



LANDKREIS
SCHWEINFURT



Mobilitätskonzept für den Landkreis Schweinfurt

Bericht Februar 2019

Mobilitätskonzept für den Landkreis Schweinfurt



Gefördert durch das Bayerische Staatsministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten und den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER)

Auftraggeber

Landkreis Schweinfurt
Schrammstraße 1
97421 Schweinfurt

Auftragnehmer

kobra NVS GmbH
Friedrich-Ebert-Straße 77
34119 Kassel
Telefon: 05 61 / 770 777
Email: info@kobra-nvs.de
Internet: www.kobra-nvs.de

Bearbeitung

Dieter Stepner (Projektleiter)
Frank Huneck
Dirk Hohmeyer

Kassel im Februar 2019

Inhalt

1. Bestandsaufnahme.....	6
1.1 Landkreisstruktur	6
1.1.1 Einwohner	6
1.1.2 Arbeitsplatzverteilung	11
1.1.3 Bildungseinrichtungen.....	15
1.1.4 Medizinische Einrichtungen/Einrichtungen zur Altenpflege.....	17
1.1.5 Nahversorgungseinrichtungen	20
1.1.6 Freizeit- und Kultureinrichtungen	22
1.2 Mobilitätsangebot, Mobilitätsverhalten und Mobilitätsbedarf	24
1.2.1 Ergebnisse der Fahrgastzählung.....	24
1.2.2 Fahrplananalyse.....	27
1.2.3 Ergebnisse der Experteninterviews.....	40
1.2.4 Ergebnisse der Bürgerbefragung.....	55
1.2.5 Ergebnisse der Bürgerworkshops.....	69
1.3 Zwischenergebnis und Fazit	72
2. Mobilitätskonzept	73
2.1 Planungsräume/Mobilitätsgebietstypen.....	73
2.2 Zielsysteme.....	75
2.2.1 Zielsystem A: Ergänzung des aktuellen Systems mit Bedarfsverkehren	76
2.2.2 Zielsystem B: Reduzierung des Angebotes auf wenige Stammlinien und flächendeckende Bedienung mit Bedarfsverkehren.....	77
2.2.3 Zielsystem C: Hauptlinien mit Stundentakt, ergänzt durch Bedarfsverkehre.....	80
2.2.4 Vergleich, Erläuterung und Bewertung der Zielsysteme.....	82
3. Umsetzungsstrategie Zielsystem C.....	86
3.1 Umsetzung von Anregungen aus den Bürgerworkshops	86
3.2 Bedarfsverkehre als Bestandteil des Zielsystems.....	93
3.3 Ausstehende Detailplanungen	95
3.4 Schätzung der Betriebskosten für das Zielsystem.....	99
3.5 Das Zielsystem im Verbundraum – Wabenplan und Tarife.....	101
3.6 Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten, Vorabbekanntmachungen und Vorbereitung von Ausschreibungen	101
3.7 Inhalte von Ausschreibungen	105
3.8 Einzelmaßnahmen	114
3.9 Mobilitätsmanagement, -organisation und Personalbedarf.....	131
3.10 Digitalisierungsstrategie	132
4. Marketingkonzept	133

4.1 Status Quo	133
4.2 Ziele und Inhalte des Marketingkonzepts	133
4.3 Zielgruppe(n) und Multiplikatoren	134
4.4 Mögliche Marketingmaßnahmen	135
5. Fazit und Ausblick	138

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Verteilung der Arbeitsplätze im Landkreis Schweinfurt	11
Abbildung 2 Bildungseinrichtungen im Landkreis Schweinfurt.....	15
Abbildung 3 Medizinische Einrichtungen und Einrichtungen zur Altenpflege im Landkreis Schweinfurt	17
Abbildung 4 Nahversorgungseinrichtungen im Landkreis Schweinfurt	20
Abbildung 5 Freizeiteinrichtungen im Landkreis Schweinfurt	22
Abbildung 6 Vergleich Reisezeiten (Verhältnis ÖPNV/MIV).....	28
Abbildung 7 Beispielfahrplan der Linie 8170, Stand 2017	37
Abbildung 8 Beispiele für Ausnahmen in den Linienfahrplänen, Stand 2017	38
Abbildung 9 Haltestelle Hafen Star	39
Abbildung 10 Fahrplan der Linie 458/9306 an der Haltestelle Hafen Star (Aufnahme 11.2017)	39
Abbildung 11 Anzahl der zurückgelegten Wege am Stichtag im Landkreis Schweinfurt (n=4.642).....	56
Abbildung 12 Modal Split im Landkreis Schweinfurt 2018 (n=6.523)	57
Abbildung 13 Hauptverkehrsmittel in ländlichen Räumen bundesweit (kleinstädtischer, dörflicher Raum) nach MiD 2017.....	57
Abbildung 14 Pkw pro Haushalt im Landkreis Schweinfurt 2018 (n=2.289)	58
Abbildung 15 Pkw pro Haushalt in ländlichen Räumen bundesweit nach MiD 2017	58
Abbildung 16 Wegezwecke im Landkreis Schweinfurt 2018 (n=3.825)	59
Abbildung 17 Wegezwecke (bundesweit) nach MiD 2017	59
Abbildung 18 Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung, Wegezweck: Arbeit	60
Abbildung 19 Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung, Wegezweck: Schule/Ausbildung	60
Abbildung 20 Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung, Wegezweck: Versorgung, Einkäufe	61
Abbildung 21 Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung, Wegezweck: Arztbesuche	61
Abbildung 22 Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung, Wegezweck: Freizeit	62
Abbildung 23 Wahlmöglichkeiten Arbeit, alle Relationen, die häufiger als zwei Mal genannt wurden	64
Abbildung 24 Wahlmöglichkeiten Versorgung, alle Relationen, die häufiger als vier Mal genannt wurden.....	65
Abbildung 25 Wahlmöglichkeiten Arztbesuch, alle Relationen, die häufiger als vier Mal genannt wurden	66
Abbildung 26 Wahlmöglichkeiten Freizeit, alle Relationen, die häufiger als vier Mal genannt wurden	67
Abbildung 27 Auswertung der freien Einträge bei der Haushaltsbefragung (n=2.146)	68
Abbildung 28 Festlegung der vier Planungsräume	74
Abbildung 29 Aktuelles Liniennetz der Regionalbusse im Landkreis Schweinfurt – Abbildung zu Zielsystem A (Stand 2017).....	77
Abbildung 30 Zielsystem B: Reduzierung des Angebotes auf wenige Stammlinien und flächendeckende Bedienung mit Bedarfsverkehren, Entwurfsskizze Stand 09.2018	79
Abbildung 31 Zielsystem C: Hauptlinien mit Stundentakt, ergänzt durch Bedarfsverkehre, Entwurfsskizze Stand 10.2018	81
Abbildung 32 Zielsystem C (ohne reaktivierte Steigerwaldbahn), Stand 03.2019	95
Abbildung 33 Zielsystem C (mit Steigerwaldbahn und Mainschleifenbahn), Stand 03.2019	96
Abbildung 34 Zusammensetzung der Betriebskosten im Regionalverkehr	99
Abbildung 35 Mögliche Linienbündel im Zielsystem C (größtmögliche Bündel), Stand 02.2019.....	104
Abbildung 36 Zeitlicher Ablauf und Personalbedarf der Einzelmaßnahmen	131

Abbildung Deckblatt: iStock.com/HABY; iStock.com/Todor Tsvetkov; Hans-Joachim Hummel

Abkürzungsverzeichnis/Glossar

MiD: Mobilität in Deutschland, eine bundesweite Befragung von Haushalten zu ihrem alltäglichen Verkehrsverhalten. Wird vom jeweils zuständigen Bundesministerium in Auftrag gegeben (aktuell vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, BMVI). Die letzten Befragungen fanden 2002, 2008 und 2017 statt.

MIV: Motorisierter Individualverkehr.

Modal Split: Verteilung des Verkehrsaufkommens auf unterschiedliche Verkehrsmittel. Im vorliegenden Bericht wird dabei der Anteil der zurückgelegten Wege verstanden, unabhängig von der zurückgelegten Strecke.

NVP: Nahverkehrsplan. Der Nahverkehrsplan enthält Ziele und Konzeption des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs und muss mit den anerkannten Grundsätzen der Nahverkehrsplanung, den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung, der Städtebauplanung, den Belangen des Umweltschutzes sowie mit den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit übereinstimmen.¹

ÖPNV: Öffentlicher Personennahverkehr.

Verkehrszeiten

- **HVZ:** Hauptverkehrszeit. Deckt die Verkehrsspitzen am Morgen, Mittag und frühen Abend ab. In Anlehnung an den Nahverkehrsplan von 2007 werden die HVZ 1 bis 3 wie folgt definiert:
 - HVZ 1 6:00-8:00 Uhr; HVZ 2 11:30-14:30 Uhr; HVZ 3 16:00-18:00 Uhr.
- **NVZ:** Nebenverkehrszeit. Dabei handelt es sich um die Zeiten zwischen den oben genannten Spitzen, in diesen geht die Verkehrsnachfrage erfahrungsgemäß zurück. Im Folgenden werden die NVZ wie folgt definiert:
 - NVZ 1 8:00-11:30 Uhr; NVZ 2 14:30-16:00 Uhr.
- **SVZ:** Schwachverkehrszeit. Randzeiten, in denen nur mit einem geringen Verkehrsaufkommen gerechnet werden kann.
 - SVZ 1 Betriebsanfang-6:00 Uhr; SVZ 2 18:00 Uhr-Betriebsende; SVZ 3 Samstag; SVZ 4 Sonntag

Umweltverbund: Zusammenfassender Begriff für die stadt- und umweltfreundlichen Verkehrsarten wie die ÖPNV-Nutzung, das Fahrradfahren oder Zu-Fuß-Gehen.

¹ §13 Abs. 2 BayÖPNVG

1. Bestandsaufnahme

1.1 Landkreisstruktur

Der Landkreis Schweinfurt liegt im Osten des Regierungsbezirks Unterfranken und grenzt - im Uhrzeigersinn aufgeführt - an die Landkreise Bad Kissingen, Rhön-Grabfeld, Haßberge, Bamberg, Kitzingen, Würzburg und Main-Spessart.

Der Main fließt von Osten kommend durch den Landkreis. Zwischen Schonungen und Schweinfurt bildet er einen Bogen und fließt von da an in südlicher Richtung, die Mainschleife bei Volkach liegt an der südlichen Grenze zum Landkreis.

Der Landkreis besteht aus 26 Gemeinden, 2 Marktgemeinden sowie der Stadt Gerolzhofen, das Landratsamt liegt in der freien Kreisstadt Schweinfurt.

Eine Besonderheit stellen die vier Gemeindeallianzen im Landkreis dar:

- Kommunale Allianz Schweinfurter Oberland,
- Region Main-Steigerwald e. V.,
- Schweinfurter Mainbogen,
- Interkommunale Allianz Oberes Werntal.

Als Zusammenschlüsse der Gemeinden im Landkreis bilden sie eine Ebene, auf der gemeindliche Interessen in den jeweiligen Teilräumen gebündelt diskutiert und nach außen getragen werden können.

1.1.1 Einwohner

Die Einwohnerzahl beträgt aktuell 115.395 Einwohner². Wie der untenstehenden Tabelle entnommen werden kann, ist die Einwohnerzahl im gesamten Landkreis seit 2011 um rund 1800 Einwohner leicht gestiegen. Der Einwohnerzuwachs ist dabei vor allem in den rund um die kreisfreie Stadt Schweinfurt gelegenen Gemeinden zu verzeichnen. Am deutlichsten ist der Zuwachs in der Gemeinde Geldersheim (über 600 Einwohner). Da die beiden sprunghaften Anstiege in die Jahre 2015 und 2016 fallen, kann dies zum einen auf die im Zuge der Flüchtlingsaufnahme eingerichtete Unterkunft in den Conn Baracks zurückgeführt werden. Zum anderen sind bereits 2014 nach dem Abzug der amerikanischen Streitkräfte Wohnungen frei geworden³.

² Quelle: Landratsamt Schweinfurt, Stand erstes Halbjahr 2018

³ Aufgrund von Platzmangel in den Conn Baracks waren Teile der Streitkräfte außerhalb des Militärgeländes untergebracht (Quelle: Landratsamt Schweinfurt)

Tabelle 1 Entwicklung der Einwohnerzahlen im Landkreis und der Stadt Schweinfurt⁴

	31.12.2011	31.12.2012	31.12.2013	31.12.2014	31.12.2015	31.12.2016
Schweinfurt (Krfr.St)	52.118	52.098	51.851	51.610	51.969	52.724
Schweinfurt (Lkr)	112.991	112.857	113.007	113.747	114.813	114.823
Begrheinfeid	5.141	5.157	5.125	5.223	5.334	5.350
Dingolshausen	1.269	1.289	1.311	1.318	1.322	1.291
Dittelbrunn	7.123	7.095	7.112	7.212	7.308	7.364
Donnersdorf	1.955	1.975	2.000	1.966	1.946	1.952
Euerbach	2.986	2.989	3.002	3.038	3.047	3.117
Frankenwinheim	1.009	991	999	987	975	962
Geldersheim	2.492	2.492	2.561	2.720	2.967	3.127
Gerolzhofen, Stadt	6.674	6.676	6.699	6.788	6.902	6.908
Gochsheim	6.171	6.148	6.154	6.182	6.240	6.257
Grafenrheinfeld	3.396	3.464	3.446	3.421	3.440	3.415
Grettstadt	4.151	4.161	4.201	4.186	4.211	4.255
Kolitzheim	5.427	5.393	5.414	5.429	5.463	5.485
Lülsfeld	814	814	811	811	793	777
Michelau i.Steigerwald	1.138	1.131	1.110	1.107	1.104	1.106
Niederwerrn	7.904	7.832	7.760	7.814	7.871	7.813
Oberschwarzach, M	1.385	1.411	1.388	1.385	1.388	1.398
Poppenhausen	4.190	4.163	4.201	4.314	4.364	4.359
Röthlein	4.573	4.544	4.548	4.545	4.561	4.464
Schonungen	7.714	7.661	7.635	7.663	7.701	7.714
Schwanfeld	1.875	1.827	1.823	1.807	1.809	1.836
Schwebheim	3.923	3.964	4.034	4.080	4.164	4.177
Sennfeld	4.147	4.170	4.252	4.356	4.462	4.495
Stadtlauringen, M	4.129	4.113	4.038	4.015	4.055	4.024
Sulzheim	1.976	1.990	2.032	2.045	2.069	1.996
Üchtelhausen	3.863	3.828	3.849	3.878	3.880	3.824
Waigolshausen	2.822	2.815	2.797	2.775	2.770	2.759
Wasserlosen	3.418	3.421	3.392	3.375	3.404	3.372
Werneck, M	10.242	10.246	10.224	10.222	10.206	10.159
Wipfeld	1.084	1.097	1.089	1.085	1.057	1.067

Die Prognosen zur weiteren Bevölkerungsentwicklung bis 2036 im Landkreis weichen nur unwesentlich ab von denen für die gesamte Bundesrepublik, den Freistaat Bayern oder auch für den Regierungsbezirk Unterfranken.

Zwar sollen im landesweiten Vergleich die Bevölkerungszahlen insgesamt etwas sinken (um ca. 1,9%), allerdings steht der Landkreis damit über dem durchschnittlichen Bevölkerungsrückgang im Regierungsbezirk (Rückgang um ca. 3,5%). In anderen Regionen/Landkreisen werden die Bedeutungsverluste laut Prognosen deutlich stärker ausfallen:

„Unterfranken (- 3,5 %) und Oberfranken (- 5,9 %) werden dagegen auch weiterhin Bevölkerung verlieren. Zwar zeichnet sich in den kreisfreien Städten und den sie umgebenden Landkreisen Würzburg und Bamberg eine nahezu stabile Einwohnerentwicklung ab, die Grenzlandkreise von Miltenberg (- 5,0 %) über Rhön-Grabfeld (- 6,8 %) bis Wunsiedel i. Fichtelgebirge (- 15,3 %) werden jedoch deutlich an Bevölkerung verlieren. Letzterer hat auch im bayernweiten Vergleich die größten

⁴ Quelle: <https://www.statistikdaten.bayern.de> [Zugriff am 17.04.18]

Rückgänge zu erwarten, gefolgt von den ebenfalls oberfränkischen Landkreisen Kronach (- 13,9 %) und Hof (- 13,0 %)“⁵.

Die Prognose für die Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Schweinfurt fällt ebenfalls deutlich negativ aus: Bis 2036 wird von einem Rückgang von 6,9% ausgegangen.

Tabelle 2 Prognosen zur Bevölkerungsentwicklung in Bayern⁶

Kreisfreie Städte, Landkreise und Regionen	Bevölkerungsstand in 1000		Veränderung in %	davon		Durchschnittsalter in Jahren		Jugendquotient ⁷		Altenquotient ⁸	
	31.12.2016	31.12.2036		natürliche Bevölkerungs- bewegungen in %	Wanderungen in %	31.12.2016	31.12.2036	31.12.2016	31.12.2036	31.12.2016	31.12.2036
Regierungsbezirk Oberbayern	4 633,3	5 093,7	9,9	0,1	9,8	42,8	44,6	30,7	33,3	31,3	41,5
Regierungsbezirk Niederbayern	1 219,4	1 262,9	3,6	-7,0	10,5	43,9	47,1	30,3	32,5	32,7	53,0
Regierungsbezirk Oberpfalz	1 098,4	1 109,0	1,0	-6,7	7,7	43,8	46,9	29,6	32,3	31,9	52,4
Regierungsbezirk Oberfranken	1 062,4	999,3	-5,9	-10,7	4,8	45,2	48,2	29,0	32,0	36,5	59,2
Regierungsbezirk Mittelfranken	1 750,1	1 800,6	2,9	-4,5	7,4	43,7	45,8	30,3	33,4	33,2	47,7
Kreisfreie Stadt Aschaffenburg	69,2	67,7	-2,2	-5,9	3,7	44,0	47,2	29,2	30,2	33,7	51,3
Kreisfreie Stadt Schweinfurt	52,7	49,1	-6,9	-10,1	3,2	45,3	47,8	30,4	31,1	41,4	56,7
Kreisfreie Stadt Würzburg	126,0	124,9	-0,9	-4,4	3,5	42,7	44,0	22,6	24,8	30,7	38,7
Landkreis Aschaffenburg	173,5	167,5	-3,5	-8,1	4,6	44,8	48,1	30,2	33,1	34,3	58,1
Landkreis Bad Kissingen	103,1	97,0	-5,9	-12,3	6,4	46,3	49,6	30,0	33,9	40,5	68,3
Landkreis Rhön-Grabfeld	79,9	74,4	-6,8	-9,1	2,3	44,9	48,1	31,4	36,0	35,7	63,0
Landkreis Haßberge	84,4	80,4	-4,7	-7,5	2,9	44,3	47,8	31,1	35,5	32,9	60,5
Landkreis Kitzingen	89,7	89,4	-0,4	-7,4	7,0	44,1	47,4	30,9	34,1	33,2	56,2
Landkreis Miltenberg	128,5	122,2	-5,0	-7,6	2,6	44,4	48,0	31,5	34,2	34,2	58,9
Landkreis Main-Spessart	126,3	117,3	-7,1	-10,4	3,3	45,6	49,2	29,6	33,2	36,8	65,6
Landkreis Schweinfurt	114,8	112,6	-1,9	-6,6	4,7	44,7	47,5	30,7	35,6	34,8	58,4
Landkreis Würzburg	161,0	160,5	-0,3	-4,7	4,4	44,3	47,2	31,1	35,1	34,0	55,9
Regierungsbezirk Unterfranken	1 309,2	1 263,0	-3,5	-7,6	4,1	44,6	47,6	29,8	32,9	34,8	56,9
Regierungsbezirk Schwaben	1 858,0	1 941,2	4,5	-4,5	9,0	43,7	46,2	31,7	34,3	33,8	50,0
Bayern	12 930,8	13 469,6	4,2	-4,1	8,3	43,6	46,0	30,4	33,2	32,9	48,1

⁵ Quelle: „Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2036“, hrsg. 2018, Seite 20

⁶ Quelle: <https://www.statistikdaten.bayern.de> [Zugriff am 28.05.18]

⁷ Jugendquotient: Anteil der 0- bis 19-Jährigen je 100 Personen im Alter von 20 bis 64 Jahren

⁸ Altenquotient: Anteil der 65-Jährigen oder Älteren je 100 Personen im Alter von 20 bis 64 Jahren

Rechnet man den Jugend- und Altenquotient auf Bevölkerungsanteile um, kommt man zu folgenden Ergebnissen:

Tabelle 3 Ausgewählte Kennzahlen für den Landkreis Schweinfurt, Prognosen für 2036⁹

	Stand 2016	Prognose 2036	Prognostizierte Veränderung gegenüber 2016
Bevölkerungsstand	114.800	112.600	-2,0%
Durchschnittsalter	44,7	47,5	+5,9%
Anteil der unter 20-Jährigen	18,5%	18,4%	-0,1%
Anteil der 20-65-Jährigen	60,4%	51,5%	-8,9%
Anteil der Über 65-Jährigen	21,1%	30,1%	+9,0%

Schlussfolgerung/Handlungsbedarf:

Auch wenn der Landkreis Schweinfurt mittelfristig – im Vergleich mit den benachbarten Regionen – nur geringfügig Einwohner verliert, bleibt er von den weiteren demographischen Trends weiterhin in gleichem Maße betroffen. Dazu gehört vor allem die Überalterung der Bevölkerung:

Wenn die weiter oben genannte Prognose des Bayerischen Landesamtes für Statistik sich bewahrheiten sollte, steigt der Anteil der im nicht erwerbsfähigen Alter im Landkreis Schweinfurt lebenden Menschen auf 48,5 %. Neben den dann zu lösenden sozialpolitischen Fragen wird dieses Szenario große Auswirkungen auf die künftige Mobilität im Landkreis haben. Nur wenn es gelingt, den Nahverkehr so zu gestalten, dass sowohl die Bedürfnisse junger (Schülerverkehr, Freizeitverkehr, digitale Informationsübermittlung) als auch älterer Menschen (Barrierefreiheit von Bus und Haltestelleninfrastruktur, Erreichbarkeit von medizinischen Einrichtungen und Ärzten) berücksichtigt werden, kann es gelingen, den Anteil des Umweltverbundes am Modal Split im Landkreis (s. Kapitel 1.2.4 Ergebnisse der Haushaltsbefragung) konsequent zu steigern. Ein positiver Nebeneffekt dieser Qualitätssteigerung wäre die Stärkung des ÖPNV als Standortfaktor – neben der Versorgungsinfrastruktur bezüglich Ärzten, Apotheken, Geschäften, Behörden. Der Landkreis Schweinfurt könnte sich hierbei gegenüber Landkreisen, die hier nicht rechtzeitig (re-)agieren, einen Standortvorteil verschaffen.

Zu beachten ist außerdem, dass die Altersgruppe der unter 20-Jährigen im Wesentlichen die derzeitige Einnahmehasis für die Verkehrsunternehmen darstellt. Zwischen den Jahren 2016 und 2036 wird sich diese Basis zunächst verschlechtern, bevor sie durch die höheren Geburtenzahlen der letzten Jahre im Vergleich zu 2016 wieder das alte Niveau erreicht. Zuwanderungseffekte können diese Zahl nochmals verändern.

Weil sich die Einnahmehasis durch einen Rückgang in diesem Alterssegment zunächst verschlechtern wird, ist davon auszugehen, dass sich die Einnahmehasis der eigenwirtschaftlich fahrenden Busunternehmen ebenfalls zunächst verschlechtert. Ohne entsprechende Maßnahmen des

⁹ Quelle: <https://www.statistikdaten.bayern.de>, eigene Umrechnung [Zugriff am 28.05.18]

Aufgabenträgers Landkreis Schweinfurt dürfte es damit zu weiteren Angebotsverschlechterungen im ÖPNV kommen um diese Einnahmeausfälle zu kompensieren.

Aktuelle Trends/Entwicklungen wie der Rückgang der Schülerzahlen und (zu fast gleichen Anteilen) der gesamten Fahrgastzahlen werden den eigenwirtschaftlichen Betrieb vieler Linien selbst auf dem heutigen Niveau in naher Zukunft weiter erschweren.

Gleichzeitig ist der Zeitpunkt für ein aktives Gegensteuern sowie umfangreiche Neu- und Überplanungen sehr günstig:

- Fördergelder können momentan im großen Umfang abgerufen werden.
- Der ÖPNV ist aufgrund der häufigen Berichterstattung (ÖPNV zum Nulltarif, autonomes Fahren und ähnliche Themen) als ökologisch sinnvolle Alternative sehr präsent.
- Gleichzeitig wandelt sich das Image des ÖPNV allmählich zum Positiven, gerade junge Menschen haben Bus und Bahn als ernsthafte Alternative zum Privatfahrzeug entdeckt.
- Die fortschreitende Digitalisierung und die neuen Medien ermöglichen neuartige Formen des Marketings und der Kommunikation und eröffnen einen alternativen Zugang in der alltäglichen Nutzung des ÖPNV – sei es über Smartphone-Apps oder über e-Ticketing-Modelle.

Wenn es gelingt, den „Schwung“ dieser Entwicklungen mitzunehmen und planerisch umzusetzen, kann der ÖPNV auch auf dem Land wieder zu einer echten Mobilitätsalternative werden.

1.1.2 Arbeitsplatzverteilung

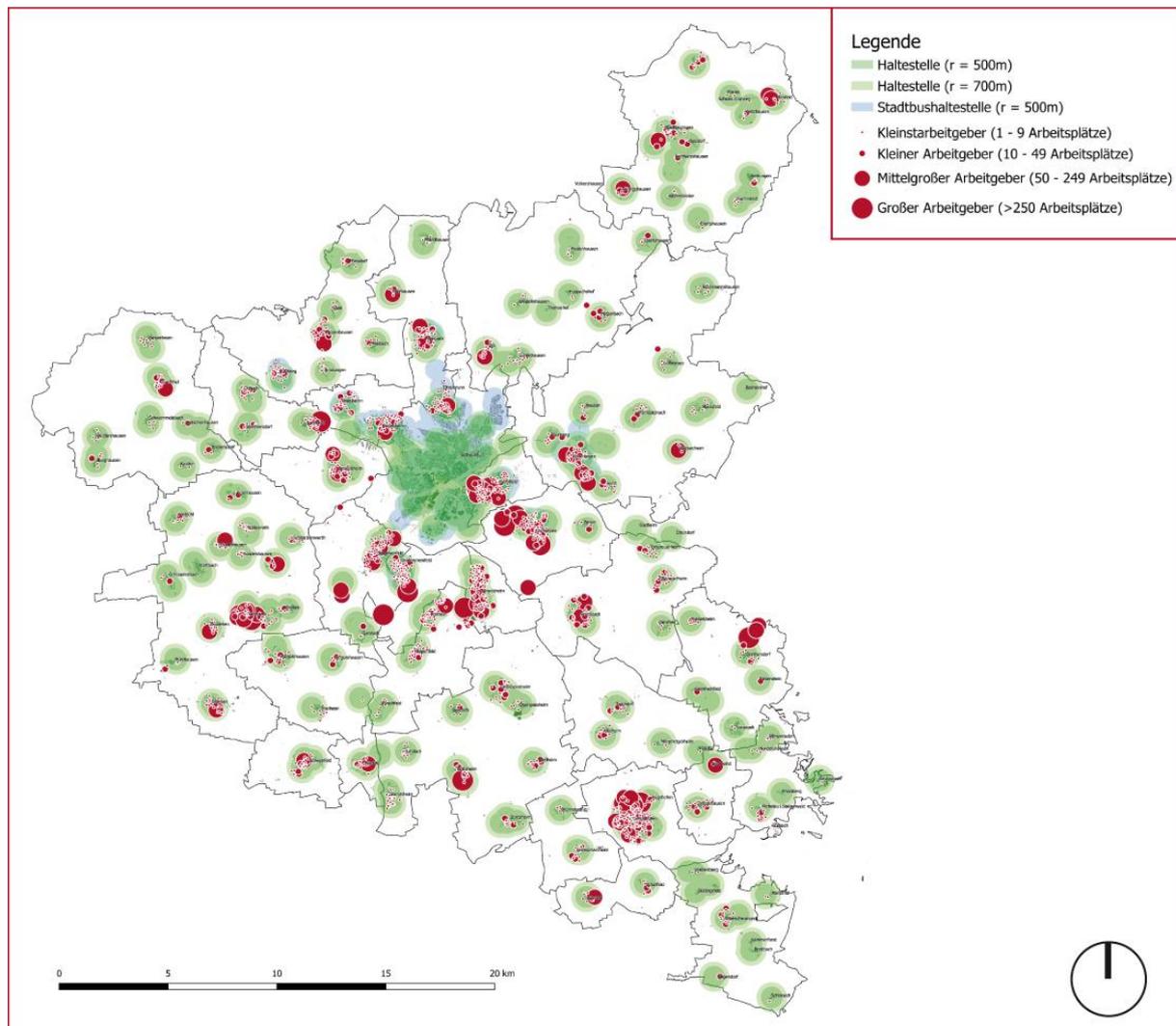


Abbildung 1 Verteilung der Arbeitsplätze im Landkreis Schweinfurt¹⁰

Anmerkung: In Abbildung 1 und allen folgenden Abbildungen des Kapitels 1.1.2 sind die Einzugsradien der Haltestellen der regionalen Buslinien (grün) und der Stadtbuslinien (hellblau) dargestellt (bei Überlappungen bleiben die Haltestellen der Regionallinien sichtbar). Dabei wird keine Wertung vorgenommen, sondern lediglich das Vorhandensein einer Haltestelle angezeigt, es werden keine Aussagen zur Häufigkeit der Bedienung oder der Haltestellenausstattung gemacht.

Die höchste Konzentration an Arbeitsplätzen findet sich in Schweinfurt (vor allem im Schweinfurter Hafen) und in den umliegenden Gemeinden (hier vor allem in den südlich von Schweinfurt gelegenen Gemeinden der Allianz Mainbogen-Gemeinden¹¹). Hierbei ist vor allem der zweite Sektor (Industrie) dominant, im Schweinfurter Hafen befinden sich vielfach Unternehmen aus der Automobilzulieferer-Branche.

Weitere nennenswerte Arbeitsplatzkonzentrationen befinden sich in Gerolzhofen, Werneck. Die größten Arbeitgeber des Landkreises sind das Bezirkskrankenhaus Schloss Werneck mit ca. 1.000

¹⁰ Quelle Landratsamt Schweinfurt, Zahlen für die Stadt Schweinfurt liegen derzeit nicht vor

¹¹ Dazu zählen die Gemeinden Gochsheim (hier findet sich die zweithöchste Konzentration an Arbeitsplätzen im Landkreis), Grafenheinfeld, Grettstadt, Röthlein, Schwebheim und Sennfeld.

Beschäftigten, Pabst Transport GmbH & Co. KG in Gochsheim mit ca. 600 Beschäftigten, Madinger GmbH in Euerbach und BELECTRIC GmbH in Kolitzheim mit jeweils ca. 500 Beschäftigten.

Die übrigen Arbeitsplätze sind relativ regelmäßige über den Landkreis verteilt, die Arbeitgeber finden sich dabei überwiegend in den Hauptorten der Gemeinden. Zu den Außengrenzen des Landkreises nimmt die Arbeitsplatzdichte erwartungsgemäß ab, besonders gut ist dies in den Steigerwald-Gemeinden zu beobachten.

Tabelle 4 Arbeitgeber im Landkreis Schweinfurt, nach Größe¹²

Arbeitgebergröße	Anzahl der Arbeitgeber im Landkreis
Kleinstarbeitgeber (1-9 Arbeitsplätze)	3.830
Kleiner Arbeitgeber (10-49 Arbeitsplätze)	316
Mittelgroßer Arbeitgeber (50-249 Arbeitsplätze)	77
Großer Arbeitgeber (über 250 Arbeitsplätze)	11

Die Pendlersaldi sind in den meisten Gemeinden negativ, lediglich in Gerolzhofen, Gochsheim, Grafenrheinfeld und Sennfeld fallen sie positiv aus. Dies korreliert mit der oben erwähnten Konzentration der Arbeitsplätze im Mittelzentrum Gerolzhofen und südlich von Schweinfurt.

