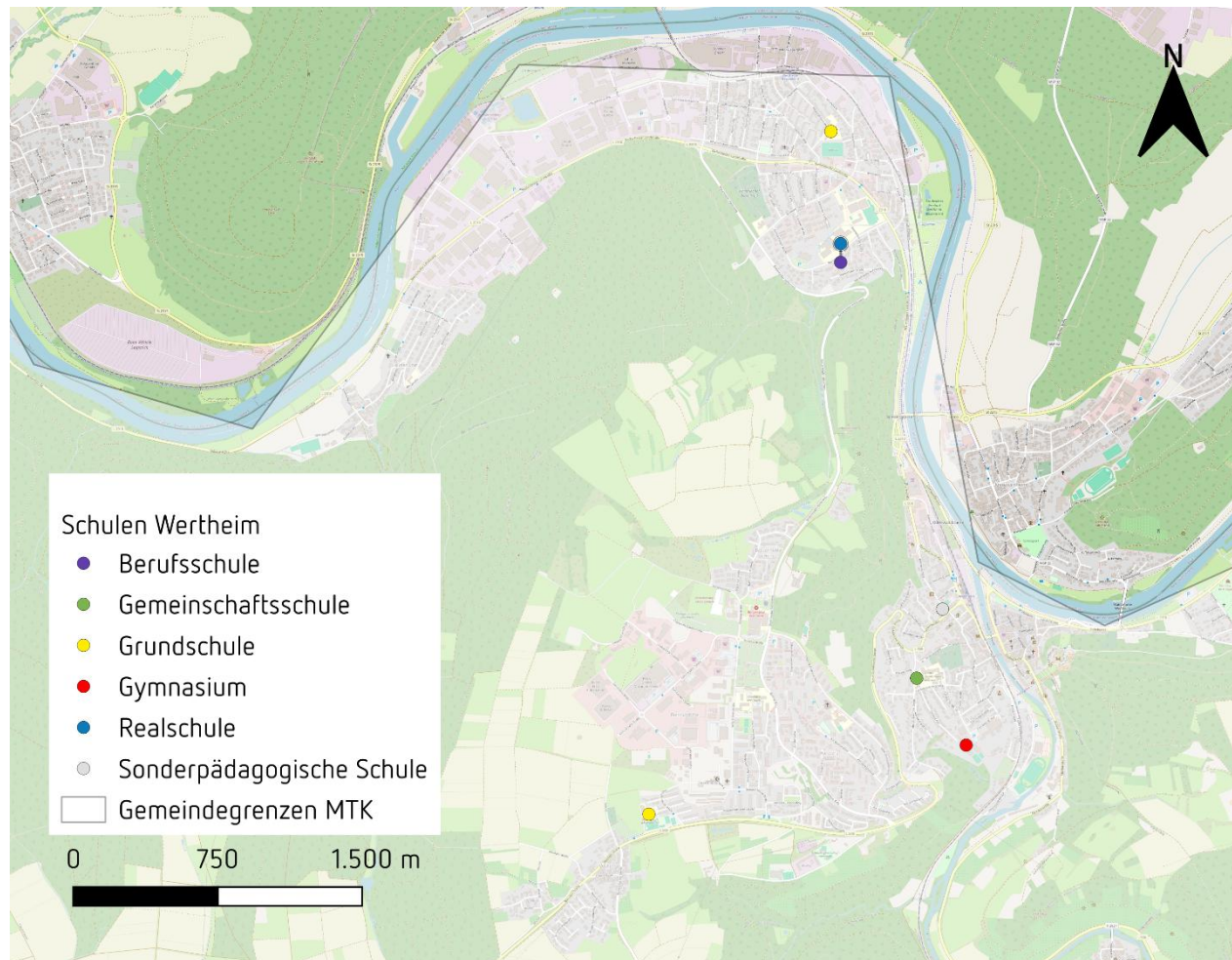


Schulen in Tauberbischofsheim





Schulen in Wertheim





Standards für Haltestellenschilder im VRN

1. Ziele

- 1.1. Verbesserung der Kundenorientierung (Festlegung der Art der Information und deren Platzierung auf dem Schild)
- 1.2. Einheitliches Erscheinungsbild und Wiedererkennung des VRN und seiner Produkte (Corporate Design)
- 1.3. Einheitliche Namenskonvention (Abkürzungsverzeichnis, Verwendung der Ortsnamen etc.)

2. Verpflichtende Elemente

Die Montage des Haltestellenschildes erfolgt im rechten Winkel zur Fahrtrichtung. 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. Schilder, die bei Inbetriebnahme des Linienbündels derart montiert sind, sind zu entfernen und müssen durch den

Konzessionsnehmer an einem neu zu errichtenden Mast angebracht werden. Eine hiervon abweichende Montage ist nur in Ausnahmefällen zulässig, die mit dem ÖPNV-Aufgabenträger und 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 des VRN in Fahrtrichtung rechts unterhalb des H-Zeichens.
- 2.4. Darunter Name der Haltestelle, Schrift mindestens 35 mm, in jedem Fall ca. doppelt so groß wie die Linienrichtungsangaben. Schildhöhe mindestens 120 mm. 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 Haltestellenname, die Linienrichtungen in hälftiger Größe anzugeben. Beim Linienweg sind nicht nur die Endhaltestelle, sondern auch wichtige Zwischenstationen oder Orte 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 mindestens 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 einem abschließenden unteren Wechselschildelement können optional die Verkehrsunternehmen mit ihren Logos dargestellt werden. Dieses soll genauso groß sein wie die darüber installierten Wechselschilder für die Linienverkehre.
- 2.8.** Auch alle an einer Haltestelle verkehrenden bedarfsorientierten oder flexiblen Angebotsformen sind mit jeweils einem separaten Wechselschildelement auf dem Haltestellenschild darzustellen. Dazu zählen nach aktuellem Stand Ruftaxiverkehre, On-Demand-Verkehre und Bürgerbusse. Die Berücksichtigung weiterer vor Ort vorhandener ÖPNV-Angebotsformen, die hier nicht aufgelistet sind, ist unbedingt mit dem VRN abzustimmen.
- 2.9.** VRNruf-taxi: Links neben der Liniennummer wird zusätzlich das VRNruf-taxi-Logo aufgebracht, das vom VRN bereitgestellt wird. Die Schriftgröße der Liniennummer soll entsprechend verkleinert werden, dass sie rechtsbündig mit den Liniennummern der Buslinien abschließt. Auf die Darstellung der Liniennummer und des Linienverlaufs kann in Abstimmung mit dem ÖPNV-Aufgabenträger und dem VRN verzichtet werden. Bei

uneinheitlichem Linienverlauf oder bei Bedienung der Haltestelle durch mehrere Ruftaxilinen mit dem gleichen Linienverlauf können in Abstimmung mit dem ÖPNV-Aufgabenträger und dem VRN auf die Darstellung der Liniennummer oder des Linienverlaufs verzichtet werden. In ersterem Fall wird anstelle der Liniennummer lediglich das VRNruf-taxi-Logo dargestellt, im anderen Fall die allgemeine Produktbezeichnung anstatt des Linienverlaufs (z.B. „Ruftaxi Gemeinde X“).

- 2.10.** VRNflexline: Links neben der Liniennummer wird zusätzlich das VRNflexline-Logo aufgebracht, das vom VRN bereitgestellt wird. Auf die Darstellung von Liniennummer und -verlauf kann in Abstimmung mit dem ÖPNV-Aufgabenträger und dem VRN verzichtet werden, wenn es sich um eine regional verständliche und eindeutige Bezeichnung des Angebots handelt. In diesem Fall reicht anstatt der Liniennummer das VRNflexline-Logo und anstatt des Linienverlaufs die Produktbezeichnung (z.B. „On-Demand-Shuttle Gemeinde X“).
- 2.11.** Bürgerbusse: Links neben der Liniennummer kann optional das jeweilige Logo oder Piktogramm des betreffenden Angebots dargestellt werden. Sofern keine VRN-Liniennummer für dieses Angebot vergeben ist, kann darauf

verzichtet werden. Zwingend darzustellen sind entweder der Linienverlauf oder die lokal verständliche und eindeutige Produktbezeichnung (z.B. „Bürgerbus Gemeinde X“).

- 2.12.** Schildhalter bzw. Rahmen des Schildes, Befestigungselemente zwischen Schild und Mast sowie der Mast selbst sind in kobaltblau (RAL 5013) zu lackieren.
- 2.13.** Fahrplankästen sind grundsätzlich im Format DIN A3 quer zu verwenden. Auch diese sind in kobaltblau (RAL 5013) zu lackieren.
- 2.14.** Ein Kompaktschild gem. Abbildung 31 (rechts) wird grundsätzlich nicht zugelassen. Es ist nur dann zulässig, wenn es sich um eine von nur einer Linie und nicht regelmäßig bedienten Haltestelle handelt und nach Rücksprache mit dem Aufgabenträger und dem VRN dauerhaft zu erwarten ist, dass nur diese eine Linie im gegebenen geringen Umfang an dieser Haltestelle verkehren wird. Die oben formulierten Mindestgrößen sind einzuhalten.

Die Gestaltung orientiert sich an den folgenden Musterabbildungen



Abbildung 30: Wechselschildsystem (Standard)

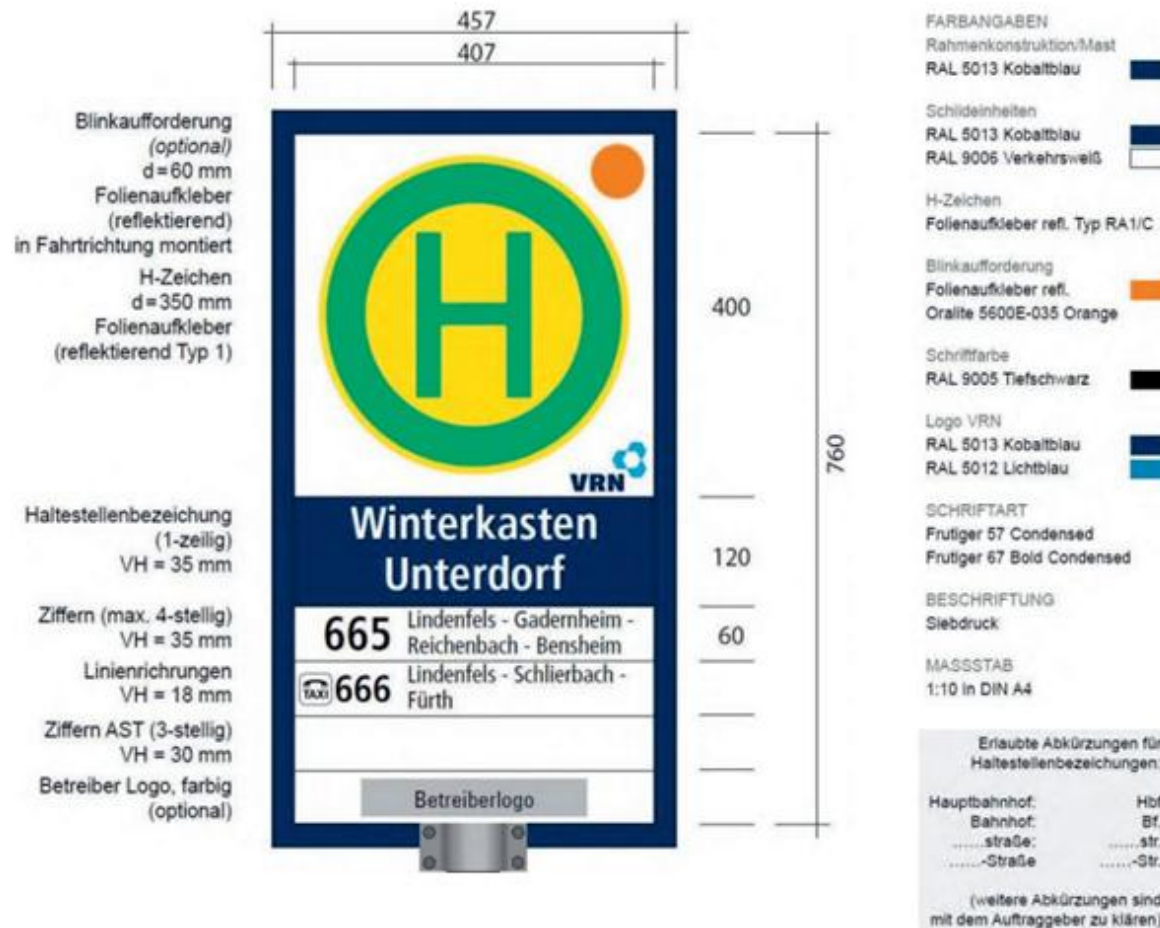




Abbildung 31: Wechselschildsystem (Standard, links) und Kompaktschild (Ausnahme, rechts)

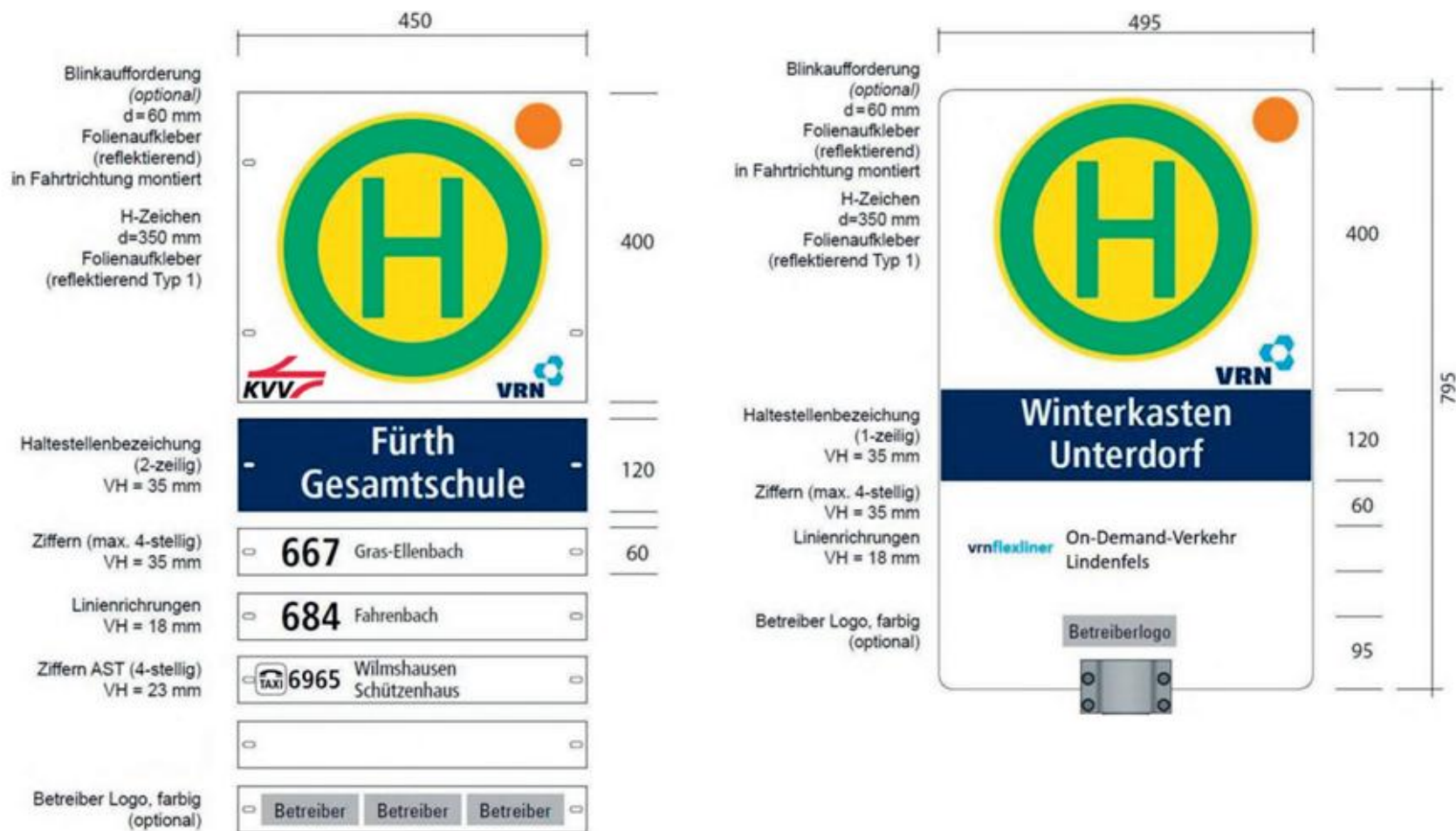




Abbildung 32: Wechselschildsystem mit gewölbter Oberfläche (höherwertige Systeme) – rechts als Stele





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 oberhalb des H-Zeichens angebracht werden
- 3.4. Links unterhalb des H-Zeichens kann in tariflichen Übergangsgebieten das Logo eines weiteren Verkehrsverbunds angebracht werden. Dies gilt insbesondere für Gebiete, die mehreren Verkehrsverbünden angehören.
- 3.5. Der VRN empfiehlt eine UV-Schutzlackierung, um das Verblassen der Schilder durch Sonneneinstrahlung zu verhindern.
- 3.6. Die Aufdrucke können im Siebdruckverfahren erfolgen, um eine langlebigere Beschriftung zu ermöglichen.
- 3.7. 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.
- 3.8. Darüber hinaus ist an besonders wichtigen, zentralen und/oder stark frequentierten Haltestellen die Möglichkeit gegeben, Haltestellenstellen 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.

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. Je nach örtlicher Gegebenheit kann sich der Haltestellename aus den zwei kreuzenden Straßennamen zusammensetzen (z.B. „Hauptstr./Seitengasse“), sofern der Name nicht zu lang wird. 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). 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: Hierdurch 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 Haltestellennamen, 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. / KKH
Einkaufszentrum	EKZ
Nahversorgungszentrum	NVZ
Schule	Sch.
Bürgermeister	Bgm.

5. Virtuelle Haltestellen

Die Linienbedarfsverkehre (On-Demand-Verkehre) unter der Gesamtbezeichnung „VRNflexline“ zeichnen sich durch ein dichtes Netz an Haltestellen aus. Um die Flexibilität des Angebotes zu gewährleisten, können diese als sog. virtuelle Haltestellen eingerichtet werden, soweit diese nur vom Linienbedarfsverkehr und nicht von Ruftaxi- oder regulären Buslinien bedient werden. Die Kennzeichnung dieser rein virtuellen Haltestellen mit einem Haltestellenschild an einem separaten Mast ist nicht erforderlich. Der VRN



empfiehlt jedoch auch diese Haltestellen in geeigneter Weise im öffentlichen Raum zu kennzeichnen, bspw. durch ein kleines Kompaktschild oder einen Aufkleber an einem naheliegenden Laternenmast oder anderen Mast, sofern es sich nicht um ein Verkehrszeichen gem. StVO handelt. Hierbei sollte eine Orientierung an die unter Punkt 2 aufgeführten gestalterischen Elemente erfolgen. Zwingend erforderlich sind neben dem H-Zeichen das VRN-Logo (rechts unterhalb des H-

Zeichens) sowie der Produktname (z.B. „VRNflex-line Gemeinde X“) vorzusehen. Optional ist eine Haltestellenbezeichnung. Bei der Namensgebung sind die Vorgaben unter Punkt 4 zu berücksichtigen.

individuelle Abweichungen von den zuvor aufgeführten Vorgaben sinnvoll sein. Alle Ausnahmen sind mit dem jeweiligen ÖPNV-Aufgabenträger und dem VRN abzustimmen.

6. Abweichungen und Ausnahmen

Auf Grund der örtlichen Gegebenheiten können

Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens

*Einfach
ankommen.*



TÖB	Nr.	Textbezug	Stellungnahme	Abwägungs- ergebnis	Erläuterung der Abwägung
Gemeinde Werbach	1.1.	S. 63 priorisierte Haltestellen je Kommune S.77 Anhang Ausbauplan	Werbach ist ausschließlich in Prioritätsstufe 3 und 4 (ergo zurückgestellt – kein Ausbau) einqualifiziert. Dies wird der touristischen Bedeutung und auch dem spezifischen Bedarf durch mobilitätseingeschränkte Bürger nicht gerecht. Am Bahnhof Gamburg wird z. B. eine Umsetzung mit Priorität 1 dringend benötigt. Ansonsten wird um Überprüfung/Neuevaluation der weiteren Haltestellen in Richtung Priorität 2 gebeten. Der Ausbauplan im Anhangteil zeigt für mehrere Haltestellen in Werbach eine Ausbaupriorität in Stufe II. Das wird begrüßt. Da die Haltestelle "Werbach Marktplatz" eine Knotenhaltestelle ist, wird um eine Priorisierung in Stufe 1 (Ausbau bis 2030) gebeten!	teilweise umgesetzt	Die Aussage, dass Werbach ausschließlich den Prioritätsstufen 3 und 4 zugeordnet ist, ist inhaltlich nicht richtig. Sowohl dem Diagramm auf Seite 63 als auch der Haltestellenliste im Anhang ist zu entnehmen, dass zehn Haltestellen in Werbach der Ausbaupriorität 2 zugeordnet sind. Um Missverständnisse zu vermeiden, werden die Farben im Diagramm auf Seite 63 kontrastreicher gestaltet. Die Anpassung der Prioritäten für die Haltestellen Gamburg Bf. und Werbach Marktplatz erfolgt. Der barrierefreie Ausbau einer Haltestelle liegt in der Verantwortung des Straßenbaulastträgers. Es ist zu begrüßen, wenn die Gemeinde Werbach Haltestellen unabhängig von der Priorisierung zeitnah barrierefrei ausbaut.
Gemeinde Werbach	1.2.	S. 61 Umsetzungsstand des barrierefreien Haltestellenausbaus nach Gemeinde	Abbildung 26 verwundert. Da zumindest Haltestellen Wenkheim und Liebfrauenbrunnkapelle unserer Kenntnis nach barrierefrei ausgebaut wurden. Bitte um Überprüfung des Schaubilds und der zugrundeliegenden Daten.	umgesetzt	Die Darstellung und die Haltestellenliste wurden korrigiert.
Gemeinde Werbach	1.3.	S. 69 Maßnahmen und Prüfungsaufträge	Seitens der Gemeinde Werbach wird ausdrücklich bekräftigt, dass (1) eine Abstimmung der Linie 941 auf die Fahrten der Tauberbahn in Tauberbischofsheim, (2) Regelmäßige Anschlüsse nach Würzburg in/über Werbach/Wenkheim und (3) eine Integration des NightLife-Shuttles (988) in die Linie 941 auch mit Werbach benötigt werden.	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Die genannten Aspekte wurden bestmöglich berücksichtigt. Aufgrund der Fahrplangestaltung können Anschlüsse in Wenkheim in Richtung Würzburg derzeit nicht einheitlich umgesetzt werden. Seit Februar 2020 wird die Gemeinde Werbach in den Abendstunden durch das vom Land BW finanzierte Busangebot der Linie 88a bedient.
Gemeinde Werbach	1.4.	S. 70 Aufwertung von Knotenhaltestellen	Die Aufwertung der Knotenhaltestelle Werbach ist nötig und wird ausdrücklich begrüßt.	zur Kenntnis genommen	
Gemeinde Werbach	1.5.	S. 74 Grenzüberschreitender Verkehr	Die Weiterführung/Anbindung in Richtung Würzburg (Werbach – Altertheim – Würzburg) wird dringend benötigt.	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Eine entsprechende Weiterführung betrifft die Aufgabenträgerschaft des Landkreises Würzburg. Mit dem erarbeiteten Konzept ist die Grundlage für eine verstärkte Verknüpfung der Linie 941 mit der Linie 492 geschaffen. Weitere Anpassungen auf der Linie 492 sind jedoch für



TÖB	Nr.	Textbezug	Stellungnahme	Abwägungs- ergebnis	Erläuterung der Abwägung
					eine regelmäßige Anschlussverknüpfung notwendig.
Gemeinde Werbach	1.6.	generell	Über die Anbindung der Gemeinde im Busgrundnetz wird insbesondere die Bedeutung der Ergänzung im Ausbildungsverkehr betont und begrüßt, dass der Nahverkehrsplan diesen Aspekt als leitendes Planungskriterium ausgibt. Eine entsprechende Umsetzung wird begrüßt.	zur Kenntnis genommen	
Gemeinde Werbach	1.7.	generell	Das GaFöG sorgt für eine Ausweitung der Schul- bzw. Betreuungszeiten. Inwieweit sind die Fahrttaktungen darauf bereits eingestellt. Da hier eine Neuvorgabe für viele Jahre ansteht, sollte dies in die Strukturüberlegungen unbedingt mit einbezogen werden!	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Der Nahverkehrsplan schafft die planerische Grundlage für die Ausgestaltung des zukünftigen ÖPNV-Angebots. Anpassungen an geänderte Schulzeiten sind auch in laufenden Verkehrsverträgen möglich. Die Ausweitung der Schul- und Betreuungszeiten werden nach Rückmeldung von Schulträgern und Schulen frühzeitig berücksichtigt und in den Fahrplan integriert. Bzgl. der Einrichtung darüber hinausgehender Fahrtangebote oder die Übernahme entsprechender Kosten wird auf die Satzung über die Erstattung der notwendigen Schülerbeförderungskosten des Main-Tauber-Kreises verwiesen.
Stadt Lauda-Königshofen	2.1.	Seite 18 Siedlungsangaben	Neuer Text: Für den Stadtteil Lauda mit Oberlauda sind derzeit zwei Wohnbaugelände in Planung oder Umsetzung. Davon sind 6 Bauplätze auf 0,4 Hektar Land in naher Zukunft im Ortsteil Oberlauda umsetzbar. Im Stadtteil Königshofen besteht Planungsrecht in Grötsch-Wallschlohe für weitere 8 Bauplätze. Zusätzlich besteht in Zukunft das Potenzial, weitere 14 Bauplätze in Gerlachsheim. Zusätzlich sind drei Gewerbegebiete, in unterschiedlichen Planungsstufen, in Bearbeitung: - Erweiterung der Gewerbeflächen Lauda – Nord um 2 Hektar Fläche - Gewerbepark Tauberfranken mit 12,3 Hektar Fläche - Gewerbeflächen Königshofen – Nord mit 4 Hektar Fläche	umgesetzt	Die Textpassagen wurden gemäß der Stellungnahme angepasst.
Stadt Lauda-Königshofen	2.2.	Seite 55, Sharingssysteme	Ergänzung: Car-Sharing-Angebot von Firma LAUDA, siehe: https://www.lauda.de/de/lauda-carsharing	nicht umgesetzt	Das Carsharing-Angebot der Firma LAUDA steht gemäß dem angegebenen Link nicht mehr zur Verfügung und wird daher nicht in den Nahverkehrsplan aufgenommen.



TÖB	Nr.	Textbezug	Stellungnahme	Abwägungs- ergebnis	Erläuterung der Abwägung
Stadt Lauda-Königshofen	2.3.	Seite 55, Verknüpfungspunkte	Korrektur in Tabelle 14: In Lauda am P+R sind 76 (inklusive E-Autos und Behindertenparkplätze), Fahrradparkplätze: 14; In Königshofen sind es 22 Parkplätze inkl. Behindertenparkplätze und ebenfalls 14 Fahrradparkplätze	umgesetzt	Die Angaben wurden gemäß der Stellungnahme korrigiert.
Stadt Lauda-Königshofen	2.4.	Seite 75 – 79, Priorisierung	Seite 75: Bei Haltestelle Königshofen, Rathaus sehen wir als Stadt die Kategorie A	umgesetzt	Die Haltestellenkategorie wurde entsprechend angepasst.
Stadt Lauda-Königshofen	2.5.	Seite 75 – 79, Priorisierung	Seite 76: Bei Haltestelle Deubach ist keine Angabe bisher, hier sehen wir die Kategorie C	umgesetzt	Die Haltestellenkategorie wurde entsprechend ergänzt.
Stadt Lauda-Königshofen	2.6.	Seite 75 – 79, Priorisierung	Seite 77: Bahnhof Gerlachsheim wurde verlegt, hier gibt es noch keine Priorisierung; Haltestelle Gerlachsheim Sonne bisher keine Angabe, hier sehen wir Kat. B; Haltestelle Gerlachsheim West bisher keine Angabe, hier sehen wir Kat. C	umgesetzt	Die Haltestellenkategorien wurde entsprechend angepasst bzw. ergänzt.
Stadt Lauda-Königshofen	2.7.	Seite 75 – 79, Priorisierung	Seite 77: Haltestelle Königshofen Aldi sehen wir in Kat. B	umgesetzt	Die Haltestellenkategorie wurde entsprechend angepasst.
Stadt Lauda-Königshofen	2.8.	Seite 75 – 79, Priorisierung	Seite 77: Haltestelle Lauda Ramstal sehen wir in Kat. C	umgesetzt	Die Haltestellenkategorie wurde entsprechend angepasst.
Stadt Lauda-Königshofen	2.9.	Seite 75 – 79, Priorisierung	Seite 77: Haltestelle Oberlauda, Turnhalle sehen wir in Kat. B	umgesetzt	Die Haltestellenkategorie wurde entsprechend angepasst.
Stadt Lauda-Königshofen	2.10.	Seite 75 – 79, Priorisierung	Seite 77: Haltestelle Sachsenflur Alte Wagnerei sehen wir in Kat. B	umgesetzt	Die Haltestellenkategorie wurde entsprechend angepasst.
Stadt Lauda-Königshofen	2.11.	Seite 75 – 79, Priorisierung	Seite 77: Korrektur Schreibfehler bei Haltestelle Unterbalbach Sturmfelder Straße	umgesetzt	Der Fehler wurde korrigiert.
Stadt Lauda-Königshofen	2.12.	Seite 75 – 79, Priorisierung	Seite 78: Haltestellen Heckfeld Ort und Marstadt Ort sehen wir in Kat. C	umgesetzt	Die Haltestellenkategorie wurde entsprechend angepasst.
Stadt Lauda-Königshofen	2.13.	Seite 75 – 79, Priorisierung	Seite 79: Haltestelle Oberbalbach Schule gibt es nicht, dies muss Oberlauda Schule heißen	umgesetzt	Der Fehler wurde korrigiert.
Stadt Lauda-Königshofen	2.14.	Seite 75 – 79, Priorisierung	Seite 79: Haltestelle Unterbalbach Schubertstraße: nach unserer Kenntnis wurde diese Haltestelle aufgelöst	umgesetzt	Die Haltestelle wurde aus der Liste entfernt.
Regierung von Unterfranken	3.1.	S. 18 Abs. 2	Redaktionelle Änderungsanmerkungen zu Kapitel 3.1 (Rahmenbedingungen – Entwicklung der Bevölkerungs- und Siedlungsstruktur): In Bezug auf den relativen Anteil der Altersgruppen an der Gesamtbevölkerung fehlt eine Angabe. Der Fehler wurde bereits mit "Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden" gekennzeichnet und sollte insofern behoben werden.	umgesetzt	Der Verweisfehler wurde korrigiert.



TÖB	Nr.	Textbezug	Stellungnahme	Abwägungs- ergebnis	Erläuterung der Abwägung
Regierung von Unter- franken	3.2.	Allgemeines	Der Main-Tauber-Kreis ist gemäß den Vorgaben des ÖPNVG BW zur Aufstellung und Fortschreibung von Nahverkehrs- sowie ÖPNV-Investitionsplänen ermächtigt. Hierzu hat der Landkreis in seiner Funktion als ÖPNV-Aufgabenträger den Zielen, den allgemeinen Anforderungen und den Bedienstandards entsprechend Rechnung zu tragen. In Hinblick auf die Fortschreibung des bestehenden Nahverkehrsplans sind insbesondere die im Nahverkehrsraum vorhandenen Verkehrseinrichtungen zu erfassen, – das zu erwartende Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie im ÖPNV auf Schiene und Straße zu prognostizieren, – Zielvorstellungen über das anzustrebende Verkehrsaufkommen im ÖPNV auf Schiene und Straße zu konzeptionieren sowie – Planerische Maßnahmen vorzusehen, welche eine bestmögliche Gestaltung des ÖPNV unter Berücksichtigung der Belange des Gesamtverkehrs zu gewährleisten. Ziele sind insbesondere die Erfüllung der Daseinsvorsorge sowie die Erfüllung von Vorgaben zur Verbesserung des Umweltschutzes, der Verkehrssicherheit, der Verbesserung der Infrastruktur sowie der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen als möglichst vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr. Die im Rahmen der aktuellen Entwurfsfassung des Nahverkehrsplanes für den Main-Tauber-Kreis dargestellten Anforderungs- und Maßnahmenkonzepte erfüllen die grundsätzlichen Anforderungen an die Nahverkehrsplanung gemäß des ÖPNVG BW sowie § 8 Abs. 3 und 3a PBefG. Die Regierung von Unterfranken begrüßt die Vorhaben des Landkreises in Hinblick auf die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im ÖPNV. Für die Beteiligung im Rahmen des Verfahrens bedanken wir uns vielmals. Im Zuge der Beteiligung hat die Regierung von Unterfranken unter Weiterleitung der zugrundeliegenden Informationen zum Verfahren ergänzend nochmals die im Einzugsbereich des Regierungsbezirks Unterfranken betroffenen ÖPNV-Aufgabenträger und Verbundorganisationen informiert und auf die Abgabe einer fristgerechten schriftlichen Rückmeldung hingewiesen. Schriftliche Stellungnahmen seitens der betroffenen Stellen werden insofern separat erfolgen.	zur Kenntnis genommen	
APG- Das Kommunal- unternehmen des Land- kreises Würz- burg	4.1.	Tabelle 1 Linie 941 TBB – Werbach – Böttigheim S. 10	Von Seiten der Einwohner Böttigheims kam vereinzelt der Wunsch einer besseren Verbindung im Schulverkehr nach Tauberbischofsheim. Es wurde ein Konzept von der VGMT ausgearbeitet, welches von der APG jedoch aus finanziellen Gründen abgelehnt werden musste. Es wird auf die bestehenden Fahrten bzw. die Schulbusverbindungen zu anderen Schulen verwiesen.	zur Kenntnis genommen	