¹² Quelle: Landratsamt Schweinfurt, Zahlen von 2017

Tabelle 5 Pendlersaldi in den Gemeinden des Landkreises Schweinfurt

Gemeinde	Pendlersaldo 2003 ¹³	Pendlersaldo 2016 ¹⁴
Bergheinfeld	-1.325	-1.693
Dingolshausen	-322	-330
Dittelbrunn	-2.005	-2.110
Donnersdorf	-384	-360
Euerbach	-856	-746
Frankenwinheim	-224	-278
Geldersheim	-684	-884
Gerolzhofen	466	517
Gochsheim	-140	196
Grafenrheinfeld	-281	109
Grettstadt	-1.059	-1.356
Kolitzheim	-1.728	-1.695
Lülsfeld	-79	k. A.
Michelau i.Steigerwald	-361	k. A.
Niederwerrn	-2.255	-2.593
Oberschwarzach	-402	-452
Poppenhausen	-907	-1.313
Röthlein	-1.151	-317
Schonungen	-2.162	-2.284
Schwanfeld	-446	-528
Schwebheim	-633	-613
Sennfeld	479	286
Stadtlauringen	-514	-825
Sulzheim	-589	-801
Üchtelhausen	-1.269	-1.422
Waigolshausen	-904	-1.002
Wasserlosen	-1.140	-1.289
Werneck	-1.301	-1.139
Wipfeld	-158	-177

Schlussfolgerung/Handlungsbedarf:

Trotz gewisser Ballungstendenzen der Arbeitsplätze gibt es weiterhin eine breite Streuung im gesamten Landkreis. Auch größere Arbeitgeber liegen manchmal abseits der Ortskerne und sind dementsprechend nur unzureichend an den ÖPNV angebunden.

Der starke Bedeutungsüberschuss der Stadt Schweinfurt mit den überregional bis international tätigen Unternehmen gegenüber dem Landkreis wird zweifellos erhalten bleiben, so dass auch die

¹³ Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, Stand 30. Juni 2003

¹⁴ Quelle: Landratsamt Schweinfurt, Zahlen von 2016

Pendlerbeziehungen sich voraussichtlich nur geringfügig ändern werden. Dies bedeutet aber auch, dass für die Zielgruppe der Arbeitnehmer und Auszubildenden bessere Angebote im ÖPNV zumindest auf den Relationen Richtung Schweinfurt und umliegender Gemeinden geschaffen werden müssen. Dies betrifft neben der Anbindung der Orte selbst vor allem die Anpassung der Abfahrtszeiten am Arbeitsbeginn und -ende. Aufgrund der immer flexibler werdenden Arbeitszeiten kann dies nur im Dialog mit den Arbeitgebern gelingen. Hier wären z. B. betriebliche Mobilitätskonzepte denkbar, die in Zusammenarbeit mit den Unternehmen konzipiert würden.

1.1.3 Bildungseinrichtungen

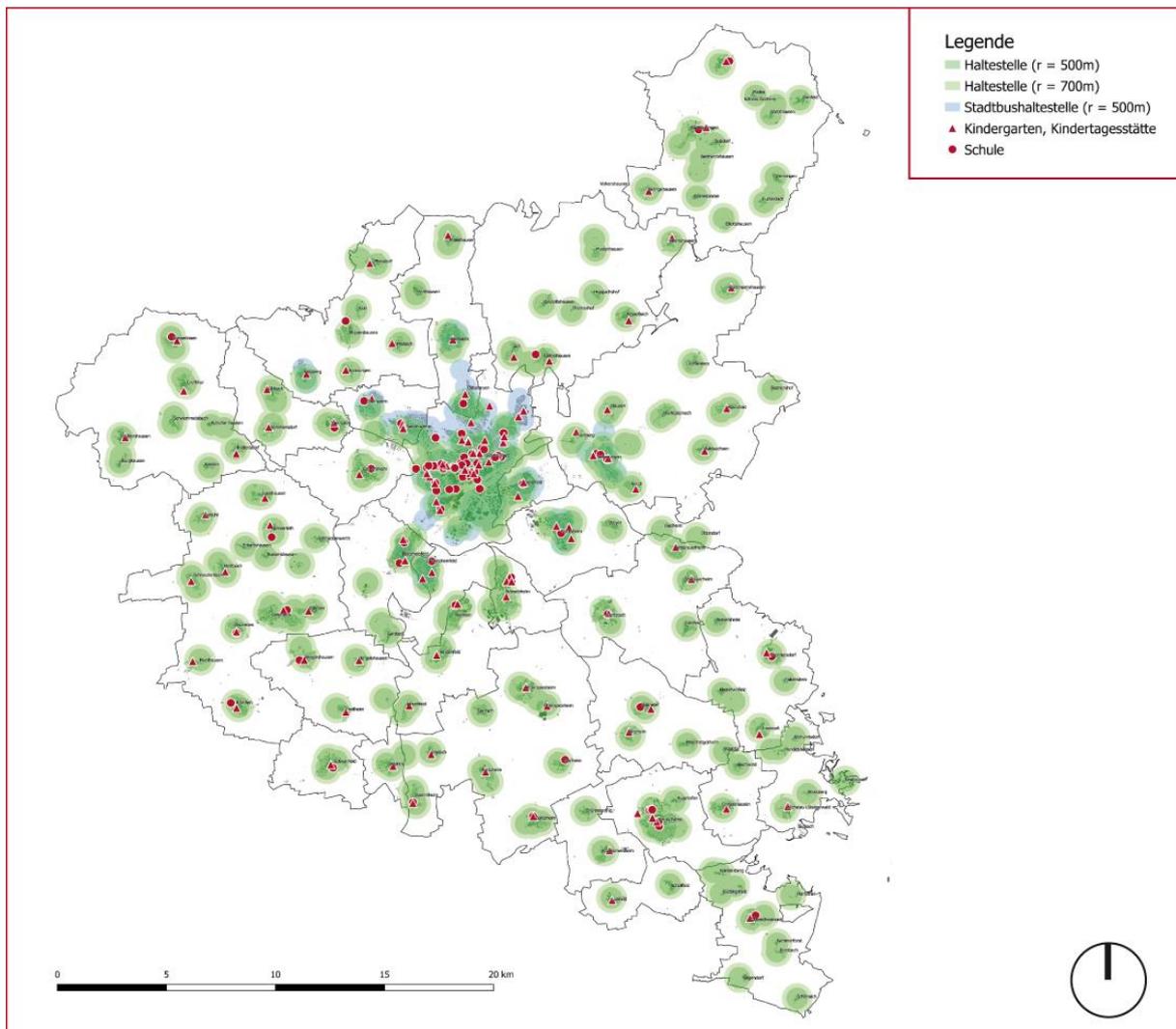


Abbildung 2 Bildungseinrichtungen im Landkreis Schweinfurt¹⁵

Die Verteilung der Schulen und Kindergärten stellt sich insgesamt so dar wie erwartet: die weiterführenden Schulen liegen überwiegend in Schweinfurt sowie teilweise in Gerolzhofen, während die Grundschulen auf die Gemeinden verteilt sind (Ausnahmen: Michelau i. Steigerwald, Dingolshausen, Frankenwinheim, Lülsfeld und Wipfeld).

Die Ausstattung mit Kindergärten/-tagesstätten ist ebenfalls zufriedenstellend, viele Gemeindeteile verfügen über eine Einrichtung zur Kinderbetreuung.

Während die Schülerzahlen im letzten Jahrzehnt sehr stark gesunken sind (vgl. hierzu auch Kapitel 1.2.1 Ergebnisse der Fahrgastzählung), geht man aktuell mittelfristig von einer Stabilisierung und eventuellen leichten Zuwächsen aus.¹⁶

¹⁵ Quelle: Landratsamt Schweinfurt

¹⁶ Vgl. Schulentwicklungsplan für die Stadt Schweinfurt, MODUS – Wirtschafts- und Sozialforschung GmbH, 2016

Schlussfolgerung/Handlungsbedarf:

Während es im Detail noch Verbesserungspotential gibt (angepasste Schulanfangszeiten oder Untersuchung der Verspätungsursachen im Schülerverkehr, Behebung der Kapazitätsengpässe etc.), ist die Schülerbeförderung weitestgehend gesichert. Der Schülerverkehr steht daher bei der vorliegenden Betrachtung nicht im Fokus. Als eine wesentliche Forderung kann allerdings festgehalten werden, dass die Schülerbeförderung mindestens in ihrer jetzigen Form beibehalten werden muss.

1.1.4 Medizinische Einrichtungen/Einrichtungen zur Altenpflege

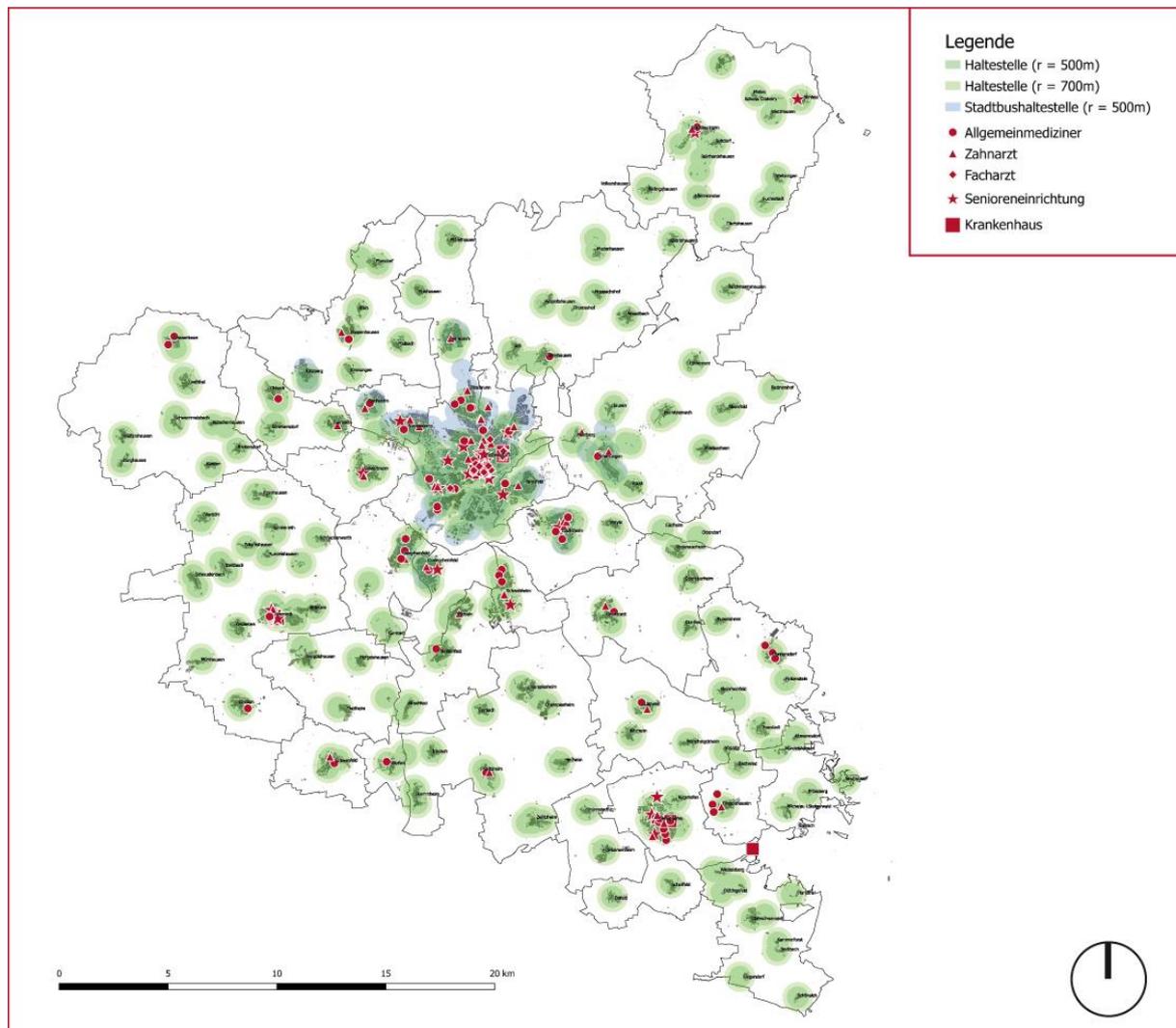


Abbildung 3 Medizinische Einrichtungen und Einrichtungen zur Altenpflege im Landkreis Schweinfurt¹⁷

Die ärztliche/zahnärztliche Versorgung im Landkreis ist insgesamt als gut zu bewerten, die von der Kassenärztlichen Vereinigung Bayerns vorgegebenen Versorgungsstandards werden weitestgehend landkreisweit erfüllt¹⁸. Dabei ist die Versorgungssituation im Süden des Landkreises (Versorgungsgrad Allgemeinärzte 109,5 %) besser als im Norden (Versorgungsgrad 74,6 %). Dies dürfte nicht zuletzt an der sehr guten allgemeinmedizinischen Versorgung in Sennfeld und Werneck liegen. Der im Versorgungsatlas individuell betrachtete Raum Gerolzhofen ist mit einem Versorgungsgrad von 102,6% zwar als ausreichend bewertet worden, allerdings sind hierbei die meisten Arztpraxen in der Stadt Gerolzhofen selbst zu finden.

Der Versorgungsatlas Hausärzte macht keine dezidierte Aussage zur zahnärztlichen Versorgung, allerdings dürfte die Versorgungslage hierbei geringfügig schlechter aussehen: Die Verhältniszahl liegt bei 1 Zahnarzt zu 1.680 Einwohnern¹⁹, während die Anzahl der Zahnärzte etwas unter der Anzahl der Allgemeinärzte liegt.

¹⁷ Quellen: Landratsamt Schweinfurt, eigene Recherche

¹⁸ Quelle: Versorgungsatlas Hausärzte, August 2018. Nach der Bedarfsplanungsrichtlinie vom 15.02.2018 ist die einzuhaltende Verhältniszahl 1 Hausarzt zu 1.671 Einwohnern.

¹⁹ Quelle: Bedarfsplanungs-Richtlinie Zahnärzte, Stand 16.06.2016

Insgesamt gilt zudem: In Flächengemeinden mit vielen Ortsteilen liegen die medizinischen Einrichtungen/Arztpraxen in der Regel im Hauptort, für einen Arztbesuch muss man also entsprechend mobil sein.

Auch gibt es einige Gemeinden, die gänzlich ohne Allgemeinmediziner/Zahnarzt auskommen müssen (s. folgende Tabelle).

Tabelle 6 Medizinische Grundversorgung in den Gemeinden des Landkreises Schweinfurt

Gemeinde	Arzt Allgemeinmedizin	Zahnarzt
Begrheinfeld	Ja	Ja
Dingolshausen	Ja	Ja
Dittelbrunn	Ja	Ja
Donnersdorf	Ja	Ja
Euerbach	Ja	Ja
Frankenwinheim	Nein	Nein
Geldersheim	Ja	Ja
Gerolzhofen	Ja	Ja
Gochsheim	Ja	Ja
Grafenrheinfeld	Ja	Ja
Grettstadt	Ja	Ja
Kolitzheim	Ja	Ja
Lülsfeld	Nein	Nein
Michelau i. Steigerwald	Nein	Nein
Niederwerrn	Ja	Ja
Oberschwarzach	Nein	Nein
Poppenhausen	Ja	Ja
Röthlein	Ja	Ja
Schonungen	Ja	Ja
Schwanfeld	Ja	Ja
Schwebheim	Ja	Ja
Sennfeld	Ja	Ja
Stadtlauringen	Ja	Ja
Sulzheim	Ja	Ja
Üchtelhausen	Ja	Nein
Waigolshausen	Nein	Nein
Wasserlosen	Ja	Ja
Werneck	Ja	Ja
Wipfeld	Ja	Nein

Krankenhäuser gibt es in Schweinfurt, Gerolzhofen und Werneck, wobei die Schlossklinik in Werneck sowohl eine der größten orthopädischen Fachkliniken Deutschlands als auch die psychiatrische Klinik beherbergt und damit auch überregional von Bedeutung ist.

Für die Bewohner der Mainbogengemeinden ist zudem die Mainbogenpraxis mit ihren Standorten in Sennfeld und Gochsheim besonders relevant. Darauf ist sowohl in den Experteninterviews als auch beim Bürgerworkshop der Allianz Schweinfurter Mainbogen wiederholt hingewiesen worden (vgl. Kapitel 1.2.3 Ergebnisse der Experteninterviews und 1.2.5 Ergebnisse der Bürgerworkshops).

Eine Besonderheit stellt zudem die Klinik am Steigerwald dar: zwar ist diese Privatklinik für chronisch kranke Menschen mit Bedacht als „Ort der Ruhe“ außerhalb der Ortschaften am Rande des Landkreises gelegen, allerdings gestaltet sich dadurch eine Anbindung an den ÖPNV als schwierig.

Seniorenheime und andere Wohneinrichtungen für ältere Menschen befinden sich lediglich in Schweinfurt und den anliegenden Gemeinden (Niederwerrn, Geldersheim, Grafenrheinfeld, Schwebheim, Gochsheim und Sennfeld) sowie in Gerolzhofen und Werneck.

Schlussfolgerung/Handlungsbedarf:

In seiner jetzigen Form eignet sich der ÖPNV kaum für Arztbesuche. Aufgrund von Fahrplanlücken, gerade in den Randgemeinden des Landkreises sind Arztbesuche mit dem Bus nur mit einem hohen Aufwand (Koordination von Arzttermin und fahrplanmäßiger Fahrt) zu gewährleisten. Die Rückfahrt lässt sich aufgrund der schwer abzuschätzenden Warte- und Behandlungszeit zudem kaum planen.

Zwar sind die Mainbogengemeinden auch bei der medizinischen Versorgung durch die Nähe zu Schweinfurt und die Anbindung an den Stadtbus sowie durch vorhandene medizinische Einrichtungen vor Ort tendenziell im Vorteil, auch hier besteht allerdings Handlungsbedarf hinsichtlich einer besseren Anbindung dieser Einrichtungen wie z. B. der Mainbogenpraxis.

Nachdem die Arztpraxen i.d.R. im Hauptort liegen, muss von den schlechter versorgten Ortsteilen dorthin eine Verbindung gegeben sein, die flexibel genug ist, den Arztbesuch zu planen. Dieses Angebot muss auch und gerade für Menschen gelten, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind.

1.1.5 Nahversorgungseinrichtungen

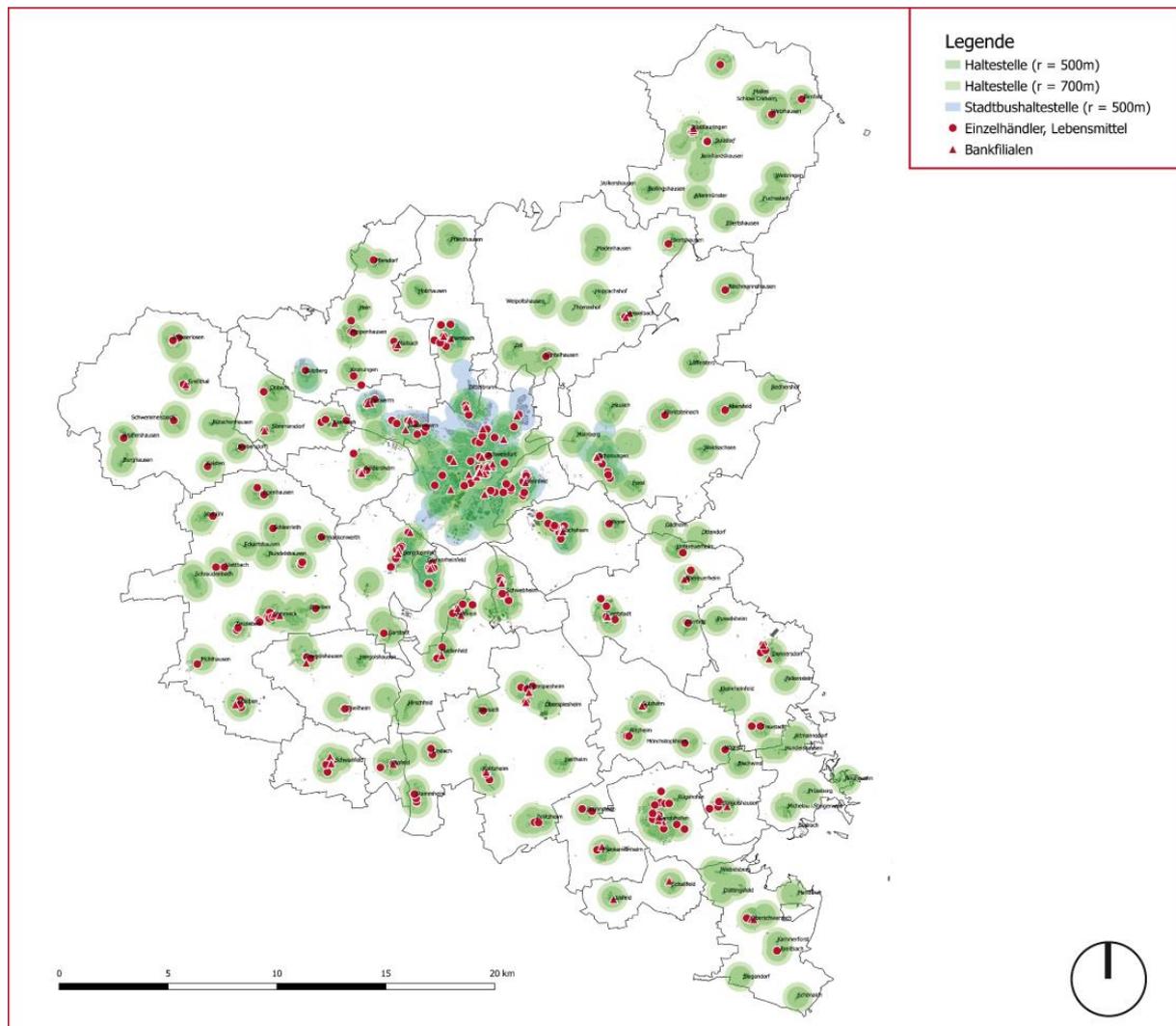


Abbildung 4 Nahversorgungseinrichtungen im Landkreis Schweinfurt²⁰

Die Grundversorgungssituation im Landkreis kann insgesamt als positiv gewertet werden. So sind mit Ausnahme von Lültsfeld und Michelau i. Steigerwald sämtliche Hauptorte der Gemeinden mit mindestens einem Lebensmittelhändler ausgestattet (wozu im Rahmen dieser Betrachtung auch Bäcker und Metzger gezählt worden sind). Auch in der überwiegenden Anzahl der Ortsteile gibt es häufig mindestens einen Nahversorger. Ausnahmen hierbei sind die Gemeinden Stadtlauringen, Röthlein, Kolitzheim, Dingolshausen, Grettstadt und Oberschwarzach; hier ist die Nahversorgung nicht in allen Ortsteilen gegeben.

Zusätzlich zu den stationären kommen zahlreiche mobile Angebote (in erster Linie auch hier von Bäckereien und Metzgereien), die den Landkreis fast flächendeckend bedienen.

Schlussfolgerung/Handlungsbedarf:

Auch wenn die Ausstattung mit Einrichtungen des täglichen Bedarfs fast flächendeckend als gut bewertet werden kann, sind aufgrund der mangelhaften Anbindung der Ortsteile an die Hauptorte

²⁰ Quelle: Landratsamt Schweinfurt, eigene Recherche

die Nahversorger für viele Menschen nicht mit dem ÖPNV zu erreichen. Ziel muss hier also sein, neben der Relation ins nächstgelegene Haupt-/Mittelzentrum auch die Verbindung zwischen Ortsteilen und Hauptort zu realisieren. Auch hierbei gilt: die Angebote müssen flexibel genug sein um nach dem Einkaufen den Wohnort ohne längere Wartezeit erreichen zu können.

1.1.6 Freizeit- und Kultureinrichtungen

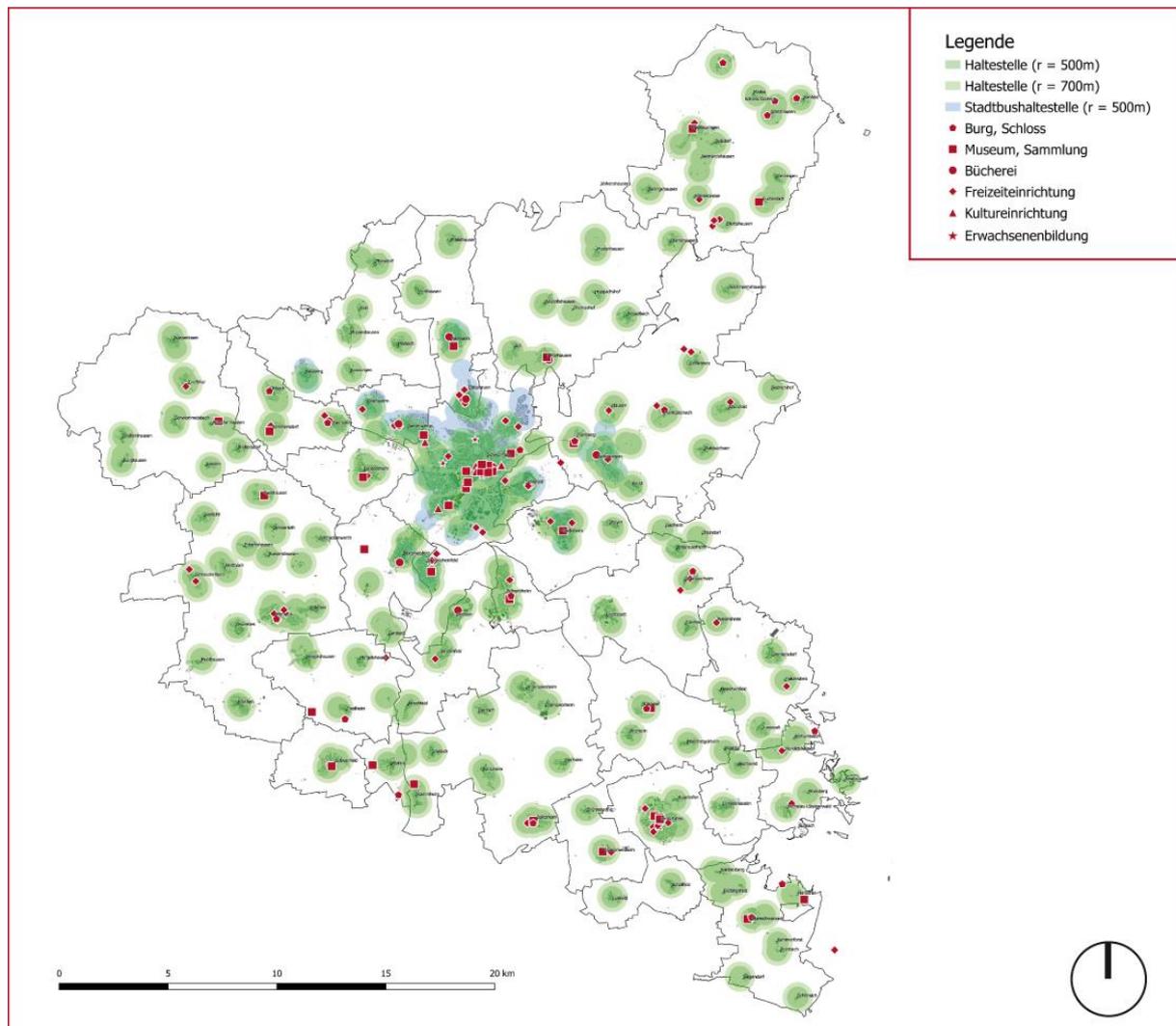


Abbildung 5 Freizeiteinrichtungen im Landkreis Schweinfurt²¹

Im Tourismus-Bereich hat der Landkreis Schweinfurt starke Konkurrenz aus den benachbarten Landkreisen (Weinanbaugebiete am Main im Landkreis Kitzingen, Staatsbäder Bad Kissingen, Bad Brückenau und Bad Bocklet im Landkreis Kitzingen, die Vorrhön im Landkreis Rhön-Grabfeld etc.). Somit spielen touristische Verkehre eher eine untergeordnete Rolle; Angebote wie das Mainschleifenshuttle sind nur saisonal und nur an Wochenenden im Einsatz.

Größere Veranstaltungen im Landkreis liegen überwiegend in den Sommermonaten, zu den alle fünf Jahre stattfindenden Passionsspielen in Sömmersdorf kommen i. d. R. rund 30.000 Besucher (an insgesamt 15 Terminen). Hinzu kommen zahlreiche Kirchweihen (im Norden des Landkreises) sowie Weinfeste (im Süden des Landkreises).

Als wichtige Naherholungs-/Freizeitziele wären zu nennen:

- Das Schwimmbad GEOMARIS in Gerolzhofen,
- der Schweinfurter Baggersee, der vor allem für die Mainbogengemeinden relevant ist,
- der Ellertshäuser See mit seinen zahlreichen Aktivitätsangeboten und Übernachtungsmöglichkeiten,

²¹ Quelle: Landratsamt Schweinfurt, eigene Recherche

- das Steigerwald-Zentrum,
- (Rad-) Wandermöglichkeiten an der Mainschleife und im Steigerwald.

Viele weitere, kleinere Freizeit- und Kultureinrichtungen sind relativ gleichmäßig über den Landkreis verteilt, dennoch wird der kulturelle Bedeutungsüberschuss der Stadt Schweinfurt deutlich. Das Angebot an kulturellen Einrichtungen im Landkreis ist zwar grundsätzlich sehr vielfältig, allerdings haben die meisten – wie die lokalen Museen – stark eingeschränkte Öffnungszeiten (Beispiel: das Friedrich-Rückert-Poetikum in Oberlauringen hat nur jeden Sonn- und Feiertag von 13:00 bis 17:00 Uhr geöffnet, weitere Öffnungszeiten sind nur auf Anfrage möglich).

Schlussfolgerung/Handlungsbedarf:

Aufgrund des mangelhaften Angebotes in den späten Zeitlagen/am Wochenende spielt der ÖPNV bei der Freizeitgestaltung kaum eine Rolle.

Neben der Einrichtung von dezidierten Veranstaltungsverkehren sollte auch das Wochenendangebot überdacht und ggf. durch Bedarfsverkehre ergänzt werden.

Touristische Verkehre können aufgrund der untergeordneten Bedeutung im direkten Vergleich mit den Nachbarlandkreisen nur bedingt die Rolle eines „Motors“ im Rahmen eines Marketingkonzeptes übernehmen.

1.2 Mobilitätsangebot, Mobilitätsverhalten und Mobilitätsbedarf

1.2.1 Ergebnisse der Fahrgastzählung

Bei der Zählung sind alle Linien berücksichtigt worden, die mehr als ein Fahrtenpaar aufweisen und nicht ausschließlich dem Schülerverkehr dienen. Fahrten in den Ferien und Fahrten mit vorheriger Anmeldung sind nicht in die Stichprobe aufgenommen und sind nicht bei der Zählung berücksichtigt worden.

Die Anzahl der zu erhebenden Fahrten betrug dabei je Richtung mindestens 20% des täglichen Fahrtenangebotes. Hierbei ist auf eine möglichst breite zeitliche Streuung der Erhebungsfahrten geachtet worden.

Die Fahrgastzählung selbst ist im Zeitraum vom 25.10.17 bis zum 24.11.2017 mit von der kobra NVS GmbH geschultem Personal durchgeführt worden. Die ausgefallenen Zählfahrten sind in der Nacherhebungswoche vom 9.04.18 bis zum 13.04.18 erhoben worden.

Im Rahmen der Auswertung sind die erhobenen Daten mit den Daten der Zählung von 2005 (Erstellung des Nahverkehrsplanes für den Landkreis Schweinfurt) – soweit vorliegend – verglichen worden, um eventuelle Fahrgastgewinne oder -verluste feststellen zu können.