TÖB	Nr.	Textbezug	Stellungnahme	Abwägungs- ergebnis	Erläuterung der Abwägung
APG- Das Kommunal- unternehmen des Land- kreises Würz- burg	4.2.	Tabelle 18 A – Stärkung der Hauptachsen 977 S. 69	Inwiefern wird der Linienweg der Linie 977 vereinheitlicht? Bedeutet dies auch eine Verbesserung für die Gemeinden des Landkreises Würzburg? Würden Kosten auf den Landkreis Würzburg zukommen und wenn ja in welcher Höhe?	bei der Be- arbeitung berücksich- tigt	Zur Vereinheitlichung des Linienwegs und zur Schaffung einer hohen Beförderungssicherheit entfallen die Fahrten der Linie über die Autobahn zugunsten von einheitlichen Taktfahrten über die L2310 bzw. B8. Die sich aus den Fahrplankonzepten ergebenden Leistungs- und Kostenveränderungen werden im Rahmen der Fahrplanerstellung mit dem Landkreis Würzburg abgestimmt.
APG- Das Kommunal- unternehmen des Land- kreises Würz- burg	4.3.	Grenzüberschrei- tende Verkehre Werbach – Altert- heim – Würzburg S. 74	Eine Verlängerung der Linie 492, die momentan in Steinbach bzw. bei einem Teil der Fahrten in Wenkheim endet, wurde bereits 2025 überprüft und mit der VGM besprochen. Es wurden nur die groben Kosten auf Basis der Mehrkilometer kalkuliert ohne Berücksichtigung der Ruh- und Lenkzeiten, welche die Kosten vermutlich nochmals steigern würden. Mit Blick auf die angespannte Haushaltslage im Main-Tauber-Kreis war eine tiefergehende Planung nicht gewünscht.	zur Kenntnis genommen	
APG- Das Kommunal- unternehmen des Land- kreises Würz- burg	4.4.	Tabelle 18 D – Südöstliches Kreisgebiet 980 S. 69	Erweiterung auf 120-Minuten-Grundtakt und Neuordnung ergänzender Verkehre und Schülerfahrten. Bedeutet dies auch eine Verbesserung für die Gemeinden des Landkreises Würzburg? Würden Kosten auf den Landkreis Würzburg zukommen und wenn ja in welcher Höhe?	bei der Be- arbeitung berücksich- tigt	Das Angebotskonzept des Nahverkehrsplans sieht durch eine Taktvereinheitlichung auf der Linie 980 allenfalls geringfügige Leistungsveränderungen vor. Die sich aus den Fahrplankonzepten ergebenden Leistungs- und Kostenveränderungen werden im Rahmen der Fahrplanerstellung mit dem Landkreis Würzburg abgestimmt.
APG- Das Kommunal- unternehmen des Land- kreises Würz- burg	4.5.	Grenzüberschrei- tende Verkehre Bad Mergentheim – Ochsenfurt S. 74	"Neben Linienverbindungen können auch grenzüberschreitende Angebote im Ruftaxi etabliert werden. Insbesondere die Einbindung von Aub aus Richtung Creglingen sowie von Schrozberg aus Richtung Niederstetten erscheinen potenzialbehaftet." Hinweis, dass im südl. Landkreis Würzburg (Aub inbegriffen) bereits Bedarfsverkehr callheinz existiert. Sollten grenzüberschreitende Angebote in Form von Ruftaxis o.Ä. in diesem Gebiet geplant sein, ist zwingend eine Abstimmung notwendig.	zur Kenntnis genommen	Eine grenzüberschreitende Erweiterung von Bedarfsverkehren ist als Prüfauftrag formuliert. Dieser wird bei Bedarf und Vorliegen der notwendigen finanziellen und betrieblichen Rahmenbedingungen vertieft in Abstimmung mit dem Landkreis Würzburg untersucht und ggf. ausgearbeitet.
Gemeinde Igersheim	5.1.	3.1. Entwicklung der Bevölke- rungs- und Sied- lungsstruktur	Das Wohngebiet „Kirchberg“ in Igersheim wird um weitere 17 Bauplätze erweitert. Angesichts der Größe des Wohngebiets wäre es grundsätzlich wünschenswert, das Gebiet Kirchberg an den öffentlichen Nahverkehr anzubinden.	bei der Be- arbeitung berücksich- tigt	Der Textabschnitt wurde entsprechend ergänzt. Eine Eingliederung des Gebiets in das Ruftaxi-Angebot wird im Rahmen der Fahrplanerstellung geprüft.
Stadtverwal- tung Freu- denberg	6.1.	Alle Seiten	Beibehaltung Ruftaxi bei besserer Info an Öffentlichkeit darüber; Bessere Ausstattung der Taxen; Mittelfristig Ausbau auf Stundentakt notwendig	teilweise umgesetzt	Die Weiterentwicklung des Ruftaxis wird grundsätzlich unter Berücksichtigung der finanziellen und betrieblichen Rahmenbedingungen angestrebt. Eine umfassende Information der Öffentlichkeit



TÖB	Nr.	Textbezug	Stellungnahme	Abwägungs- ergebnis	Erläuterung der Abwägung
					ist bei Einführung des Angebots erfolgt. Lokale Informationstermine sind auf Anfrage weiterhin möglich. Im Rahmen der Neuausschreibung wird geprüft, inwieweit die Fahrzeugstandards der im Ruftaxi-Betrieb eingesetzten Fahrzeuge vereinheitlicht werden können. Unter anderem wird dafür der ausschließliche Einsatz von Kleinbussen mit entsprechend höherer Kapazität in Betracht gezogen. Das Ruftaxi verkehrt grundsätzlich zweistündlich. In Abhängigkeit der finanziellen Ressourcen wird in Einzelfällen auf Grundlage der Nachfrage eine Taktverdichtung geprüft und umgesetzt. Im Raum Freudenberg werden bislang keine für einen Stundentakt notwendigen Fahrgastzahlen festgestellt.
Stadtverwaltung Freudenberg	6.2.	dto.	Verbesserte Anbindung der Ortsteile an Freudenberg	teilweise umgesetzt	Die Anbindung der Freudenberger Ortsteile an die Kernstadt wird über die Linien 972, 977 und das Ruftaxi 9872 sichergestellt. Das Ruftaxi ermöglicht dabei einen regelmäßigen Taktverkehr, der durch Einzelfahrten im Linienverkehr nicht sichergestellt werden kann. Zusätzliche Angebote wurden vor dem Hintergrund der für die bestehende Fahrgastnachfrage ausreichenden Kapazitäten des Ruftaxis im Status Quo nicht vorgesehen.
Stadtverwaltung Freudenberg	6.3.	dto.	Prüfung, ob autonomes ÖPNV-Angebot möglich (Modellandkreis).	zur Kenntnis genommen	Derzeit wird durch das Land Baden-Württemberg geprüft, welche Regionen sich als potenzielle Modellregion für Projekte zum Thema "Autonomes Fahren" eignen. Dies erfolgt auch in Abstimmung mit dem VRN und dem Main-Tauber-Kreis.
Stadtverwaltung Freudenberg	6.4.	dto.	Haltestellen: Boxtal Haltestelle Linde->Querungshilfe notwendig; Boxtal Haltestelle "An der Rosenmühle"-> Unterstellmöglichkeit mit Beleuchtung und Querungshilfe nötig.	zur Kenntnis genommen	Die Ausstattung der Haltestellen obliegt dem Straßenbaulastträger. Entsprechende Aufwertungen werden grundsätzlich begrüßt.
Stadtverwaltung Freudenberg	6.5.	S. 76	Wir regen einen zeitlich früheren Ausbau unserer Haltestellen, d.h. eine höherwertige Priorisierung an (aktuell Prio II = Ausbau bis 2040).	zur Kenntnis genommen	Der barrierefreie Ausbau einer Haltestelle liegt in der Verantwortung des Straßenbaulastträgers. Es ist zu begrüßen, wenn die Stadt



TÖB	Nr.	Textbezug	Stellungnahme	Abwägungs- ergebnis	Erläuterung der Abwägung
					Freudenberg Haltestellen unabhängig von der Priorisierung zeitnah barrierefrei ausbaut.
Stadtverwaltung Freudenberg	6.6.	S. 38 ff	Linie 972, Abfahrt 18:30 Uhr nach Miltenberg sollte auch tagsüber im 2 Stunden Takt fahren; Aus Rauenberg und Wessental bessere Anbindung nach Freudenberg und Wertheim nötig	nicht umgesetzt	Aufgrund der finanziellen Restriktionen ist eine Priorisierung von Angebotserweiterungen erforderlich. Aufgrund der begrenzten Fahrgastnachfrage im Status Quo außerhalb der Nachfragespitzen wurde ein ganztägiges Taktangebot, wie vorgeschlagen, nicht für eine zeitnahe Umsetzung priorisiert.
Stadtverwaltung Freudenberg	6.7.	S. 38 ff	Direkte Anbindung von Freudenberg und den OT's zur Gemeinschaftsschule nach Kilsheim erwünscht.	zur Kenntnis genommen	Die Prüfung notwendiger Schülerfahrten erfolgt in Abstimmung mit den betroffenen Schulträgern und Schulen. Die genannte Relation wird in diesem Zusammenhang geprüft.
Stadtverwaltung Freudenberg	6.8.	S. 38 ff	Geänderte Abfahrtszeiten Schulbus von Lindtalschule nach der 5. Std.(12.20 Uhr); Abfahrtszeit 12.30 Uhr wäre ideal (bisher 12.21 h).	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Diese Anregung wird im Rahmen der Erstellung der Ausschreibungsfahrpläne umgesetzt.
Stadtverwaltung Freudenberg	6.9.	S. 38 ff	Bessere Anbindung der Ortsteile an die Schulen in Wertheim	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Die Anbindung der Freudenberger Ortsteile an die Schulen in Wertheim erfolgt über die Linien 972 und 977. Relevante Schulzeiten und die zugehörige Fahrgastnachfrage im Schülerverkehr werden berücksichtigt.
Stadt Creglingen	7.1.	5.4	Durch die zunehmende Anzahl an auswärtigen Schülern im Schulverbund Creglingen besteht Bedarf, die Buslinie Weikersheim-Creglingen über die Ortschaften Laudenbach, Oberndorf, Standorf und Neubronn wieder einzurichten. Der Bedarf besteht zur 1. Schulstunde um ca. 7.30 Uhr am ZOB Creglingen und mittags nach der 6. Stunden um ca. 13.00 Uhr ab ZOB Creglingen. Aktuell werden die Schüler mit dem Bürgerbus befördert. Für die Stadt Creglingen wäre es interessant, zu welchen Zeiten der entsprechende Ruftaxikorridor Nr. 9863 auf der Strecke (S. 52 des Entwurfs) eingerichtet wird.	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Die genannten Fahrten im Linienverkehr werden geprüft. Grundsätzlich gilt: Sofern innerhalb der definierten Bedienungszeiten im Linienverkehr eine Bedienungslücke von mehr als zwei Stunden besteht, erfolgt eine Ruftaxifahrt. So kann sichergestellt werden, dass alle Ortsteile mindestens zweistündlich angebunden werden.
Stadt Creglingen	7.2.	5.4	Die geplante Einrichtung einer Juniorklasse an der Grundschule im Schulverbund Creglingen erfordert die Beförderung von Kindern aus den Nachbargemeinden, die keine Juniorklassen ausweisen. Es wird deshalb die Ausweisung einer Buslinie Niederstetten-Wildentierbach-Rinderfeld-Streichental-Creglingen an Schultagen beantragt. Ankunft am ZOB Creglingen zur 1. Stunde um ca. 7.30 Uhr, Abfahrt ab ZOB Creglingen nach der 5. Stunde um ca. 12.00 Uhr. Hier wäre eine Abstimmung mit dem Ruftaxi-Korridor 9869 und Überprüfung einer geänderten Streckenführung sinnvoll. (S. 52 Entwurf)	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Die genannten Fahrten im Linienverkehr werden geprüft. Grundsätzlich gilt: Sofern innerhalb der definierten Bedienungszeiten im Linienverkehr eine Bedienungslücke von mehr als zwei Stunden besteht, erfolgt eine Ruftaxifahrt. So kann sichergestellt werden, dass alle Ortsteile mindestens zweistündlich angebunden werden.



TÖB	Nr.	Textbezug	Stellungnahme	Abwägungs- ergebnis	Erläuterung der Abwägung
Stadt Creglingen	7.3.	Anhang S. 75	Der barrierefreie Ausbau des ZOB Creglingen ist im Haushaltsjahr 2026 nicht vorgesehen.	zur Kenntnis genommen	
Aschaffenburg Miltenberg Nahverkehrs-GmbH (AMINA)	8.1.		Grundsätzlich gelten nach wie vor die Themen aus unserem Anhörungstermin zum NVP am bayerischen Untermain vom 17.09.2024.: 1. Linie 977: Die Linie ist ein Gewinn für die Region, die Nutzungszahlen sind positiv und soll im Bestandsangebot beibehalten werden. 2. Linie 971: Die Linie ist vor allem schul- und arbeitswegrelevant, da die Nutzer in Neunkirchen Richtung Wertheim einsteigen. Seitens des Landkreises Miltenberg wird gebeten zu prüfen, ob eine Ausweitung der Streckenführung über eine Schleife nach Richelbach und Umpfenbach im Schüler- und Pendlerverkehr im Rahmen des NVP möglich ist, auch wenn dies bereits 2015 schon einmal geprüft wurde und an finanziellen Mitteln scheiterte. Beide Gemeinden orientieren sich geografisch stark Richtung Wertheim. In den Randzeiten reicht ggf. ein On-Demand Angebot aus. 3. Linie 972: Verkehrt bis Freudenberg und nur auf der Baden-Württembergischen Seite. Die Linie ist stark auf den Schülerverkehr ausgerichtet, in den Zwischenzeiten eher schwache Nutzung. Kann so beibehalten werden, kein Thema für den Nahverkehrsplan, nur Freudenberg gehört auch zum VAB-Gebiet. 4. Linien 83 und 85: Nur Schülerverkehr, keine Berührungspunkte. Tarife: Sowohl die VAB Linie 85 als auch die VRN Linie 977 fahren auf dem Streckenabschnitt Miltenberg – Wertheim. Dabei gelten unterschiedliche Tarife: Auf der Linie 85 der VAB-Tarif auf der Linie 977 der VRN-Tarif. Beide Linien wurden bis Ende 2020 von der Fa. Ehrlich bedient. Gerade zu dieser Zeit sorgte der Sachverhalt bei den Fahrgästen für Unverständnis. Für diesen Strecken sollte eine Tarifharmonisierung bzw. gegenseitige Anerkennung angestrebt werden. Erlösaufteilung: Der VRN ist Vergabe- und Abrechnungsstelle und rechnet mit den relevanten Verkehrsunternehmen entsprechend ab. Der VAB rechnet nachfrageorientiert ab. Jedoch werden auf der Linie 977 nur die Bareinnahmen abgerechnet (nur die Teilstrecke Bürgstadt – Freudenberg relevant), teilweise werden hier aber VAB-Tickets bis Wertheim anerkannt. Hier gibt es Klärungsbedarf. Dekarbonisierung: Keiner der beiden Landkreise plant eine eigene Ladeinfrastruktur für emissionsfreie Fahrzeuge. Vorgaben zu Quoten sollen im Nahverkehrsplan und in Ausschreibungen keine gemacht werden, da die Erfüllung derselben derzeit rechtlich nicht eindeutig geregelt und geklärt sind. Baustellen: Auf dem Streckenabschnitt Freudenberg und Wertheim stehen beidseitig des Mains diverse Bauprojekte an (u. a. Westfrankenbahn). Hier streben alle Teilnehmer eine enge Abstimmung an. Herr Pfeleiderer bietet an,	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Die Ergebnisse werden bei der Erstellung des Nahverkehrsplans berücksichtigt. Eine Bedienung von Richelbach und Umpfenbach ist betrieblich unter den gegebenen finanziellen, personellen und Fahrzeugressourcen nicht umsetzbar. Bzgl. der Tarifintegration werden derzeit entsprechende Gespräche mit den zuständigen Aufgabenträgern und Verkehrsverbünden geführt.



TÖB	Nr.	Textbezug	Stellungnahme	Abwägungs- ergebnis	Erläuterung der Abwägung
			die VGMT in den Baustellenverteiler der AMINA mit aufzunehmen. Dies begrüßt die VGMT.		
Aschaffenburg Miltenberg Nahverkehrs-GmbH (AMINA)	8.2.	5.2. S. 46, erster Absatz	Bezüglich der 977 ist von unserer Seite zu erwähnen, dass seit einiger Zeit das Gewerbegebiet in Bürgstadt mit angebunden wird und dieses Angebot von den Fahrgästen auch gut angenommen wird.	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Eine Anbindung der Haltestelle Bürgstadt Industriegebiet ist weiterhin vorgesehen.
Aschaffenburg Miltenberg Nahverkehrs-GmbH (AMINA)	8.3.	2.1. Tabelle 1	Das Nightlife-Shuttle wurde in die 977 integriert, wir würden uns wünschen, dass eine Verlängerung bis Miltenberg geprüft wird, damit mehr Leute von dem Angebot profitieren können.	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Der Nahverkehrsplan sieht eine Integration früherer Fahrten des NightLife-Shuttles in die Linie 977 vor. Eine Weiterführung bis Miltenberg wird geprüft.
Aschaffenburg Miltenberg Nahverkehrs-GmbH (AMINA)	8.4.	3.1. S.18	Wir regen grenzüberschreitende Verkehre im Bereich der Gemeinde Neunkirchen mit den Ortsteilen Richelbach und Umpfenbach an. Insbesondere für den Schülerverkehr nach Wertheim ist das eine relevante Relation. Schon heute besuchen viele SuS die Wertheimer Schulen, sind jedoch auf Zubringerfahrten der Eltern zum ÖPNV angewiesen.	nicht umgesetzt	Eine Bedienung von Richelbach und Umpfenbach ist betrieblich unter den gegebenen finanziellen, personellen und Fahrzeugressourcen nicht umsetzbar.
Aschaffenburg Miltenberg Nahverkehrs-GmbH (AMINA)	8.5.	sonstiges	Im südlichen Landkreis Miltenberg planen wir einen On-Demand-Verkehr einzurichten, welcher Ende 2027 in Betrieb gehen soll.	zur Kenntnis genommen	
Aschaffenburg Miltenberg Nahverkehrs-GmbH (AMINA)	8.6.	sonstiges	Wir möchten daran erinnern, dass es nach wie vor Tarif- und Erlösaufteilungsthemen gibt, die noch Klärungsbedarf haben. Hier sind allerdings auch die VAB und der VRN gefragt.	zur Kenntnis genommen	



TÖB	Nr.	Textbezug	Stellungnahme	Abwägungs- ergebnis	Erläuterung der Abwägung
Gemeinde Ahorn	9.1.	S. 43; Kap. 5: Angebots-Entwicklung Kap. 5.1: Angebote im SPNV	Tabelle 10: Zielkonzept der SPNV-Verkehre im Main-Tauber-Kreis Netz 1c = Stuttgart-Netz – Franken-Enz: RE 8 Stuttgart Hbf–Heilbronn–Osterburken–Lauda–Würzburg Netz 30 = E-Netz Mainfranken: RB 85 Würzburg–Osterburken („Frankenbahn“ im Kreis) Netz 11 = Hohenlohe–Franken–Untermain: RB 87 und RB 88 („Tauberbahn“ im Kreis) Schon heute fährt RB 85 an Werktagen Mo–Fr die Strecke Würzburg–Osterburken im Stundentakt. Am Wochenende und feiertags allerdings nur Würzburg–Lauda, wo die Züge gut 20 Minuten warten, um wieder zurückzufahren. Die 2019 eingeführte Probefahrt Lauda–Osterburken war beschränkt auf die Werktage Montag–Freitag (rund 2/3 des Jahres) und wurde 2023 zum Dauerbetrieb verstetigt. Der Stundentakt ist nun, im 7. Betriebsjahr, auch auf das restliche Jahresdrittel, die fehlenden rund 120 Wochenend- und Feiertage, zu erweitern. Jetzige Betriebs-Bestellung läuft Dez. 2027 aus. Kritik: Beim sog. „Zielkonzept“ wurde nur der „Zielfahrplan BW“ (Baden-Württemberg) abgeschrieben. Es fehlen Impulse/Anregungen des Kreises und der Bahngemeinden.	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Die Ausgestaltung des Verkehrsangebots auf der Schiene liegt nicht in der Zuständigkeit des Main-Tauber-Kreises. Planungen des Landes Baden-Württemberg werden hier nachrichtlich übernommen. Der Nahverkehrsplan setzt eigene Prüfaufträge zur Weiterentwicklung des Angebots auf der Schiene im Rahmen von Kapitel 6.5. Eine wünschenswerte Erweiterung des Angebots auf der Linie RB 85 ist hier enthalten.
Gemeinde Ahorn	9.2.	S. 43	Die Reaktivierung von weiteren (früher bedienten) Haltepunkten ist anzustreben, vor allem in den bevölkerungsstarken Gemeinden Schweigern und Unterschüpf Hier kann man Finanzierung aus dem sog. „Sondervermögen“ beantragen.	zur Kenntnis genommen	Die Reaktivierung von Haltepunkten ist keine rein infrastrukturelle, sondern in erster Linie eine betriebliche Frage hinsichtlich Fahrplantrassen und -gestaltung. Mit dem Prüfauftrag wird die Grundlage für eine Untersuchung durch den zuständigen Aufgabenträger gelegt.
Gemeinde Ahorn	9.3.	S. 43	Zur Stärkung von Frankenbahn RB 85 und Tauberbahn RB 87/88 bitten wir in Lauda zu beachten: Beim Bahnknoten Lauda ist die gute Tauberbahn-Anbindung an die Frankenbahn beizubehalten. In Lauda kommt die Tauberbahn aus Richtung Mergentheim (RB 87 Crailsheim–Wertheim) und aus Richtung Tauberbischofsheim (RB 88 Tauberbischofsheim–Mergentheim) jeweils um die Minute 46 an. Die Fahrgäste können gut umsteigen in die RB 85 (fährt in Richtung Osterburken zur Minute 51 ab), zudem in den RE 8 (fährt in Richtung Würzburg zur Minute 50 ab). Die Pläne, die Tauberbahn-Züge in Lauda zur vollen Stunde (Minute 00) ankommen zu lassen, würde eine deutliche Verschlechterung bedeuten: sowohl RB 85 wie RE 8 würden verpasst, die Fahrgäste müssten 50 Minuten auf die nächsten Anschlüsse warten.	zur Kenntnis genommen	Die Ausgestaltung des Verkehrsangebots auf der Schiene liegt nicht in der Zuständigkeit des Main-Tauber-Kreises. Die aktuelle Anschlusssituation am Bahnhof Lauda wird begrüßt. Eine Neukonzeption mit Verlegung der Zugkreuzungen bedarf weitreichender Anpassungen der Zu-/Abbringerverkehre sowie möglicherweise Anpassungen bei den Schulzeiten. Für entsprechende Neukonzeptionen sind ausreichend dimensionierte Vorlaufzeiten zu berücksichtigen.



TÖB	Nr.	Textbezug	Stellungnahme	Abwägungs- ergebnis	Erläuterung der Abwägung
Gemeinde Ahorn	9.4.	S. 43	Zur Stärkung der Frankenbahn RB 85 bitten wir in Osterburken zu beachten: Beim Bahnknoten Osterburken ist der einheitliche Knoten zur Minute 30 beizubehalten. Vorteil: Reisende können zwischen schnellen und langsamen Zügen in alle Richtungen umsteigen. Sehr gut für den ländlichen Raum im Sinn einer Flächenerschließung. Ebenso für weiterführende Anschlüsse in umliegende Ballungsräume. Die Absicht, den MEX 18 (Osterburken-Tübingen) um 30 Minuten zur vollen Stunde hin zu verschieben, hätte negative Auswirkungen auf die RB 85 und weitere Verbindungen. Bemerkungen zur „Tauberbahn“ im Kreis: Zustand derzeit: RB 87 & 88 starten in Crailsheim und fahren auf der eingleisigen, nicht elektrifizierten Tauberbahn abwechselnd zweistündig bis Wertheim, RB 87 fährt noch weiter bis Aschaffenburg.	zur Kenntnis genommen	
Gemeinde Ahorn	9.5.	S. 44	Der vage Landeszielhorizont „auf beiden Linien Stundentakt 204x“ ist zu verkürzen und zu konkretisieren.	nicht umgesetzt	Die Ausgestaltung des Verkehrsangebots auf der Schiene liegt nicht in der Zuständigkeit des Main-Tauber-Kreises. Planungen des Landes Baden-Württemberg werden hier nachrichtlich übernommen.
Gemeinde Ahorn	9.6.	S. 44	Der Einsatz von batterie-elektrischen Zügen ist zu beginnen.	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Die Ausgestaltung des Verkehrsangebots auf der Schiene liegt nicht in der Zuständigkeit des Main-Tauber-Kreises. Planungen des Landes Baden-Württemberg werden hier nachrichtlich übernommen. Der Einsatz batterieelektrischer Züge (BEMU) ist als Prüfauftrag in Kapitel 6.5 formuliert.
Gemeinde Ahorn	9.7.	S. 44	Das RB-Angebot zwischen Tauberbischofsheim-Mergentheim ist ganztägig zu verdichten.	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Die Ausgestaltung des Verkehrsangebots auf der Schiene liegt nicht in der Zuständigkeit des Main-Tauber-Kreises. Planungen des Landes Baden-Württemberg werden hier nachrichtlich übernommen. Die Angebotsverdichtung zwischen Tauberbischofsheim und Bad Mergentheim ist als Prüfauftrag in Kapitel 6.5 formuliert.



TÖB	Nr.	Textbezug	Stellungnahme	Abwägungs- ergebnis	Erläuterung der Abwägung
Gemeinde Ahorn	9.8.	S. 73	Die Prüfaufträge zur „Weiterentwicklung des SPNV“, die erst „während der Laufzeit des NVP hinsichtlich ihrer Bedeutung und Umsetzbarkeit geprüft werden sollen“, sind schon vorher als Verbesserungs-Forderungen zu formulieren. Insbesondere: 1.) Tägliches Regional-Angebot auf der Frankenbahn zwischen Würzburg und Osterburken (s. S. 43) 2.) Reaktivierung stillgelegter Zwischenhalte auf der Frankenbahn (z. B. Schweigern und Unterschüpf) (s. S. 43) 3.) Ganztätig verdichtetes Regionalbahn-Angebot zwischen Tauberbischofsheim und Bad Mergentheim (s. S. 44) 4.) Einsatz von batterie-elektrischen Zügen auf der Tauberbahn (s. S. 44)	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Die Ausgestaltung des Verkehrsangebots auf der Schiene liegt nicht in der Zuständigkeit des Main-Tauber-Kreises. Planungen des Landes Baden-Württemberg werden hier nachrichtlich übernommen. Dem Main-Tauber-Kreis steht das Instrument des Prüfauftrags zur Verfügung, von dem in Kapitel 6.5 Gebrauch gemacht wird.
Gemeinde Ahorn	9.9.	S. 73	Zur Stärkung von RB 85 und RB 87/88 bitten wir Folgendes bei der Weiterentwicklung des SPNV zu beachten: 1.) Beim Bahnknoten Lauda ist die gute Tauberbahn-Anbindung an die Frankenbahn beizubehalten. / Begründung: s. S. 43: In Lauda kommt die Tauberbahn aus Richtung Mergentheim (RB 87 Crailsheim-Wertheim) und aus Richtung Tauberbischofsheim (RB 88 Tauberbischofsheim-Mergentheim) jeweils um die Minute 46 an. Die Fahrgäste können gut umsteigen in die RB 85 (fährt in Richtung Osterburken zur Minute 51 ab), zudem in den RE 8 (fährt in Richtung Würzburg zur Minute 50 ab). Die Pläne, die Tauberbahn-Züge in Lauda zur vollen Stunde (Minute 00) ankommen zu lassen, würde eine deutliche Verschlechterung bedeuten: sowohl RB 85 wie RE 8 würden verpasst, die Fahrgäste müssten 50 Minuten auf die nächsten Anschlüsse warten. 2.) Beim Bahnknoten Osterburken ist der einheitliche Knoten zur Minute 30 beizubehalten. / Begründung: s. S. 43: Vorteil: Reisende können zwischen schnellen und langsamen Zügen in alle Richtungen umsteigen. Sehr gut für den ländlichen Raum in Sinn einer Flächenerschließung. Ebenso für weiterführende Anschlüsse in umliegende Ballungsräume. Die Absicht, den MEX 18 (Osterburken-Tübingen) um 30 Minuten zur vollen Stunde hin zu verschieben, hätte negative Auswirkungen auf die RB 85 und weitere Verbindungen.	zur Kenntnis genommen	Die Ausgestaltung des Verkehrsangebots auf der Schiene liegt nicht in der Zuständigkeit des Main-Tauber-Kreises. Die aktuellen Anschlusssituationen an den Bahnhöfen in Lauda und Osterburken werden begrüßt und sollen nach Vorstellungen des Main-Tauber-Kreises auch weiterhin bestehen bleiben.
Stadt Kilsheim	10.1.	barrierefreier Ausbau Bushaltestellen	Die Haltestelle Kilsheim, Moret Brunnen wird zurück gestellt, mind. bis 2040. Ein barrierefreier Ausbau ist durch die gebogene Straßenführung sehr schwierig.	umgesetzt	Die Priorisierung der Haltestelle wurde entsprechend angepasst.
Stadt Kilsheim	10.2.	barrierefreier Ausbau Bushaltestellen	Die Haltestelle Kilsheim, Prinz-Eugen-Str. (am REWE-Markt) ist überhaupt nicht aufgeführt bei den Haltestellen. Die Haltestelle sollte mit aufgenommen werden. Aufgrund der Nutzung dieser Haltestelle auch durch ältere Personen, wäre hier ein barrierefreier Ausbau sinnvoll. Dieser sollte bis 2030 angegangen werden.	umgesetzt	Die Haltestelle wurde in die Übersichtstabelle aufgenommen.



TÖB	Nr.	Textbezug	Stellungnahme	Abwägungs- ergebnis	Erläuterung der Abwägung
Stadt Kilsheim	10.3.	barrierefreier Ausbau Bushaltestellen	Die Haltestelle Kilsheim, Römerbad ist für den Schülerverkehr in Kilsheim die am stärksten frequentierte Haltestelle. Deren Ausbau treiben wir voran und soll vor 2040 erledigt werden.	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Die Priorisierung der Haltestelle wurde entsprechend angepasst.
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH Westfrankenbahn	11.1.	Kap. 2; Tabelle 1, Linie RB/RE, Veränderungen	Das Zielnetz 204X sieht nur einen Halbstundentakt zwischen Wertheim und Weikersheim vor. Zwischen Weikersheim und Schrozberg soll ein stündlich verkehrender Bus das Angebot erweitern und zwischen Schrozberg und Crailsheim sollen zusätzliche Züge in Einzellage verkehren. Siehe https://zukunftsfahrplan.de/downloads#downloads "Zukunftsfahrplan - Zwischenbilanz und Perspektive"	umgesetzt	Der Tabelleneintrag wurde entsprechend angepasst.
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH Westfrankenbahn	11.2.	Kap. 2	Hinsichtlich der Barrierefreiheit konnten die von der DB betriebenen Stationen entlang der Tauberbahn bis 2023 saniert und barrierefrei ausgestaltet werden. Auf der Tauberbahn sind im Main-Tauber-Kreis folgende Stationen noch nicht (vollständig) barrierefrei: Bad Mergentheim (nur Bahnsteig 1 barrierefrei), Markelsheim (Modernisierung und barrierefreier Umbau begonnen, IBN 2026) und Niederstetten	zur Kenntnis genommen	
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH Westfrankenbahn	11.3.	Kap. 2; Tabelle 2, Veränderung	Markelsheim wird aktuell modernisiert und barrierefrei ausgebaut (IBN 2026)	umgesetzt	Der Tabelleneintrag wurde entsprechend angepasst.
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH Westfrankenbahn	11.4.	Kap. 5	Aktuell erfolgt der Betrieb noch bis Dezember 2031 durch DB RegioNetz. Bitte "DB RegioNetz" korrigieren zu "DB RegioNetz Verkehrs GmbH Westfrankenbahn".	umgesetzt	Die Bezeichnung wurde korrigiert.
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH Westfrankenbahn	11.5.	Kap. 5; In der zukünftigen Entwicklung wird im Zielhorizont 204x ein Stundentakt auf beiden Linien angestrebt, sodass sich auf der Tauberbahn insgesamt ein Halbstundentakt ergibt.	Siehe Anmerkung zu [2]: Das Zielnetz 204X sieht nur einen Halbstundentakt zwischen Wertheim und Weikersheim vor. Zwischen Weikersheim und Schrozberg soll ein stündlich verkehrender Bus das Angebot erweitern und zwischen Schrozberg und Crailsheim sollen zusätzliche Züge in Einzellage verkehren. Siehe https://zukunftsfahrplan.de/downloads#downloads "Zukunftsfahrplan - Zwischenbilanz und Perspektive"	umgesetzt	Der Textabschnitt wurde entsprechend geschärft.



TÖB	Nr.	Textbezug	Stellungnahme	Abwägungs- ergebnis	Erläuterung der Abwägung
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH West- frankenbahn	11.6.	Kap. 5.6.; Halte- stellenausstat- tung, Tabelle 15, SPNV-Stationen	Die vom VRN vorgegebene Kategorisierung stimmt nach unserer Einschätzung nicht mit den Ausstattungsmerkmalen der LuFV überein. Bestimmte Serviceeinrichtungen, wie geschlossene Warteräume, Toiletten und Gepäck-schließfächer sind nach der LuFV aufgrund der hohen Stationskategorien (gleich niedriger Bedeutung) nicht vorgesehen und somit auch nicht finan-zierbar.	zur Kenntnis genommen	Die dargestellten Qualitäten hinsichtlich der Ausrüstungsqualität von Stationen und Halte-stellen stellen Orientierungswerte dar. Sofern Abweichungen zur Systematik der Stations-preisklassen und der damit verbundenen LuFV auftreten, kann im Einzelfall geprüft werden, ob eine Ausstattung über den Standard der LuFV möglich und sinnvoll ist.
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH West- frankenbahn	11.7.	Kap. 5.6.; Aktu- eller Stand des barrierefreien Ausbaus, Tabelle 16	Alle modernisierten Verkehrsstationen wurden seitens der Westfrankenbahn vollständig barrierefrei ausgebaut, inklusive vollständigen Blindenleitsyste-men zur Schnittstelle des öffentlichen Raumes. Folgende Verkehrsstationen müssten zusätzlich als "vollständig barrierefrei" kategorisiert werden: Wert-heim-Bestenheid, Wertheim, Kloster Bronnbach und Tauberbischofsheim. In Gamburg ist die Zuordnung zu "weitreichen barrierefrei" weiterhin korrekt.	umgesetzt	Die Tabelleneinträge wurden entsprechend kor-riert.
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH West- frankenbahn	11.8.	Kap. 6.2.; Ta- belle 20, be- troffene Orte	Wir bitten um eine Korrektur folgender Inbetriebnahmedaten: Bad Mergentheim Bahnsteig 2/3 (IBN vsl. 2029), Niederstetten (IBN vsl. 2031) und Weikersheim (Entfall – Modernisierung und barrierefreier Ausbau bereits er-folgt). Die IBN-Jahre verstehen sich vorbehaltlich der Bundeshaushaltsmittel.	umgesetzt	Die Tabelleneinträge wurden entsprechend ak-tualisiert.
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH West- frankenbahn	11.9.	Kap. 6.5.; Wei- terentwicklung des SPNV – Ange- bots	Aus unserer Sicht fehlen aus verkehrlicher Bedeutung und Nachfrage folgende Verbesserungen (ggf. als Prüfsachbestand): Gantztägiger Stundentakt an Sonntagen auf der Tauberbahn vor der Einfüh-rung des Zukunftskonzepts 204X, Neubau des Haltepunkts Bad Mergentheim Solymar, Wiedereinführung von SPNV-Direktverbindungen (z.B. Würzburg – Bad Mergentheim (– Weikersheim)) mit dem Einsatz von batterieelektrischen Fahrzeugen	umgesetzt	Die Prüfaufträge wurden um die genannten Maßnahmen ergänzt.
Stadtverwal- tung Bad Mergentheim	12.1.	2.3.; Stadtbu- sverkehr Bad Mergentheim	Derzeit liest es sich so, dass der Stadtbusverkehr in Bad Mergentheim die Linie 974 bis 976 darstellt. Ggf. könnte man Bad Mergentheim vor Wertheim setzen, sodass es korrekt zugeordnet wird (Stadtbus Bad Mergentheim = Linien 956 bis 958).	umgesetzt	Die Formulierung wurde im Sinne der Verständ-lichkeit angepasst.
Stadtverwal- tung Bad Mergentheim	12.2.	3.2.; Bildungs- einrichtungen	Bad Mergentheim hat auch eine Förderschule/SBBZ, was in der Aufzählung fehlt.	umgesetzt	Die Aufzählung wurde ergänzt.
Stadtverwal- tung Bad Mergentheim	12.3.	5.5.; Park+Ride- Anlagen	Am Bahnhof gibt es keine durch Verkehrszeichen (P+R) ausgewiesenen Park-flächen, lediglich das Parkhaus Bahnhof. Dieses umfasst sogar ca. 400 Park-plätze. Die Auslastung bezeichnen wir als mittel.	umgesetzt	Die Tabellendarstellung wurde entsprechend angepasst. Es wird darauf hingewiesen, dass das betreffende Parkhaus kein Park+Ride-An-gebot im engeren Sinne darstellt.
Stadtverwal- tung Bad Mergentheim	12.4.	5.5.; Bike+Ride- Anlagen	Hiermit sind vermutlich die Fahrradstellplätze direkt am Bahnhof gemeint. Die Anzahl der angegebenen Stellplätze müsste stimmen.	zur Kenntnis genommen	