Tabelle 7 Ergebnisse der Fahrgastzählung 2017/18

Linie	Richtung	Zuwachs-/Rückgang gegenüber 2005
8130	Ri Aidhausen	-13%
8130	Ri Schw.	
8132	Ri Ebertshausen	-47%
8132	Ri Schw.	
8134	Ri Arnstein	-29%
8134	Ri Schw.	
8135	Ri Dipbach	-23%
8135	Ri Schw.	
8136	Ri Rannungen	-25%
8136	Ri Schw.	
8137	Ri Volkach	-48%
8137	Ri Schw.	
8139	Ri Wasserlosen	-23%
8139	Ri Schw.	
8148	Ri Werneck	-22%
8148	Ri Schw.	
8156	Ri Haßfurt	-27%
8156	Ri Schw.	
8160	Ri Oberschwarzach	+23%
8160	Ri Schw.	
8165	Ri Hammelburg	Abgleich nicht möglich
8165	Ri Schw.	
8170	Ri Bad Königshofen	-53%
8170	Ri Schw.	
8171	Ri Althausen	-44%
8171	Ri Schw.	
8285	Ri Geesdorf	Abgleich nicht möglich
8285	Ri Gerolzhofen	
9306	Ri Gerolzhofen	Abgleich nicht möglich
9306	Ri Schw.	
9307	Ri Untersteinbach	Abgleich nicht möglich
9307	Ri Schw.	
9308	Ri Gernach	Abgleich nicht möglich
9308	Ri Gerolzhofen	
9344	Ri Wipfeld	Abgleich nicht möglich
9344	Ri Würzburg	

810	Ri Bamberg	Abgleich nicht möglich
810	Ri Würzburg	
815	Ri Meiningen	Abgleich nicht möglich
815	Ri Schw.	

Anhand der erhobenen Daten ist eine Hochrechnung auf die Gesamtzahl der täglichen Fahrten und ein Abgleich mit den Zahlen erfolgt, die bei der Fahrgastzählung im Jahr 2005 stattgefunden hat.

Dabei ist ein starker Rückgang der Fahrgastzahlen um rund 25% auf fast allen Linien festgestellt worden. Der wichtigste Grund für diesen dürfte der ebenfalls sehr starke Rückgang der Schülerzahlen sein:

Tabelle 8 Anzahl der Schüler mit ausgegebenen Fahrscheinen im Landkreis²²

Schuljahr	Schüler mit ausgegebenen Fahrscheinen
2005/06	5.695
2006/07	5.721
2007/08	5.709
2008/09	5.647
2009/10	5.542
2010/11	5.397
2011/12	5.134
2012/13	5.016
2013/14	4.812
2014/15	4.624
2015/16	4.567
2016/17	4.326
2017/18	4.242

Damit sind die Zahlen der Schüler mit ausgegebenen Fahrscheinen im vergangenen Jahrzehnt ebenfalls um rund 25-26% zurückgegangen.

Da die Schüler die zahlenstärkste Gruppe der Fahrgäste bilden (nach Auskunft der Vertreter der Verkehrsunternehmen im Landkreis beträgt der Schüleranteil rund 75-80% am gesamten Fahrgastaufkommen²³), kann der Rückgang der Fahrgastzahlen fast eins zu eins auf sinkende Schülerzahlen zurückgeführt werden. Weitere plausible Gründe für sinkende Zahlen sind:

- In einigen Fällen könnte es im Vergleich zur Erhebung 2005 zu einer Ausdünnung des Angebotes gekommen sein, dies ließ sich nicht mehr nachvollziehen.
- Das Fahrtenangebot, die fehlende Regelmäßigkeit sowie die Fahrplangestaltung mit sehr vielen Ausnahmen sind nicht dafür geeignet Neukunden zu gewinnen (siehe hierzu auch Kapitel 1.2.2). Bei Wegfall von Stammfahrgästen kommen also keine neuen hinzu.
- Hinzukommen deutschlandweite Trends, die sich sicherlich mehr oder minder stark auch auf die Fahrgastzahlen im Landkreis Schweinfurt auswirken:
 - Insgesamt weiter steigende Pkw-Anzahl;
 - immer mehr Eltern bringen ihre Kinder mit dem Pkw zur Schule;
 - ältere Menschen ziehen aufgrund der besseren Versorgungslage und der kürzeren Wege in Ober- und Mittelzentren;
 - Zunahme der Automobilität bei älteren Menschen.

Die Fahrgastgewinne auf der Linie 8160 wiederum geben einen Hinweis darauf, dass eine Angebotsverbesserung zu erhöhtem Fahrgastaufkommen führen kann: Ein Abgleich des Fahrplans von 2017 mit dem von 2005 zeigt, dass die Anzahl an täglichen Fahrten in der Tagesgruppe „Montag bis Freitag“ von 18/20 auf 32/33²⁴ erhöht worden ist.

²² Quelle: Landratsamt Schweinfurt

²³ S. Protokoll des Experteninterviews mit den Verkehrsunternehmen am 10.01.18

²⁴ Unterschiedliche Fahrtenanzahl je Richtung, Rufbusangebote sind in beiden Fällen nicht berücksichtigt.

1.2.2 Fahrplananalyse

Hinweis: Als Referenz- und Bezugspunkt für das gesamte Kapitel 1.2.2 dient der Kreisfahrplan von 2017.

Ableich Fahrzeiten im ÖPNV zu Fahrzeiten im MIV

Es erfolgte ein Abgleich der Zeiten, die für ähnliche Strecken im ÖPNV (anhand der im Fahrplan angegebenen Fahrlängen) sowie im Individualverkehr (Routenplanung anhand von Online-Kartendiensten) benötigt werden. Bei der Routenplanung sind nicht immer die direkten Wege von Start zu Ziel angegeben worden. Stattdessen erfolgte eine Annäherung an die Route des Busses, um einen Vergleich zu ermöglichen. Da in den Fahrplänen der einzelnen Linien häufig unterschiedliche Streckenverläufe enthalten sind, wird für den ÖPNV jeweils ein Maximal- und ein Minimalwert angegeben.

Der Weg zur Haltestelle (und analog die Parkplatzsuche mit dem Pkw) ist nicht mit in die Zeitschätzung eingeflossen, genauso wenig wie die Wartezeit an der Haltestelle.

Tabelle 9 Vergleich der Reisezeiten mit Pkw/mit ÖPNV²⁵

	Linie	Strecke	Zeit ÖPNV max.	Zeit ÖPNV min.	Zeit Pkw	Verhältnis max. (ÖPNV-/Pkw-Zeit) Gut = 1,5	Verhältnis min. (ÖPNV-/Pkw-Zeit) Gut = 1,1
Bus	8130	8130 Schweinfurt - Aidhausen	55	40	33	1,67	1,21
	8132	8132 Schweinfurt - Reichmannshausen	55	46	32	1,72	1,44
	8134	8134 Schweinfurt - Schwebenried	54	36	27	2,00	1,33
	8135	8135 Schweinfurt - Wipfeld	42	29	25	1,68	1,16
	8136	8136 Schweinfurt - Rannungen	58	28	28	2,07	1,00
	8137	8137 Schweinfurt - Volkach	60	50	35	1,71	1,43
	8139	8139 Schweinfurt - Wasserlosen	60	36	32	1,88	1,13
	8148	8148 Schweinfurt - Werneck	48	24	22	2,18	1,09
	8150	8150 Gerolzhofen - Wiesentheid	25	20	18	1,39	1,11
	8156	8156 Schweinfurt - Haßfurt	65	35	32	2,03	1,09
	8160	8160 Schweinfurt - Gerolzhofen	46	40	34	1,35	1,18
	8165	8165 Schweinfurt - Hammelburg	80	65	43	1,86	1,51
	8170	8170 Schweinfurt - Bad Königshofen	64	50	42	1,52	1,19
	8171	8171 Schweinfurt - Poppenlauer Linde	52	35	35	1,49	1,00
	8285	8285 Gerolzhofen - Oberschwarzach	22	18	15	1,47	1,20
	9306	9306 Schweinfurt - Donnersdorf	35	32	32	1,09	1,00
	9307	9307 Schweinfurt - Michelau	50	42	32	1,56	1,31
	9308	9308 Gerolzhofen - Volkach Bahnhof	28	15	15	1,87	1,00
9344	9344 Würzburg BusBf - Wipfeld	44	32	29	1,52	1,10	
Bahn	810	810 Bamberg - Würzburg	86	55	65	1,32	0,85
	815	815 Würzburg - Erfurt	147	142	135	1,09	1,05

Beim Abgleich zeigt sich, dass der ÖPNV im Landkreis grundsätzlich die Erwartungen erfüllt. Auf den meisten Linien wird im Durchschnitt ein Verhältnis von 1,0 bis 1,5 erreicht, wobei 1,5 als Schwellenwert gilt, der vom Kunden mit Wahlmöglichkeit akzeptiert wird. Insgesamt ist bei der

²⁵ Farbkodierung: Farbverlauf von blau=optimales Verhältnis zu rot=schlechtes Verhältnis

Gestaltung der Linienwege also die Balance zwischen der Häufigkeit der Halte/flächendeckender Erschließung und kurzen Reisezeiten weitestgehend gewahrt.

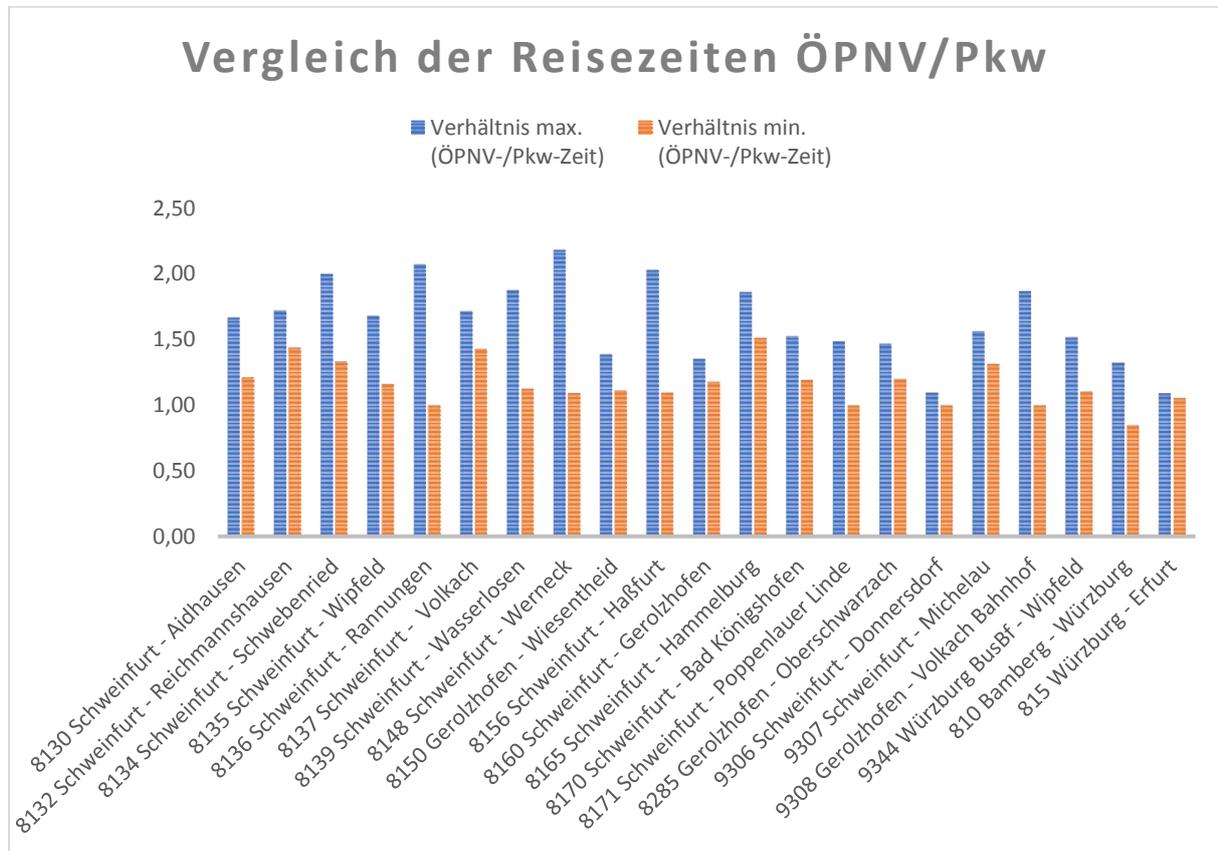


Abbildung 6 Vergleich Reisezeiten (Verhältnis ÖPNV/MIV)

Bedienhäufigkeit auf den Linien

Die folgenden drei Tabellen stellen die Bedienhäufigkeit auf den einzelnen Linien dar. Dabei sind, analog zur Fahrgastbefragung Fahrten in den Ferien sowie Fahrten mit Voranmeldung nicht berücksichtigt worden. Zwecks Vergleichbarkeit mit bestehenden Planungen sind die Zeitabschnitte übereinstimmend mit dem Nahverkehrsplan von 2007 gewählt worden:

Betriebsanfang - 6:00 Uhr (Schwachverkehrszeit 1)

6:00-8:00 Uhr (Hauptverkehrszeit 1)

8:00-11:30 Uhr (Nebenverkehrszeit 1)

11:30-14:30 Uhr (Hauptverkehrszeit 2)

14:30-16:00 Uhr (Nebenverkehrszeit 2)

16:00-18:00 Uhr (Hauptverkehrszeit 3)

18:00 Uhr – Betriebsende (Schwachverkehrszeit 2)

Samstag und Sonntag (Schwachverkehrszeiten 3 und 4)

Hinweis: Die „Richtung“ in den folgenden Tabellen ist die im Fahrplan angegebene Richtung und dient der einfachen Zuordnung der Linien. Die tatsächlichen Start- oder Endhaltepunkte können bei einzelnen Fahrten von dieser Angabe abweichen.

Tabelle 10 Bedienungshäufigkeit nach Linie und Richtung, Mo-Fr

Linie	Richtung	Mo-Fr							Gesamt
		BA-6:00	6:00-8:00	8:00-11:30	11:30-14:30	14:30-16:00	16:00-18:00	18:00-BE	
8130	1 Aidhausen	0	0	0	3	2	2	1	8
	2 Schweinfurt	0	2	1	2	1	1	0	7
8132	1 Reichmannshausen	0	0	1	2	0	2	1	6
	2 Schweinfurt	0	1	1	1	0	2	0	5
8134	1 Arnstein	0	3	2	4	2	3	2	16
	2 Schweinfurt	1	3	4	3	2	1	1	15
8135	1 Wipfeld	0	2	1	3	1	3	2	12
	2 Schweinfurt	1	3	2	2	1	1	0	10
8136	1 Rannungen	0	3	3	4	1	2	1	14
	2 Schweinfurt	0	4	3	3	1	2	0	13
8137	1 Volkach	0	7	7	11	4	8	5	42
	2 Schweinfurt	2	12	7	5	4	7	3	40
8139	1 Wülfershausen	1	3	5	5	1	4	1	20
	2 Schweinfurt	1	5	4	4	2	3	0	19
8148	1 Werneck	0	2	4	3	1	2	1	13
	2 Schweinfurt	0	4	5	3	1	1	0	14
8150	1 Gerolzhofen	0	2	1	3	1	3	1	11
	2 Wiesentheid	1	5	1	2	1	2	0	12
8156	1 Eltmann	0	4	3	5	3	2	2	19
	2 Schweinfurt	0	2	5	5	1	2	3	18
8160	1 Oberschwarzach	3	3	11	4	4	3	5	33
	2 Schweinfurt	1	5	13	5	2	3	3	32
8165	1 Hammelburg	0	1	0	1	2	1	0	5
	2 Schweinfurt	0	3	0	1	1	0	0	5
8170	1 Bad Königshofen	0	7	1	1	3	2	1	15
	2 Schweinfurt	2	2	2	8	0	4	0	18
8171	1 Althausen	0	0	0	3	1	2	1	7
	2 Schweinfurt	0	3	1	0	1	0	0	5
8285	1 Gerolzhofen	0	4	1	1	1	0	0	7
	2 Geesdorf	0	2	0	4	2	2	0	10
9306	1 Gerolzhofen	0	3	3	4	3	2	1	16
	2 Schweinfurt	1	2	2	6	3	1	0	15
9307	1 Untersteinbach	0	0	1	7	2	1	1	12
	2 Schweinfurt	1	5	1	1	0	0	0	8
9308	1 Gerolzhofen	0	2	3	5	0	4	0	14
	2 Kolitzheim	0	6	1	5	0	1	0	13
9344	1 Würzburg	0	1	1	1	3	1	0	7
	2 Wipfeld	0	1	0	3	1	3	1	9

Montag bis Freitag ist der Fahrplan vor allem auf die Bedürfnisse der Schüler abgestimmt, dementsprechend finden die meisten Fahrten zwischen 6:00 Uhr und 14:00 Uhr statt.

Die Linie 8137 weist fast durchgehend eine hohe Fahrtenanzahl auf, während bei der Linien 8160 die starke Konzentration auf die Nebenverkehrszeit 1 (8:00-12:00 Uhr) auffällt.

Während die offensichtlichsten Fahrplanlücken wie erwartet an den zeitlichen Rändern (Schwachlastzeiten 1 und 2) erkennbar sind, gibt es bei einigen Linien auch zu Neben- oder Hauptverkehrszeit Lücken.

Tabelle 11 Bedienhäufigkeit nach Linie und Richtung, Sa

		Sa							
Linie	Richtung	BA-6:00	6:00-8:00	8:00-11:30	11:30-14:30	14:30-16:00	16:00-18:00	18:00-BE	Gesamt
8130	1 Aidhausen	0	0	0	1	0	0	0	1
	2 Schweinfurt	0	0	1	0	0	0	0	1
8132	1 Reichmannshausen	0	0	0	0	1	0	0	1
	2 Schweinfurt	0	0	1	0	1	0	0	2
8134	1 Arnstein	0	0	1	1	0	0	0	2
	2 Schweinfurt	0	0	1	0	1	0	0	2
8135	1 Wipfeld	0	0	0	2	0	0	0	2
	2 Schweinfurt	0	1	1	0	0	0	0	2
8136	1 Rannungen	0	1	0	1	0	0	0	2
	2 Schweinfurt	0	0	1	0	1	0	0	2
8137	1 Volkach	0	0	3	2	2	1	1	9
	2 Schweinfurt	0	0	5	2	2	1	0	10
8139	1 Wülfershausen	0	1	2	2	1	0	0	6
	2 Schweinfurt	0	0	2	1	1	1	0	5
8148	1 Werneck	0	1	1	2	1	1	0	6
	2 Schweinfurt	0	0	1	2	0	1	0	4
8150	1 Gerolzhofen	0	0	0	0	0	0	0	0
	2 Wiesentheid	0	0	1	0	0	0	0	1
8156	1 Eltmann	0	1	0	1	0	1	0	3
	2 Schweinfurt	0	0	1	1	0	1	0	3
8160	1 Oberschwarzach	0	1	4	2	2	1	1	11
	2 Schweinfurt	0	1	3	4	1	2	1	12
8165	1 Hammelburg	0	1	0	1	0	0	0	2
	2 Schweinfurt	0	1	0	0	0	0	0	1
8170	1 Bad Königshofen	0	0	1	0	1	0	0	2
	2 Schweinfurt	0	0	1	0	0	0	0	1
8171	1 Althausen	0	0	0	1	0	0	0	1
	2 Schweinfurt	0	1	0	0	0	0	0	1
8285	1 Gerolzhofen	0	0	1	0	0	0	0	1
	2 Geesdorf	0	0	1	0	0	0	0	1
9306	1 Gerolzhofen	0	0	1	1	1	0	0	3
	2 Schweinfurt	0	1	1	1	0	0	0	3
9307	1 Untersteinbach	0	0	0	1	0	0	0	1
	2 Schweinfurt	0	0	1	0	0	0	0	1
9308	1 Gerolzhofen	0	0	0	0	0	0	0	0
	2 Kolitzheim	0	0	0	0	0	0	0	0
9344	1 Würzburg	0	0	0	0	0	0	0	0
	2 Wipfeld	0	0	0	0	0	0	0	0

An Samstagen ist die Anzahl der festen Fahrplanfahrten stark reduziert, auf einigen Linien bis auf eine/zwei feste Fahrten pro Tag. Auf anderen Linien wiederum gibt es am Wochenende gar kein Fahrtenangebot. Aus Fahrgastsicht ist der ÖPNV am Wochenende für die meisten Wegezwecke ungeeignet, da Fahrten in beide Richtungen (für Hin- und Rückfahrt) lediglich auf den Linien 8137 und 8160 in ausreichender Anzahl angeboten werden.

Tabelle 12 Bedienhäufigkeit nach Linie und Richtung, So

Linie	Richtung	So							Gesamt
		BA-6:00	6:00-8:00	8:00-11:30	11:30-14:30	14:30-16:00	16:00-18:00	18:00-BE	
8130	1 Aidhausen	0	0	0	0	0	0	0	0
	2 Schweinfurt	0	0	0	0	0	0	0	0
8132	1 Reichmannshausen	0	0	0	0	0	0	0	0
	2 Schweinfurt	0	0	0	0	0	0	0	0
8134	1 Arnstein	0	0	0	0	0	0	0	0
	2 Schweinfurt	0	0	0	0	0	0	0	0
8135	1 Wipfeld	0	0	0	0	0	0	0	0
	2 Schweinfurt	0	0	0	0	0	0	0	0
8136	1 Rannungen	0	0	0	0	0	0	0	0
	2 Schweinfurt	0	0	0	0	0	0	0	0
8137	1 Volkach	0	0	1	1	2	1	1	6
	2 Schweinfurt	0	0	1	2	1	2	0	6
8139	1 Wülfershausen	0	0	0	1	0	1	0	2
	2 Schweinfurt	0	0	0	1	0	1	0	2
8148	1 Werneck	0	0	0	1	0	1	0	2
	2 Schweinfurt	0	0	0	1	0	1	0	2
8150	1 Gerolzhofen	0	0	0	0	0	0	0	0
	2 Wiesentheid	0	0	0	0	0	0	0	0
8156	1 Eltmann	0	0	0	0	0	0	0	0
	2 Schweinfurt	0	0	0	0	0	0	0	0
8160	1 Oberschwarzach	0	0	1	1	1	1	1	5
	2 Schweinfurt	0	0	1	1	1	0	1	4
8165	1 Hammelburg	0	0	0	0	0	0	0	0
	2 Schweinfurt	0	0	0	0	0	0	0	0
8170	1 Bad Königshofen	0	0	0	0	0	0	0	0
	2 Schweinfurt	0	0	0	0	0	0	0	0
8171	1 Althausen	0	0	0	0	0	0	0	0
	2 Schweinfurt	0	0	0	0	0	0	0	0
8285	1 Gerolzhofen	0	0	0	0	0	0	0	0
	2 Geesdorf	0	0	0	0	0	0	0	0
9306	1 Gerolzhofen	0	0	0	0	0	0	0	0
	2 Schweinfurt	0	0	0	0	0	0	0	0
9307	1 Untersteinbach	0	0	0	0	0	0	0	0
	2 Schweinfurt	0	0	0	0	0	0	0	0
9308	1 Gerolzhofen	0	0	0	0	0	0	0	0
	2 Koltzheim	0	0	0	0	0	0	0	0
9344	1 Würzburg	0	0	0	0	0	0	0	0
	2 Wipfeld	0	0	0	0	0	0	0	0

An Sonntagen wird die Fahrtenanzahl gegenüber dem Samstag noch einmal stark reduziert. Neben vereinzelt Fahrten (teilweise nur mit Anmeldung) bieten lediglich die beiden bereits erwähnten Linien 8137 und 8160 häufiger und über den Tag verteilt Fahrten an.

Bedienhäufigkeit der Orte und Abgleich mit den Vorgaben des Nahverkehrsplans von 2005

Die folgenden Tabellen zeigen die Bedienhäufigkeit der einzelnen Orte in Landkreis auf. Die Farben geben wieder, inwiefern die Vorgabe aus der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern eingehalten wird. Für Orte der Größenordnung unter 200 Einwohner gibt die Leitlinie keine Richtwerte vor, hier sind daher lediglich die Zeiten mit 0 Fahrten markiert worden.

Die folgenden Tabellen sind wie folgt farblich kodiert:

	Richtwert erreicht
	Richtwert Fahrtenpaare nicht erreicht, aber ausreichende Fahrtensumme
	Richtwert nicht erreicht
	Ortsteil/Gemeinde wird vom Stadtbus mitbedient
	Orte mit weniger als 200 Einwohnern, keine Bedienung in der jeweiligen Zeitschicht

Die Orte sind jeweils nach ihrer Einwohnerzahl²⁶ sortiert (aufsteigend), in den folgenden Spalten finden sich die Bedienhäufigkeiten des Ortes in den Haupt- und Nebenverkehrszeiten Mo-Fr sowie den Schwachverkehrszeiten Mo-Fr, Sa und So. Die Angaben werden zudem nach Richtung unterschieden. Bei der Auswertung sind nur feste Fahrplanfahrten berücksichtigt worden (also keine Bedarfsfahrten). Ebenfalls nicht betrachtet worden sind reine Ausstiegshalte, da in diesen Fällen die Bedienung nur in eine Richtung gewährleistet ist.

Tabelle 13 Bedienhäufigkeit der Orte unter 200 Einwohner (keine Vorgabe der Richtwerte)

Ort	Einwohner	Mo-Fr HVZ R1	Mo-Fr HVZ R2	Mo-Fr NVZ R1	Mo-Fr NVZ R2	Mo-Fr SVZ R1	Mo-Fr SVZ R2	Sa R1	Sa R2	So R1	So R2
Falkenstein	70	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutzenroth u. Düttingsfeld	92	2	2	1	0	0	0	1	0	0	0
Prüßberg	93	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kleinrheinfeld	95	1	2	1	1	1	0	3	1	0	0
Altmannsdorf	98	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Mailes	100	6	2	1	0	0	1	0	0	0	0
Vögnitz	111	3	3	1	1	1	1	3	3	0	0
Handthal	129	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fuchsstadt	131	2	3	3	1	0	2	1	1	0	0
Breitbach u. Kammerforst	142	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Wetzhausen	162	6	2	1	1	1	1	0	0	0	0
Rütschenhausen ²⁷	165	7	7	2	3	2	1	2	2	0	0
Siegdorf u. Schönaich	175	2	1	1	0	0	0	1	0	0	0

²⁶ Quelle: Landratsamt Schweinfurt, Daten von 6-8.2018, sofern nicht anders angegeben.

²⁷ Quelle: Landratsamt Schweinfurt, Daten aus dem ersten Halbjahr 2018

Tabelle 14 Bedienhäufigkeit der Orte mit 200-1.000 Einwohnern (Richtwerte für Anzahl der Fahrtenpaare HVZ/NVZ/SVZ: 4/2/1)

Ort	Einwohner	Mo-Fr HVZ R1	Mo-Fr HVZ R2	Mo-Fr NVZ R1	Mo-Fr NVZ R2	Mo-Fr SVZ R1	Mo-Fr SVZ R2	Sa R1	Sa R2	So R1	So R2
Wettringen	204	6	3	2	1	0	1	1	1	0	0
Wiebelsberg	206	1	2	1	0	0	0	1	0	0	0
Kaisten ²⁸	206	3	2	1	1	1	1	1	2	0	0
Sudrach	207	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Brünnsstadt	208	5	7	1	0	0	1	0	0	0	0
Bischwind	216	3	3	1	1	1	1	3	3	0	0
Hundelshausen	222	3	3	1	2	1	1	3	3	0	0
Pusselsheim	224	4	5	2	2	1	1	2	2	0	0
Sulzdorf	236	4	3	2	1	1	1	0	0	0	0
Weipoltshausen	237	3	3	1	2	0	0	1	1	0	0
Burghausen ²²	244	2	3	1	1	0	0	1	2	0	0
Rügshofen	251	3	1	0	0	0	0	1	2	0	0
Hoppachshof	263	2	1	2	0	1	0	1	0	0	0
Madenhausen	271	2	4	1	1	1	0	1	1	0	0
Altenmünster	289	5	1	2	2	1	2	0	0	0	0
Rundelshausen ²²	302	5	3	1	0	1	1	3	3	2	2
Hain (Poppenhausen)	329	7	6	2	2	0	1	2	2	0	0
Schallfeld	370	4	4	1	0	1	0	1	1	0	0
Ebertshausen	370	3	2	1	2	0	0	2	1	0	0
Birnfeld	390	6	2	1	1	1	1	0	0	0	0
Ballingshausen	397	6	6	3	3	1	2	1	2	0	0
Schwemmelsbach ²²	401	5	5	2	2	1	1	1	2	0	0
Eckartshausen ²²	405	5	3	1	0	1	1	3	3	2	2
Pfersdorf	408	7	5	2	2	0	1	1	1	0	0
Waldsachsen	418	2	4	2	0	0	2	1	1	0	0
Schnackenwerth ²²	420	6	8	4	2	1	1	4	6	2	2
Holzhausen (Dittelbrunn)	423	7	9	3	3	0	1	2	1	0	0
Michelau i. Steigerwald	425	3	5	1	0	1	1	1	1	0	0
Garstadt ²²	427	4	6	2	2	1	2	2	2	0	0
Schleerieth ²²	430	4	3	1	1	1	1	3	3	2	2
Wülfershausen ²²	439	3	4	1	2	1	1	1	2	0	0
Mönchstockheim	440	3	3	0	1	1	1	3	3	0	0
Dürrfeld	442	4	9	2	3	1	1	2	2	0	0
Reichmannshauen	448	5	4	1	0	1	2	1	0	0	0
Lülsfeld	452	5	6	2	2	2	1	0	1	0	0
Kronungen	463	Stadtbuslinie 25 im Zweistundentakt									
Vasbüh ²²	464	4	5	1	2	1	1	1	1	0	0
Brebersdorf ²²	467	5	4	2	1	1	1	2	2	0	0
Löffelsterz	478	5	4	1	1	0	2	1	1	0	0
Herlheim	487	2	7	1	0	0	1	0	0	0	0
Maibach	501	9	7	2	2	0	1	2	1	0	0
Gernach	517	7	7	3	1	1	1	3	2	2	2
Traustadt	522	3	3	1	1	1	1	3	3	0	0
Lindach	534	7	9	1	3	1	2	1	4	0	1
Hergolshausen	561	4	7	3	3	1	2	2	2	0	0
Stettbach ²²	589	3	4	1	3	1	1	1	1	0	0

²⁸ Einwohnerzahlen von 11.2016

Weyer	591	5	10	5	4	0	1	2	3	0	0
Abersfeld	594	2	3	2	1	0	2	1	1	0	0
Mühlhausen (Werneck) ²⁹	595	3	4	3	2	2	1	1	1	0	0
Pfändhausen ²³	595	7	9	3	3	1	1	2	2	0	0
Oberspiesheim	598	5	10	2	1	0	1	0	0	0	0
Egenhausen ²³	602	5	6	1	2	1	1	3	3	0	0
Greßthal ²³	632	7	5	2	2	1	1	2	3	0	0
Mainberg	635	15	12	6	6	3	1	4	4	0	0
Hausen (Schonungen)	638	Stadtbuslinien 71/72									
Sömmersdorf	648	9	7	4	3	2	1	5	4	2	2
Zell	653	2	3	2	2	0	0	1	1	0	0
Zeilitzheim	666	3	5	3	1	1	1	3	2	2	2
Oberlauringen	666	9	6	2	2	1	2	1	2	0	0
Alitzheim	668	10	10	8	8	5	6	9	7	4	5
Oberschwarzach	719	3	4	2	0	1	0	1	1	0	0
Kolitzheim	721	9	10	2	1	1	1	3	2	2	2
Theilheim ²³	721	4	4	4	3	1	1	2	2	0	0
Marksteinach	727	4	4	2	0	0	2	1	1	0	0
Schraudenbach	736	3	4	3	3	1	1	1	1	0	0
Hirschfeld (Röthlein)	737	6	9	3	3	4	2	2	4	1	2
Frankenwinheim	764	6	7	3	2	2	1	0	1	0	0
Wasserlosen ²³	774	7	5	2	2	1	1	2	3	0	0
Untereuerheim	781	3	7	5	5	0	1	3	3	0	0
Obbach	793	8	8	3	3	2	1	5	5	2	2
Sulzheim	815	10	12	8	6	6	8	8	7	4	5
Stammheim	836	5	6	3	2	3	2	2	4	0	1
Forst (Schonungen)	900	5	8	4	4	2	3	2	4	0	0
Hesselbach	903	3	3	2	2	0	1	2	1	0	0
Obereuerheim	909	4	8	3	3	1	1	3	3	0	0
Zeuzleben ²³	941	5	10	4	3	3	1	2	2	0	0

²⁹ Einwohnerzahlen von 11.2016

Tabelle 15 Bedienhäufigkeit für Orte mit 1.000-3.000 Einwohnern (Richtwerte für Anzahl der Fahrtenpaare HVZ/NVZ/SVZ: 6/4/2)

Ort	Einwohner	Mo-Fr HVZ R1	Mo-Fr HVZ R2	Mo-Fr NVZ R1	Mo-Fr NVZ R2	Mo-Fr SVZ R1	Mo-Fr SVZ R2	Sa R1	Sa R2	So R1	So R2
Ettleben ³⁰	1.005	5	5	3	4	0	0	2	2	0	0
Donnersdorf	1.010	4	4	2	3	1	1	3	3	0	0
Kützberg	1.057	Stadtbuslinie 25 im Zweistundentakt									
Üchtelhausen	1.057	3	5	2	3	2	1	2	2	0	0
Wipfeld	1.072	8	10	4	4	3	3	2	4	0	1
Dingolshausen	1.090	4	5	1	0	1	1	1	1	0	0
Unterspiesheim	1.229	5	10	3	2	0	1	3	2	2	2
Eßleben ²⁴	1.238	Bahnanschluss mit stündlich verkehrenden Bahnen									
Waigolshausen	1.440	Bahnanschluss mit stündlich verkehrenden Bahnen									
Heidenfeld ²⁴	1.481	12	12	6	4	4	3	5	6	3	4
Stadtlauringen	1.490	7	8	2	2	2	2	1	2	0	0
Poppenhausen	1.598	Bahnanschluss mit stündlich verkehrenden Bahnen									
Euerbach	1.655	11	11	6	4	2	2	4	5	2	2
Oberwerrn	1.811	Stadtbuslinie 25 und Bahnanschluss mit stündlich verkehrenden Bahnen									
Schwanfeld	1.850	8	9	4	3	1	2	2	2	0	0
Grettstadt	2.163	10	10	8	8	5	8	9	7	4	5
Röthlein ²⁴	2.351	10	16	9	6	5	4	7	7	5	5
Werneck ²⁴	2.575	9	5	2	4	2	2	5	7	2	2
Hambach (Dittelbrunn)²⁴	2.806	Stadtbuslinie 44 im Halbstundentakt									
Schonungen	2.881	Stadtbuslinien 71/72 im Stundentakt									
Geldersheim	3.114	11	8	6	4	2	1	7	7	2	2

Tabelle 16 Bedienhäufigkeit für Orte mit über 3.000 Einwohnern (Richtwerte für Anzahl der Fahrtenpaare HVZ/NVZ/SVZ: 12/6/3)

Ort	Einwohner	Mo-Fr HVZ R1	Mo-Fr HVZ R2	Mo-Fr NVZ R1	Mo-Fr NVZ R2	Mo-Fr SVZ R1	Mo-Fr SVZ R2	Sa R1	Sa R2	So R1	So R2
Grafenrheinfeld²⁴	3.456	Stadtbuslinie 91 im Halbstundentakt									
Dittelbrunn²⁴	3.621	Stadtbuslinie 44 im Halbstundentakt									
Schwebheim	4.208	16	24	14	13	6	4	10	10	6	6
Sennfeld	4.547	Stadtbuslinie 81 im Stundentakt und 82 im Halbstundentakt									
Bergrheinfeld²⁴	4.923	Stadtbuslinie 91 im Halbstundentakt									
Gochsheim	5.793	Stadtbuslinie 82 im Halbstundentakt									
Niederwerrn	5.975	Stadtbuslinien 24/25 im Stundentakt									
Gerolzhofen	6.658	35	33	14	11	7	11	15	15	4	5

Die Bedienhäufigkeit der Orte im Landkreis ist sehr häufig unter den von der „Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern“ vorgegebenen Richtwerten. Vor allem am Wochenende sind Bedienlücken – insbesondere in den kleineren Orten – sehr groß. So werden Sonntagsfahrten in annähernd ausreichender Anzahl erst bei Orten mit mindestens 1.000 Einwohnern angeboten. In den größeren Orten wird die Problematik häufig durch die Nähe zu Schweinfurt und entsprechender Bedienung durch den Stadtbus entschärft.