TÖB	Nr.	Textbezug	Stellungnahme	Abwägungs- ergebnis	Erläuterung der Abwägung
Stadtverwaltung Bad Mergentheim	12.5.	6.3.; Grafik Linienbündel	Nach derzeitigem Stand ist der nächste Vergabetermin der 31.12.2027.	zur Kenntnis genommen	
Stadtverwaltung Bad Mergentheim	12.6.	Anhang zum Nahverkehrsplan 2026	Zu den Seiten 75–79 (aktueller Stand des barrierefreien Ausbaus) sind keine Anpassungen erforderlich.	zur Kenntnis genommen	
Stadtverwaltung Bad Mergentheim	12.7.	Anhang zum Nahverkehrsplan 2026	Detaillkarten der Schulen im Main-Tauber-Kreis: der Vollständigkeit halber wird darauf hingewiesen, dass auf der beigefügten Grafik (S. 80) folgende Schulen fehlen: Stuppach, Neunkirchen, Edelfingen, Markelsheim und Wachbach.	zur Kenntnis genommen	Die Detailkarten dienen der konkreten Verortung der innerstädtischen Schulstandorte. Schulen außerhalb der zentralen Kernstädte sind der Abbildung 5 zu entnehmen.
Neckar-Odenwald-Kreis; Fachdienst ÖPNV	13.1.	Linie 850	anzudenken wäre eine Fahrplananpassung an die Regiobuslinie 999	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Für die Linie 850 ist auf dem Abschnitt Hardheim – Tauberbischofsheim eine Anpassung des Fahrplans an die Linie 999 vorgesehen. Zudem werden Fahrten hinsichtlich ihrer Nachfrage überprüft.
Neckar-Odenwald-Kreis; Fachdienst ÖPNV	13.2.	Linie 857	SWEG – Überlegungen diese Linie in den Neckar-Odenwald-Kreis (NOK) zu integrieren. Die Konzession der Linienbündel Buchen und Mosbach laufen im NOK bis Ende 2028 (Fahrplanwechsel) – ggf. ein Übergangsjahr zur Diskrepanz Linienbündelvergabe MTK zu NOK. Im neuen Linienbündelzuschnitt MTK ist diese Linien 857 nicht mehr enthalten.	zur Kenntnis genommen	Die organisatorische Einbettung der Linie 857 erfolgt in Abstimmung mit dem Neckar-Odenwald-Kreis als betroffenem Aufgabenträger und dem VRN.
Neckar-Odenwald-Kreis; Fachdienst ÖPNV	13.3.	Linie 934	Keine Einwände gegen die neue Loszuteilung – Los 1 Ahorn-Boxberg.	zur Kenntnis genommen	
Neckar-Odenwald-Kreis; Fachdienst ÖPNV	13.4.	Linie 939	ggf. Überarbeitung des Fahrplans außerhalb der Schulzeiten bezüglich geringer Nutzung. Keine Einwände gegen die neue Loszuteilung im Linienbündel 1 Ahorn-Boxberg.	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Eine effizienzoptimierte und nachfrageorientierte Bewertung der Ferienfahrten auf der Linie 939 wird vorgenommen. Im Ergebnis werden lediglich Fahrten in der Hauptverkehrszeit weiterhin angeboten.
Neckar-Odenwald-Kreis; Fachdienst ÖPNV	13.5.	Linie 999	Die Regiobuslinie 999 wird von Schülern sowie Pendler gut genutzt, diese Regiobuslinie sollte beibehalten werden. Einige wenige Beschwerden über die kurze Umlaufzeit in Buchen Haltestelle Bahnhof mit drei Minuten.	zur Kenntnis genommen	Die Linie 999 wird als gegeben betrachtet.
Ministerium für Verkehr und NVBW	14.1.	S. 7 (von VM)	In der Einleitung wird Bezug darauf genommen, dass der NVP ein Tool ist, um auf Megatrends zu reagieren. Einschlägig wäre, wenn diese (und ihre Relevanz für den ÖPNV) auch gleich genannt werden würden, da diese nicht rein gesellschaftlicher, sondern auch technischer Natur sind.	umgesetzt	Der entsprechende Abschnitt wurde konkretisiert.
Ministerium für Verkehr und NVBW	14.2.	S. 10 (von NVBW und VM)	Zu Kapitel 2: Tabelle 1, Zeile 3: Im Zukunftsfahrplan 204X ist kein durchgängiger Halbstundentakt auf der Relation Wertheim – Crailsheim vorgesehen. Der Halbstundentakt ist auf den Abschnitt Wertheim – Weikersheim beschränkt.	umgesetzt	Der Tabelleneintrag wurde entsprechend angepasst.



TÖB	Nr.	Textbezug	Stellungnahme	Abwägungs- ergebnis	Erläuterung der Abwägung
			Darüber hinaus ist weiter ein Stundentakt geplant (siehe Broschüre ZuFa vom Oktober 2025)		
Ministerium für Verkehr und NVBW	14.3.	S. 10 (von VM)	Ergänzung zum Regiobus: Die geförderte Regiobuslinie 999 zwischen Tauberbischofsheim und Buchen verkehrt <i>unter der Woche</i> in einem festen 60-Minuten-Takt von 5 bis 20 Uhr. Außerdem folgender Hinweis: Auf S. 10 wird von der Regionalbuslinie 999 gesprochen, auf S. 12 von der Regiobuslinie. Bitte einheitlich bezeichnen, empfohlen wird die Begrifflichkeit "Regiobuslinie".	umgesetzt	Es wurde einheitlich der Begriff "Regiobus" verwendet.
Ministerium für Verkehr und NVBW	14.4.	S. 12 (von VM)	Anm. zur Regiobusförderung: Die Linie 999 wird noch nicht mit einem festen Förderbetrag pro Fahrplankilometer gefördert, sondern als 50%-tíge Fehlbedarfsfinanzierung. Die Einführung der Festbetragsförderung erfolgte erst nach Bewilligung für die Linie 999.	umgesetzt	Die Textpassage wurde entsprechend angepasst.
Ministerium für Verkehr und NVBW	14.5.	S.12 (von VM)	Ggf. noch eine weitergehende Erklärung aufnehmen, was für ein Angebot der BEV darstellt (warum wurde dieses Angebot geschaffen?/was umfasst es?) sowie ein Hinweis zum weitergehenden Gesamtkonzept (anschließender BEV in SHA, Anbindung auf SPNV in Wertheim...) Bitte ergänzenden Hinweis auf vollständige Finanzierung durch das Land aufnehmen.	umgesetzt	Der Textabschnitt zum BEV wurde entsprechend konkretisiert. Ein Hinweis zur Finanzierungssituation wird aufgenommen.
Ministerium für Verkehr und NVBW	14.6.	S. 17 (von VM)	Redaktioneller Hinweis: Im Balkendiagramm passt die Farbe des Balkens bei 45-65 nicht zu der korrespondierenden Farbe in der Legende.	umgesetzt	Das Diagramm wurde angepasst.
Ministerium für Verkehr und NVBW	14.7.	S. 34 (von VM)	ÖPNV-Strategie 2030: Bitte ersten Spiegelstrich ergänzen: "Herstellung halbstündiger Verbindungen in der Fläche" zu "Herstellung halbstündiger Verbindungen zu gängigen Verkehrszeiten in der Fläche." Zudem bitte die Differenzierung zwischen HVZ und NVZ ergänzen. In der HVZ ist gem. Zielbild der Mobilitätsgarantie ein 30' Takt im ländlichen Raum und in der NVZ und SVZ ein 60' Takt vorgesehen.	umgesetzt	Die Textpassage wurde entsprechend geschärft.
Ministerium für Verkehr und NVBW	14.8.	S. 36 ff. (von VM)	Die Gliederung der Angebotsstandards im Rahmen einer Netzhierarchie ist sinnvoll. Neben der vorgenommenen Hierarchisierung könnte eine weitere Ausdifferenzierung vorgenommen werden, durch die einzelne hervorhebenswerte Busprodukte (z.B. Expressbuslinien etc.) ausgearbeitet werden, die in Folge entsprechend ihres Angebotsstandards vermarktet werden können. Dies bietet den Fahrgästen eine schnelle und intuitive Orientierung. Das Land erarbeitet derzeit einen Leitfaden, der Empfehlungen zu diesem Thema ausarbeitet. Die Ideen können gerne im Rahmen von NVP-Fortschreibungen aufgegriffen werden, aber auch für die Zwischenzeit bis zur nächsten Fortschreibung lassen sich kleinere Anpassungen in der Umsetzung und Kommunikation der Hierarchisierung zugunsten der Fahrgäste umsetzen.	zur Kenntnis genommen	



TÖB	Nr.	Textbezug	Stellungnahme	Abwägungs- ergebnis	Erläuterung der Abwägung
Ministerium für Verkehr und NVBW	14.9.	S. 38 (von VM)	"In Abhängigkeit von Netzebene und Bedienungszeit ist die Bedienungshäufigkeit an die Nachfrage anzupassen": Eine bedarfsgerechte Ausgestaltung wird unterstützt, gleichzeitig greift eine rein an der bestehenden Nachfrage orientierte Angebotsausgestaltung aus unserer Sicht zu kurz. Die Qualität des bestehenden Angebots bedingt auch dessen Akzeptanz, mit der Erhöhung etwa des Taktes geht in der Regel auch eine gesteigerte Nutzung einher. "Zur Sicherung der Daseinsvorsorge ist auf allen Relationen im Main – Tauber – Kreis mindestens ein 120 –Minuten – Grundtakt anzustreben." – Aus Sicht des VM sollte ein Stundetakt im Busverkehr, alternativ die Bereitstellung von flexiblen Angebotsformen (On Demand Verkehre, Rufbusse etc.) angestrebt werden.	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Neben der Nachfrage im Status Quo werden auch explizit die ermittelten Nachfragepotenziale in die Festlegung der Bedienungshäufigkeit einbezogen. Das Angebot eines flächendeckenden 60-Minuten-Takts ist grundsätzlich wünschenswert, bedeutet allerdings eine deutliche Mehrleistung, die unter den gegebenen politischen und finanziellen Rahmenbedingungen nicht umgesetzt werden kann.
Ministerium für Verkehr und NVBW	14.10.	S.38 (von VM)	Die Einschränkung der Bedienung auf 22:00 Uhr in den Abendstunden sollte bis 24:00 mindestens als Bedarfsverkehr erweitert werden. Die perspektivische Erweiterung des Angebotes je nach Kassenlage legt hier den richtigen Ansatz, der zumindest als Bedarfsverkehr jetzt schon realisiert werden sollte.	zur Kenntnis genommen	Die Ausweitung der Bedienzeiten ist grundsätzlich wünschenswert, bedeutet allerdings eine deutliche Mehrleistung, die unter den gegebenen politischen und finanziellen Rahmenbedingungen nicht umgesetzt werden kann.
Ministerium für Verkehr und NVBW	14.11.	S. 39 (von VM)	Die Orientierung an ÖV-Güteklassen und die Festlegung von Mindestgüteklassen für unterschiedliche Räume wird grundsätzlich begrüßt; es wird darauf hingewiesen, dass das VM für Baden-Württemberg angepasste ÖPNV-Güteklassen veröffentlicht hat. Vsl. im Juni 2026 werden diese mit aktualisiertem Fahrplanstand 2025 bereitgestellt. https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/bahn-und-bus/mehr-qualitaet-im-oepnv/oepnv-report-bw	zur Kenntnis genommen	
Ministerium für Verkehr und NVBW	14.12.	S. 43 (von NVBW)	Zu Kapitel 5.1: Busergänzungsverkehre (BEV 88a, 88b und 88c) werden nicht erwähnt, obwohl sie seit 2019 die Randstunden entlang der Bahnstrecke Wertheim – Crailsheim bedienen	umgesetzt	Busergänzungsverkehre wurden im betreffenden Kapitel ergänzt.
Ministerium für Verkehr und NVBW	14.13.	S. 43 (von NVBW)	Zu Kapitel 5.1: Tabelle 10: Netz 1 (bitte ohne c) und dann Nachfolge Netz 11 da sich der Inhalt auf die Zeit nach dem laufenden VV bezieht	umgesetzt	Die Bezeichnung wurde angepasst.
Ministerium für Verkehr und NVBW	14.14.	S. 43 (von NVBW)	Zu Kapitel 5.1: Tabelle 10: generell verwirrend, auf was bezieht sich das? Dort sind verschiedene Zeitscheiben erwähnt. Generell: www.zukunftsfahrplan.de !	umgesetzt	Die Beschreibung des zukünftigen Angebots im SPNV wurde grundlegend überarbeitet, sodass zeitliche Horizonte im geplanten Angebot deutlich werden.
Ministerium für Verkehr und NVBW	14.15.	S. 43 (von NVBW)	Zu Kapitel 5.1: Das Projekt heißt nicht "Zielfahrplan BW" sondern "Zukunfts-fahrplan BW"	umgesetzt	Die Bezeichnung wurde korrigiert.
Ministerium für Verkehr und NVBW	14.16.	S. 43f (von NVBW)	Zu Kapitel 5.1: Tabelle 10 und nachfolgender Text: RB 88 nur im Abschnitt Wertheim – Weikersheim für 204X geplant.	umgesetzt	Text und Tabelle wurden entsprechend angepasst.



TÖB	Nr.	Textbezug	Stellungnahme	Abwägungs- ergebnis	Erläuterung der Abwägung
Ministerium für Verkehr und NVBW	14.17.	S. 44 (von VM)	siehe Stellungnahme zu S. 10; für Niederstetten ist auf der Schiene kein Halbstudentakt vorgesehen.	umgesetzt	Das vorgesehene Taktangebot wurde korrigiert.
Ministerium für Verkehr und NVBW	14.18.	S. 51 (von NVBW)	Zu Kapitel 5.4: Innerhalb der Hauptverkehrszeit sollten Ruftaxi-Angebote alle 60 min buchbar sein, um ein zuverlässiges Angebot zu schaffen	zur Kenntnis genommen	Das Angebot einer flächendeckenden stündlichen Verfügbarkeit ist grundsätzlich wünschenswert, bedeutet allerdings eine deutliche Mehrleistung, die unter den gegebenen politischen und finanziellen Rahmenbedingungen nicht umgesetzt werden kann. Mit der Fortführung verdichteter Ruftaxi-Angebote auf den am stärksten nachgefragten Relationen, kann eine stündliche Verfügbarkeit zumindest in Teilen des Landkreises gewährleistet werden.
Ministerium für Verkehr und NVBW	14.19.	S. 51ff. (von NVBW)	Zu Kapitel 5.4: Ruftaxis sollten unter einem einheitlichen Bedienkonzept (Marketing, Wiedererkennungswert und Buchungssysteme) in die Marke VRN-flexline migriert werden	zur Kenntnis genommen	Für die Sicherstellung einer maximalen Verfügbarkeit und Erreichbarkeit im Landkreisgebiet ist die Bedienung nach einem Grobfahrplan unbedingt erforderlich. Aus diesem Grund bleibt das Ruftaxiangebot bestehen. Das Ruftaxi- und das VRNflexline-Angebot sind zwei getrennte Systeme. Verbundweit werden beide Systeme durch ein jeweils einheitliches Buchungssystem und Marketing ausgestattet.
Ministerium für Verkehr und NVBW	14.20.	S. 51ff. (von NVBW)	Zu Kapitel 5.4: Ruftaxis sollten durch die App (VRNflexline Software) digitalisiert werden, um eine effizientere Buchung zu ermöglichen. Darüber hinaus sind der Ausschluss von Parallelverkehr und eine Anschlusssicherung an den überregionalen ÖPNV über eine Software zuverlässig umsetzbar.	zur Kenntnis genommen	Für die Sicherstellung einer maximalen Verfügbarkeit und Erreichbarkeit im Landkreisgebiet ist die Bedienung nach einem Grobfahrplan unbedingt erforderlich. Aus diesem Grund bleibt das Ruftaxiangebot bestehen. Das Ruftaxi- und das VRNflexline-Angebot sind zwei getrennte Systeme. Verbundweit werden beide Systeme durch ein jeweils einheitliches Buchungssystem und Marketing ausgestattet. Eine Digitalisierung des Ruftaxiangebots erfolgt derzeit unabhängig von VRNflexline mit dem zuständigen Softwaredienstleister.
Ministerium für Verkehr und NVBW	14.21.	S. 70 (von NVBW)	Zu Kapitel 6.2: Tabelle 20: Barrierefreier Ausbau Wittighausen gemäß aktuellem Stand bis 2028, nicht mehr 2027.	umgesetzt	Die Angabe in der Tabelle 20 wurde entsprechend geändert.