³⁰ Einwohnerzahlen von 11.2016

Die Fahrpläne der meisten Buslinien sind Montag bis Freitag vor allem auf die Bedürfnisse der Schüler abgestimmt, dementsprechend finden die meisten Fahrten zwischen 6:00 Uhr und 14:30 Uhr statt.

Die Linie 8137 weist fast durchgehend eine hohe Fahrtenanzahl auf, während bei der Linie 8160 die starke Konzentration auf die Nebenverkehrszeit 1 (8:00-12:00 Uhr) auffällt.

Während die offensichtlichsten Fahrplanlücken wie erwartet an den zeitlichen Rändern (Schwachlastzeiten 1 und 2, also Betriebsanfang bis 6:00 Uhr und 18:00 Uhr bis Betriebsende) erkennbar sind, gibt es bei einigen Linien auch zur Neben- oder Hauptverkehrszeit Lücken.

An Samstagen ist die Anzahl der festen Fahrplanfahrten stark reduziert, auf einigen Linien bis auf eine/zwei feste Fahrt/en pro Tag. Auf anderen Linien wiederum gibt es am Wochenende gar kein Fahrtenangebot. Aus Fahrgastsicht ist der ÖPNV am Wochenende für die meisten Wegezwecke ungeeignet, da Fahrten in beide Richtungen (für Hin- und Rückfahrt) lediglich auf den Linien 8137 und 8160 in ausreichender Anzahl angeboten werden.

An Sonntagen wird die Fahrtenanzahl gegenüber dem Samstag noch einmal stark reduziert. Neben vereinzelt Fahrten (teilweise nur mit Anmeldung) bieten lediglich die beiden bereits erwähnten Linien 8137 und 8160 häufiger und über den Tag verteilt Fahrten an.

Fazit: Für die meisten Wegezwecke (Arbeitswege, Arztbesuche, Freizeitunternehmungen) ist der ÖPNV mangels passenden Angebots als Verkehrsmittel ungeeignet.

Fahrplangestaltung, Lesbarkeit des Fahrplans

Auf den meisten Linien ist kein erkennbarer Takt auszumachen, da die Abfahrtszeiten im Tagesverlauf sehr stark variieren. Zudem sind unterschiedliche Fahrwege pro Linie eher die Regel denn die Ausnahme. Dadurch wird es für den Fahrgast notwendig, sich intensiv mit dem Fahrplan auseinanderzusetzen (s. folgende Beispielabbildung).

8170 Schweinfurt - Stadtlauringen - Bad Königshofen i. Gr.

	Montag-Freitag														Samstag		
	S	S ⁰⁹	F	S ¹	S	S ⁰⁹	S	2	S ⁰⁹	F ⁰⁹					3		
Schweinfurt, Europa-Allee								04.09						15.48			
↳ F u. S-Werk Süd								14.12						15.50			
↳ SKF-Werk III								14.14						15.51			
↳ Ernst-Sachs-Str.								14.19				15.12	15.56				
↳ Werkstraße								14.21				15.15	15.58				
Schweinfurt, Hbf							7.38	12.04	14.23			15.17	16.04	17.10	18.12	8.04	14.10
↳ Gericht								12.07	14.28			15.21	16.07	17.13	18.15	8.07	14.13
↳ Geschw.-Scholl-Str.											15.19						
↳ Am Schuttberg											15.22						
↳ Messeplatz		6.25	6.25				7.45	12.09	14.30	15.26	15.26	15.26	16.09	17.15	18.17	8.09	14.15
↳ Obertor		6.27	6.27				7.46	12.10	14.32	15.27	15.27	15.27	16.11	17.17	18.19	8.11	14.16
↳ Am Kührasen							7.47	12.11	14.33			15.28	16.12	17.18	18.20	8.12	14.17
↳ Abzw Jahnsplatz							7.49	12.13	14.35	15.29	15.29	15.31	16.14	17.20	18.22	8.14	14.19
Thomashof							7.56	12.18	14.41	15.34	15.34	15.37	16.20	17.26	18.28	8.19	14.24
Hoppachshof							7.58	12.19	14.42	15.35	15.35	15.39	16.22	17.27	18.30	8.20	14.26
Ballingshausen Ortsmitte		6.40	6.42				8.02	12.24	14.46	15.41	15.41	15.44	16.27	17.31	18.35	8.24	14.31
Altenmünster Kirche										15.44	15.44			17.34	18.37		
Stadtlauringen Kreisenmühle										15.45	15.45			17.35			
Reinhardshausen										15.46	15.46			17.36			
Sulzdorf (b Stadtl.), Hauptstr.										15.49	15.49			17.37			
↳ Kirche				6.44													
Stadtlauringen, Siedlung		6.42	6.45				8.07	12.28	14.49			15.48	16.30		18.39	8.27	14.36
↳ Marktplatz		6.44	6.46	6.46			8.09	12.29	14.50	16.04	16.04	15.50	16.31	17.39	18.40	8.28	14.37
Rothhausen Am Brunnen										16.09	16.09			17.42			
Thundorf, Siedlung										16.11	16.11			17.44			
↳ Kirchplatz										16.12	16.12			17.45			
Wettringen Altes Rathaus				6.49													
Wetzhausen Kirche				6.52						15.53	15.53						
Birmfeld				6.54						15.55	15.55						
Abzw. Schloß Craheim				6.55						15.56	15.56						
Mailes Mahlgasse				6.57						15.58	15.58						
Oberlauringen, Schulbushaltestelle				6.59													
↳ Raiffeisenbank		6.52	6.54				8.12	12.34	14.53	16.01	16.01	15.53	16.35		18.43	8.31	14.41
Leinach			6.58	7.01			8.15	12.37	14.56			15.55	16.38		18.45		
Rothhof							8.17	12.39	14.58			15.57	16.40		18.47	8.33	14.43
Theinfeld										16.15	16.15			17.48			
Seubrigshausen St.-Kilians-Platz										16.17	16.17			17.50			
Sulzfeld, Gemeindehaus	6.00		7.05		7.10		8.20	12.41	15.02			16.00	16.42		18.50	8.36	14.47
Großwenkheim Grabfeld/Bildh. Str.										16.21	16.21			17.53			
Großbardorf	6.06		7.11			7.33	8.26	12.45		16.26	16.26			17.58			
Kleinwenkheim Hauptstraße														18.05			
Kleinbardorf, Hauptstraße	6.09		7.15	7.15			8.30	12.47	15.05			16.03	16.45		18.53	8.38	14.50
Merkershausen	6.12		7.20	7.17		7.33	8.32	12.52	15.08			16.05	16.49		18.57	8.41	14.55
Bad Königshofen ZOB 4												16.09					
Bad Königshofen ZOB 5	6.15	7.09	7.25	7.20	7.20		8.35	12.54	15.11			16.52		19.00	8.45	15.01	
Bad Königshofen, Schulzentrum		7.15	7.25	7.25	7.41	7.48											
↳ Kellereistr.					7.38												
Gabolshausen												16.16					
Untereßfeld Kirche												16.19					
Oberereßfeld												16.21					
Sulzdorf a. d. L. Hauptstr.												16.26					
Bundorf Gh. Schmitt												16.37					
Aub im Grabfeld												16.42					

- S an Schultagen
- F an Ferientagen
- 09 fährt Haltestellen in anderer Reihenfolge an
- 1 wartet in Wettringen auf Fahrt aus Linie 8130
- 2 wartet an Schultagen (in Bayern) in Schweinfurt Hbf auf Anschlussbus der KOB aus Richtung Hammelburg
- 3 in Ballingshausen besteht Anschluss in Richtung Sulzdorf, Poppenlauer (sh. Linie 8171)
- 0 Rufbus: Bedienung der gekennzeichneten Orte nur nach erfolgter telefonischer Voranmeldung unter Tel. (09733) 94 47 bis spätestens 14.00 Uhr am vorigen Werktag (Mo-Fr).
- ♦ nur zum Aussteigen

Abbildung 7 Beispielfahrplan der Linie 8170, Stand 2017

Erschwerend kommt hinzu, dass die meisten Linienfahrpläne viele verwirrende Ausnahmen (s. folgende Abbildung) enthalten.

<p>⇨ Fahrplaninformationen erteilen OVf-Verkaufsbüro Bad Neustadt und Verkehrsunternehmer Schmitt, Zeuzleben</p> <p>S an Schultagen F an Ferientagen</p> <p>1 Schweinfurt Gericht, Zustieg erfolgt in Richtung SW Hbf (Fliessabank)</p> <p>2 Bedarfsabhängige Bedienung: Der Fahrtverlauf ist abhängig vom jeweiligen Fahrgastaufkommen.</p>	<p>3 wartet auf Anschlussbus von Schweinfurt</p> <p>5 ab Arnstein besteht Anschluss bis Müdesheim mit Linie 8099</p> <p>99 fährt Haltestellen in anderer Reihenfolge an</p> <p>◇ nur zum Einsteigen</p> <p>◆ nur zum Aussteigen</p>
<p>⇨ Fahrplaninformationen durch Verkehrsunternehmer H. Metz, Tel. (09723) 91190, Mo-Fr 9:15-12:15 Uhr, Mo-Do 14:15-16:15 Uhr und Fr 14:15-15:15 Uhr</p> <p>S an Schultagen F an Ferientagen</p> <p>1 Mo - Do an Schultagen</p> <p>2 verkehrt über Üchtelhausen, siehe Linie 8132</p> <p>4 verkehrt nur am Freitag</p> <p>5 Fahrtrmöglichkeit ab Schonungen Realschule direkt nach Forst mit Kb-Strecke 8137 Richtung Grafenrheinfeld</p>	<p>99 fährt Haltestellen in anderer Reihenfolge an</p> <p>☎ Anruf-Linien-Taxi (ALT): Anmeldung bis spätestens 30 Minuten vor Abfahrt unter Tel.: (09723) 91 19 49 49 . Im Stadtgebiet Schweinfurt ist nur der Zustieg möglich. Tariffhinweis: Es entsteht zusätzlich mindestens ein Komfortzuschlag</p> <p>W verkehrt nicht 24. u. 31.12.</p> <p>◇ nur zum Einsteigen</p> <p>◆ nur zum Aussteigen</p>
<p>⇨ Fahrplanauskünfte durch Verkehrsunternehmen Kleinhenz Tel.: (09382) 31 83 0</p> <p>S verkehrt nur an Schultagen</p> <p>1 Hst Schulzentrum bzw. Ignaz-Schön-Str. werden nur an Schultagen angefahren</p> <p>2 fährt über Michelau</p> <p>3 fährt über Herlheim</p> <p>4 Abfahrt Schweinfurt AOK</p> <p>5 Schulbushaltestellen: Dürrfeld/Altes Rathaus, Obereuerheim Feuerwehrhaus, Untereuerheim Feuerwehrhaus, Weyer Dorfmitte, Grettstadt Schule,</p>	<p>6 fährt Richtung Gerolzhofen und Gochsheim</p> <p>7 Montag + Mittwoch</p> <p>8 Montag - Donnerstag</p> <p>★ Diese Orte werden nach Bedarf angefahren</p> <p>99 fährt Haltestellen in anderer Reihenfolge an</p>

Abbildung 8 Beispiele für Ausnahmen in den Linienfahrplänen, Stand 2017

Durch die Konflikte mit dem Stadtbus sind zudem in Schweinfurt teilweise „Sonderlösungen“ und „Bedienverbote“ entstanden.

Ein Beispiel mag dies verdeutlichen: der Bus der Linie 9306 nach Gerolzhofen fährt laut Fahrplan an der Haltestelle „Hafen Star“ in Schweinfurt ab. Allerdings ist diese nicht unbedingt als solche zu erkennen: Es wird an einem „Absolutes Halteverbot“-Schild gehalten³¹. Hier ist auch ein Fahrplan angebracht, der sich allerdings auf die Linie 458 bezieht, da der Fahrplan trotz korrekter Abfahrzeiten veraltet ist (von 2014). Dem (potentiellen) Fahrgast wird also gleich in mehrfacher Hinsicht die Benutzung des ÖPNV erschwert: Die Abfahrtsstelle muss trotz fehlendem Haltestellenschild bekannt sein, und der Fahrgast muss wissen, dass er in den Bus 9306 einsteigen kann, obwohl der Fahrplan sich auf die Linie 458 bezieht.

³¹ Randbemerkung: Da in diesem Fall das Verkehrszeichen 224 nach StVO (also das Haltestellenschild) fehlt, müsste das absolute Halteverbot eigentlich auch für den Bus gelten.



Abbildung 9 Haltestelle Hafen Star

gültig ab 01. Dezember 2014

458 Schweinfurt - Untereuerheim - Donnersdorf - (Westheim) - Gerolzhofen 458

Beachten Sie die Anmerkungen und Verkehrsbeschränkungen!

Fahrten-Nr.	Montag - Freitag											Samstag				
	5/11	5/12	8/17	8/39	8/40	8/41	8/23	8/25	8/24	8/30	8/31	8/36	8/32	8/13	8/15	8/26
Verkehrsbeschränkungen	S	S	S				508	S	508				508			
Anmerkungen									K10	K11			K10	K10	K10	
Schweinfurt, Hafen Star										15 07	15 07					
Schweinfurt, Hafen Werk Süd										15 09	15 09					
Schweinfurt, Hafen SKF										15 10	15 10					
Schweinfurt, Ernst-Sachs-Str.-Steg										15 13	15 13					
Schweinfurt, Sachs Casino										15 14	15 14					
Schweinfurt, Sachs Hinterausgang										15 17	15 17					
Schweinfurt/Hbf.Haltobucht 8				7 48	8 51	11 01				15 19	15 19	16 16	18 14	8 02	12 28	
Schweinfurt, Ignaz-Schön-Str.Berufs.									12 25	13 15	15 12	15 12	16 05			
Schweinfurt, Ignaz-Schön-Str.KuK									12 20	13 10	15 13	15 13				
Schweinfurt, Schulzentrum										13 10	15 19	15 19	16 10			
Schweinfurt, Hbf.				7 50	8 52	11 02				13 03	15 22	15 22	16 17	16 15	8 03	12 30
Schweinfurt, Gunnar-Wester-Str.										13 05	15 24	15 24	16 20	16 20	8 04	12 31
Schweinfurt, Oberbank				7 54	8 56	11 06	12 31			13 21	15 25	15 25	16 21	16 21	8 05	
Schweinfurt, Rusterberg				7 55	8 58	11 10	12 33			13 22	15 26	15 26	16 22	16 22	8 06	12 31
Sennfeld, Bahnhof				7 58	9 01	11 12	12 35			13 25	15 28	15 28	16 24	16 24	8 07	12 38
Sennfeld, Gochsheimer Höhe				8 00	9 03	11 14	12 38			13 27	15 31	15 31	16 30	16 27	8 08	12 40
Gochsheim, Schweinfurter Str.				8 02	9 05	11 16	12 41			13 29		15 33	16 33	16 29	8 09	12 41
Gochsheim, Weyerer Str. Parkplätze				8 03	9 06	11 17	12 42	13 08		13 30		15 34	16 33	16 30	8 10	12 43
Gochsheim, Schule				7 45		11 20		13 05								12 28

Abbildung 10 Fahrplan der Linie 458/9306 an der Haltestelle Hafen Star (Aufnahme 11.2017)

Fazit: Die bestehenden Fahrpläne sind auf Bestandskunden ausgerichtet, die Gewinnung von Neukunden muss unter den aktuellen Gegebenheiten als sehr unwahrscheinlich angesehen werden.

1.2.3 Ergebnisse der Experteninterviews

Begleitend zur quantitativen Datenerhebungsphase des Mobilitätskonzepts sind zahlreiche Experteninterviews geführt worden. Befragt worden sind u. a. Vertreter der Gemeinden (in den jeweiligen Allianzen), Vertreter der Verkehrsunternehmen sowie zahlreiche Interessenvertreter von Gruppen wie Jugendlichen, Menschen mit Behinderung, Pendlern etc. Diese sollen dazu dienen, die Sichtweisen unterschiedlicher potentieller Fahrgastgruppen zu verdeutlichen und auf bestehende Probleme hinzuweisen.

Im Folgenden werden die Interviewergebnisse der einzelnen Gespräche zusammenfassen wiedergegeben. Die vollständigen Niederschriften können im Anhang nachgelesen werden.

Experteninterview Allianz Schweinfurter Mainbogen (22.01.2018)

Teilnehmer/innen: BGM Wolfgang Eller (Gemeinde Grettstadt), BGM Helga Fleischer (Gemeinde Gochsheim), BGM Oliver Schulze (Gemeinde Sennfeld), Ursula Weidinger (Allianzmanagerin), BGM Sabine Lutz (Gemeinde Grafenrheinfeld), BGM Dr. Volker Karb (Gemeinde Schwebheim), BGM Albrecht Hofmann (Gemeinde Röhlein), Dieter Stepner, Frank Huneck (beide kobra Nahverkehrsservice GmbH).

Das gegenwärtige Mobilitätsangebot wird von den anwesenden politischen Verantwortlichen und der Allianzmanagerin als im Wesentlichen gut bewertet. Durch die Anbindung der meisten Gemeinden an den Schweinfurter Stadtbusverkehr profitiert das Umland von den hochwertigen Fahrzeugen und dem Taktverkehr. Beim regionalen, eigenwirtschaftlich organisierten Busverkehr wird jedoch deutlicher Handlungsbedarf gesehen. Hier wird zum Beispiel bemängelt, dass für den Schulbusverkehr bei unterschiedlichen Schulstandorten die Tickets zum Teil nicht von den Verkehrsunternehmen anerkannt werden, keine nachvollziehbare Taktung angeboten wird und die Fahrgastinformationen an den Haltestellen mangelhaft ist. Ein einheitlicher (Verbund-)Tarif wird allgemein begrüßt. Vereinzelt wurde die Einrichtung von P+R-Parkplätzen für Pendler gewünscht, die nicht mit dem Auto nach Schweinfurt fahren wollen und dann mit dem Stadtbus weiterfahren könnten.

Bei einigen Gemeindevertretern ist die grundsätzliche Bereitschaft vorhanden, inner- bzw. allianzintergemeindlichen Busverkehr – genannt wurde hier als Beispiel die Anbindung der Mainbogen-Arztpraxis – zu subventionieren.

Die Bahnstrecke nach Kitzingen ist in Moment stillgelegt; eine Reaktivierung wird von der Allianz unisono nicht unterstützt.

Es gab in der Vergangenheit einige Projekte, um Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen, so z.B. eventbezogenen Zusatzverkehr und Bürgerbusse. Gründe für das Scheitern aller dieser Projekte: schlechtes / fehlendes Image, wenig Bewerbung und der gesellschaftliche Trend zur Individualisierung.

Allgemein wurde von allen Teilnehmern eine aktive Kommunikationspolitik durch den Landkreis und die kobra Nahverkehrsservice GmbH als Motor des Mobilitätskonzeptes gewünscht, um die eigene Bevölkerung und die politischen Gremien zeitnah über Veränderungen zu informieren.

Experteninterview Allianz Schweinfurter Oberland (20.02.2018)

Teilnehmer/innen: BGM Stefan Rottmann (Schonungen), BGM Birgit Göbhardt (Üchtelhausen), BGM Friedel Hecklauer (Stadtlauringen), BGM Fridolin Zehner (Rannungen), BGM Matthias Klement (Maßbach), BGM Egon Klöffel (Thundorf), Eva Braksiek (Allianzmanagerin), Michael Graber (Nahverkehrsbeauftragter LK Schweinfurt), Dieter Stepner, Frank Huneck (beide kobra Nahverkehrsservice GmbH).

Stadtlauringen: Im bestehenden Mobilitätsangebot werden keine Stärken gesehen, so dass die Menschen sich ohne ÖPNV-Nutzung organisieren. Das Projekt „RUFUS“ ist aufgrund der zu kurzen und zu schwachen Bewerbung gescheitert.

Üchtelhausen: Das bestehende Angebot ist zu unflexibel und unbefriedigend:

- keine Angebote am Abend;
- ebenso an Wochenenden und Feiertagen so gut wie keine Angebote;
- Ticketkosten/Tarifpreise zu hoch;
- zu große Abstände zwischen den Taktzeiten;
- Schulbusfahrten so überfüllt, dass andere potenzielle Fahrgäste auf Alternativen ausweichen;

Das Projekt eines Mitfahrdienstes aus der Vergangenheit wurde nicht angenommen. Wünschenswert wären eine erhöhte Taktfrequenz, sowie die Förderung von Carsharing und E-Mobilität.

Schonungen: Hier ist die ÖPNV-Mobilität stärker als in Schonungen und Üchtelhausen. Hauptnutzer sind Schüler und Senioren, so dass ab 16:00 Uhr kaum noch Fahrgäste den Bus nutzen.

Wünschenswert ist eine bessere Anbindung der Ortsteile an das ÖPNV-Netz, sowie eine Abstimmung von Bus und Bahn. Um mit der fortschreitenden Digitalisierung zu gehen, könnte eine App für die Fahrplanauskunft eingeführt werden.

Denkbar wären zudem vergünstigte Eintritte ins Theater oder in die Brauerei bei Ticketvorlage.

Maßbach (LK Bad Kissingen): Ergänzungen zum o.g.: In Bürgerversammlungen wurde der allgemeine Wunsch nach besseren Verbindungen geäußert.

Eine Idee zur Linienenerweiterung wäre ein Theaterbus auf der Strecke Schweinfurt – Maßbach.

Thundorf (LK Bad Kissingen): Ergänzungen zum o.g.: Für bestimmte Events könnte ein Sonderverkehr eingerichtet werden, beispielsweise zu Fasching.

Zum Thema Bürgerbus wird in der Diskussion insgesamt deutlich, dass Unterstützung innerhalb der sozialen Gemeinschaft untereinander attraktiver ist.

Experteninterview Allianz Oberes Werntal (21.02.2018)

Teilnehmer/innen: Oliver Brust (BGM Geldersheim), Bernhard Ludwig Nätscher (BGM Poppenhausen), Anton Gößmann (BGM Wasserlosen), Angelika Michel (Hauptamt Werneck), Willi Warmuth (BGM Dittelbrunn), Eva Braksiek (Allianzmanagerin), Peter Pfister (BGM Waigolshausen), Arthur Arnold (BGM Euerbach), Bettina Bärmann (BGM Niederwerrn), Christopher Alm (LRA Schweinfurt), Dieter Stepner, Frank Huneck (beide kobra Nahverkehrsservice GmbH).

Das gegenwärtige Mobilitätsangebot wird von den anwesenden politischen Verantwortlichen und der Allianzmanagerin unterschiedlich bewertet. Wenn eine direkte Busverbindung, eine gute Anbindung an den Stadtbusverkehr bzw. eine Bahnstation mit Anbindung der Stadt Schweinfurt vorhanden ist, wird das Angebot als gut angesehen. Sind diese Voraussetzungen nicht gegeben, resultiert eine schlechte Bewertung.

Unabhängig von der Qualität des Angebots wird eine geringe Nutzung der eigenwirtschaftlichen Buslinien konstatiert. Hauptnutzer sind Schüler, Senioren und Frauen. Pendler fahren nur wenige mit.

Als Schwächen wurden genannt, dass es keine nachvollziehbare Taktung gibt, die Aufenthaltsqualität an den Haltestellen mangelhaft ist, dort keine digitale Fahrzielanzeige geboten werden und die Fahrpläne an den Haltestellen kaum lesbar sind. Ein einheitlicher (Verbund-)Tarif wird allgemein begrüßt.

An Wochenenden gibt es kein akzeptables Angebot. Sowohl quantitativ als auch qualitativ (keine Rückfahrten vorhanden) werden hier keine Anreize zum Fahren geschaffen.

Vereinzelte wurde die Einrichtung von P+R-Parkplätzen für Pendler gewünscht, die nicht mit dem Auto nach Schweinfurt fahren wollen und dann mit dem Stadtbus weiterfahren könnten.

Vereinzelte kamen Wünsche nach Einführung einer App und eine Umstellung auf ein E-Ticket bzw. wurde eine Geldkarte genannt, um die Hemmschwelle zur Nutzung zu senken.

Es gab in der Vergangenheit einige Projekte, um Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen, so z.B. eventbezogenen Zusatzverkehr und ehrenamtliche Bürgerbusse. Beide wurden teilweise gut angenommen, so dass ein grundsätzliches Potential durchaus gesehen wird.

Wenn Projekte wie Rufbus oder Bürgerbusse eingestellt wurden, werden die Gründe in der geringen Bewerbung und der kurzen Laufzeit gesehen.

Experteninterview mit der Allianz Main-Steigerwald (21.06.2018)

Teilnehmer/innen: Lothar Zachmann (BGM Dingolshausen und Vorsitzender der Allianz Main-Steigerwald), Erich Servatius (2. BGM Gerolzhofen), Herbert Fröhlich (BGM Gemeinde Frankenwinheim), Klaus Schenk (BGM Donnersdorf), Wolfgang Anger (BGM Gemeinde Lültsfeld), Siegfried Ständecke (BGM Gemeinde Michelau i. Steigerwald), Tobias Blesch (BGM Wipfeld), Richard Köth (BGM VG Schwanfeld), Johannes Krüger (Amt für ländliche Entwicklung Unterfranken), Carina Hein (Allianzmanagerin), Michael Graber (LRA Schweinfurt), Frank Huneck (kobra Nahverkehrsservice GmbH).

Dingolshausen:

- Mobilitätsangebot lückenhaft, schlechte Anbindung an das überörtliche Netz;
- Stärken: Versuche, kleinste Ortschaften einer Gemeinde an den ÖPNV anzubinden;
- Schwächen: Wirtschaftlichkeit des Systems fragwürdig: Busse fahren häufig Strecken, die weder der Attraktivität noch der Wirtschaftlichkeit dienen;
- Schüler sind Hauptnutzer;
- bessere Vernetzung des Gesamtnetzes sollte angestrebt werden, um Arbeitnehmer und Touristen einzubinden;
- bisherige Mobilitätsprojekte: a) Stadtbus Gerolzhofen, b) eine Art Bürgerbus nach Gerolzhofen (läuft noch), c) Mainshuttle (noch aktuell);
- Anbindung für Dingolshausen kann auf Grund der Einwohnerzahl und Lage leichter zu erreichen sein; Problem eher bei Gemeinde Bischwind aufgrund geringer Einwohnerzahl und abseitiger Lage;
- Querverbindung zwischen Schweinfurt und Kitzingen ist erforderlich, die eine bessere Erreichbarkeit von Iphofen oder Kitzingen ermöglicht und den Ballungsraum Nürnberg mit einschließt. Auch Gerolzhofen muss schneller und bequemer erreichbar werden.

Gerolzhofen:

- Angebot eher zufriedenstellend, jedoch wenige Verbindungen in die Räume Kitzingen, Würzburg oder in den Steigerwald;
- viele Verbindungen fallen in den Ferien weg, wodurch die Auszubildenden Probleme haben, pünktlich ihre Ausbildungsstätte zu erreichen und deshalb auf PKW umsteigen;
- Verbindung Schweinfurt – Gerolzhofen problematisch, da drei Kurse ihre Fahrt erst in Alitzheim beginnen;
- Reisebusse bieten keinen Platz für Kinderwägen oder Fahrräder;
- Hauptnutzer sind Schüler und Berufstätige;
- Stadtbus Gerolzhofen wäre möglicherweise unter Einbezug der Randgemeinden besser angenommen worden;
- Mainshuttle sollte auch auf Werktage ausgebaut werden, da es zurzeit kein Angebot für Pendler von Volkach nach Würzburg gibt. Die Verbünde Nürnberg und Frankfurt sollten in das Gesamtkonzept eingebunden werden.

Frankenwinheim:

- Angebot nicht zufriedenstellend;
- keine Anbindung nach Gerolzhofen, z.B. für Schüler, die mit dem Bus weiter nach Schweinfurt müssten und daher auf PKW angewiesen sind;
- durch die schlechte Anbindung kommen Berufsschüler von Gerolzhofen zu spät nach Schweinfurt und sind daher PKW Selbst- oder Mitfahrer;

- Senioren haben sich selbst organisiert oder werden von Jüngeren gefahren;

Eine kleine Gemeinde wie Frankenwinheim hat es generell schwer, ein Busangebot zur Verfügung zu stellen.

Donnersdorf:

- Anbindung nach Gerolzhofen ist schlecht;
- Richtung Schweinfurt und Haßfurt dagegen gut getaktet, auch am Wochenende;
- Es wird kein großer Handlungsbedarf für Donnersdorf gesehen.