TÖB	Nr.	Textbezug	Stellungnahme	Abwägungs- ergebnis	Erläuterung der Abwägung
Ministerium für Verkehr und NVBW	14.22.	k.A. (von VM)	Stellungnahme zur Barrierefreiheit: Der MTK lässt sich sehr ausführlich darüber ein, welche SPNV- und Bus-Haltestellen bislang noch nicht barrierefrei umgebaut sind und wann bzw. ob sie das überhaupt werden sollen. Er teilt insbesondere die Bushaltestellen in verschiedene Kategorien ein, so dass nachvollziehbar ist, welche Haltestelle in welche Kategorie fällt und bis wann sie barrierefrei sein soll. Weiterhin positiv ist zu bewerten, dass die einzusetzenden Fahrzeuge den notwendigen Standards der Barrierefreiheit genügen sollen. Ein Kritikpunkt ist jedoch, dass der MTK auch Haltestellen benennt, die überhaupt nicht barrierefrei, auch nicht in Zukunft ausgebaut werden sollen. Dies widerspricht dem § 8 Absatz 3 PBefG, der eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV fordert. Vor diesem Hintergrund ist dem MTK zu raten die Ausführungen zu Kategorie IV ggf. noch einmal etwas anzupassen.	nicht umgesetzt	§ 8 III PBefG ermöglicht die Definition von Haltestellen, die vom barrierefreien Ausbau ausgenommen sind. Der Nahverkehrsplan macht davon mit der Definition einer Kategorie IV Gebrauch.
Regionalverband Heilbronn-Franken	15.1.	1.2, 4.3	Wir weisen darauf hin, dass im Rahmen des ÖPNV-Report 2024 vom Ministerium für Verkehr des Landes Baden-Württemberg sogenannte ÖPNV-Güteklassen erarbeitet wurden, die als Instrument zur Bewertung des landesweiten ÖPNV-Angebots genutzt werden können. Wir regen an, dass dieses Instrument künftig in die Erarbeitung des Nahverkehrsplans integriert wird.	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Die Methodik der ÖV-Güteklassen wurde in der Erstellung des Nahverkehrsplans berücksichtigt.
Stadt Wertheim	16.1.	Kapitel 3.4. / S. 30	Achse Wertheim – Marktheidenfeld: Ausbau der Busverbindung und Einführung eines verlässlichen 60 Minuten-Takts. Die Verbindung zwischen Wertheim und Marktheidenfeld wird im Entwurf des Nahverkehrsplans mehrfach als verkehrlich bedeutsame Achse hervorgehoben. Insbesondere wird dargelegt, dass auf dieser Relation täglich rund 3.500 Wege zurückgelegt werden und damit eine der verkehrsreichsten kreisüberschreitenden Verbindungen des Main Tauber Kreises besteht. Im Kapitel 3.4 („Nachfragepotenziale im ÖPNV“) wird zudem ein zusätzliches Fahrgastpotenzial von über 100 Personen pro Tag prognostiziert, das insbesondere durch ein attraktives, direktes Angebot aktiviert werden kann. Trotz dieser klaren Bewertung findet sich im Kapitel 6 „Maßnahmen und Prüfungsaufträge“ keine konkrete Maßnahme für den Ausbau dieser Achse. Dies stellt einen deutlichen Widerspruch zwischen Analyse, Zielsetzung und Umsetzung dar. Die Stadt Wertheim bittet daher: • die Achse Wertheim – Kreuzwertheim – Marktheidenfeld als verlässliches Angebot im 60 Minuten Takt auszugestalten, • die Verbindung dem Bus Grundnetz eindeutig zuzuordnen, • und den Ausbau dieser Relation explizit in den Maßnahmenkatalog aufzunehmen. Der strukturelle Ausbau dieser Verbindung ist angesichts der funktionalen Verflechtungen mit dem bayerischen Raum und der ausgewiesenen Nachfragepotenziale zwingend erforderlich.	teilweise umgesetzt	Die genannten Achsen werden in Abstimmung mit den angrenzenden und ebenfalls betroffenen Landkreisen vertieft untersucht. Angestrebt werden auf Grundlage der Nachfragepotenziale sowohl Taktverkehre von Wertheim nach Würzburg als auch nach Marktheidenfeld. In Abstimmung mit dem Landkreis Main-Spessart sollen zusätzliche Angebote zwischen Wertheim, Marktheidenfeld und Würzburg geschaffen werden, die gemeinsam mit den bestehenden Linien 632 (Wertheim – Kreuzwertheim – Marktheidenfeld) und 633 (Würzburg – Marktheidenfeld) eine Verdichtung des Fahrplanangebots ermöglichen.



TÖB	Nr.	Textbezug	Stellungnahme	Abwägungs- ergebnis	Erläuterung der Abwägung
Stadt Wert- heim	16.2.	Kapitel 5.2. / S. 44	Achse Wertheim – Würzburg: Hochstufung in das Grundnetz 1. Ordnung und 60 Minuten-Takt. Die Relation zwischen Wertheim und dem Oberzentrum Würzburg wird im Nahverkehrsplan als überregional bedeutsame Achse mit rund 2.000 Wegen pro Tag dargestellt. Zudem wird ein zusätzliches Fahrgastpotenzial von bis zu 100 Personen täglich benannt, das insbesondere durch verlässliche Taktangebote erschlossen werden kann. Vor diesem Hintergrund ist nicht nachvollziehbar, dass die Achse weiterhin lediglich als Grundnetz 2. Ordnung geführt wird und im Maßnahmenkonzept ein 120 Minuten Takt vorgesehen ist. Die Stadt Wertheim bittet daher: • um die Hochstufung der Verbindung Wertheim – Würzburg in das Grundnetz 1. Ordnung, • die Einführung eines verlässlichen ganztägigen 60 Minuten Takts, • sowie die konsequente Verankerung dieser Achse im Maßnahmenkapitel. Als Verbindung zu einem Oberzentrum mit zentralen Bildungs-, Gesundheits- und Fernverkehrseinrichtungen kommt der Achse eine strategische Bedeutung zu, die eine Gleichstellung mit anderen Achsen 1. Ordnung erfordert.	teilweise umgesetzt	Die genannten Achsen werden in Abstimmung mit den angrenzenden und ebenfalls betroffenen Landkreisen vertieft untersucht. Angestrebt werden auf Grundlage der Nachfragepotenziale sowohl Taktverkehre von Wertheim nach Würzburg als auch nach Marktheidenfeld. In Abstimmung mit dem Landkreis Main-Spessart sollen zusätzliche Angebote zwischen Wertheim, Marktheidenfeld und Würzburg geschaffen werden, die gemeinsam mit den bestehenden Linien 632 (Wertheim – Kreuzwertheim – Marktheidenfeld) und 633 (Würzburg – Marktheidenfeld) eine Verdichtung des Fahrplanangebots ermöglichen.
Stadt Wert- heim	16.3.	Kapitel 4 / S. 40–42	Definition des Kernbereichs im ÖPNV-Achsenkonzept: Erweiterung des Kernbereichs bis Wertheim. Im ÖPNV-Achsenkonzept (Seite 41) wird der Kernbereich des Landkreises auf den Abschnitt Werbach – Bad Mergentheim begrenzt. Diese Abgrenzung greift aus Sicht der Stadt Wertheim zu kurz. Der Nahverkehrsplan weist Wertheim wiederholt als eigenständigen Verkehrsschwerpunkt mit umfangreichen inner- und kreisüberschreitenden Verkehrsverflechtungen aus. Zudem werden für Achsen mit Bezug zu Wertheim Modal Split Potenziale von über 12 % prognostiziert – Werte, die sonst nur innerhalb des definierten Kernbereichs erreicht werden. Die Stadt Wertheim bittet daher: • den Kernbereich im ÖPNV Achsenkonzept bis einschließlich Wertheim zu erweitern, • die Netzhierarchie entsprechend anzupassen, • und Wertheim bei Angebotsstandards und Maßnahmenpriorisierung gleichzustellen. Ohne diese Erweiterung entsteht eine strukturelle Benachteiligung des nördlichen Kreisraums.	nicht umgesetzt	Aufgrund der bereits in der Stellungnahme erwähnten eigenständigen Bedeutung Wertheims erfolgt keine Eingliederung in den Kernbereich des Achsennetzes. Während die Städte Tauberbischofsheim, Lauda-Königshofen und Bad Mergentheim in einem verdichteten Siedlungsband liegen und sich damit verstärkte Verkehrsbeziehungen ergeben, ist Wertheim als gesondertes Ziel innerhalb des Main-Tauber-Kreises zu verstehen. Die Anknüpfung an mehrere Verbindungen des Grundnetzes auf der Straße und auf der Schiene trägt dieser Bedeutung Rechnung.



TÖB	Nr.	Textbezug	Stellungnahme	Abwägungs- ergebnis	Erläuterung der Abwägung
Stadt Wert- heim	16.4a.	Kapitel 3 / S. 18 & 19	Baugebiets- und Gewerbegebietsentwicklungen in Wertheim: Explizite Berücksichtigung und ÖPNV-Erschließung. Im Entwurf des Nahverkehrsplans werden zahlreiche Wohn- und Gewerbegebietsentwicklungen im Kreisgebiet dargestellt. Für die Stadt Wertheim werden hingegen trotz umfangreicher realisierter und geplanter Entwicklungen keine konkreten Vorhaben benannt. Die Stellungnahme der Stadt Wertheim vom 15.08.2025 wurde nicht berücksichtigt; die Angaben werden nachfolgend zusammengefasst und präzisiert. In Wertheim sind folgende Bau- und Gebietsentwicklungen vorgesehen: • Gewerbegebiet Almosenberg Erweiterung um ca. 11 ha Ansiedlungsfläche, Fertigstellung 2026. - Neben der bestehenden Haltestelle „Wertheim Village“ bestehen zwei seit 2020 provisorische Haltestellen („Kreisverkehr Almosenberg“, „Almosenberg“), die aufgrund der fortschreitenden Gebietsentwicklung dauerhaft einzurichten und zumindest teilweise barrierefrei (Sitzgelegenheit, Witterungsschutz, barrierefreier Einstieg) auszubauen sind. - Das Gebiet wird durch die Linien 973, 977 und Stadtbus 976 bedient und sollte auch künftig – soweit möglich – vollständig in die Linienführung einbezogen werden. • Industrie- und Gewerbegebiet Reinhardshof Erweiterung um Abschnitt 6 (ca. 9 ha ab 2026) und Abschnitt 7 (ca. 5 ha, Planungsbeginn 2026). - Die zentral gelegene, bislang provisorische Haltestelle „Gewerbegebiet“ sollte dauerhaft eingerichtet und zeitnah mindestens teilweise barrierefrei ausgebaut werden. - Das Gebiet wird durch die Linie 971 und Stadtbuslinie 975 angebunden und sollte auch künftig vollständig berücksichtigt werden.	umgesetzt	Die genannten Projekte der Siedlungsentwicklung wurden in den Nahverkehrsplan aufgenommen. Damit verbundene Maßnahmen im ÖPNV-Angebot werden gesondert untersucht. Eine verbesserte Anbindung des Gewerbegebiets Almosenberg durch die Linie 977 ist im Rahmen der Angebotsentwicklung berücksichtigt. Die Weiterentwicklung des Stadtbusses Wertheim im Sinne einer optimierten Erschließung bestehender und neuer Siedlungsgebiete in der Stadt Wertheim wird im Rahmen der Fahrplanerstellung zwischen VGMT und Stadt Wertheim abgestimmt.
Stadt Wert- heim	16.4b.	Kapitel 3 / S. 18 & 19	• Wohngebiet „Oben am Knackenberg“ (Kernstadt) Fertigstellung 2026; mit bestehendem Gymnasium (inkl. Sporthalle und Kleinschwimmhalle), Neubau einer Grundschule (Verlagerung von der Alten Steige) sowie einem Wohnpotenzial von ca. 200–300 Einwohnerinnen und Einwohnern. • Wohngebiet „Schweizer Stuben“ in Bettingen Vier Bauabschnitte auf insgesamt 11 ha mit 600–700 zusätzlichen Einwohnern; erster Bauabschnitt (ca. 3 ha, ca. 180 Einwohner) bis 2028. • Weitere Neubaugebiete in Ortschaften (von 2018 – bis ca. 2030), u. a.: Bestenheider Höhe BA1, Mondfeld, Hofgarten, Urphar, Lindelbach, Dertingen, Höhefeld, Reicholzheim, Waldenhausen, Vockenrot, Dörlesberg BA1, Nassig, Sonderriet, Diethan. Diese Entwicklungen sind aus Sicht der Stadt Wertheim insbesondere für den Berufs-, Ausbildungs- und Schulverkehr hochrelevant. Der Nahverkehrsplan	umgesetzt	Die genannten Projekte der Siedlungsentwicklung wurden in den Nahverkehrsplan aufgenommen. Damit verbundene Maßnahmen im ÖPNV-Angebot werden gesondert untersucht.



TÖB	Nr.	Textbezug	Stellungnahme	Abwägungs- ergebnis	Erläuterung der Abwägung
			betont selbst die Bedeutung des ÖPNV als Grundlage einer transit orientierten Siedlungsentwicklung (TOD). Die Stadt Wertheim bittet daher um: • die nachträgliche Aufnahme der genannten Bau- und Gewerbegebiete in den Nahverkehrsplan, insbesondere der Entwicklungen Almosenberg, Reinhardshof, Oben am Knackenberg und Schweizer Stuben, • sowie die Berücksichtigung künftig geplanter Neubaugebiete im Stadtgebiet.		
Stadt Wertheim	16.5.	ohne	Fehlende Direktverbindung Bestenheid – Wartberg. Zwischen den beiden größten Stadtteilen Bestenheid (ca. 3.400 Einwohner) sowie Wartberg und Reinhardshof (zusammen ca. 4.000 Einwohner) besteht derzeit keine direkte Busverbindung. Fahrten sind ausschließlich mit Umstieg über die Kernstadt möglich. Dies führt zu verlängerten Reisezeiten und mindert die Attraktivität des ÖPNV erheblich. Die Stadt Wertheim bittet daher: • die Einrichtung einer direkten Busverbindung zwischen Bestenheid und Wartberg, zumindest zu den Hauptverkehrszeiten, • oder alternativ eine entsprechende Linienführung im Stadtbusnetz zu prüfen.	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Im Rahmen der Fahrplanerstellung erfolgte in Abstimmung mit der Stadt Wertheim eine Diskussion verschiedener Linienkonzepte, die auch eine direkte Verbindung zwischen Bestenheid und Wartberg/Reinhardshof umfassen. Die Bedienungskonzepte für das Linienbündel Wertheim sind in Abstimmung zwischen der Stadt Wertheim und dem Main-Tauber-Kreis auszugestalten.
Stadt Wertheim	16.6.	Kapitel 5.6. / Seite 56 – 63	Barrierefreier Ausbau von Haltestellen: Nichtberücksichtigung der eingereichten Stellungnahme vom 15.8.2025. Die Stadt Wertheim hat mit Stellungnahme vom 15.08.2025 fachliche Hinweise und eine begründete Priorisierung zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen eingebracht. Im vorliegenden Entwurf des Nahverkehrsplans weicht die dort dargestellte Priorisierung jedoch in wesentlichen Teilen von den Vorschlägen der Stadt Wertheim ab; eine fachliche Begründung hierfür ist nicht erkennbar. Unabhängig von der Prioritätseinstufung hält es die Stadt Wertheim für dringend erforderlich, dass der barrierefreie Ausbau von Haltestellen weiterhin förderfähig bleibt, auch wenn eine Haltestelle im Nahverkehrsplan mit niedrigerer Priorität ausgewiesen ist, die Kommune den Ausbau jedoch fachlich begründet umsetzt. Nicht nachvollziehbar ist zudem die Zuordnung einzelner Haltestellen im Umfeld von Schulen zur Prioritätsstufe IV („kein barrierefreier Ausbau“). Diese Einstufung widerspricht dem Anspruch eines inklusiven ÖPNV und sollte überprüft werden. Darüber hinaus weist die Stadt Wertheim auf folgende fachliche Punkte hin: • an der Haltestelle Waldenhausen, Abzweig (L506) erscheint ein barrierefreier Ausbau im Zuge des geplanten Tauberbrückenneubaus gut realisierbar, • die Haltestelle Eulschirbenmühle liegt nach Einschätzung der Stadt nicht auf Gemarkung Wertheim, sondern Werbach (Gamburg),	umgesetzt	Die Darstellungen und Übersichten zum barrierefreien Haltestellenausbau wurden entsprechend überarbeitet. Die Priorisierung bietet eine kriterienbasierte Übersicht für die Umsetzung des barrierefreien Ausbaus von Bushaltestellen durch die jeweils zuständigen Straßenbaulastträger. Ein vorzeitiger Umbau unabhängig von den Umsetzungszielen des Nahverkehrsplans ist grundsätzlich zu begrüßen.



TÖB	Nr.	Textbezug	Stellungnahme	Abwägungs- ergebnis	Erläuterung der Abwägung
			• die Park+Ride Angaben am Bahnhof Reicholzheim (20 Stellplätze) sind aus Sicht der Stadt nicht eindeutig nachvollziehbar. Die Stadt Wertheim bittet daher um: 1. eine Überprüfung der Haltestellenpriorisierung unter Berücksichtigung der Stellungnahme vom 15.08.2025, 2. eine klare Sicherstellung der Förderfähigkeit kommunaler Ausbaumaßnahmen unabhängig von Prioritätsstufen, 3. eine kritische Neubewertung der Prioritätsstufe IV, insbesondere bei schulnahen Haltestellen, 4. die Korrektur fachlicher Unstimmigkeiten bei einzelnen Haltestellen und Park+Ride Angaben.		
Stadt Wertheim	16.6.	Kapitel 5.6. / Seite 56 – 63	Barrierefreier Ausbau von Haltestellen: Nichtberücksichtigung der eingereichten Stellungnahme vom 15.8.2025. Die Stadt Wertheim hat mit Stellungnahme vom 15.08.2025 fachliche Hinweise und eine begründete Priorisierung zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen eingebracht. Im vorliegenden Entwurf des Nahverkehrsplans weicht die dort dargestellte Priorisierung jedoch in wesentlichen Teilen von den Vorschlägen der Stadt Wertheim ab; eine fachliche Begründung hierfür ist nicht erkennbar. Unabhängig von der Prioritätseinstufung hält es die Stadt Wertheim für dringend erforderlich, dass der barrierefreie Ausbau von Haltestellen weiterhin förderfähig bleibt, auch wenn eine Haltestelle im Nahverkehrsplan mit niedrigerer Priorität ausgewiesen ist, die Kommune den Ausbau jedoch fachlich begründet umsetzt. Nicht nachvollziehbar ist zudem die Zuordnung einzelner Haltestellen im Umfeld von Schulen zur Prioritätsstufe IV („kein barrierefreier Ausbau“). Diese Einstufung widerspricht dem Anspruch eines inklusiven ÖPNV und sollte überprüft werden. Darüber hinaus weist die Stadt Wertheim auf folgende fachliche Punkte hin: • an der Haltestelle Waldenhausen, Abzweig (L 506) erscheint ein barrierefreier Ausbau im Zuge des geplanten Tauberbrückenneubaus gut realisierbar, • die Haltestelle Eulschirbenmühle liegt nach Einschätzung der Stadt nicht auf Gemarkung Wertheim, sondern Werbach (Gamburg), • die Park+Ride Angaben am Bahnhof Reicholzheim (20 Stellplätze) sind aus Sicht der Stadt nicht eindeutig nachvollziehbar. Die Stadt Wertheim bittet daher um: 1. eine Überprüfung der Haltestellenpriorisierung unter Berücksichtigung der Stellungnahme vom 15.08.2025, 2. eine klare Sicherstellung der Förderfähigkeit kommunaler Ausbaumaßnahmen unabhängig von Prioritätsstufen, 3. eine kritische Neubewertung der Prioritätsstufe IV, insbesondere bei	umgesetzt	Die Darstellungen und Übersichten zum barrierefreien Haltestellenausbau wurden entsprechend überarbeitet. Die Priorisierung bietet eine kriterienbasierte Übersicht für die Umsetzung des barrierefreien Ausbaus von Bushaltestellen durch die jeweils zuständigen Straßenbaulastträger. Ein vorzeitiger Umbau unabhängig von den Umsetzungszielen des Nahverkehrsplans ist grundsätzlich zu begrüßen.



TÖB	Nr.	Textbezug	Stellungnahme	Abwägungs- ergebnis	Erläuterung der Abwägung
			schulnahen Haltestellen, 4. die Korrektur fachlicher Unstimmigkeiten bei einzelnen Haltestellen und Park+Ride Angaben.		
Stadt Wert- heim	16.7.	Kapitel 3.3. / S. 24 – 26	Schulverkehr und schulrelevante Linien der Stadt Wertheim: Nicht ausreichend konkrete Maßnahmen für den schulrelevanten Linienverkehr. Der Entwurf des Nahverkehrsplans weist Schulen als zentrale verkehrserzeugende Einrichtungen aus und stellt für mehrere Relationen mit Bezug zu Wertheim ein hohes tägliches Wegeaufkommen sowie ein erhöhtes Modal Split Potenzial fest. Diese Analyseergebnisse werden aus Sicht der Stadt Wertheim bislang jedoch nicht ausreichend in konkrete Maßnahmen für den schulrelevanten Linienverkehr überführt. a) Schulrelevante Hauptachse Wertheim – Kilsheim – Tauberbischofsheim (Linie 971) Für diese Relation werden rund 2.500 Wege täglich sowie ein Modal Split Potenzial von über 12 % ausgewiesen. Die Linie 971 übernimmt eine zentrale Funktion für den Schulverkehr aus mehreren südöstlichen Stadtteilen und Ortschaften Wertheims, ist jedoch weiterhin stark von schulzeitabhängigen Einzelfahrten geprägt. Die Stadt Wertheim bittet daher: • die Linie 971 als schulrelevante Hauptachse festzulegen, • die vorhandenen Potenziale in eine verlässliche Taktstruktur (mindestens in den Hauptverkehrszeiten) zu überführen, • gesicherte Rückfahrmöglichkeiten zur Mittags- und Nachmittagszeit sowie • eine dauerhafte Anschlusssicherung in Kilsheim vorzusehen. b) Schulrelevante Achse Wertheim – Kreuzwertheim – Marktheidenfeld (Linien 977 / 972) Zwischen Wertheim und Marktheidenfeld werden täglich rund 3.500 Wege zurückgelegt; gleichzeitig wird ein hohes zusätzliches Fahrgastpotenzial prognostiziert. Diese Achse ist nicht nur für den Pendler, sondern auch für den Schul- und Ausbildungsverkehr von großer Bedeutung. Die Stadt Wertheim bittet daher: • die Achse ausdrücklich als schulrelevante Verkehrsachse zu bewerten, • die ausgewiesenen Nachfragepotenziale bei der Angebotsgestaltung zu berücksichtigen, • eine stabile, schulzeitgerechte Taktstruktur auf den Linien 977 und 972 sicherzustellen, • sowie verlässliche Rückfahrmöglichkeiten am Nachmittag vorzusehen. c) Schulwege aus den Ortschaften in die Kernstadt	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Eine Ausweisung schülerrelevanter Hauptachsen erfolgt für das gesamte Kreisgebiet nicht. Die Schülerrelevanz der Achsen Wertheim <> Kilsheim <> Tauberbischofsheim wird anerkannt und in der Angebotsplanung berücksichtigt. Eine Anschlusssicherung ist bei durchgehender Linienführung nicht mehr notwendig und betrifft ggf. nur noch Einzelfahrten.



TÖB	Nr.	Textbezug	Stellungnahme	Abwägungs- ergebnis	Erläuterung der Abwägung
			Aus mehreren Ortschaften östlich und südöstlich der Kernstadt bestehen regelmäßige Schulwege nach Wertheim. Derzeit konzentriert sich das Angebot häufig auf den morgendlichen Schulbeginn, während Rückfahrmöglichkeiten am frühen Nachmittag fehlen oder mit langen Wartezeiten verbunden sind. Die Stadt Wertheim bittet daher: • schulrelevante Wegeanzahlen systematisch in die Angebotsbewertung einzubeziehen, • anstelle reiner Einzelfahrten regelmäßige Linienangebote vorzusehen, • und mindestens eine gesicherte Rückfahrt am frühen Nachmittag anzubieten.		
Stadt Boxberg	17.1.	S. 10, Tabelle 1	Linie 934 verkehrt nur noch als Ringlinie zwischen Boxberg und Schwabhausen? Was hat das zu bedeuten? Fährt die Linie weiterhin die Ortschaften Uiffingen, Angeltürn, Schillingstadt, Berolzheim, Oberwittstadt, Schollhof, Windischbuch und Schwabhausen an?	umgesetzt	Es handelt sich um einen Übertragungsfehler, der korrigiert wurde. Die Ortschaften Uiffingen, Angeltürn, Schillingstadt, Berolzheim, Oberwittstadt, Schollhof, Windischbuch und Schwabhausen werden weiterhin durch die Linie 934 bedient.
Stadt Boxberg	17.2.	S. 20: Förderschule	Die Förderschule liegt in Unterschüpf, nicht Boxberg	umgesetzt	
Stadt Boxberg	17.3.	S. 43 RB 85	Die RB 85 Würzburg-Osterburken ist auf Stundentakt-Fahrt an allen 7 Wochentagen zu erweitern. Schon heute fährt die RB 85 an Werktagen Mo-Fr die Gesamtstrecke im Stundentakt. Am Wochenende & Feiertags nur die Teilstrecke WÜ-Lauda, wo die Züge über 20 min warten, um dann wieder zurückzufahren. Der 2019 zunächst auf Probe und nur für Werktage Mo-Fr eingeführte Stundentakt Lauda-Osterburken wurde 2023 verstetigt, ist so seit drei Jahren im Dauerbetrieb, und ist jetzt im inzwischen 7. Betriebsjahr auf das restliche Jahresdrittel, die fehlenden rund 120 Wochenend- und Feiertage, zu erweitern. Betriebs-Neuvergabe steht im Dez. 2027 an.	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Die Ausgestaltung des Verkehrsangebots auf der Schiene liegt nicht in der Zuständigkeit des Main-Tauber-Kreises. Planungen des Landes Baden-Württemberg werden hier nachrichtlich übernommen. Der Nahverkehrsplan setzt eigene Prüfaufträge zur Weiterentwicklung des Angebots auf der Schiene im Rahmen von Kapitel 6.5. Eine wünschenswerte Erweiterung des Angebots auf der Linie RB 85 ist hier enthalten.
Stadt Boxberg	17.4.	S. 43, RB 85	Die Reaktivierung von weiteren, früher bedienten Haltepunkten ist anzustreben, vor allem in den bevölkerungsstarken Gemeinden Unterschüpf und Schweigern. Hier kann Finanzierung aus dem sog. "Sondervermögen" beantragt werden.	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Die Reaktivierung von Haltepunkten ist keine rein infrastrukturelle, sondern in erster Linie eine betriebliche Frage hinsichtlich Fahrplantrassen und -gestaltung. Mit dem Prüfauftrag wird die Grundlage für eine Untersuchung durch den zuständigen Aufgabenträger gelegt.



TÖB	Nr.	Textbezug	Stellungnahme	Abwägungs- ergebnis	Erläuterung der Abwägung
Stadt Box- berg	17.5.	S. 43, RB 85 mit RB 87/88	Zur Stärkung von RB 85 und RB 87/88 bitten wir Folgendes beim Verknüpfen in Lauda zu beachten: Beim Bahnknoten Lauda ist die gute Tauberbahn-Anbindung an die Frankenbahn beizubehalten: In Lauda kommt die Tauberbahn aus Richtung MGH (RB 87 Crailsheim-Wertheim) und aus Richtung TBB (RB 88 TBB-MGH) jeweils um die Minute 46 an. Die Fahrgäste können gut umsteigen in die RB 85 (fährt zur Minute 51 in Richtung Osterburken ab), zudem in den RE 8 (fährt zur Minute 50 in Richtung Würzburg ab). Die Pläne, die Tauberbahn-Züge in Lauda zur vollen Stunde (Minute 00) ankommen zu lassen, würden eine deutliche Verschlechterung bedeuten: sowohl RB 85 als auch RE 8 würden verpasst, die Fahrgäste müssten 50 Minuten auf die nächsten Frankenbahn-Anschlüsse warten.	zur Kenntnis genommen	Die Ausgestaltung des Verkehrsangebots auf der Schiene liegt nicht in der Zuständigkeit des Main-Tauber-Kreises. Die aktuelle Anschlusssituation am Bahnhof Lauda wird begrüßt und soll nach Vorstellungen des Main-Tauber-Kreises auch weiterhin bestehen bleiben.
Stadt Box- berg	17.6.	S. 43, RB 85	Zur Stärkung von RB 85 bitten wir Folgendes beim Anschluss in Osterburken zu beachten: Beim Bahnknoten Osterburken ist der einheitliche Knoten zur Minute 30 beizubehalten. Vorteil: Reisende können zwischen schnellen und langsamen Zügen in alle Richtungen umsteigen. Sehr gut für den ländlichen Raum im Sinn einer Flächenerschließung. Ebenso für weiterführende Anschlüsse in umliegende Ballungsräume. Die Absicht, den MEX 18 (Osterburken-Tübingen) um 30 Minuten zur vollen Stunde hin zu verschieben, hätte dagegen negative Auswirkungen auf die Frankenbahn RB 85 und weitere Verbindungen.	zur Kenntnis genommen	Die Ausgestaltung des Verkehrsangebots auf der Schiene liegt nicht in der Zuständigkeit des Main-Tauber-Kreises. Die aktuelle Anschlusssituation am Bahnhof Osterburken wird begrüßt und soll nach Vorstellungen des Main-Tauber-Kreises auch weiterhin bestehen bleiben.
Stadt Box- berg	17.7.	S. 47, Anschluss Gewerbegebiet Seehof	Positive Rückmeldung, dass das Gewerbegebiet Seehof nun in den Busverkehr miteingebunden wird.	zur Kenntnis genommen	
Stadt Box- berg	17.8.	S. 47, geplante Linie 935	Wo bleibt bei dieser geplanten Linie 935 Schwabhausen? Ist Alternativ-Route über Box-Schwabhausen-Windischbuch-Seehof AS-MGH möglich. Hier sollte Schwabhausen auch berücksichtigt werden, damit die Einwohner die Möglichkeit haben mit dem Bus zur Arbeit ins Gewerbegebiet zu kommen. Außerdem ist die direkte Anbindung nach Bad Mergentheim für die Schüler sehr wichtig, die die beruflichen Gymnasien besuchen wollen.	umgesetzt	Eine Integration Schwabhausens in die Buslinie 935 ist erfolgt.
Stadt Box- berg	17.9.	S. 47, geplante Linie 930	Wie wird der Ortsteil Epplingen in Zukunft bedient? Der war auch immer über die Linie 930 bedient worden.	bei der Be- arbeitung berücksich- tigt	Die Bedienung Epplingens erfolgt weiterhin durch die Linie 930 im Schülerverkehr. Außerhalb des Schülerverkehrs besteht ein stündliches (bzw. am Abend und am Wochenende zweistündliches) Ruftaxi-Angebot. Ein Taktverkehr mit Bussen ist aufgrund der geringen Fahrgastnachfrage in Epplingen außerhalb des Schülerverkehrs nicht vorgesehen.
Stadt Box- berg	17.10.	S. 49, geplante Linie 934	Die Linie 934 würde Schwabhausen nicht ans Gewerbegebiet Seehof anschließen, oder? Wie ist ein Anschluss geplant?	umgesetzt	Siehe Punkt 17.8.



TÖB	Nr.	Textbezug	Stellungnahme	Abwägungs- ergebnis	Erläuterung der Abwägung
Stadt Box- berg	17.11.	S. 49, geplante Linie 934	Hält die Linie am Schulzentrum Boxberg & am Bahnhof Boxberg-Wölchingen? Bitte Planung konkretisieren.	bei der Be- arbeitung berücksich- tigt	Ein Halt der Linie am Schulzentrum Boxberg und am Bahnhof Boxberg-Wölchingen ist vor- gesehen.
Stadt Box- berg	17.12.	S. 49, geplante Linie 937	Hält die Linie am Schulzentrum Boxberg & am Bahnhof Boxberg-Wölchingen? Bitte Planung konkretisieren.	bei der Be- arbeitung berücksich- tigt	Ein Halt der Linie am Schulzentrum Boxberg und am Bahnhof Boxberg-Wölchingen ist vor- gesehen.
Stadt Box- berg	17.13.	S. 49	Über welche Linien werden die Orte Uiffingen und Epplingen bedient?	bei der Be- arbeitung berücksich- tigt	Uiffingen wird im Schülerverkehr durch die Li- nien 934 und 937 bedient, in Epplingen erfol- gen Schülerfahrten der Linie 930. Außerhalb des Schülerverkehrs wird die Bedienung beider Orte durch das Ruftaxi 9842 sichergestellt.
Stadt Box- berg	17.14.	S. 54	Bürgerschaftliche Angebote: nachzutragen: kostenpflichtiger Bürgerfahrdienst Boxberg (WVB) ehrenamtlicher Fahrdienst zu Arztterminen, Einkäufen etc.	umgesetzt	Der Fahrdienst wurde in der Übersicht ergänzt.
Stadt Box- berg	17.15.	S. 55	Sharing- und Mietsysteme: Boxberg noch mit dazufügen (E-Auto seit Herbst 2025)	umgesetzt	Das Sharing-Angebot wurde in der Übersicht ergänzt.
Stadt Box- berg	17.16.	S. 55	Bahnhof Boxberg-Wölchingen: nachzutragen: 4 Fahrrad-Stellplätze – Auslas- tung: niedrig	umgesetzt	Die Tabelleneinträge wurden ergänzt.
Stadt Box- berg	17.17.	S. 59	Bahnhof-Wölchingen wird zum Verknüpfungspunkt, was bedeutet das? Uns ist wichtig, dass die Schule Boxberg weiterhin angefahren wird und auch alle Ortsteile (auch auswärtige Ahorn und Assamstadt) weiterhin angefahren wer- den.	bei der Be- arbeitung berücksich- tigt	Die Definition des Bahnhofs Boxberg-Wölchin- gen als Anschlussknoten hat keine Auswirkun- gen auf die Bedienung des Schulzentrums in Boxberg. Nachgefragte Schülerfahrten werden weiterhin angeboten.
Stadt Box- berg	17.18.	S. 69	Hierzu bitte die Fragen auf S. 49 beantworten.	bei der Be- arbeitung berücksich- tigt	siehe Punkte 17.10. bis 17.12.
Stadt Box- berg	17.19.	S. 70	Ruftaxikorridore werden zu einem Korridor 9835 zusammengefügt, betrifft die Korridore 9834 (Boxberg – Bad Mergentheim) und 9833 (Assamstadt – Box- berg). Schwabhausen noch in den neuen Korridor mitaufnehmen, Tabelle 19! Es ist ärgerlich, wenn man von Bad Mergentheim nur nach Windischbuch kommt und in Windischbuch dann 20 min. warten muss, bis das nächste Ruftaxi kommt. Hier wäre anzumerken, dass die Ruftaxis flexibler sind, damit die Wartezeit zwischen den einzelnen Ruftaxis nicht zu groß ist, sonst ist das Angebot nicht interessant.	bei der Be- arbeitung berücksich- tigt	Die Zusammenlegung der Ruftaxi-Korridore soll Umsteigeverbindungen und Wartezeiten, bei- spielsweise in Windischbuch reduzieren. Durch die Ausrichtung auf die Anschlussknoten wird sichergestellt, dass Umstiege zwischen Bus bzw. Bahn und Ruftaxi möglichst attraktiv sind.