Lülsfeld:

- Problemfeld stellt die Gruppe der Schüler dar;
- Lülsfelder organisieren sich untereinander, z.B. in dem Projekt „Nachbarschaftshilfe“;
- ein „Arbeiterbus“ von Oberschwarzach nach Schweinfurt existiert;

Michelau:

- Gerolzhofen ist momentan nicht erreichbar;
- Schüler und Berufstätige sind Hauptnutzer;
- in der Vergangenheit gab es einen Bürgerbus zum Selbstkostenpreis, der aus wirtschaftlichen Gründen wiedereingestellt wurde;
- Die ÖPNV-Angebote im südlichen Landkreis sind zu 80% schlecht. Es wird keine Entwicklung für Michelau gesehen. Möglich sind nur kleine Transportmittel, da große Busse nicht wirtschaftlich sind.
- In Zukunft könnte über einzurichtende Kommunikationsplattformen Nachbarschaftshilfe organisiert werden.

Wipfeld:

- Hauptnutzer sind Schüler und teilweise Touristen;
- Projekt Rufbus ist wegen schlechter Taktung gescheitert;
- Für die Zukunft wird keine Veränderung des Individualverkehrs vermutet, jedoch eine Zunahme der Selbsthilfe im Bereich Mobilität.
- Wünschenswert: besserer Anschluss nach Kitzingen / Würzburg; Anbindung zur Bahnstation Waigolshausen; bessere Anbindung zwischen Kitzingen, Volkach und Würzburg.

Schwanfeld:

- Es werden keine Stärken des Mobilitätsangebots gesehen.
- Würzburg ist schlecht erreichbar;
- Hauptnutzer sind Schüler, für die jedoch auf dem Heimweg aus Schweinfurt Probleme bekannt sind, da teilweise Wartezeiten von bis zu zwei Stunden bestanden;
- Wünschenswert wäre eine bessere Anbindung nach Würzburg und Werneck. Aktuell wäre ein Umstieg über Schweinfurt nötig, um nach Werneck zu kommen.
- Die Anbindung von Waigolshausen sollte am Bedarf ausgerichtet werden.
- Eine landkreisübergreifende Ausweitung des Mobilitätskonzeptes ist wichtig. Ebenso die Anbindung an eine Bahntrasse in den Süden.

Experteninterview Verkehrsunternehmen (10.01.2018)

Teilnehmer/innen: Rolf Frimberger (ÖPNV-Berater), Lothar Kleinhenz, Ulrich Lapp, Harald Mendrock, Anita Metz, Friedrich Metz, Harry Metz, Udo Seger, Horst Schmitt, Monika Summ (Vertreter der Verkehrsunternehmen), Michael Schäder (Landratsamt Bad Kissingen), Michael Graber (Landratsamt Schweinfurt), Christopher Alm (ÖPNV-Koordinator), Frank Huneck (kobra Nahverkehrsservice GmbH).

Das gegenwärtige Mobilitätsangebot wird von den eigenwirtschaftlich fahrenden Verkehrsunternehmern als bedarfsgerecht eingeschätzt. Bedingt durch den gesellschaftlichen Trend zur Individualisierung sehen sie zusätzliche Angebote kritisch: Sowohl ein Fahrgastzuwachs als auch die Kostendeckung zusätzlicher Leistungen wird bezweifelt. Die Erfahrungen mit zusätzlichem Verkehr in der Vergangenheit (Rufbus, Diskobus, 1-DM-Fahrten ins Oberzentrum, Verlängerung von Schülerlinien) fallen durchweg negativ aus. Die Industrie im Raum Schweinfurt mit ihren flexiblen Arbeitszeiten und der Konzentration auf den PKW-Verkehr wirkt hier zusätzlich kontraproduktiv.

Am ehesten werden von den VU Angebote als möglicherweise erfolgreich eingeschätzt, die über eine Ticket-Subventionierung durch die öffentliche Hand (Gemeinden, Allianzen, Aufgabenträger) getragen werden.

Der gegenwärtige Busverkehr befördert zu 75-80 % Schüler und Schülerinnen, hinzu kommt die Gruppe behinderter Fahrgäste.

Der Anschluss des LK Schweinfurts an den neuen Aufgabenträgerverbund wird kritisch wahrgenommen, eine Reduzierung der VU-Leistungen auf ein reines „Lohnkutscher“-Dasein befürchtet. Es wird erwartet, dass die Aufgabenträger in naher Zukunft nur noch Bruttoverträge ausschreiben.

Die zusätzlichen Kosten, die im Rahmen der Verbunderweiterung entstehen, könnten durch eine verbundweite Erhebung mit anschließender Einnahmeverteilung nur anfangs kalkuliert werden – die Einnahmeverluste, insbesondere die Durchtarifierungsverluste, die im Zuge eines einheitlichen Tarifs und einer Angebotsverbesserung (Umstieg Bus/Zug, Bus/Stadtbuss etc.) entstehen, sind momentan schwer zu bemessen – hier fordern die Verkehrsunternehmer schon zu diesem Zeitpunkt von der Politik Zusagen, diese in Zukunft anfallenden Kosten zu übernehmen.

Insgesamt überwiegt bei den Verkehrsunternehmen gegenüber dem Verbundbeitritt eine defensiv-pessimistische Haltung. Diese konnte durch den anwesenden Vertreter des Aufgabenträger nicht ausgeräumt werden.

Experteninterview ÖPNV-Beiräte (18.01.2018)

Teilnehmer/innen: Hartmut Bräuer (SPD-Fraktion), Beate Glotzmann (CSU-Fraktion), Wolfgang Gutgesell (Die Linke), Peter Neubert (Freie Wähler-Fraktion), Norbert Sauer (FDP-Fraktion), Thomas Vizl (Grünen-Fraktion), Michael Graber (LRA Schweinfurt), Frank Huneck und Dieter Stepner (kobra Nahverkehrsservice GmbH).

Auch wenn das Angebot sehr eingeschränkt ist, gibt es Menschen, die sich darauf einstellen und ihren Tagesablauf entsprechen planen. Allerdings ist der ÖPNV in der Wahrnehmung der meisten Fahrgäste zu teuer und umständlich, da bei vielen Umstiegen nachgelöst werden muss. Daher organisieren sich viele Bewohner kleinerer Ortsteile z. B. über WhatsApp in Mitfahrgruppen. Insgesamt ist die Autoabhängigkeit aber sehr hoch, praktisch jede Person mit einem Führerschein verfügt auch über einen Pkw.

Insgesamt gibt es deutliche Unterschiede in der Qualität des ÖPNV zwischen den stadtnahen Gemeinden, die an den Stadtbuss angebinden sind und dem Rest des Landkreises, die lediglich über die Regionallinien bzw. den Schülerverkehr angeschlossen sind. Gerade an den äußeren Rändern des Landkreises ist die Anbindung mangelhaft, auch die Verkehrsverbindungen in die Nachbarlandkreise sind nur bedingt vorhanden.

Am Wochenende ist die Anbindung der meisten Orte noch einmal deutlich schlechter, selbst Mittelzentren werden dabei nur unzufriedenstellend häufig bedient. Die im Landkreis vorhandenen Freizeitangebote wie der Ellertshäuser See sind nur schwer mit dem ÖPNV zu erreichen.

Ein weiteres Problem des ÖPNV im Landkreis ist die aktuelle Fahrplangestaltung, die den Fahrgast mit unübersichtlichen Linienverläufen und vielen Ausnahmen verwirrt.

Die Ansprüche an den ÖPNV sind zudem gestiegen, 20 Minuten zur Bushaltestelle sind heute für die meisten Menschen keine Alternative. Diejenigen, die keinen Pkw zur Verfügung haben und auf kurze Wege angewiesen sind, ziehen nach Möglichkeit also in die Stadt. Damit wiederum wird die Abwärtsspirale aus fehlenden Bedarfen und zurückgehenden Angeboten verstärkt.

Eine echte Verbesserung des Angebotes wird bei fortbestehender Eigenwirtschaftlichkeit des ÖPNV als eher unwahrscheinlich angesehen. Hier müsste der Landkreis als Aufgabenträger tätig werden.

Vorschläge für die Verbesserung des Angebotes:

- Beim Verbundbeitritt müsste geklärt werden, ob großzügig bemessene Zonen mit Übergangstarifen zum VGN geschaffen werden können.
- Die Verbindung Gerolzhofen – Volkach müsste gestärkt werden.
- Gründlichere Planung und besseres Marketing bei zukünftigen Projekten.
- Auf den Trend setzen, dass junge Menschen nicht in jedem Fall einen Führerschein machen wollen, diese Zielgruppe ansprechen.
- Über Reaktivierungen von Bahnverbindungen nachdenken.

Experteninterview Behindertenbeauftragte (9.05.2018)

Teilnehmer/innen: Konrad Schneider, Erika Dammann (Wipfeld), Norbert Sandmann (Euerbach), Rainer Stark (Sennfeld), Herr Müller, Theresa Wunderlich, Michael Graber (Landratsamt Schweinfurt), Dieter Stepner (kobra Nahverkehrsservice GmbH).

Das gegenwärtige Angebot ist für die Belange von Menschen mit Behinderung nicht ausreichend. Zu den infrastrukturellen Problemen (mangelhafte Ausstattung der Haltestellen/Fahrzeuge) kommen fehlende Informationen und teilweise schlecht geschultes Fahrpersonal hinzu.

Aktuelle Fahrten mit dem ÖPNV sind nur mit erhöhtem Planungsaufwand und zum Großteil nur mit fremder Hilfe machbar.

Ein spezielles Problem der Zielgruppe ist die hohe Heterogenität: jedes Handicap hat eigene Ansprüche an die Gestaltung der Umwelt. Innerhalb der Gruppe der Menschen mit Behinderungen kann es teilweise auch zu Zielkonflikten kommen.

Beispiele:

- Aushanghöhe der Fahrpläne: Ausrichtung an Rollstuhlfahrern oder an Großwüchsigen?
- Beispiel hohe Bordsteinkanten: hilfreich für Blinde, Barriere für Rollstuhlfahrer.

Für das Fahrpersonal (und nicht nur) sind zudem bei weitem nicht alle Einschränkungen auf den ersten Blick erkennbar.

Für die zukünftigen Planungen im ÖPNV werden folgende Themen als wichtig eingestuft:

- Barrierefreiheit im Fahrzeug und an der Haltestelle,
- bessere/mehr Information,
- ein fairer/verständlicher Tarif,
- gut geschultes, freundliches Personal.

Experteninterview Familienbeauftragte (24.01.2018)

Teilnehmer/innen: Ute Suckfüll (Gleichstellungs- und Familienbeauftragte im Landkreis Schweinfurt), Michael Graber (Landratsamt Schweinfurt), Dieter Stepner (kobra Nahverkehrsservice GmbH).

Im „Speckgürtel“ von Schweinfurt ausreichendes bis gutes Angebot. Je weiter „draußen“ im Landkreis, desto schlechter das Angebot, vor allem bei Querverbindungen.

Die Zielgruppe der Frauen/Familien bringt bestimmte Voraussetzungen mit sich:

- Frauen legen häufig weitere Wege zurück, bevor sie an die Arbeit gehen: Einkäufe, Arztbesuche etc.
- Daher ist man/frau bereits nicht immer zu den üblichen Stoßzeiten unterwegs, um z. B. Kinder in den Kindergarten zu bringen.
- Dank der Flexibilisierung der Arbeitszeiten sind die Anforderungen an den ÖPNV gestiegen.

Probleme/Nutzungshürden:

- Aktuell sind für viele Ziele im Landkreis zu viele Umstiege notwendig.
- Viele Ziele lassen sich mit dem ÖPNV gar nicht oder nicht mit vertretbarem Zeitaufwand erreichen.
- Für Frauen, die in Teilzeit in den Arbeitsmarkt einsteigen wollen, ist das Angebot unzureichend.
- Ebenfalls nur bedingt möglich ist es, Kinder zu Betreuungsmaßnahmen in anderen Orten mit dem ÖPNV zu bringen.
- Das Unterwegssein im Familienverband ist mit dem ÖPNV für die meisten zu teuer.

Besonderer Bedarf für die Zielgruppe Familien/Frauen:

- Es bedarf besonderer Angebote in den Ferien oder am Wochenende – und zwar für die ganze Familie.
- Anbindung von Ausflugszielen wie z. B. Tierpark am Ellertshäuser See.
- Familienfreundlichkeit bedeutet des Weiteren räumliche Nähe der Haltestelle zum Wohnort sowie ein Ausbaustandard, der einen problemlosen Einstieg mit Kinderwagen ermöglicht.
- Andererseits ist die Nähe der Haltestellen zu wichtigen Einrichtungen wie Arztpraxen, Einkaufsmöglichkeiten etc. wichtig.

Marketing:

- Werbung an Einrichtungen, die die Zielgruppen direkt betreffen: Kinderbetreuungseinrichtungen, Schulen etc. Denkbar z. B. in Form von Elternabenden oder auch Schulprojekten. In diesem Rahmen auf „Elternaufklärung“ betreiben.
- Es sind Einstiegsangebote in Zusammenhang mit einem Event denkbar.
- Ein Konzept könnte die Busschule für Grundschüler sein, ergänzt um das Thema Umwelt.
- Jede Gemeinde hat eine besondere Struktur, um ihre Bürger anzusprechen, diese gilt es zu nutzen.
- Viele Menschen könnte man über das Ansprechen des finanziellen Aspektes ansprechen: bei einem guten ÖPNV-System kann auf den Zweitwagen verzichtet werden.
- Des Weiteren könnten Menschen in Umbruchsituationen gezielt angesprochen werden, z. B. bei Berufs- oder Renteneintritt, bei Umzug etc. Für Neuzugezogene könnten die Informationen zum ÖPNV den Begrüßungsmappen der Gemeinden beigelegt werden.

Experteninterview Kommunale Jugendarbeit/Kreisjugendring (24.01.2018)

Teilnehmer/innen: Bettina Stamm (Kreisjugendpflegerin Kommunale Mitarbeit), Sabrina Leske (Kreisjugendring), Michael Graber (Landratsamt Schweinfurt), Christopher Alm (ÖPNV-Koordinator), Dieter Stepner (kobra Nahverkehrsservice GmbH).

Es werden deutliche Unterschiede in der Qualität des ÖPNV bemängelt: zwischen den stadtnahen Gemeinden, die an den Stadtbus angebunden sind und dem Rest des Landkreises, die lediglich über die Regionallinien bzw. den Schülerverkehr angeschlossen sind. Gerade an den äußeren Rändern des Landkreises ist die Anbindung mangelhaft, auch die Verkehrsverbindungen in die Nachbarlandkreise sind nur bedingt vorhanden.

Als problematisch für Jugendliche werden folgende Aspekte bewertet:

- Jenseits des Schülerverkehrs (also nachmittags) schwierig, Fahrten zu bestimmten Orten zu realisieren.
- Auch fehlt es an Fahrten am Wochenende und in den Ferien, den Jugendlichen wird so eine Möglichkeit verwehrt, selbständig unterwegs zu sein.
- Viele Auszubildende kommen mit dem ÖPNV nicht zu ihrer (Wunsch-) Ausbildungsstätte.

Das Informieren/Ansprechen der Jugendlichen funktioniert am besten über neue Medien.

Einen echten Mehrwert hätten die Jugendlichen, wenn ihr Schülerticket auch auf allen Strecken als Jahreskarte gültig wäre. Als notwendig wird zudem die Anbindung der Ortsteile an den Hauptort angesehen, dies müsste jeweils auf Gemeindeebene organisiert werden – u. U. im Rahmen von individuell abstimmbaren Mitfahrgelegenheiten.

Der Politik – vor allem auf Gemeindeebene – muss klar werden, dass Mobilität ein wichtiger Standortfaktor ist, der sich stark auf viele Lebensbereiche auswirkt. Die Erreichbarkeit von Angeboten ist wesentlich über alle Lebensphasen hinweg, wenn Individualverkehr keine Option mehr ist, sind Menschen vielfach auf den ÖPNV angewiesen. Menschen, die eine „Gesamtrechnung“ aufmachen, ziehen daher eher in Orte mit ÖPNV-Anschluss, während Orte ohne langsam veröden.

Interview Bildungskordinatorin (6.02.2018)

Teilnehmer/innen: Lisa Bachert (Bildungskordinatorin für Neuzugewanderte), Michael Graber (Landratsamt Schweinfurt), Dieter Stepner (kobra Nahverkehrsservice GmbH).

Die schlechte Anbindung von Schweinfurt aus in den Landkreis, sowie Querverbindungen innerhalb des Landkreises werden als signifikante Schwäche im Bereich der Bildungskoordination genannt, sowie die teils mangelnde Finanzierungsmöglichkeit einer Monatskarte für sozial Schwache.

- Praktikumsstellen und Ausbildungsplätze können auf Grund der schlechten Erreichbarkeit nicht angetreten werden.
- Busverbindungen für den Schulheimweg nach 13:00 Uhr sind problematisch.
- Maßnahmen und Bildungsangebote können nicht besucht werden, weil das Geld für die Monatskarte fehlt.
- Für Migranten im schulpflichtigen Alter mit geringen Sprachkenntnissen und ohne Ortskenntnis sind schlechte Verbindungen zu Schulen in Nachbarorten ein Problem.

Im Bereich der Integration von Migranten stellen schlechte ÖPNV-Anbindungen ebenfalls ein weitreichendes Problem dar.

- Frustration in Flüchtlingsunterkünften, wenn weder Fahrkarten finanzierbar, noch ausreichend Busanbindungen für eine sinnvolle Lebensgestaltung gegeben sind;
- gerade für Migranten als Neueinsteiger in das Berufsleben sind gute Busverbindungen wichtig, weil Ausbildungs- und Praktikumsstellen für jene allgemein schwieriger zu finden sind.

Wünsche und Anregungen zu Verbesserung sind:

- Ein Sozialticket, das alle Sozialschwachen einbezieht, um Zugang zu Bildungsangeboten zu schaffen. Problem bei der Umsetzung des Angebots ist jedoch die Eigenwirtschaftlichkeit der Busunternehmen.
- Auch eine bereichsübergreifende Zusammenarbeit von Projekten aus den Bereichen Bildung, Gesundheit und ÖPNV (ÖPNV-/Mobilitätspaten) mit Unterstützung entsprechender Dolmetscher wäre denkbar.
- Probleme im Bereich Integration könnten zeit- und ressourcensparend landkreisweit angegangen werden.

Experteninterview Arbeitsagentur (per Mail am 18.05.2018)

Jürgen Schäfer (Geschäftsführer Jobcenter Landkreis Schweinfurt)

Der ÖPNV kann aus Kostengründen den Ansprüchen der Arbeitgeber an die Flexibilität der Arbeitnehmer nicht gerecht werden. In Orten mit großen Arbeitgebern mangelt es an notwendigen Verbindungen, z.B. Gerolzhofen, Donnersdorf, Werneck. Auch im Hinblick auf die Arbeitszeiten in Schichtarbeit, Verkauf und Gastronomie sind bestehende Angebote eher ungeeignet.

Ebenfalls schlecht angebunden ist einer der größten Bildungsträger (bfz), der Schulungen im Gewerbegebiet „Maintal“ anbietet, das für Arbeitssuchende nur mit dem Umstieg in Stadtbusse erreichbar ist. Es fehlt ein Verbundsystem.

Wünsche/Anregungen zur Verbesserung der Situation:

- ein besseres Angebot für Schichtarbeiter und Bedarfsverkehr am Wochenende;
- erwartet werden mehr Stellenangebote durch Zeitarbeitsfirmen, die mit wechselnden Arbeitsorten einhergehen. Dementsprechend muss der ÖPNV Angebote anpassen;
- Denkbar wären Großparkplätze (z.B. BAB-Gewerbegebiet Werneck) zur besseren Auslastung des ÖPNV.

Experteninterview IHK Simon Suffa (telefonisch am 30.01.2018)

Teilnehmer/innen: Simon Suffa (IHK), Dieter Stepner (kobra Nahverkehrsservice GmbH).

Arbeitgeber und Arbeitnehmer weisen eine hohe Affinität zum Individualverkehr auf. Schweinfurt verfügt über eine Einpendlerquote von 70%, die größtenteils durch Individualverkehr oder Fahrgemeinschaften mobil ist. Einige Unternehmen oder Werke, die über mehrere Werke verfügen, unterstützen die Organisation von Intra-Werksverkehren zwischen den eigenen Werken.

Bestehendes Angebot eher unattraktiv:

- nicht ausreichende Taktung;
- teilweise keine Anbindung an große Unternehmen;
- teure Tarife;
- möglicherweise schlechtes Image des ÖPNV als weiteres Nutzungshindernis;

Die Einrichtung klassischer Werksbusse scheitert trotz ideeller Unterstützung der Unternehmen an der Finanzierung.

Beschwerden gehen aus dem Bereich der nicht mobilen Auszubildenden ein, die den Arbeits- und Heimweg nicht mit dem Angebot des ÖPNV bewältigen können.

Die ÖPNV-Angebote am Wochenende sind ebenfalls nicht attraktiv. In touristischen Regionen wird nicht ausgeschöpftes Potential vermutet, dass es mit besseren Angeboten abzudecken gilt.

Die IHK betont seit Jahren die Notwendigkeit einer Überarbeitung der Taktung und der Tarife. Die Betriebsräte haben sich in den letzten zwei Jahren stärker mit den Themen ÖPNV und Mobilität befasst. Die Stadt Schweinfurt hat nun erste technische Schritte für den Verkehrsverbund Main-Franken unternommen.

Experteninterview Wirtschaftsförderung (6.02.2018)

Teilnehmer/innen: Ulfert Frey (Sachgebietsleiter Kreisentwicklung/Regionalmanagement), Frank Deubner (Leiter Wirtschaftsförderung/Konversion/Kultur), Michael Graber (LRA Schweinfurt), Dieter Stepner (kobra Nahverkehrsservice GmbH).

Der Landkreis Schweinfurt verfügt über ein gut ausgebautes Straßennetz und eine gute Autobahnanbindung.

Der vorhandene ÖPNV definiert sich weitestgehend über den Schülerverkehr, über weite Zeiträume ist das Angebot ansonsten stark eingeschränkt. Ausnahmen bildet da die gute Anbindung von Gerolzhofen an Schweinfurt sowie das gut funktionierende Stadtbusnetz mit einem ausreichenden Angebot.

Das dünne Angebot bringt auch Nachteile für Unternehmen mit sich, da Auszubildende/PraktikantInnen nicht alle Standorte mit dem ÖPNV erreichen können.

Weiterhin gibt es im Landkreis Personengruppen, die nur schwer als Fahrgäste zu gewinnen sind:

Dies sind vor allem Berufstätige (vor allem Schichtarbeiter), die eher Mitfahrergemeinschaften betriebsintern organisieren, als sich auf den ÖPNV einzulassen. Zudem gibt es keine Werksbusse mehr, obwohl grundsätzlich Interesse der Unternehmen vorhanden wäre. Allerdings sind diese nur schwer mit dem Trend der flexibler werdenden Arbeitszeiten vereinbar.

Freizeitverkehre sind mit dem ÖPNV nicht machbar, weder die Abendstunden, noch das Wochenende sind abgedeckt. Eine Ausnahme ist das Mainschleifenshuttle, hier existiert eine gewisse Nachfrage.

In der Vergangenheit angestoßene Projekte im ÖPNV sind aus unterschiedlichen Gründen gescheitert/eingestellt worden: Aus konzessionsrechtlichen Gründen handelte es sich vielfach um an bestehende Linien gekoppelte Zusatzverkehre. Hinzu kommt, dass es sich größtenteils um politisch gewollte Projekte handelte, ohne planerisches Rückgrat dahinter. Somit waren sie teilweise am Bedarf vorbeigeplant. Außerdem gab es keine Informations-/Marketingkampagne um die neuen Angebote zu bewerben und bekannt zu machen.

Die Busflotten der Unternehmer im Landkreis sind insgesamt in einem guten Zustand. Kleine Unternehmen mit wenigen Linien setzen zwar auch alte Busse ein, Unternehmer wie Harry Metz oder Lothar Kleinhenz auf der anderen Seite investieren in moderne Busse, die alle Anforderungen an Barrierefreiheit erfüllen. Trotzdem haben die Unternehmen teilweise sehr restriktive Beförderungsbedingungen und nehmen z. B. keine Skate-/ oder Longboards mit, was dem Fahrgast kaum zu vermitteln ist. Falls in Zukunft Verkehre ausgeschrieben werden, könnte man die Beförderungsbedingungen an einigen Stellen im Sinne des Fahrgasts lockern.

Mittel- und Langfristige sind Entwicklungen absehbar, die auch im ÖPNV eine Rolle spielen werden:

- Demographischer Wandel: zurückgehende Schülerzahlen und steigender Anteil der Älteren, damit einhergehen ein sich verschärfender Fachkräftemangel;
- Digitalisierung, wahrnehmbar in erster Linie an E-Ticket-Systemen;
- Trend hin zum Teilen und Nutzen, weg vom reinen Besitzdenken (Carsharing);
- Auf lokaler/regionaler Ebene ist der Verbundraumbeitritt ein wichtiger Baustein;
- „Clever“ Verzahnung der Trends wie Digitalisierung/Umstieg auf E-Mobilität etc.

Experteninterview Freiwilligenagentur Gemeinsinn (6.02.2018)

Teilnehmer/innen: Katrin Schauff (Freiwilligenagentur Gemeinsinn), Michael Graber (Landratsamt Schweinfurt), Dieter Stepner (kobra Nahverkehrsservice GmbH).

Schweinfurt und Umgebung sind mit dem Stadtbus gut erreichbar. Problematisch ist beispielsweise die schlechte Anbindung zu Weiterbildungsangeboten in Zusammenarbeit mit der VLS Gerolzhofen, so dass Teilnehmern nur eine Anreise mit dem PKW möglich ist.

- Hauptnutzer des ÖPNV: Migranten und Senioren;
- Senioren werden zusätzlich durch das Projekt „Nachbarschaftshilfe“ für z.B. medizinische Versorgung unterstützt.

Rolle des ÖPNV bei der Freiwilligenarbeit:

- Engagierte häufig ohne Führerschein oder PKW und damit auf gute ÖPNV-Struktur angewiesen;
- schlechte ÖPNV-Anbindungen erschweren die Vermittlung Ehrenamtlicher zwischen den Orten;
- bestehende Angebote bedeuten auch eingeschränkte Mobilität für Migranten, die sich integrieren und engagieren wollen;
- Migranten können sich häufig nur mit Hilfe von Fahrdiensten durch bspw. Familienpatenschaften mobil bewegen, die teils enorme private Kosten bei den Ehrenamtlichen verursachen.

Wünsche/Anregungen:

- Projekthafte Zusammenarbeit des ÖPNV und des Ehrenamtes;
- ÖPNV-Lotsen;
- Projekte als Ergänzung zu bereits bestehenden, um Umsetzung zu vereinfachen.

Experteninterview Schweinfurt 360° (per Mail am 15.05.18)

Bettina Beuerlein (stellvertretende Geschäftsleitung)

Einschätzung des Mobilitätsangebotes im Landkreis:

- Differenzierte Betrachtung notwendig: Landkreis-Orte im „Speckgürtel“ von Schweinfurt verfügen über ein gutes Angebot (Sennfeld, Gochsheim, Grafenrheinfeld...) durch die Anbindung an Stadtbus;
- In peripheren Lagen: schlechte Anbindung zu touristischen Zielen und zum Oberzentrum Schweinfurt;
- Busfahrpläne sind häufig am Schülerverkehr ausgerichtet;
- E-Mobilität (Ladeinfrastruktur, Informationsbasis) ausbaubar;
- keine Transparenz/geringer Informationsstand zum Netz.

Schwächen vor allem in folgenden Bereichen:

- Es werden nicht immer die touristischen Ziele direkt angefahren bzw. nicht von allen Linien (z.B. Ellertshäuser See), vor allem die „letzte Meile“ ist das Problem und ist für die Wahl des Verkehrsmittels entscheidend: wenn keine direkte Anbindung des Ziels vorhanden, dann fällt die Wahl häufig auf das Auto.
- Kaum Fahrten abends und am Wochenende: für Gäste relevant.
- Die Fahrzeuge haben keine Transportmöglichkeiten für Fahrräder.

Wünsche/Anregungen zur Verbesserung der Situation für die Zielgruppe der Touristen/Tagesausflügler:

- Definition der wichtigsten touristischen Ziele im Landkreis und Bedienung dieser;
- Einrichtung spezieller Ausflugslinien, abgestimmt mit den Öffnungszeiten der touristischen Einrichtungen;
- Mehr Angebot am späten Nachmittag;
- Mehr Information/Werbung, verstärkte Nutzung der neuen Medien;
- Rabattaktionen: Eintrittskarte und Fahrkarte in einem oder Rabatt bei ÖPNV-Nutzung;
- Haltestellennamen nutzen, um Angebote sichtbar zu machen: z. B. Haltestelle „Oberlauringen“ umbenennen in „Rückert-Poetikum Oberlauringen“;
- Stärkung der Verbindungen nach Würzburg und Nürnberg.

1.2.4 Ergebnisse der Bürgerbefragung

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes ist im späten Frühjahr 2018 eine Haushaltsbefragung durchgeführt worden. Hierfür ist eigens eine Online-Plattform eingerichtet worden, die vom 11.04.18 bis zum 6.05.18 für die Teilnehmer freigeschaltet war. Für die Teilnahme an der Befragung ist mit Plakaten im öffentlichen Raum sowie in Bussen geworben worden, zudem hat es Pressemitteilungen und Bekanntmachungen in Amts- und Gemeindeblättern gegeben.

Als Vertriebsweg für die Anschreiben und die Papierfragebögen ist die Verteilung über den Schweinfurter Anzeiger gewählt worden, um die größtmögliche Abdeckung der Haushalte im Landkreis zu erreichen.

Als „Backup“ sind weitere ausgedruckte Fragebögen an die Gemeinden ausgeteilt worden, die auf Anfrage herausgegeben worden sind. Des Weiteren sind zwei Veranstaltungen im Landkreis dazu genutzt worden, weitere Teilnehmer zu gewinnen: der autofreie Sonntag in Grafenrheinfeld und der Waldtag 2018 im Steigerwald-Zentrum in Handthal.

Der Fragebogen (s. Anhang) bestand aus zwei Teilen. In Teil eins sind die Häufigkeiten der Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel in Abhängigkeit vom Wegezweck sowie die Orte, die je nach Wegezweck aufgesucht werden. Im zweiten Teil der Befragung waren die Teilnehmer angehalten, sämtliche Wege eines Stichtages zu protokollieren, inklusive Start- und Zielort, Wegezweck und gewähltes Verkehrsmittel.

Zudem war es möglich, in einem freien Feld Anregungen/Wünsche und Kritik zu äußern.

Auch wenn der Rücklauf mit 5,11 % (ca. 46.000 Haushalte, 2.349 ausgefüllte Fragebögen) relativ gering ausgefallen ist, sind ausreichend Daten zusammengekommen, um eine Auswertung vornehmen zu können. Zu beachten ist, dass die Haushaltsbefragung nicht als repräsentative Befragung angelegt gewesen ist; es sind im Vorfeld keine Haushalte nach demographischen Aspekten wie Alter, Geschlecht etc. ausgewählt worden. Stattdessen sind alle Haushalte im Landkreis über die anstehende Befragung informiert worden. Dementsprechend muss davon ausgegangen werden, dass sich überwiegend Personen mit Interesse am Thema ÖPNV/Mobilität beteiligt haben. Zudem ist der Anteil der befragten jungen und sehr jungen Menschen sehr gering ausgefallen.

In der folgenden Auswertung werden einige Ergebnisse mit denen von „Mobilität in Deutschland 2017“ (im folgenden MiD abgekürzt) verglichen, einer vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in Auftrag gegebenen deutschlandweiten Befragung. Dabei beziehen wir uns auf den im Juni 2018 herausgegebenen Kurzreport³², die vollständigen Ergebnisse liegen noch nicht vor.

³² Mobilität in Deutschland, Kurzreport: Verkehrsaufkommen – Struktur – Trends; infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH, Bonn 2018

Wegeanzahl

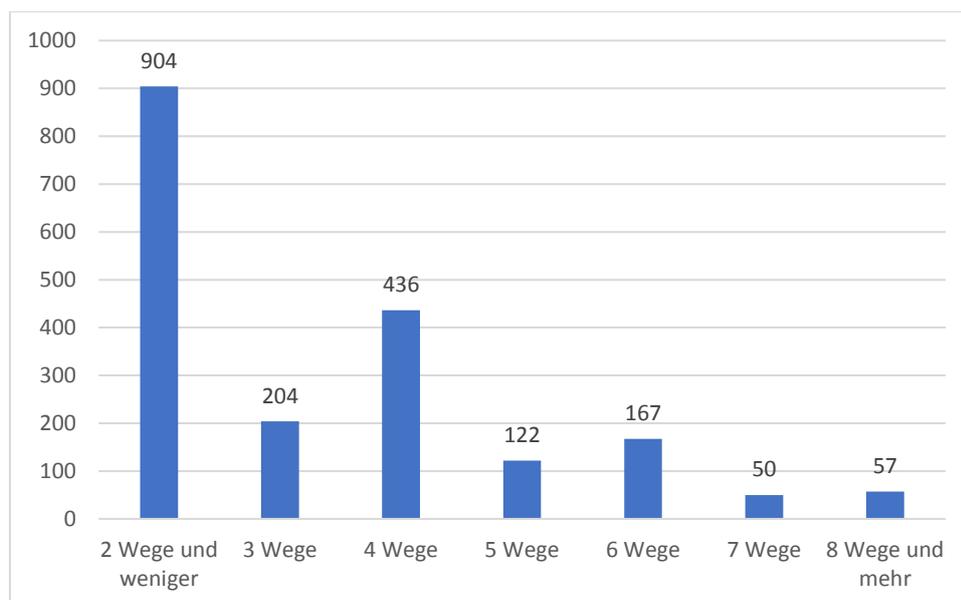


Abbildung 11 Anzahl der zurückgelegten Wege am Stichtag im Landkreis Schweinfurt (n=4.642)

Die durchschnittliche Anzahl der zurückgelegten Wege im Landkreis Schweinfurt liegt mit 3,4 etwas höher als der aktuelle Bundesdurchschnitt (3,1). Zudem waren die Stichtage, die für die Protokollierung von Arbeitswegen benannt wurden, ausschließlich Arbeitstage; an diesen liegt die Zahl der zurückgelegten Wege etwas höher als am Wochenende. Somit liegt diese Abweichung generell in einem Bereich, der als plausibel gelten kann. Generell ist dieser Wert sehr stabil und unterliegt nur leichten Schwankungen:

Tabelle 17 Durchschnittliche Anzahl der Wege pro Tag/Person nach MiD³³

	2002	2008	2017
Durchschnittliche Anzahl der Wege pro Tag/Person in Deutschland	3,3	3,4	3,1

³³ Mobilität in Deutschland, Kurzreport: Verkehrsaufkommen – Struktur – Trends; infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH, Bonn 2018

Modal Split (Anteil der Wege)

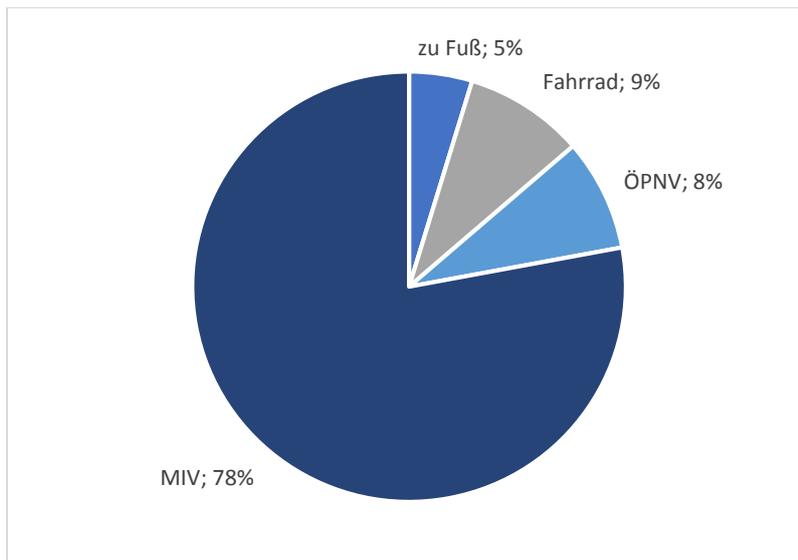


Abbildung 12 Modal Split im Landkreis Schweinfurt 2018 (n=6.523)

Das Diagramm zeigt den Anteil der jeweiligen Verkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen. Wegelängen und -zeiten spielen dabei keine Rolle.

Zum Vergleich die Hauptverkehrsmittelanteile in kleinstädtischen, dörflichen Räumen nach MiD 2018:

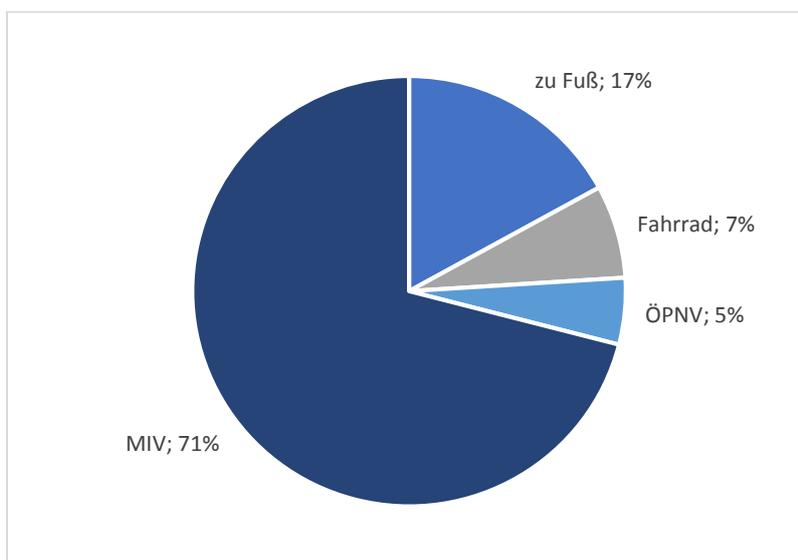


Abbildung 13 Hauptverkehrsmittel in ländlichen Räumen bundesweit (kleinstädtischer, dörflicher Raum) nach MiD 2017

Im Vergleich fallen vor allem die noch stärkere Dominanz des motorisierten Individualverkehrs im Landkreis Schweinfurt (+78%) sowie der sehr geringe Anteil an Fußwegen (5%) auf. Trotz der Dominanz des MIV liegt der Anteil des ÖPNV mit 8% etwas über dem Durchschnitt für ländliche Räume.

Pkw-Besitz

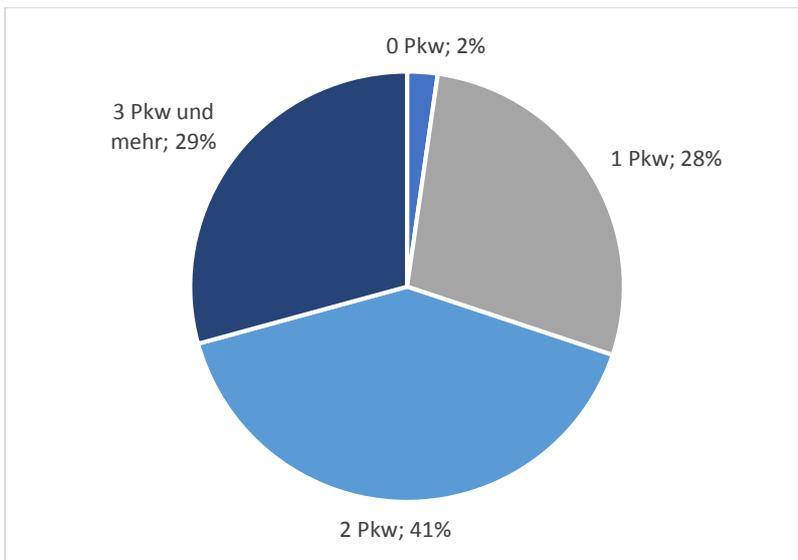


Abbildung 14 Pkw pro Haushalt im Landkreis Schweinfurt 2018 (n=2.289)

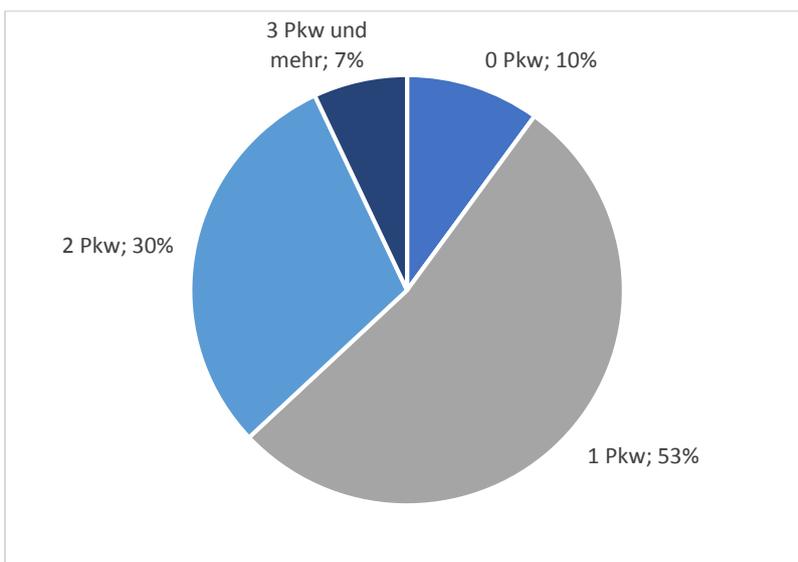


Abbildung 15 Pkw pro Haushalt in ländlichen Räumen bundesweit nach MiD 2017

Vor allem im bundesweiten Vergleich mit anderen ländlichen Räumen fällt die sehr starke Abhängigkeit vom Pkw im Landkreis Schweinfurt auf. So gibt es kaum Haushalte ohne Pkw, im Gegenteil verfügen rund 70% aller Haushalte über zwei Pkw; auch der Anteil der Haushalte mit drei und mehr Pkw ist mit 29% sehr hoch. Zieht man in Betracht, dass die Wegezahzahl und der Anteil der MIV-Fahrten am Modal Split nicht wesentlich höher ist als im bundesweiten Durchschnitt, bedeutet dies, dass ein großer Anteil an Fahrzeugen für vergleichsweise wenige Fahrten vorgehalten wird.

Wegezwecke

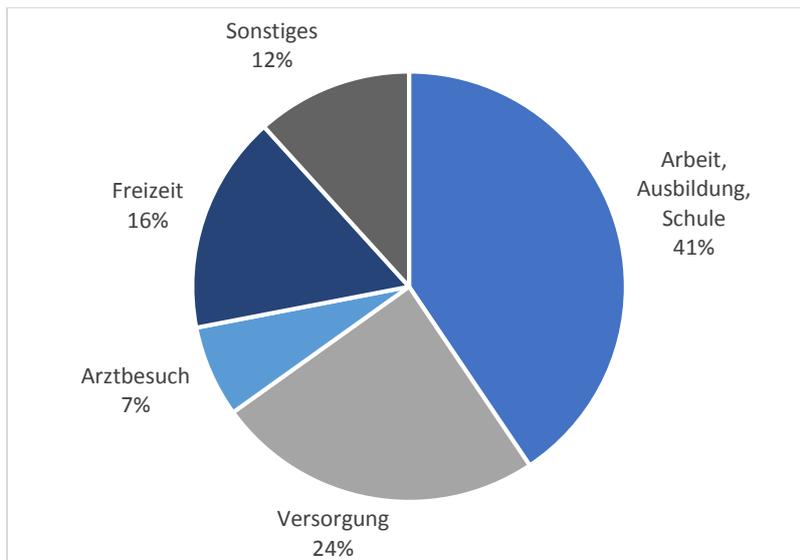


Abbildung 16 Wegezwecke im Landkreis Schweinfurt 2018 (n=3.825)

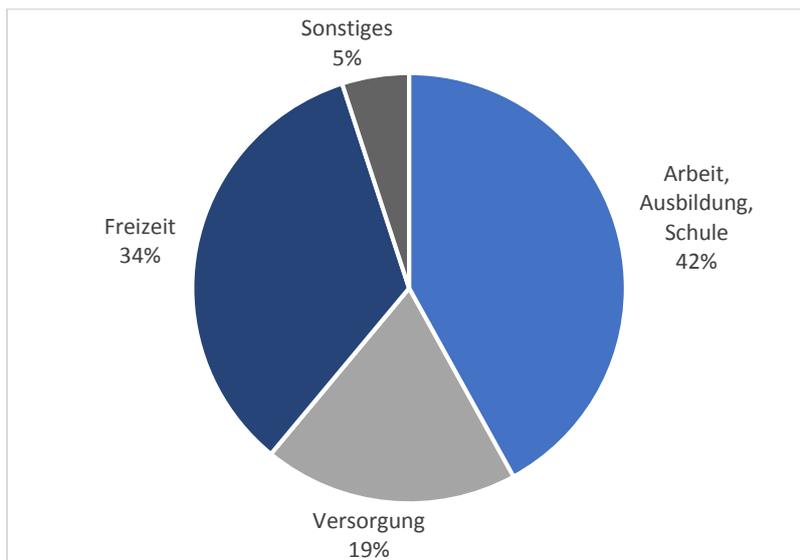


Abbildung 17 Wegezwecke (bundesweit) nach MiD 2017³⁴

Während die meisten (leichten) Abweichungen von MiD-Werten sich durch unterschiedliche Zuordnung/Einteilung der Wegezwecke erklären lassen, ist vor allem der geringe Anteil an Freizeitwegen im Landkreis Schweinfurt sehr auffällig und kaum zu erklären – selbst in Anbetracht der Tatsache, dass bei der Haushaltsbefragung im Landkreis Schweinfurt die Stichtage ausschließlich Arbeitstage waren und das Wochenende dementsprechend nicht abgebildet ist, ist der Anteil der Freizeitwege sehr gering.

³⁴ Bei Mobilität in Deutschland werden abweichende Wegezwecke abgefragt, weswegen Arztbesuche nicht als eigene Kategorie sichtbar sind.

Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung in Abhängigkeit vom Wegezweck

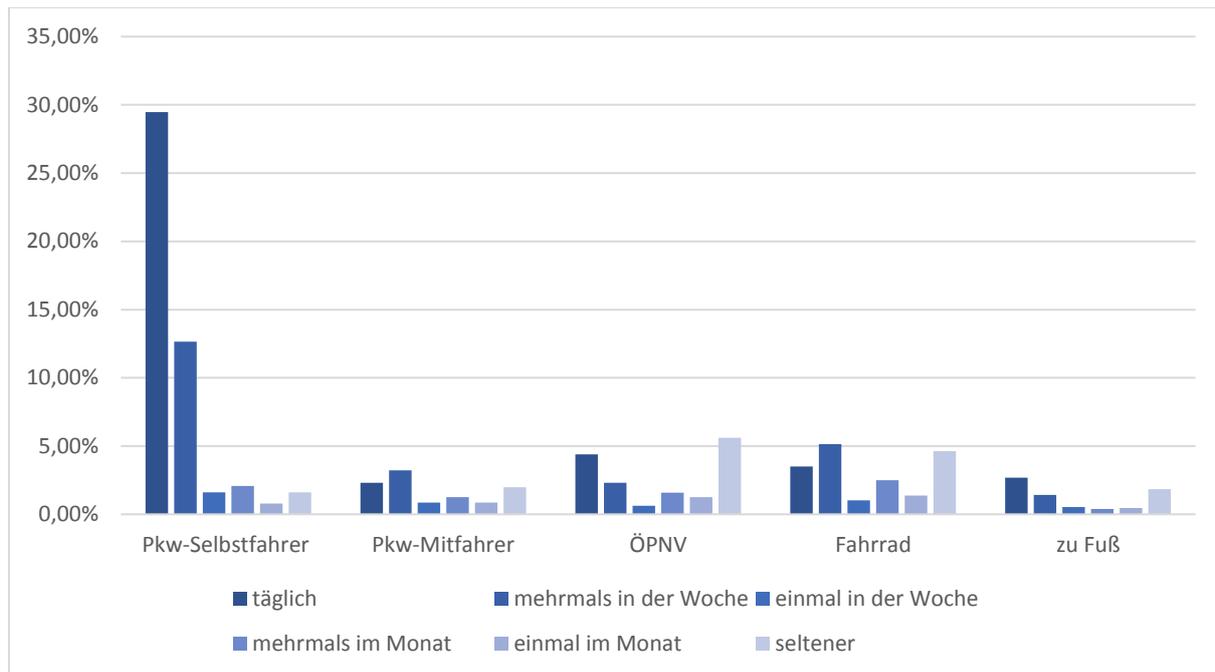


Abbildung 18 Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung, Wegezweck: Arbeit

Fahrten zur Arbeit werden im häufigsten Fall mit dem Pkw (als Selbstfahrer) erledigt. Der ÖPNV scheint als „letzte Möglichkeit“ durchaus wahrgenommen zu werden, wie die Angabe der Fahrten seltener als einmal im Monat suggeriert. Ähnlich verhält es sich mit Fahrradfahrten, wobei hier eine leichte Zunahme der Fahrten mehrmals in der Woche zu verzeichnen ist.

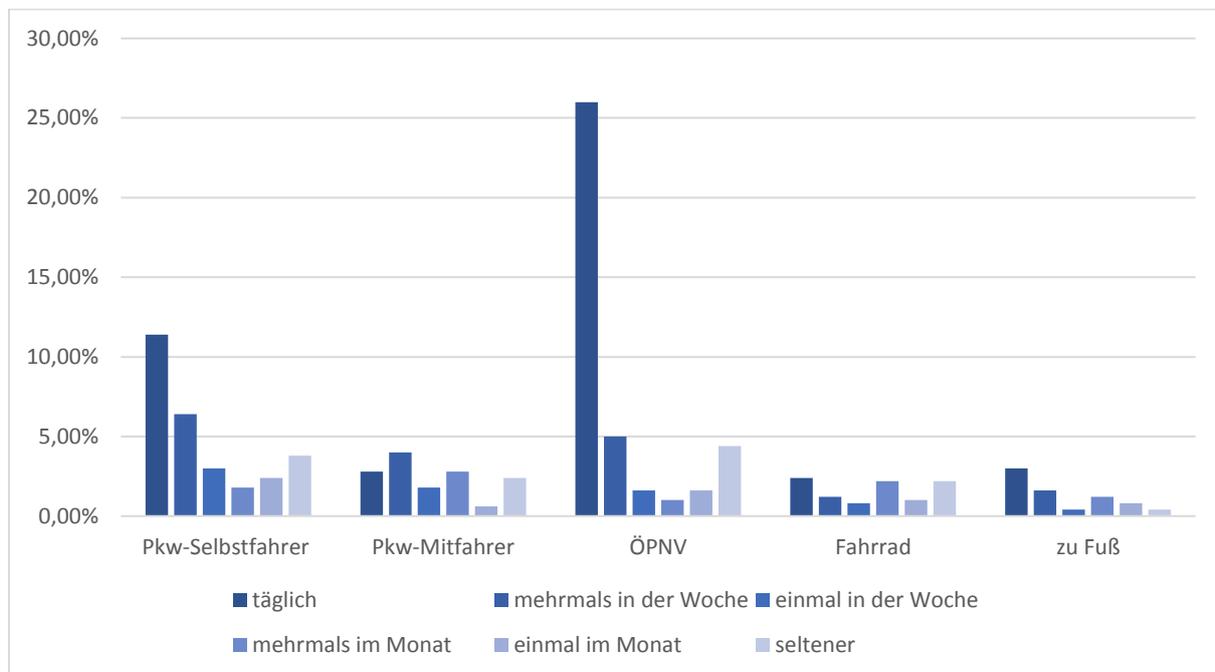


Abbildung 19 Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung, Wegezweck: Schule/Ausbildung

Bei Fahrten zur Schule/zum Ausbildungsstandort spielt der ÖPNV erwartungsgemäß eine sehr wichtige Rolle. Allerdings ist der Anteil der Pkw-Selbstfahrer ebenfalls relativ hoch. Dabei dürfte es

sich überwiegend um junge Menschen handeln, deren Ausbildungsort nicht ausreichend an den ÖPNV angebunden ist.

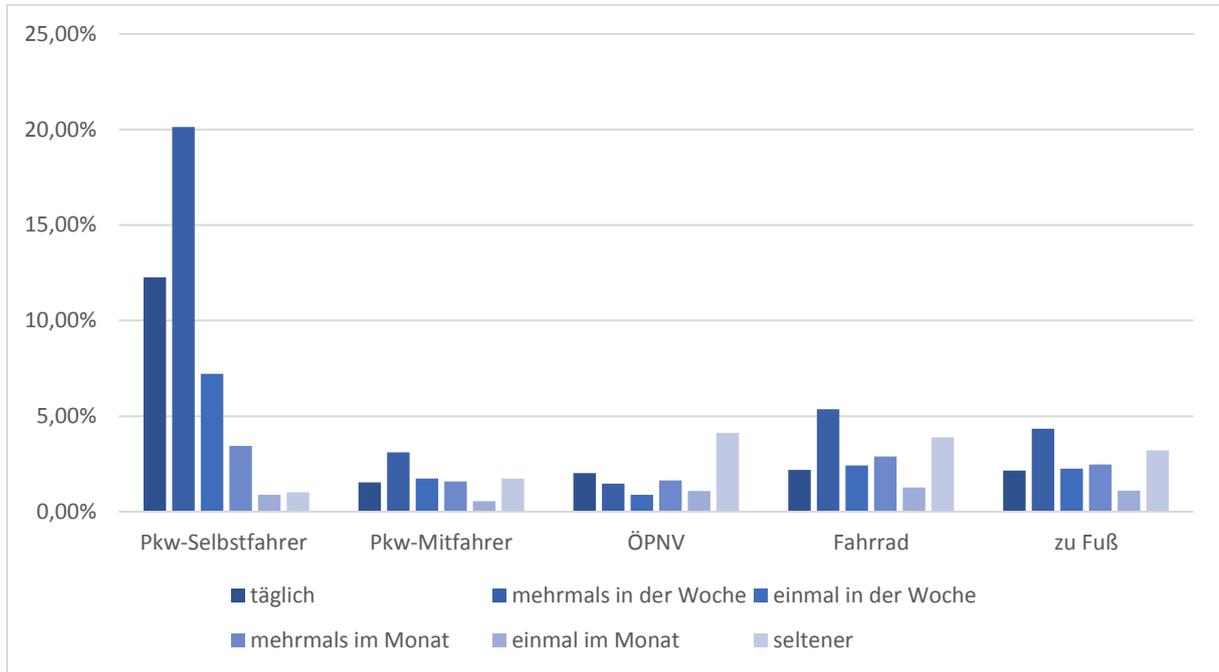


Abbildung 20 Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung, Wegezweck: Versorgung, Einkäufe

Bei Einkaufs- und Versorgungswegen nimmt die Dominanz des Pkw geringfügig ab. Aufgrund der Möglichkeiten, im Nahbereich einzukaufen und sonstige Erledigungen vorzunehmen werden diese Wege vermehrt mit dem Fahrrad oder zu Fuß vorgenommen.

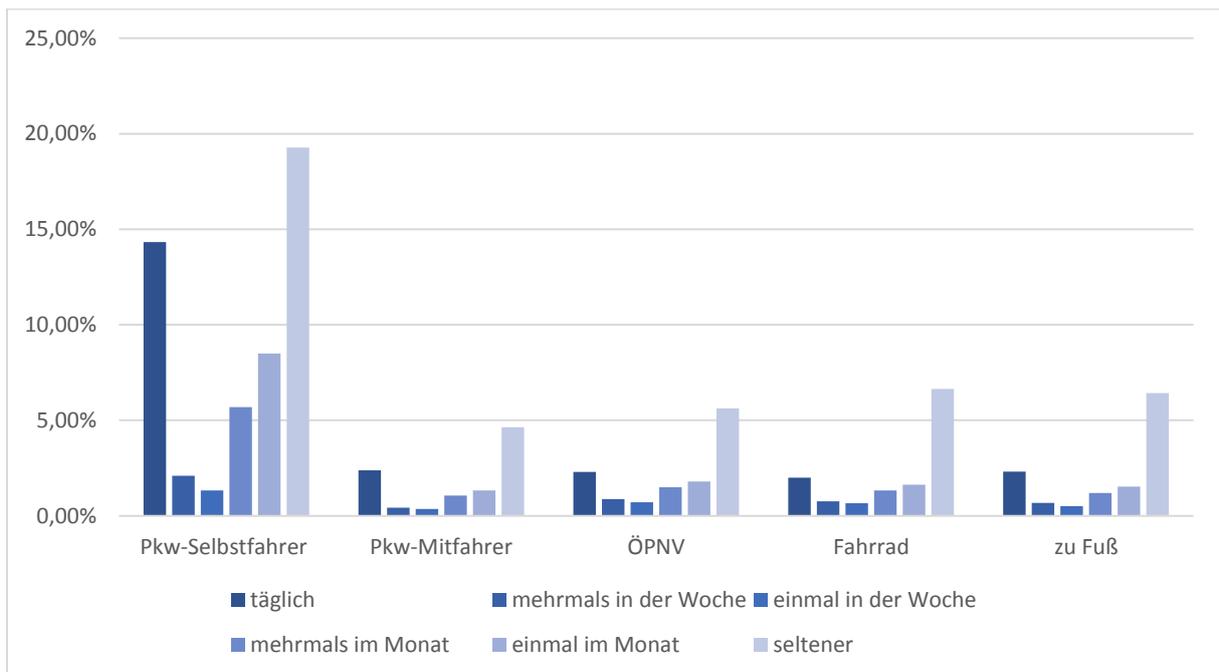


Abbildung 21 Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung, Wegezweck: Arztbesuche

Bei Arztbesuchen ist das Bild ebenfalls deutlich differenzierter. So scheint ein nicht geringer Teil der Befragten auf tägliche Arzt-/Krankenhausbesuche angewiesen zu sein, entsprechend hoch ist in dieser Personengruppe der Anteil derjenigen, die diesen Weg mit dem Pkw unternehmen. Im „Normalfall“, also bei Arztbesuchen, die seltener als einmal im Monat anfallen ist die Dominanz des MIV zwar immer noch vorhanden, aber nicht so deutlich wie beispielsweise beim Wegezweck Arbeit.

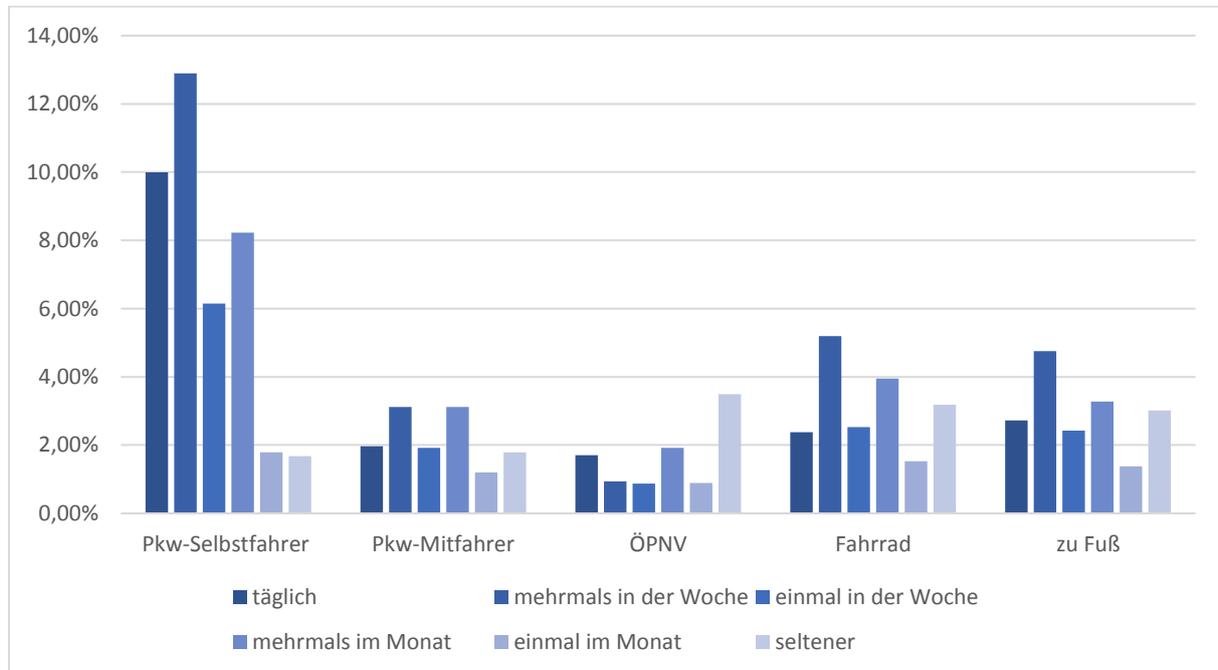


Abbildung 22 Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung, Wegezweck: Freizeit

Bei Freizeitwegen ist die Verteilung der Häufigkeiten auffällig. Deutlicher als bei anderen Wegezwecken wird hier, wie individuell sowohl die Häufigkeit der Tätigkeitsausübung an sich, als auch die Wahl des Verkehrsmittels im Bereich Freizeit ist. Während die Anteile des Umweltverbundes³⁵ beim Wegezweck Freizeit insgesamt am höchsten ausfallen, spielt der ÖPNV eher eine untergeordnete Rolle. Dies dürfte nicht zuletzt an dem sehr geringen Fahrtenangebot nachmittags/abends sowie am Wochenende liegen (s. Kapitel 1.2.2).

³⁵ Zum Umweltverbund werden die „umweltverträglichen“ Verkehrsmittel gezählt, also Fuß- und Radverkehre sowie der ÖPNV.

Wahlmöglichkeiten nach Wegezweck

Die folgenden Abbildungen stellen die im Rahmen der Haushaltsbefragung genannten Orte dar, die zu den jeweiligen Zwecken aufgesucht werden. Dabei sind explizit nicht die Häufigkeiten der Wege abgefragt worden. Insofern handelt es sich gewissermaßen um „Wahlmöglichkeiten“ zur Verwirklichung des jeweiligen Zwecks – Ausnahme ist hierbei der Weg zur Arbeit, da der Arbeitsort/die Arbeitsorte i. d. R. feststehen. Die meisten anderen Wegezwecke lassen sich an unterschiedlichen Orten realisieren.

Eine gewisse Anzahl an Wahlmöglichkeiten trägt wesentlich zur Lebensqualität bei (die Möglichkeit, an unterschiedlichen Orten einzukaufen; die Möglichkeit, „den Arzt seines Vertrauens“ aufzusuchen etc.). Daher sind die genannten Relationen auch für die Überlegungen hinsichtlich des Ausbaus des ÖPNV-Netzes relevant.

Bei der graphischen Darstellung ist aus Gründen der Lesbarkeit folgendermaßen vorgegangen worden:

- Es sind Relationen abgebildet worden, die mindestens zweifach (Arbeit) bzw. vierfach genannt worden sind (alle anderen Wegezwecke).³⁶
- Die Relationen nach Schweinfurt und nach Würzburg werden jeweils farblich von den anderen Relationen unterschieden.
- Bei Verbindungen nach Schweinfurt ist aufgrund der Häufigkeit der Nennungen eine maximale Linienstärke festgelegt worden. Beim Wegezweck Arbeit sind damit 25 und mehr Nennungen dargestellt, bei allen anderen Wegezwecken 50 und mehr Nennungen.
- Relationen innerhalb eines Ortes sind nicht dargestellt worden.

³⁶ Die Unterscheidung findet statt, um in der Darstellung der Bedeutung der i. d. R. täglich zurückzulegenden Arbeitswege gerecht zu werden: da beim Wegezweck Arbeit naturgemäß weniger Ziele/Relationen genannt werden als bei anderen Wegezwecken, ist zum Ausgleich die Hürde für die Darstellung einer Relation niedriger.