TÖB	Nr.	Textbezug	Stellungnahme	Abwägungs- ergebnis	Erläuterung der Abwägung
Stadt Box- berg	17.20.	S. 73 Prüfaufträge	Die Prüfaufträge zur "Weiterentwicklung des SPNV", die erst "während der Laufzeit des NPV hinsichtlich ihrer Bedeutung und Umsetzbarkeit geprüft werden sollen", sind schon vorher als Verbesserungs-Forderungen zu formulieren (s. Begründungen zu S. 43). Insbesondere: 1.) Einführung des durchgängigen Stundentaktes an allen 7 Wochentagen auf der Frankenbahn RB 85 Würzburg-Osterburken. 2.) Reaktivierung stillgelegter Zwischenhalte auf der Frankenbahn (z.B. Unterschüpf & Schweigern). 3.) Beim Bahnknoten Lauda Beibehaltung der guten Tauberbahn-Anbindung an die Frankenbahn. 4.) Beim Bahnknoten Osterburken Beibehaltung des Ankunfts-Knotens zur Minute 30.	nicht umgesetzt	Die Ausgestaltung des Verkehrsangebots auf der Schiene liegt nicht in der Zuständigkeit des Main-Tauber-Kreises. Planungen des Landes Baden-Württemberg werden hier nachrichtlich übernommen. Dem Main-Tauber-Kreis steht das Instrument des Prüfauftrags zur Verfügung, von dem in Kapitel 6.5 Gebrauch gemacht wird.
Stadt Box- berg	17.21.	S. 75, Verständnis-Frage	Verständnis-Frage: Wer hat die Priorisierung & Kategorisierung der Bus-Haltestellen aufgrund welcher Kriterien getroffen?	zur Kenntnis genommen	Die Kategorisierung und Priorisierung des barrierefreien Haltestellenausbaus ist initial im Rahmen des Nahverkehrsplans 2018 erfolgt und in diesem auch veröffentlicht worden. Für den Nahverkehrsplan 2026 werden die Einteilungen des NVP 2018 überprüft und ggf. angepasst bzw. ergänzt.
Stadt Box- berg	17.22.	S. 75	Bushaltestelle Boxberg-Wölchingen, Bahnhof in Priorität I Kategorie A aufnehmen (bisher Priorität II Kategorie C) – neuer Knotenpunkt	umgesetzt	Die Zuordnung der Haltestelle wurde entsprechend angepasst.
Stadt Box- berg	17.23.	S. 76	Bushaltestelle Kupprichhausen Kirche in Priorität IV Kategorie D aufnehmen (bisher Priorität II Kategorie C)	umgesetzt	Die Zuordnung der Haltestelle wurde entsprechend angepasst.
Stadt Box- berg	17.24.	S. 78	Bushaltestellen Schwabhausen Ort & Windischbuch Ort: sind in Priorität II Kategorie B (bisher Priorität III Kategorie D) zu ändern	umgesetzt	Die Zuordnung der Haltestelle wurde entsprechend angepasst.
Stadt Box- berg	17.25.	S. 79	Bushaltestellen Kupprichhausen Schule in Priorität II Kategorie B aufnehmen	umgesetzt	Die Haltestelle wurde entsprechend aufgenommen.
Stadt Box- berg	17.26.	S. 79	Bushaltestellen Boxberg (TBB) Schulzentrum in Priorität II Kategorie B aufnehmen (bisher Priorität IV Kategorie D)	umgesetzt	Die Zuordnung der Haltestelle wurde entsprechend angepasst.
Stadt Box- berg	17.27.	S. 75, Listen-Bitte	Bitte auch die schon ausgebauten Bus-Haltestellen auflisten.	nicht umgesetzt	Eine Darstellung der bereits ausgebauten Haltestellen ist kein obligatorischer Teil eines Nahverkehrsplans und wurde deshalb nicht umgesetzt. Eine entsprechende Übersicht kann bei den Straßenbaulastträgern geführt werden.
Stadt Tauber- bischofsheim	18.1.	S. 21: Arbeitsplatzschwerpunkte im Landkreis	Mit Blick auf weitere genannte Arbeitsplatzschwerpunkte im Landkreis sollte auch der Schwerpunkt "Hochhäuser Straße" mit Weinig, MAFI, VS genannt werden.	umgesetzt	Die Beschreibung wurde ergänzt.
Stadt Tauber- bischofsheim	18.2.	S. 21: Medizinische Versorgung	nur redaktioneller Hinweis: das Krankenhaus Tauberbischofsheim heißt seit einiger Zeit nicht mehr "Kreiskrankenhaus". Richtige Bezeichnung: "Krankenhaus Tauberbischofsheim"	umgesetzt	Die Bezeichnung wurde angepasst.



TÖB	Nr.	Textbezug	Stellungnahme	Abwägungs- ergebnis	Erläuterung der Abwägung
Stadt Tauber- bischofsheim	18.3.	S. 43 SPNV	Für die Ortsteile Dittigheim und Distelhausen ist eine bessere Haltestellenbedien- ung im SPNV dringend erforderlich, die Hoffnungen auf den Zielfahrplan 204X sind für die Stadt nicht zufriedenstellend. Ergänzend zum Nahverkehrs- plan soll zusammen mit dem Landkreis eine erneute Initiative zur Angebots- verbesserung angestoßen werden. Beispiel: Dittigheimer Pendler aus Richtung Wertheim müssen auf dem Heim- weg in Tauberbischofsheim aus dem Zug aussteigen und nach Dittigheim mit dem Bus fahren. Die Bedarfshalte werden außerdem nicht in den offiziellen Fahrplänen ausgewiesen.	umgesetzt	Der Prüfauftrag in Kapitel 6.5 wurde entspre- chend erweitert.
Stadt Tauber- bischofsheim	18.4.	S. 44 bzw. 49	Es wird als erforderlich angesehen, dass die Ortsteile Impfingen und Dittwar weiterhin mindestens im 120-Minuten-Takt angebunden sind. Daher wird be- antrag, die beiden umgestalteten Linien 941 Tauberbischofsheim – Werbach bzw. 995 Tauberbischofsheim – Königheim bereits ab sofort der Netzkategorie 2 zuzuordnen werden.	teilweise umgesetzt	Die Bedienung von Dittwar und Impfingen durch den ÖPNV wird durch den Nahverkehrs- plan sichergestellt. Diese erfolgt nachfragerecht über Schülerfahrten im Linienverkehr sowie Ruftaxifahrten außerhalb der Nachfragespitzen. Die Linie 995 dient vorwiegend dem Schüler- verkehr, sodass ein durchgehendes Taktangebot nicht bedarfsgerecht erscheint. Bedienungslü- cken werden durch Ruftaxi-Verkehre abge- deckt.
Stadt Tauber- bischofsheim	18.5.	S. 45: Busverkehr Baustein A)	Nachdem sich die vom Land geförderte Regiobuslinie 999 Buchen – Tauberbi- schofsheim in Ergänzung zur Linie 850 bewährt hat, begrüßt die Stadt die Beibehaltung dieser Linie. Darüber hinaus sollte auch die Erweiterung dieser Linie bis nach Würzburg angestoßen werden. Die Stadt beantragt daher die Prüfung und Umsetzung dieser Maßnahme. Der Entwurf des NVP zeigt hier auch ein großes Verkehrsaufkommen (Verkehrsverflechtung) auf dieser Linie, 4-8x höher als auf der Linie nach Hardheim bzw. Buchen.	teilweise umgesetzt	Die Regiobuslinie 999 unterliegt bestimmten Förderkriterien des Landes Baden-Württem- berg, die zwischen Würzburg und Tauberbi- schofsheim nicht erfüllt werden. Eine Weiter- führung ist dementsprechend nicht möglich. Dennoch kann durch die Optimierung des An- gebots auf der Linie 850 der Verkehr auf dem Abschnitt Tauberbischofsheim – Würzburg stär- ker an den Bedienstandard der Linie 999 ange- glichen werden. Zudem bestehen regelmäßige und attraktive Umstiege am Anschlussknoten Tauberbischofsheim ZOB.
Stadt Tauber- bischofsheim	18.6.	S. 52 Ruftaxikor- ridor	Die Stadt beantragt, dass auch der Ortsteil Hochhausen einem Ruftaxi-Korri- dor zuzuordnen ist, entweder dem Korridor 9873 oder 9874.	bei der Be- arbeitung berücksich- tigt	Der Ortsteil Hochhausen ist dem Ruftaxi-Korri- dor 9876 zugeordnet. Eine Zuordnung in die Korridore 9873 oder 9874 ist aus betrieblichen Gründen nicht umsetzbar.
Stadt Tauber- bischofsheim	18.7.	S. 52 Ruftaxikor- ridor	Die Stadt beantragt im Nahverkehrsplan vorläufig einen Korridor für die Kern- stadt Tauberbischofsheim einrichten zu lassen. Das Nachfolgekonzept der ak- tuellen Stadtbuslinie wird derzeit eng mit der Verkehrsgesellschaft Main-Tau- ber abgestimmt. Ziel ist es entweder ein ehrenamtliches Bürgerbussystem zu entwickeln oder sich ab Dezember 2027 am Ruftaxikonzept anzugliedern.	umgesetzt	Die Einführung eines zeitlich ausgedehnten und flächendeckenden städtischen ÖPNV-Systems in der Stadt Tauberbischofsheim ist von entschei- dender Bedeutung für die Erschließung des



TÖB	Nr.	Textbezug	Stellungnahme	Abwägungs- ergebnis	Erläuterung der Abwägung
					Stadtgebiets. Der Prüfauftrag in Kapitel 6.5. wird dahingehend erweitert.
Stadt Tauber- bischofsheim	18.8.	S 52 Ruftaxikorridor	Der Ortsteil Dittigheim sollte aufgrund der Lage an der Tauberachse demselben Korridor wie der Ortsteil Distelhausen (9840) zugeordnet werden.	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Dies ist der Fall.
Stadt Tauber- bischofsheim	18.9.	S. 52 Ruftaxi (Allgemein)	Allgemeine Anregung der Ortschaftsräte: (1) Unter der Woche Ruftaxifahrtmöglichkeit bis 23 Uhr. (2) Vorbestellung an Sonn- und Feiertagen ist nur am Vorabend bis 18 Uhr möglich. Dies sollte ebenfalls bis 60 Minuten vor Fahrtbeginn möglich sein. (Anregung Verwaltung: eventuell online Buchung geringerer Vorlauf möglich)	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Die Weiterentwicklung der Ruftaxi-Verkehre ist als Prüfauftrag in Kapitel 6.5. definiert. Zentral ist dabei unter anderem eine digitale und kurzfristige Buchbarkeit sowie die Finanzierbarkeit des Fahrplanangebots.
Stadt Tauber- bischofsheim	18.10.	S. 55 VRN next-bike	Die Stadt begrüßt die Teilnahme am Modell VRN Nextbike ab 2027 und bittet um frühzeitige Beteiligung im Rahmen dieser Maßnahme	zur Kenntnis genommen	Eine Integration des Main-Tauber-Kreises in das Angebot VRNrad wird geprüft. Sofern diese weiterverfolgt wird, werden die landkreisangehörigen Kommunen entsprechend an der Ausgestaltung beteiligt.
Stadt Tauber- bischofsheim	18.11.	S. 67 Mobilitätszentrale	Wie bereits beim Nahverkehrsplan 2018 beantragt die Stadt die Einrichtung einer Mobilitätszentrale in Tauberbischofsheim. Dies sollte im Nahverkehrsplan auch festgehalten werden.	umgesetzt	Die Einrichtung einer Mobilitätszentrale in Tauberbischofsheim wird als Prüfauftrag in den Nahverkehrsplan aufgenommen. Grundvoraussetzung ist es, einen Betreiber für die Mobilitätszentrale zu identifizieren, die entsprechenden Räumlichkeiten vorzuhalten sowie den Betrieb kommunal mitzufinanzieren. Möglich ist unter anderem auch eine Integration in die Tourist-Information der Stadt Tauberbischofsheim.
Stadt Tauber- bischofsheim	18.12.	S. 72 Prüfaufträge Bahnhof Tauberbischofsheim	Die Stadt bittet darum auch das Großprojekt Bahnhof Tauberbischofsheim als Prüfungsauftrag im Nahverkehrsplan festzuhalten. Dort ist für den Bahnhof vollständige Barrierefreiheit zu schaffen. Ebenfalls ist eine Querungsmöglichkeit am Bahnhof für Fußgänger dringend erforderlich. Die ebenfalls damit begründeten langen Schrankenschließzeiten führen mit dazu, dass die Verkehrszeiten an der Tauberbahn nicht beschleunigt werden können.	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Ein barrierefreier Ausbau des ZOB in Tauberbischofsheim ist bereits im Kapitel 5.6. explizit aufgenommen.



TÖB	Nr.	Textbezug	Stellungnahme	Abwägungs- ergebnis	Erläuterung der Abwägung
Stadt Tauber- bischofsheim	18.13.	S. 55 Intermodale Knotenpunkte	Die Stadt sieht – wie der Nahverkehrsplan bereits vorsieht – ebenfalls Handlungsbedarf zur Erweiterung der P+R und Schaffung von B+R Parkplätzen rund um den Bahnhof Tauberbischofsheim. Dies könnte ggf. in Zusammenhang mit dem Prüfauftrag Bahnhof Tauberbischofsheim und der Schaffung der Barrierefreiheit für den ZOB-Bahnhof angegangen werden. Frage dazu: wer ist hier in der Verantwortung zur Erweiterung?	zur Kenntnis genommen	Die Verantwortung liegt beim zuständigen Straßenbaulastträger bzw. beim Grundstückseigentümer der betroffenen Flächen.
Stadt Tauber- bischofsheim	18.14.	S. 75-79 + Anlage	Die Stadt bittet um Korrektur der im NVP vorgeschlagenen Priorisierungen den Umbau der barrierefreien Haltestellen. Die Stadt hat die Priorisierung entsprechend der beigefügten Anlage vorgenommen. Insbesondere mit Blick auf anstehende Infrastrukturprojekte und die Leistungsfähigkeit der Verwaltung müssen viele Haltestellen in die Priorität 2 (Umbau bis 2040) geschoben werden. In Dittigheim soll die Haltestelle Mittelfristig vom aktuellen Standort in die Kastanienallee verlegt werden (neuer Standort am Ortsteingang).	umgesetzt	Die Haltestellenliste wurde umfassend unter Berücksichtigung der bereitgestellten Unterlagen aktualisiert.
<i>Ergänzende Anpassung</i>	19.1.	S. 71, Tabelle 22		bei der Bearbeitung berücksichtigt	Im Zuge der Angebotsplanung wurde eine Neuordnung der Linie 937 zum Linienbündel Ahorn-Boxberg anstelle des Linienbündels Bad Mergentheim-Lauda vorgenommen.



Impressum

Aufgabenträger:

Main-Tauber-Kreis
Gartenstraße 1
97941 Tauberbischofsheim

Landrat Christoph Schauder
Dezernentin Ursula Mühleck
Geschäftsführer VGMT Thorsten Haas

Auftraggeber:

VRN Verkehrsverbund Rhein-Neckar
B1, 3-5
68159 Mannheim

Geschäftsführer: Dr. Michael Winnes
Isabella Krahnert
Khaled Khaliqi

Bearbeitung durch:

Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH
Konrad-Zuse-Straße 1
44263 Dortmund
Tel.: (0231) 9999 70-0
oepnv@planersocietaet.de

Christian Kuhnert (Projektleitung)
Gregor Korte
Björn Oelmann
Daniel Ruttloff

Unter Mitarbeit von:
Judith Schlitter

Kontakt

Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH
B1 3-5, 68159 Mannheim

myVRN-App

Der einfache Zugang zu deiner
Mobilität mit Ticket-Shop

www.vrn.de

Servicenummer: 0621.1077077