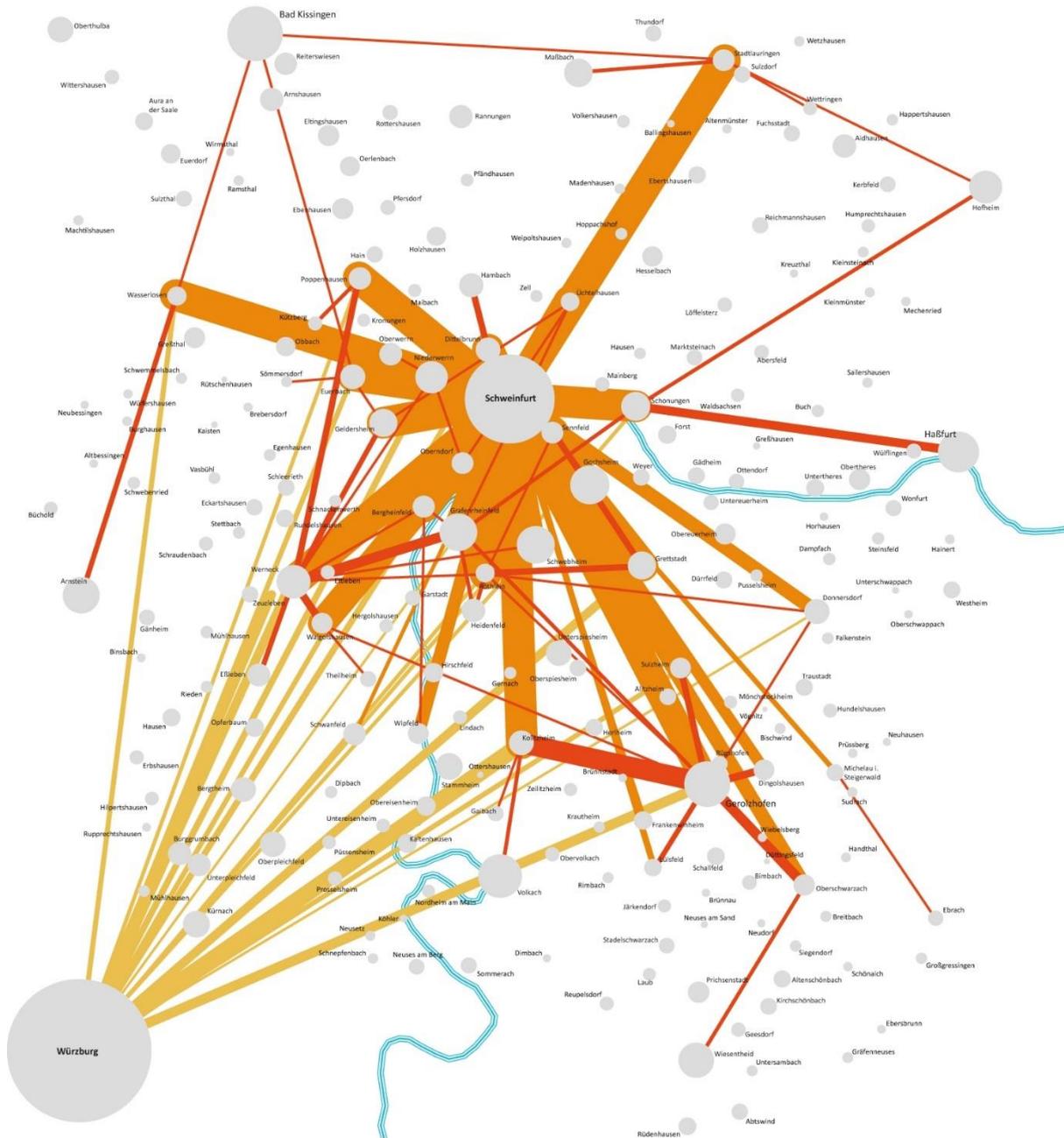


Abbildung 23 Wahlmöglichkeiten Arbeit, alle Relationen, die häufiger als zwei Mal genannt wurden

Bei Wegen zu Arbeitsorten ist die Stadt Schweinfurt erwartungsgemäß deutlich als „Pendlermagnet“ zu erkennen. Eine ähnliche Stellung – wenn auch etwas abgeschwächt und vor allem im Südwesten des Landkreises deutlicher sichtbar – nimmt die Stadt Würzburg ein. Dennoch lassen sich auch andere Schwerpunkte wie Gerolzhofen oder Werneck ausmachen. Auch die Relationen zwischen den Schweinfurt-nahen Gemeinden spielen offensichtlich eine Rolle, gerade südlich der Stadt wird dies deutlich.

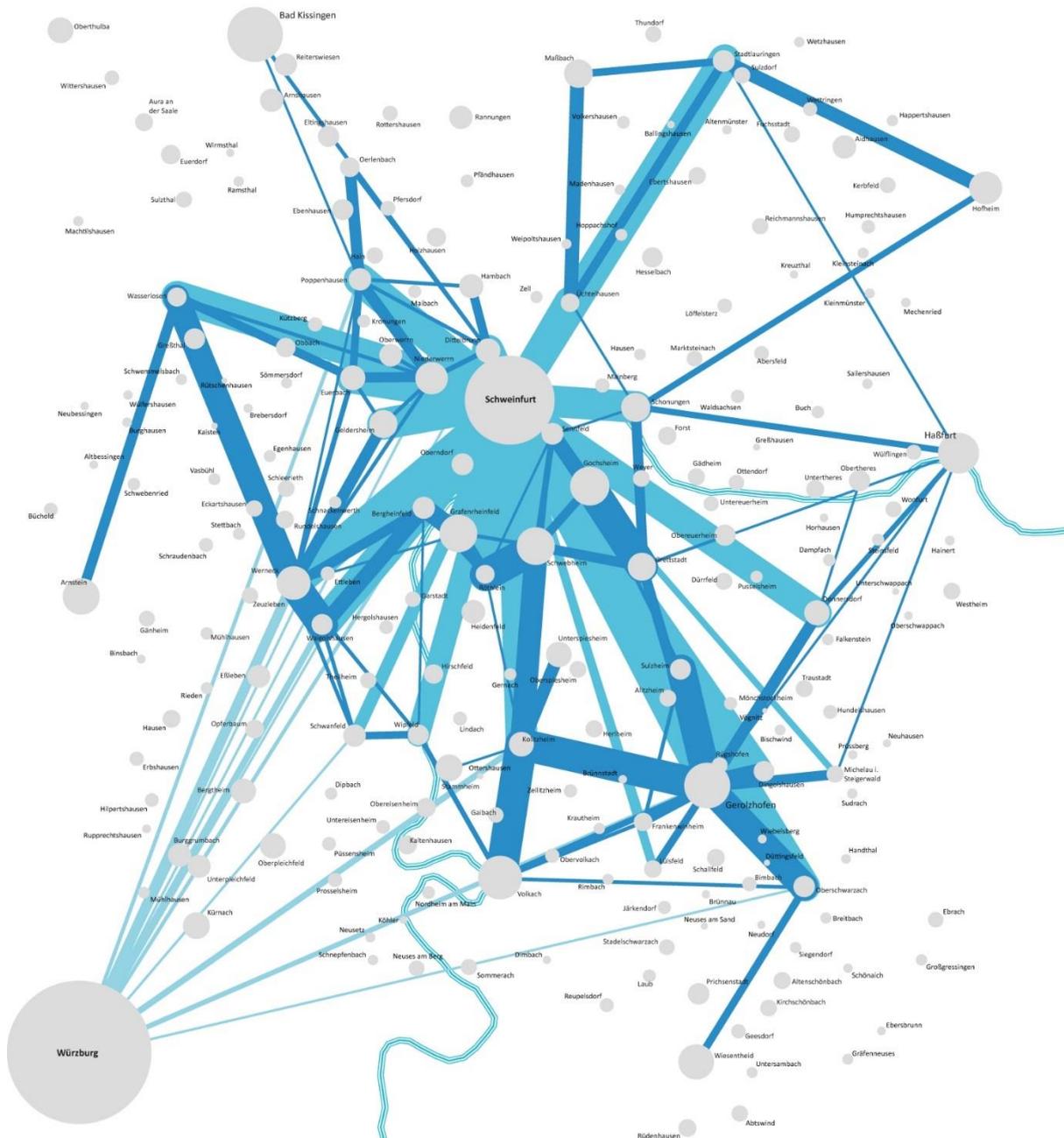


Abbildung 24 Wahlmöglichkeiten Versorgung, alle Relationen, die häufiger als vier Mal genannt wurden

Bei Wegen mit dem Zweck Einkauf/Versorgung ist die Dominanz der Stadt Schweinfurt zwar weiterhin vorhanden, aber es gibt auch deutlich mehr Querverbindungen innerhalb des Landkreises – auffällig oft ist z. B. die Verbindung Wasserlosen-Werneck genannt worden. Dagegen ist Würzburg im Vergleich zu Arbeitswegen deutlich seltener genannt worden, was plausibel ist, da Einkaufswege vor allem über die Nahversorgung definiert werden und hier möglichst kurze Wege bevorzugt werden. Unmittelbar jenseits der Landkreisgrenzen sind zudem Volkach (im Süden), Arnstein (im Westen) Maßbach (im Norden), Hofheim (im Nordosten) und Haßfurt (im Osten) wichtige Bezugspunkte.

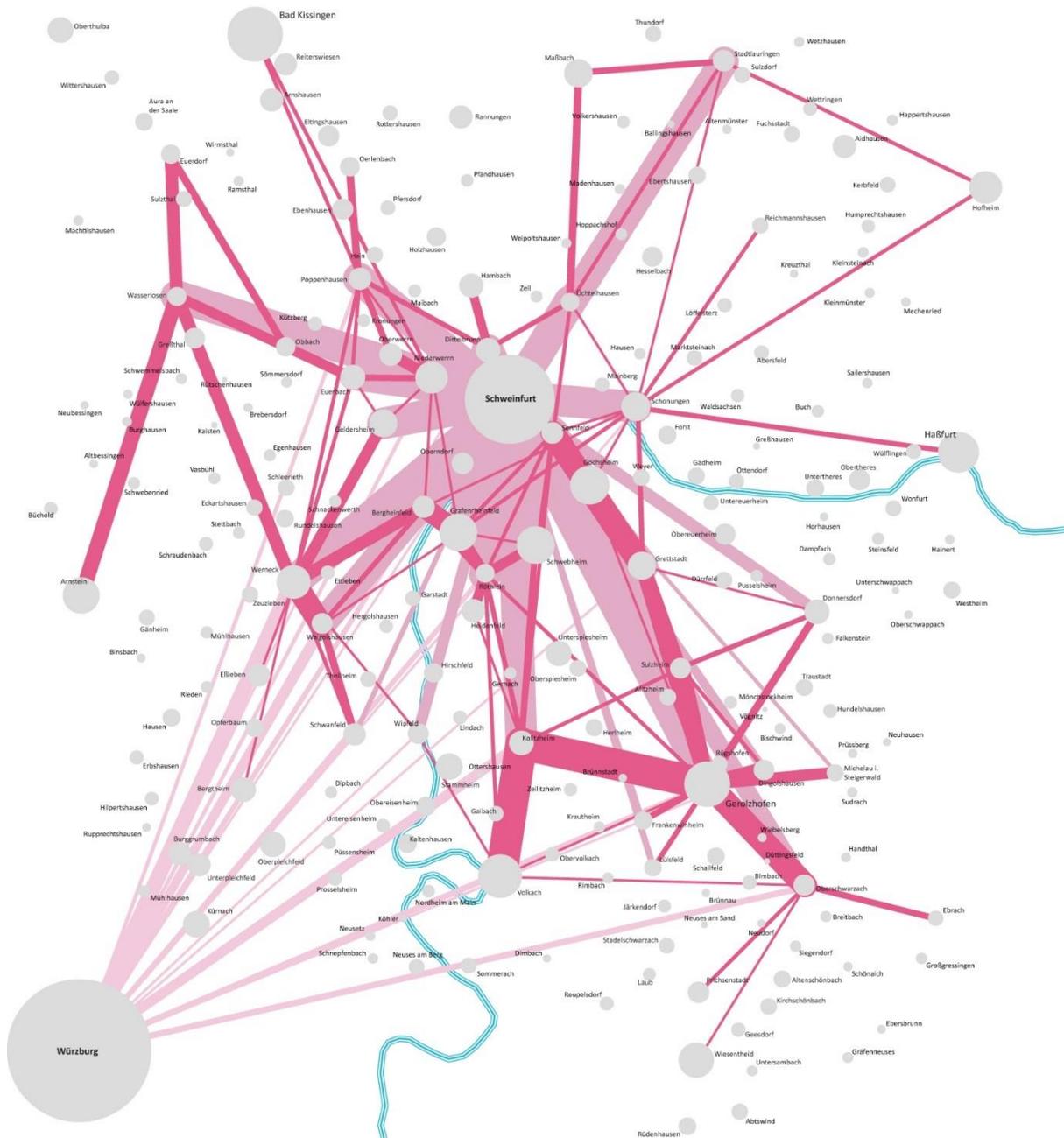


Abbildung 25 Wahlmöglichkeiten Arztbesuch, alle Relationen, die häufiger als vier Mal genannt wurden

Bei Wegen zum Arzt sind die Bezugspunkte denen der Einkaufswege sehr ähnlich, die Hauptachsen sind auch hier deutlich erkennbar. Nennenswerte Unterschiede liegen vor allem in der absoluten Häufigkeit der Nennungen. Zudem gibt es mehr Verflechtungen innerhalb der Schweinfurt-nahen Gemeinden.

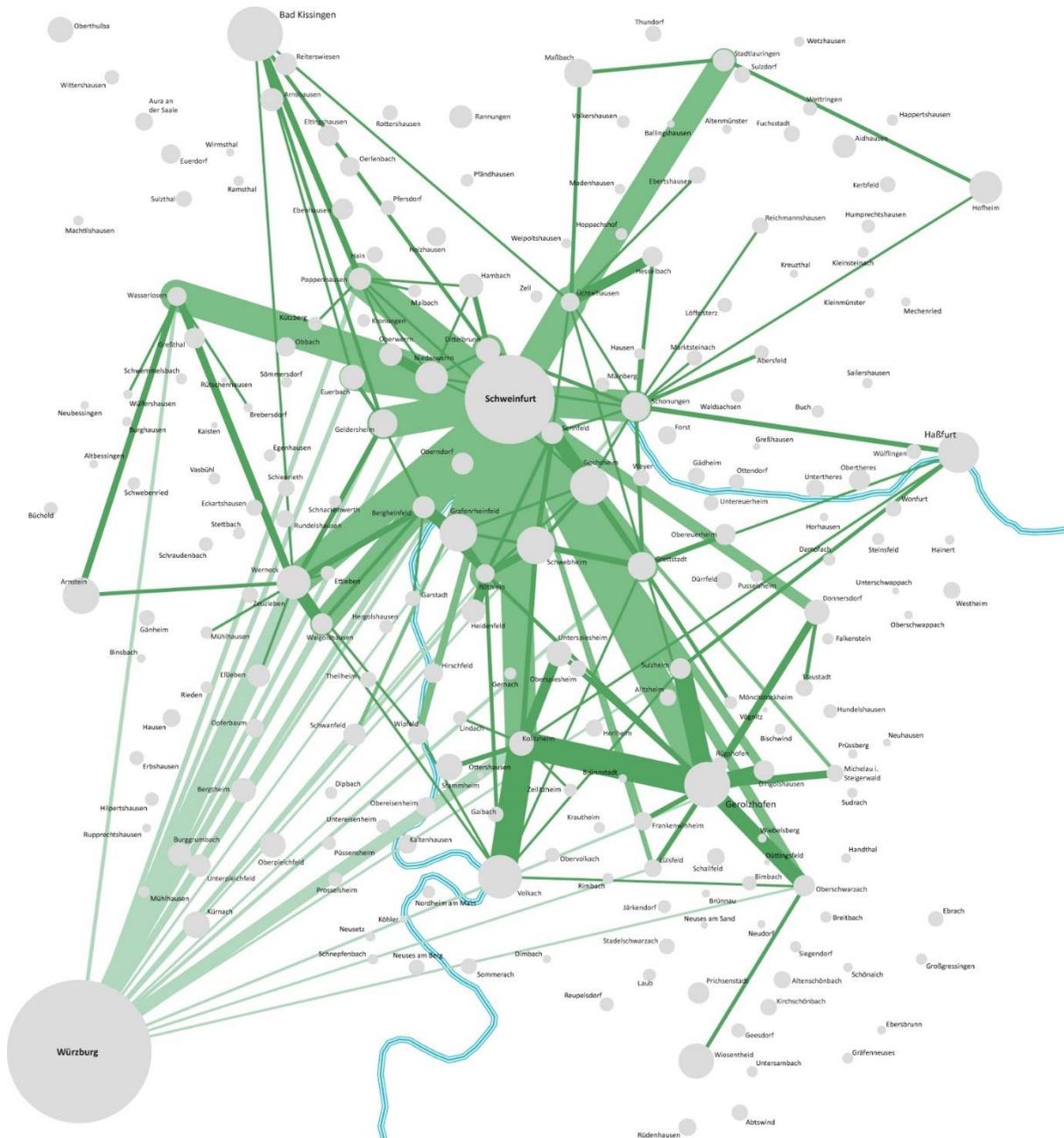


Abbildung 26 Wahlmöglichkeiten Freizeit, alle Relationen, die häufiger als vier Mal genannt wurden

Auch bei Freizeitwegen sind die Relationsverflechtungen ähnlich den Einkaufswegen/Wegen zum Arzt. Schweinfurt und Würzburg spielen eine ähnlich dominante Rolle, daneben sind aber sehr viele Querbeziehungen erkennbar. Generell ist bei der Benennung der Freizeitziele die breiteste Streuung gegeben.

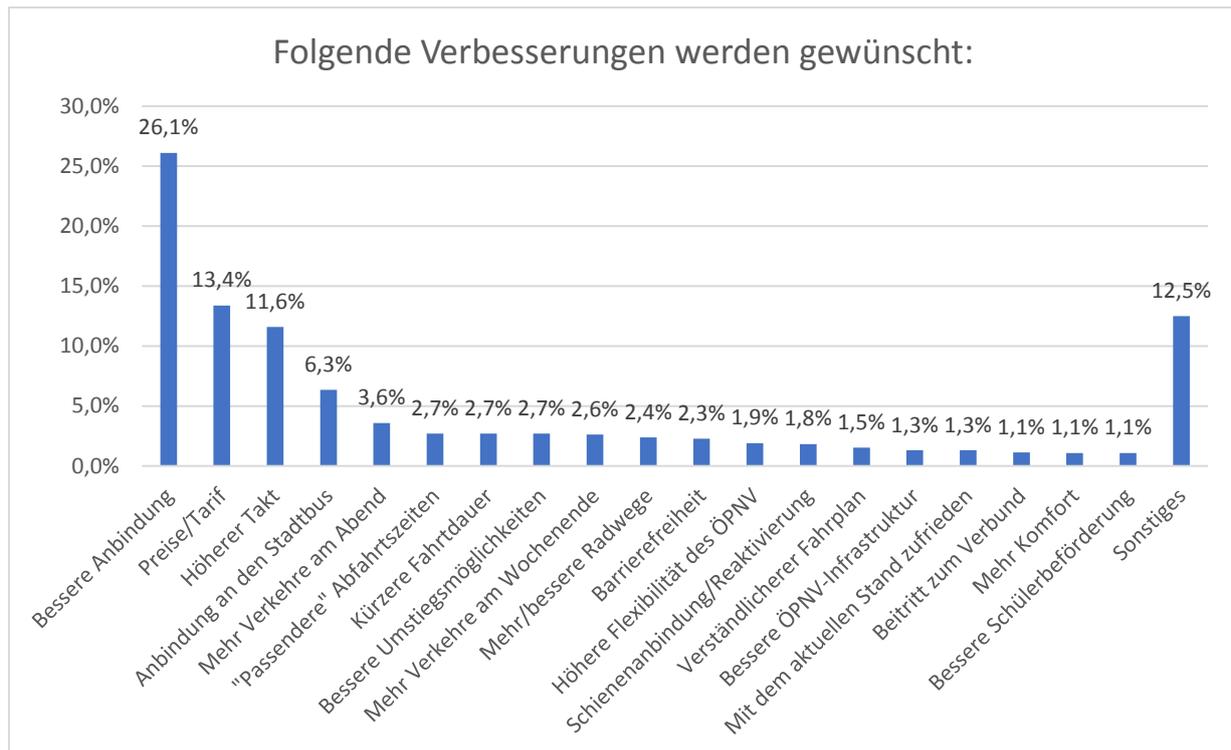


Abbildung 27 Auswertung der freien Einträge bei der Haushaltsbefragung (n=2.146)

Bei der Haushaltsbefragung bestand die Möglichkeit, in einem freien Textfeld Anregungen und Wünsche zu äußern. Davon haben sehr viele Teilnehmer (über 90%!) Gebrauch gemacht. In der Abbildung oben ist zu erkennen, welche Verbesserungswünsche am Häufigsten genannt worden sind. 26,1% der Eintragsverfasser wünschen sich demnach generell eine bessere Anbindung. Für 13,4% haben faire Preise und ein verständlicher, möglichst in allen Verkehrsmitteln gültiger Tarif Priorität. 11,6% haben den Wunsch nach einem höheren Takt geäußert.

Weitere relevante Nennungen sind der Wunsch nach einer Stadtbusanbindung – dies betrifft naturgemäß vor allem die Schweinfurt-nahen Gemeinden (6,3%), sowie mehr Verkehre am Abend (3,6%). Die dann folgenden Wunschäußerungen sind anteilig weniger häufig genannt worden (unter 3%).

1.2.5 Ergebnisse der Bürgerworkshops

Zwischen dem 26.06. und dem 25.07.18 hat der Landkreis Schweinfurt vier Bürgerworkshops – einen pro Allianz – zum Thema Mobilität veranstaltet. Die vier Veranstaltungen waren dabei jeweils gleich aufgebaut: nach einer Begrüßung durch den Landrat und einen Bürgermeister aus der jeweiligen Allianz sind die Rahmenbedingungen erläutert worden und bisherige Ergebnisse des Mobilitätskonzeptes vorgestellt worden.

Anschließend wurde nach einer leicht abgewandelten World-Café-Methode an drei (bzw. vier bei mehr als 30 Teilnehmern) Thementischen gearbeitet. Die zu diskutierenden Themengebiete waren: „Linienverläufe, Haltestellenlage/-ausstattung und Bedienzeiträume“, „Ergänzende Angebote wie Anrufsammeltaxis oder Carsharing“ sowie „Tarif, Marketing und Image“. Die Diskussionsbeiträge wurden dabei an den Tischen auf bereitliegenden Papierdecken festgehalten.

Auch wenn viele Vorschläge auf den ersten Blick ähnlich sind (der Wunsch nach einem dichteren Takt und einem leicht verständlichen Fahrplan, Ideen für vergünstigte Tarife, Forderungen nach ergänzenden Angeboten wie E-Bike-Verleih u. Ä.), lassen sich doch für die jeweilige Allianz auch Themenschwerpunkte herauslesen:

- Bei dem Workshop der Allianz Schweinfurter Mainbogen ging es verstärkt um die Anbindung der Gemeinden untereinander sowie die Bedeutung der Mainbogenpraxis für die Älteren;
- In der Interkommunalen Allianz Oberes Werntal war das Thema der Quer- und Tangentialverbindungen zwischen den Ortsteilen besonders relevant;
- In der Allianz Main-Steigerwald ist die Bedeutung der Verbindungen in die Nachbarlandkreise sowie nach Würzburg hervorgehoben worden;
- Im Schweinfurter Oberland schließlich wurde viel über die Versorgung der Orte diskutiert, die nach aktuellem Planungsstand nicht von einer regelmäßig verkehrenden Linie angefahren werden, sondern über Anrufsammeltaxis oder ähnliche Systeme.

Im Folgenden werden die einzelnen, im Rahmen der Workshops behandelten Themengebiete im Detail vorgestellt. Die Themen „Netz- und Fahrplangestaltung“, „Marketing, Image und Tarif“, „Fahrzeug- und Haltestellenausstattung“ sowie „Ergänzende Angebote“ werden dabei workshopübergreifend dargestellt. Weitere Themen wie z. B. „Haltestellenlagen“ und „Linienverläufe“ werden hingegen auf Allianzebene betrachtet. Detaillierte Niederschriften der Workshop-Ergebnisse befinden sich im Anhang.

Themengebiet Netz- und Fahrplangestaltung

- Die meisten Teilnehmer waren sich einig, dass ein lesbarer, merkbarer Takt mit einheitlichen Abfahrzeiten sich positiv auf die Fahrgastzahlen auswirken würde.
- Viele empfinden die aktuellen Fahrpläne als kaum verständlich und wünschen sich weniger Ausnahmen.
- Als momentan verbesserungswürdig und entsprechend wichtig wird die Anbindung der Ortsteile an den Gemeindehauptort angesehen.
- Haltestellen sollten möglichst zentral in den Orten liegen.
- Es werden bessere Anschlüsse an den Bahnverkehr gewünscht.
- Grundsätzlich werden mehr Querverbindungen im Landkreis gefordert.

Themengebiet Marketing, Image und Tarif

- Viele Teilnehmer sind der Meinung, dass die neuen Medien verstärkt zur Kommunikation/Vermarktung der Angebote genutzt werden müssten.
- Häufig wurden „Einstiegsangebote“ genannt, bei denen ermäßigte/kostenlose Fahrkarten zum Kennenlernen verteilt werden.
- Die Werbung für den ÖPNV sollte möglichst zielgruppenspezifisch erfolgen und sich entsprechender Strategien bedienen.
- Viele Teilnehmer wünschen sich einen regionalen ÖPNV mit Wiedererkennungswert (=Marke).
- Mit dem aktuellen Tarifsystem sind die meisten Teilnehmer unzufrieden, vor allem das Nachlösen beim Umsteigen empfinden viele als umständlich. Den anstehenden Verbundbeitritt dagegen begrüßen die meisten.
- Auch bei der Tarifierung wünschten sich viele zielgruppenspezifische Angebote wie Jobtickets, besondere Seniorentarife, Ferientickets für Kinder unter 18 etc.
- Vorstellbar wären auch Sondertickets, die z. B. beim Kauf einer Konzertkarte automatisch dabei sind.
- Die Einführung eines E-Tickets spielte für viele Anwesende ebenfalls eine wichtige Rolle.
- Es wurde deutlich, dass der Preis für die meisten Workshop-Teilnehmer ein entscheidendes Kriterium zur Nutzung des ÖPNV darstellt.

Themengebiet Fahrzeug- und Haltestellenausstattung

- Eines der wichtigsten Themen war für die meisten die Möglichkeit zur Fahrradmitnahme: neben der grundsätzlichen Möglichkeit wünschte sich viele eine einheitliche Regelung. Aktuell entscheide nach Wahrnehmung der meisten der Busfahrer darüber.
- Auch ausreichend Platz für Kinderwägen und Rollstühle muss gewährleistet sein.
- Das Thema barrierefreier Ein- und Ausstieg spielte ebenfalls eine wichtige Rolle, ausfahrbare Rampen für einen ebenerdigen Zugang wurden häufig genannt.
- Vielfach kam die Frage nach der benötigten Größe der Fahrzeuge auf – gerade in den Nebenverkehrszeiten könnte u. U. mit Kleinbussen gearbeitet werden.
- In den Bussen wünschten sich viele digitale Haltestellenanzeigen (idealerweise auf Bildschirmen) sowie zuverlässige Haltestellenansagen.
- In Zukunft sollte es nach Ansicht vieler Teilnehmer möglich sein, sein Smartphone im Bus aufzuladen. Auch ein kostenloses WLAN ähnlich dem Angebot vieler U-Bahnen und Fernzüge hielten viele für erstrebenswert.
- Zumindest an Haltestellen mit höherem Fahrgastaufkommen/mehrfacher Linienbelegung wünschen sich die Meisten Fahrgastinformation (Anzeige und/oder akustisch) sowie Möglichkeiten zum Abstellen von Fahrrädern.

Themengebiet „Ergänzende Angebote“

- Die meisten Teilnehmer würden ein landkreisweites Carsharing-Modell begrüßen.
- Auch die Einrichtung von Pendlerparkplätzen bzw. P+R-Anlagen wurde häufig als Ziel benannt.
- Bei Veranstaltungen wünschen sich viele zusätzliche Abendverkehre.
- Der weitere Ausbau des Radwegenetzes kam häufig zur Sprache, die Radwegeplanung sollte sich statt am touristischen mehr am Alltagsverkehr ausrichten.

Allianzspezifische Themen

Es folgen einige der im Rahmen der Bürgerworkshops geäußerten Anregungen³⁷, die allianz- und ortsspezifische Problemlagen aufgreifen.

- Allianz Schweinfurter Mainbogen:
 - Regelmäßiger Verkehr zwischen den Ortsteilen,
 - Eine Rundlinie durch den Mainbogen, die die Badeseen und das Gewerbegebiet Maintal erschließt,
 - Bessere Anbindung der Mainbogenpraxis,
 - Berücksichtigung des Gewerbegebiets Etzberg (Anbindung an Röhlein).
- Allianz Oberes Werntal:
 - Anbindung der Hauptortsteile von Werneck gewährleisten (Ettleben und Eßleben),
 - Regelmäßig verkehrende Linien zu den Bahnhaltdepunkten in Waigolshausen und Eßleben,
 - Verbindung Wasserlosen – Werneck,
 - Prüfung der Möglichkeit, drei „Cluster-Linien“ in der Allianz einzurichten (die jeweils die kleineren Orte um Werneck, um Wasserlosen und um Vasbühl/Schwebenried bedienen),
 - Die Linie 8162 (Bad Neustadt – Geldersheim – Würzburg, je eine Fahrt pro Richtung) findet starken Zuspruch, zusätzliche Fahrten werden gewünscht (vor allem Rückfahrt aus Würzburg ab 20:00 Uhr),
 - In einigen Orten könnten Haltestellen u. U. abgebaut, um Linienwege zu verkürzen (Obbach, Euerbach, Sömmersdorf).
- Allianz Schweinfurter Oberland:
 - Anbindung von Forst an den Stadtbus,
 - Bedienung von Waldsachsen wenn möglich mit der Linie 8130,
 - Doppellerschließung in Mainberg/Schonungen sollte vermieden werden: Stadtbuslinie 71 und Regionalbuslinien 8130/8156 haben nahezu identische Streckenverläufe,
 - Integration von Theinfeld, Poppenlauer und Weichtungen in die ausbrechenden Linien.
- Allianz Main-Steigerwald:
 - Bahnanschluss Gerolzhofen und die Steigerwaldbahn nach Schweinfurt (und wenn möglich, nach Kitzingen) reaktiveren,
 - Verbindungen von Gerolzhofen nach Oberschwarzach, Untersteinbach, Astheim, Seligenstadt, Volkach, Ebrach, Rauhenebrach, Eltmann, Donnersdorf und Wiesentheid,
 - Expressbus Schweinfurt – Gerolzhofen (für Pendler), Verlängerung bis Kitzingen/Bamberg/Würzburg denkbar,
 - Anbindungen an die Mainschleifenbahn zwischen Volkach und Gerolzhofen.

³⁷ Es sind die Anregungen aufgenommen worden, die von mehreren Teilnehmern vorgebracht oder intensiv diskutiert worden sind. Die restlichen Wünsche/Anregungen befinden sich wie erwähnt im Anhang.

1.3 Zwischenergebnis und Fazit

Aktuelle Trends/Entwicklungen wie der Rückgang der Schülerzahlen und (zu fast gleichen Anteilen) der gesamten Fahrgastzahlen werden den eigenwirtschaftlichen Betrieb vieler Linien selbst auf dem heutigen Niveau in naher Zukunft weiter erschweren.

Gleichzeitig ist der Zeitpunkt für ein aktives Gegensteuern sowie umfangreiche Neu- und Überplanungen sehr günstig:

- Fördergelder können momentan im großen Umfang abgerufen werden.
- Der ÖPNV ist aufgrund der häufigen Berichterstattung (ÖPNV zum Nulltarif, autonomes Fahren und ähnliche Themen) als ökologisch sinnvolle Alternative sehr präsent.
- Gleichzeitig wandelt sich das Image des ÖPNV allmählich zum Positiven, gerade junge Menschen haben Bus und Bahn als ernsthafte Alternative zum Privatfahrzeug entdeckt.
- Die fortschreitende Digitalisierung und die neuen Medien ermöglichen neuartige Formen des Marketings und der Kommunikation und eröffnen einen alternativen Zugang zu der alltäglichen Nutzung des ÖPNV – sei es über Smartphone-Apps oder über e-Ticketing-Modelle.

Wenn es gelingt, den „Schwung“ dieser Entwicklungen mitzunehmen und planerisch umzusetzen, kann der ÖPNV auch auf dem Land wieder zu einer echten Mobilitätsalternative werden.

2. Mobilitätskonzept

2.1 Planungsräume/Mobilitätsgebietstypen

Die vier vorhandenen Allianzen im Landkreis Schweinfurt sind in Abstimmung mit dem Auftraggeber als Planungsräume definiert worden. Diese lassen sich wie folgt beschreiben:

Planungsraum Schweinfurter Mainbogen:

- Gemeinden und Ortsteile in unmittelbarer räumlicher Nähe zu Schweinfurt;
- Viele mit Anschluss an den Stadtbus;
- Im Regionalplan der Region Main-Rhön als „Stadt- und Umlandbereich im Verdichtungsraum“ ausgewiesen.

Planungsraum Schweinfurter Oberland:

- Gemeinden im Nordosten des Landkreises;
- Relativ dünn besiedelter Raum;
- Das nächstgelegene Oberzentrum ist Schweinfurt, die nächstgelegenen Mittelzentren sind Bad Kissingen, Bad Neustadt a. d. Saale und Haßfurt;
- Im Regionalplan der Region Main-Rhön ist der überwiegende Teil des Planungsraumes als „allgemeiner ländlicher Raum“ ausgewiesen.

Planungsraum Main-Steigerwald:

- Gemeinden im Südosten des Landkreises;
- Mittelzentrum Gerolzhofen im Planungsraum;
- Jenseits von Gerolzhofen aktuell mangelhafte ÖPNV-Anbindung;
- Im Regionalplan als „ländlicher Raum, dessen Entwicklung in besonderem Maße gestärkt werden soll“ ausgewiesen.

Planungsraum Oberes Werntal:

- Gemeinden im Westen des Landkreises;
- Unterzentren Wasserlosen, Werneck und Schwanfeld;
- Viele Orte und Ortsteile mit nur wenigen Einwohnern;
- Im Regionalplan als „allgemeiner ländlicher Raum“ ausgewiesen;
- Ebenfalls laut Regionalplan ist eine Entwicklungsachse von Schweinfurt über Werneck nach Bergtheim angedacht.

Die Grenzen zwischen den Planungsräumen sind bewusst nicht scharf definiert, Übergänge werden entweder durch den Verlauf des Mains oder durch den ehemaligen US-Standortübungsplatz Brönnhof gebildet.

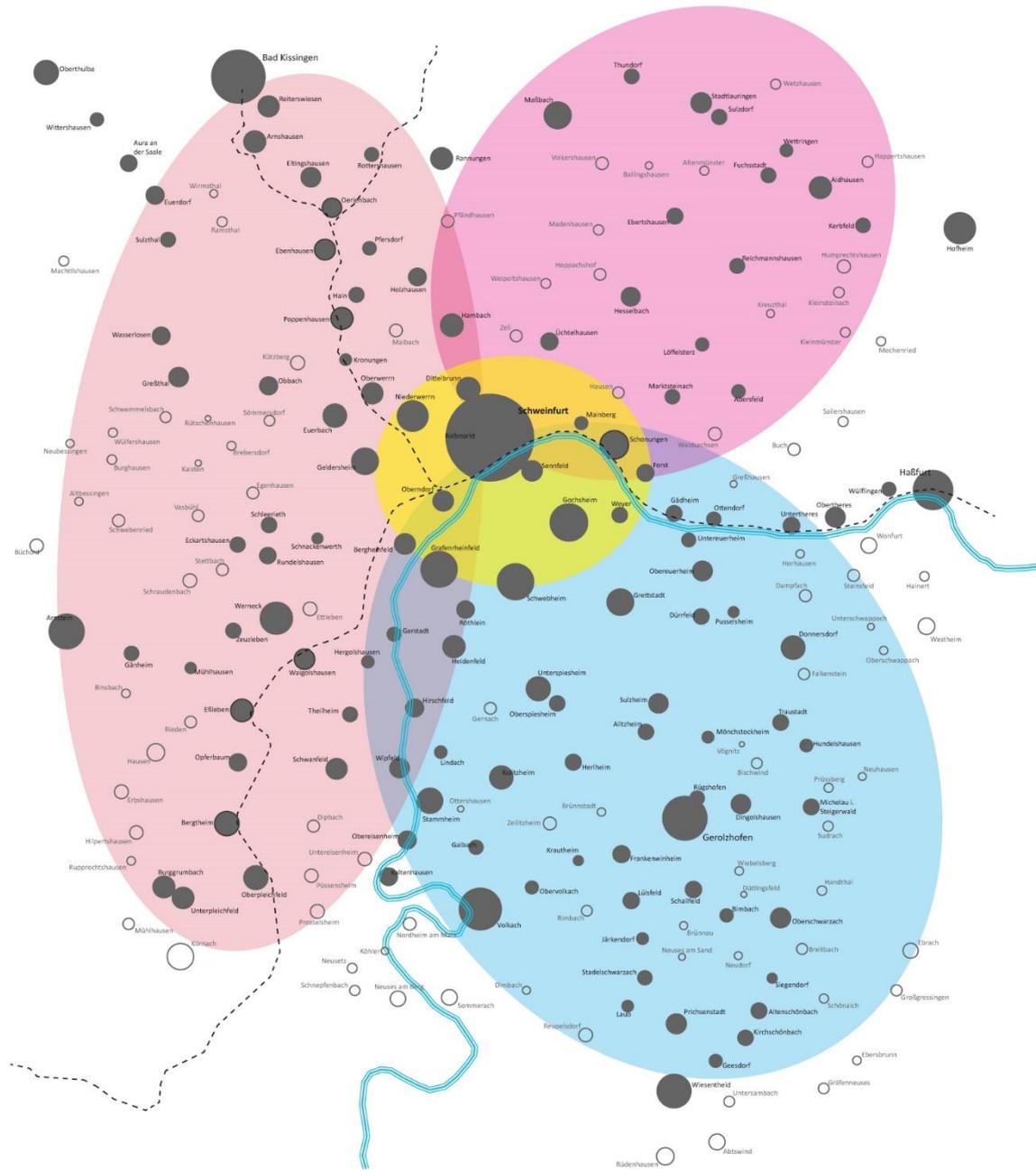


Abbildung 28 Festlegung der vier Planungsräume

2.2 Zielsysteme

Alle drei Zielsysteme sind stereotypische „Idealsysteme“, in den folgenden Planungsschritten sind Kompromisse und Mischsysteme wahrscheinlich.

Alle drei Systeme bestehen aus drei Ebenen:

- Schülerbeförderung,
- Linienverkehr,
- Bedarfsverkehr.

Die Schülerbeförderung wird bei der Darstellung aller drei Fälle ausgeklammert, da sie nicht verhandelbar ist.

Alle drei Zielsysteme ließen sich mit einer reaktivierten Steigerwaldbahn kombinieren.

2.2.1 Zielsystem A: Ergänzung des aktuellen Systems mit Bedarfsverkehren

- Das bestehende Liniennetz wird weitestgehend unverändert übernommen.
- Die Fahrplanlücken werden mit Bedarfsfahrten geschlossen.
- Kosten für den Landkreis:
 - ca. 200.000 € im Jahr (Bestand),
 - ca. 100.000 € für den Betrieb einer Dispositionszentrale für den Bedarfsverkehr,
 - Zusatzkosten für die Bedarfsverkehre (ca. 5 € pro Personenkilometer).

PRO

- + Großteil des Verkehrs bleibt eigenwirtschaftlich: geringe Kosten für den Landkreis;
- + AST-Zentrale kann ohne größeren Aufwand eingerichtet werden (Dispositionssoftware ist auf dem Markt, Personalbedarf gering);
- + für den Fahrgast ist keine Umstellung notwendig.

KONTRA

- In vielen Gemeinden nur mangelhafte Bedienung;
- keine Abstimmung mit dem Stadtverkehr (für den Fahrgast oft unverständlich);
- aktuelle Fahrpläne unübersichtlich:
 - kein Takt erkennbar,
 - sehr viele Ausnahmen: Haltestellen werden in umgekehrter Reihenfolge angefahren; Haltestellen, an denen nur aus- oder nur eingestiegen werden kann u. v. a. m.,
 - Rufbusfahrten zwischendurch,
 - Linienverläufe über den Tag sehr stark alternierend;
- Neukundengewinnung schwierig bis unmöglich;
- Bestehende Abwärtsspirale von „weniger Nachfrage -> weniger Angebot -> weniger Nachfrage“ bleibt ungebrochen;
- Finanzierung von Schülerzahlen abhängig.

NEUTRAL

- Kosten für Bedarfsverkehr können nicht abgeschätzt werden, da von der Nachfrage abhängig. Allerdings kann von einer sehr geringen Nachfrage ausgegangen werden, da lediglich die Schwachlastzeiten abgedeckt werden.
- Weitestgehend ein „Weiter so“ möglich.

2.2.2 Zielsystem B: Reduzierung des Angebotes auf wenige Stammlinien und flächendeckende Bedienung mit Bedarfsverkehren

- Starke Reduzierung der regelmäßig verkehrenden Linien (z.B. drei Linien Richtung Gerolzhofen, Werneck und Stadtlauringen).
- In der Fläche Bedienung mit Bedarfsverkehren mit Voranmeldung (i.d.R. 30 Minuten vor Fahrtbeginn)
- Kosten für den Landkreis (beim eigenwirtschaftlichen Betrieb der verbleibenden Linien):
 - ca. 100.000 € für den Betrieb einer Dispositionszentrale für den Bedarfsverkehr,
 - Zusatzkosten für die Bedarfsverkehre (ca. 5 € pro Personenkilometer).

PRO

- + Es werden ausschließlich Fahrten durchgeführt, die gebucht werden – keine unnötigen Leerfahrten;
- + flächendeckende Bedienung im Landkreis möglich;
- + mit Sondergenehmigung ist eine „Haustür zu Haltestelle“-Bedienung möglich;
- + im Fall einer Bedienung nach Fahrplan ist eine Vertaktung mit dem SPNV möglich.

KONTRA

- Hohe Einstiegshürde: AST-Systeme müssen Neukunden erklärt und explizit beworben werden;
- im Falle geringer Nachfrage wird das ÖPNV-Angebot „unsichtbar“;
- mögliche Gefährdung/Wegfall der Arbeitsplätze bei den Verkehrsunternehmen der Region;
- starker Bruch in der Qualität des ÖPNV zwischen Stadt und Landkreis;
- starke Abhängigkeit von Taxiunternehmen.

NEUTRAL

- Kosten für Bedarfsverkehr können nicht abgeschätzt werden, da von der Nachfrage abhängig;
- Vorhandensein von Taxiunternehmen mit entsprechenden Kapazitäten erforderlich.

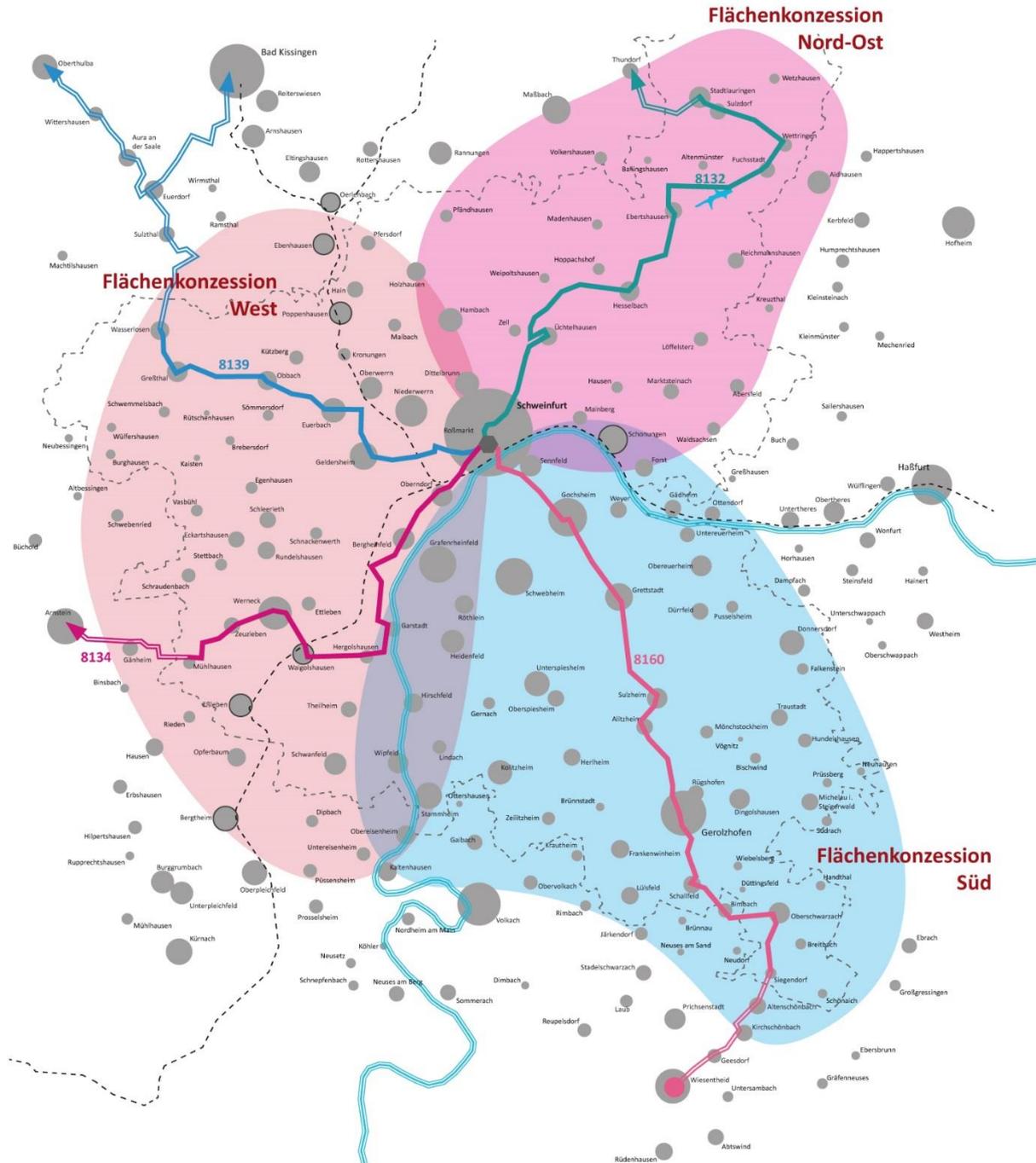


Abbildung 30 Zielsystem B: Reduzierung des Angebotes auf wenige Stammlinien und flächendeckende Bedienung mit Bedarfsverkehren, Entwurfsskizze Stand 09.2018

2.2.3 Zielsystem C: Hauptlinien mit Stundentakt, ergänzt durch Bedarfsverkehre

- Bis zu 13 Hauptlinien, die möglichst ohne Ausnahme im Stundentakt verkehren.
- Möglichst keine unterschiedlichen Fahrwege.
- In den Zwischenräumen und in zeitlichen Randlagen Bedienung mit Bedarfsverkehren mit Voranmeldung (i.d.R. 30 Minuten vor Fahrtbeginn).
- Anfallende Kosten:
 - ca. 6,5 Millionen für den Betrieb der Linien³⁸,
 - ca. 100.000 € für den Betrieb einer Dispositionszentrale für den Bedarfsverkehr,
 - Zusatzkosten für die Bedarfsverkehre (ca. 5 € pro Personenkilometer).
- Erwartete Einnahmen: Zwischen 600.000 € und 2.000.000 €, je nach Entwicklung der Fahrgastzahlen.

PRO

- + Einheitlicher Takt auf den Hauptlinien: sehr leicht verständlich;
- + übersichtliche, gleichbleibende Linienführung;
- + keine Ausnahmen im Fahrplan;
- + die Hauptorte aller Gemeinden im Landkreis sind mindestens im Stundentakt an das Oberzentrum Schweinfurt angebunden;
- + im Falle von Linienüberlagerungen kann u. U. sogar ein Halbstundentakt angeboten werden;
- + Vertaktung mit dem SPNV möglich;
- + zusammen mit dem AST-Angebot flächendeckende Bedienung im Landkreis;
- + der Aufgabenträger bestimmt über das Angebot;
- + Neukundengewinnung möglich.

KONTRA

- Vergleichsweise teuer in der Umsetzung und im Betrieb (hoher Personalbedarf);
- Leerfahrten können nicht ausgeschlossen werden;
- aufgrund bestehender Konzessionen keine sofortige Umsetzung möglich;
- in Gebieten mit reiner AST-Bedienung hohe Einstiegshürde: AST-Systeme müssen Neukunden erklärt und explizit beworben werden;

NEUTRAL

- Kosten für Bedarfsverkehr können nicht abgeschätzt werden, da von der Nachfrage abhängig;
- Angebot muss systematisch und effektiv beworben werden;
- Eigenwirtschaftlichkeit des Systems ist fraglich;
- „Langer Atem“ erforderlich.

³⁸ Für die Kostenberechnung sind durchschnittliche Betriebskosten von 2,50 € pro Fahrplankilometer angenommen worden. Darin sind Overhead-Betriebskosten und Ausgaben für Fahrer/Fahrzeug bereits enthalten. Weiterhin ist angenommen worden, dass der Betrieb mit 12-13m langen Niederflurfahrzeugen erfolgt, welche mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von ca. 30 km/h unterwegs sind, bei einem durchschnittlichen Haltestellenabstand von ca. 2-3 km

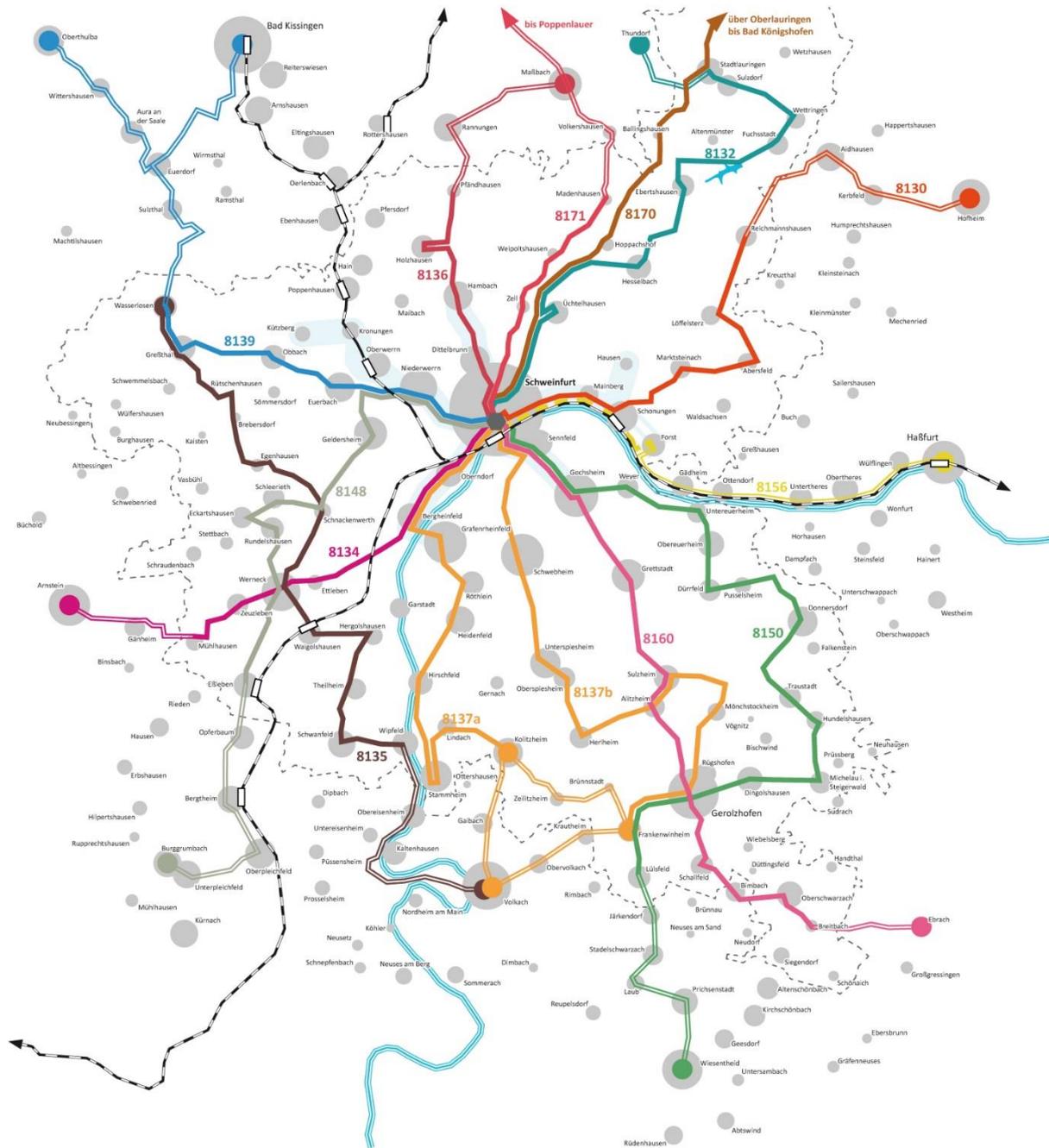


Abbildung 31 Zielsystem C: Hauptlinien mit Stundentakt, ergänzt durch Bedarfsverkehre, Entwurfsskizze Stand 10.2018

2.2.4 Vergleich, Erläuterung und Bewertung der Zielsysteme

Die drei vorgestellten Zielsysteme werden in den weiter unten erläuterten Kategorien miteinander verglichen und nach einem 3-Punkte-System bewertet.

Qualität des Angebotes (Gewichtung x5)

- Lesbarkeit des Fahrplans,
- Häufigkeit der Bedienung und Einhaltung eines Taktes,
- Möglichst direkte Fahrwege und entsprechend kurze Fahrzeiten.

> Begründung der Gewichtung: Die Gewichtung ergibt sich aus den Aussagen in den Experteninterviews und aus der Bürgerbefragung. Die Verbesserung der Qualität und der Quantität werden als sehr wichtig eingeschätzt und gehören zu den häufigsten Forderungen.

Quantität des Angebotes (Gewichtung x5)

- Anzahl und Häufigkeit der Fahrten,
- Bedienungszeiträume,
- Bedienung in der Fläche.

> Begründung der Gewichtung: s. oben.

Wirtschaftlichkeit des Angebotes (Gewichtung x3)

- Verhältnis der zu erwartenden Einnahmen zu verursachten Kosten.

> Begründung der Gewichtung: Die Gewichtung ergibt sich aus der Forderung der Unternehmen nach Eigenwirtschaftlichkeit des ÖPNV und dem Erfordernis einer wirtschaftlichen und sparsamen Haushaltsführung.

Soziale Verträglichkeit des Angebotes (Gewichtung x2)

- Möglichkeit einer weitestgehend barriere- und hürdenfreien Nutzung für alle Bevölkerungsgruppen,
- Erreichbarkeit der Haltestellen,
- Einfachheit der Nutzung,
- Tarifliche Ausgestaltung, Möglichkeit der Einführung von Sonderfahrkarten/-tarifen.

> Begründung der Gewichtung: Die Gewichtung ergibt sich aus der Erfordernis der Barrierefreiheit des ÖPNV und der Forderung nach der Berücksichtigung sozialer Aspekte im ÖPNV aus den Experteninterviews.

Umweltverträglichkeit (Gewichtung x1)

- Kraftstoff- oder Energieverbrauch der eingesetzten Fahrzeuge (größenabhängig),
- Anzahl an Leerfahrten.

> Begründung der Gewichtung: Die Gewichtung ergibt sich aus der Tatsache, dass Umweltaspekte nur selten genannt wurden und sich nur auf das System an sich, nicht aber auf mittelbare Aspekte beziehen können.

Das Bewertungssystem orientiert sich an der Richtlinie DIN EN 13816. Die acht in der Norm genannten Qualitätskriterien³⁹ werden dabei in die oben genannten Kategorien überführt.

Die Kriterien Kundenbetreuung, Komfort und Sicherheit werden derzeit nicht betrachtet, da sie von den Zielsystemen unabhängig sind. Stattdessen wird der Punkt „Wirtschaftlichkeit“ in die Bewertung einbezogen.

Zu beachten ist, dass externe Effekte der jeweiligen Zielsysteme aufgrund der schwer zu bezifferbaren Wirkungsstärken keine Berücksichtigung bei der Gewichtung finden. Dies lässt sich besonders eindrücklich am Punkt Umwelteinflüsse verdeutlichen: Das Zielsystem C bekommt nur einen Punkt, da hierbei die meisten Fahrten anfallen und auch mit Leerfahrten gerechnet werden muss. Die möglichen Auswirkungen auf das Verkehrsverhalten – Umstieg auf den ÖPNV und damit einhergehende CO²-Einsparungen – werden nicht berücksichtigt, da sie derzeit nicht quantifizierbar sind.

Im Folgenden wird die Bewertung im Detail erläutert:

Zielsystem A

Qualität des Angebots	Quantität des Angebots	Wirtschaftlichkeit des Angebots	Soziale Verträglichkeit	Umweltverträglichkeit
•	•	•••	•	••

Die **Qualität des Angebots** wird mit 1 Punkt bewertet, da am aktuellen System lediglich punktuelle Änderungen vorgesehen sind, und somit weder die Lesbarkeit des Fahrplanes noch eine bessere Vertaktung zu erwarten ist.

Die **Quantität des Angebots** wird mit 1 Punkt bewertet, da hier im Wesentlichen das Gleiche zutrifft. Aufgrund der marginalen Änderungen am bestehenden System kann nicht von einer signifikanten Erhöhung der Fahrtenanzahl/-häufigkeit ausgegangen werden. Auch bleiben die zeitlichen und räumlichen Lücken im Fahrplan zumindest in Teilen weiter bestehen.

Die **Wirtschaftlichkeit** wird mit 3 Punkten bewertet. Es wird davon ausgegangen, dass ein leicht modifiziertes System weiterhin eigenwirtschaftlich betrieben werden kann, und der Aufgabenträger den ÖPNV quasi zum „Nulltarif“ bekommt. Die verantwortlichen Verkehrsunternehmen wiederum gestalten den Fahrplan aus ihrer Sicht strikt bedarfsorientiert, so dass Leerfahrten weitestgehend ausgeschlossen werden können.

Die **soziale Verträglichkeit** des Angebots wird mit 1 Punkt bewertet. Entscheidend für die niedrige Bewertung hier ist zum einen die geringe Eignung des aktuellen Systems für eine Vielzahl an unterschiedlichen Wegezwecken (s. u. A. Kapitel 1.2.2 Fahrplananalyse) und somit Nutzergruppen, zum anderen die hohe Einstiegshürde in Form der schwer verständlichen Fahrpläne.

Die **Umweltverträglichkeit** wird mit 2 Punkten bewertet, da einerseits wie oben erwähnt Leerfahrten weitestgehend ausgeschlossen werden können, aber andererseits aus betriebswirtschaftlichen Überlegungen mit großen Fahrzeugen gefahren wird, die nicht an den Bedarf angepasst werden.

³⁹ Verfügbarkeit, Zugänglichkeit, Information, Zeit, Kundenbetreuung, Komfort, Sicherheit und Umwelteinflüsse.

Zielsystem B

Qualität des Angebots	Quantität des Angebots	Wirtschaftlichkeit des Angebots	Soziale Verträglichkeit	Umweltverträglichkeit
●	●●●	●●	●	●●●

Die **Qualität des Angebots** wird mit 1 Punkt bewertet, da die Einstiegshürde für viele potentielle Nutzergruppen sehr hoch ist. Neben der Tatsache, dass ein Anruf bzw. eine Fahrbestellung per App notwendig ist – was spontane Fahrten unmöglich macht, muss das System explizit beworben und vermarktet werden, da es sonst „unsichtbar“ bleibt – es finden nur Fahrten statt, die bestellt werden.

Die **Quantität des Angebots** wird mit 3 Punkten bewertet, da zumindest theoretisch jede Fahrt stattfinden kann, die vom Fahrgast gewünscht wird.

Die **Wirtschaftlichkeit** wird mit 2 Punkten bewertet, da der Aufgabenträger lediglich für tatsächlich bestellte/ausgeführte Fahrten aufkommen muss. Allerdings ist die Vorabkalkulation der anfallenden Kosten äußerst schwierig, da i. d. R. nicht auf Erfahrungswerte vor Ort zurückgegriffen werden kann.

Die **soziale Verträglichkeit** des Angebots wird mit 1 Punkt bewertet, da auch hierfür die hohe Einstiegshürde entscheidend ist.

Die **Umweltverträglichkeit** wird mit 3 Punkten bewertet, da tatsächlich nur bestellte Fahrten ausgeführt werden. Zudem werden bei diesem System an den Bedarf angepasste Fahrzeuggrößen eingesetzt.

Zielsystem C

Qualität des Angebots	Quantität des Angebots	Wirtschaftlichkeit des Angebots	Soziale Verträglichkeit	Umweltverträglichkeit
●●●	●●●	●	●●●	●

Die **Qualität des Angebots** wird mit 3 Punkt bewertet, da für dieses System verständliche Regelfahrpläne mit regelmäßigen Takten (Stunden- oder Zweistundentakt) vorgesehen sind, die zu Stoßzeiten durch Verstärkerfahrten und den Schulverkehr ergänzt werden können.

Die **Quantität des Angebots** wird mit 3 Punkten bewertet, da das System sowohl die flächendeckende Bedienung des Landkreises (mit Linienverkehren in Kombination mit Bedarfsverkehren) gewährleistet, als auch die Bedienung in den Randzeiten verbessert.

Die **Wirtschaftlichkeit** wird mit 1 Punkt bewertet, da davon ausgegangen werden muss, dass die Verkehre im angestrebten Umfang und der angestrebten Qualität nicht eigenwirtschaftlich betrieben werden können. Somit kämen jährliche Ausgaben in Millionenhöhe auf den Aufgabenträger zu.

Die **soziale Verträglichkeit** des Angebots wird mit 3 Punkten bewertet, da das System im Idealfall „selbsterklärend“ ist und zudem aufgrund der Ergänzung um Bedarfsverkehre theoretisch Fahrten in sämtlichen Zeitlagen (also für die meisten Wegezwecke) bieten kann.

Die **Umweltverträglichkeit** wird mit 1 Punkt bewertet, da aufgrund des Angebotes an Fahrten gerade zu Anfang Leerfahrten bzw. Fahrten mit geringer Besetzung in Kauf genommen werden müssen. Mögliche positive Auswirkungen wie Verlagerungen aus dem MIV werden hierbei nicht berücksichtigt, da sie zum aktuellen Zeitpunkt nur rein spekulativer Natur sein können.

Table 18 Bewertung der Zielsysteme (ohne Gewichtung)

Zielsystem	Qualität des Angebots	Quantität des Angebots	Wirtschaftlichkeit des Angebots	Soziale Verträglichkeit	Umweltverträglichkeit	Durchschnitt
A	•	•	•••	•	••	1,60
B	•	•••	••	•	•••	2,00
C	•••	•••	•	•••	•	2,20

Table 19 Bewertung der Zielsysteme (mit Gewichtung)

Zielsystem	Qualität des Angebots Gewichtung: x5	Quantität des Angebots Gewichtung x5	Wirtschaftlichkeit des Angebots Gewichtung: x3	Soziale Verträglichkeit Gewichtung: x1	Umweltverträglichkeit Gewichtung: x2	Durchschnitt
A	•	•	•••	•	••	1,53
B	•	•••	••	•	•••	2,07
C	•••	•••	•	•••	•	2,67

In beiden Fällen – Bewertung mit und ohne Gewichtung der Kriterien – stellt sich das Zielsystem C als dasjenige mit den meisten Vorteilen heraus. Vor allem die (potentiellen) Fahrgäste würden von einer Umsetzung des Systems profitieren. Während die Belastung für den Aufgabenträger in erster Linie finanzieller Natur wäre, müssten sich vor allem die Verkehrsunternehmen auf die veränderten Vorzeichen einstellen – auch wenn sie aufgrund der vorhandenen Orts- und Streckenkenntnis in der Lage sein sollten, präziser zu kalkulieren als potentielle Konkurrenz „von außen“, so müssen sie sich doch dem Wettbewerb stellen und ihre Unternehmensstrategien entsprechend anpassen.

3. Umsetzungsstrategie Zielsystem C

3.1 Umsetzung von Anregungen aus den Bürgerworkshops

Im Folgenden wird auf die wichtigsten Anregungen⁴⁰ aus den Bürgerworkshops eingegangen. Es wird erläutert, inwiefern die Anregungen im Mobilitätskonzept aufgearbeitet worden sind bzw. Gründe für eine Nichtumsetzung genannt.

Themengebiet Netz- und Fahrplangestaltung

- *Die meisten Teilnehmer waren sich einig, dass ein lesbarer, merkbarer Takt mit einheitlichen Abfahrzeiten sich positiv auf die Fahrgastzahlen auswirken würde.*

→ Ein Kernaspekt des Zielsystems C – sowohl im Minimalszenario (Zweistudenttakt auf den meisten Linien) als auch im Maximalszenario (Studenttakt auf allen Linien)⁴¹ – ist ein möglichst regelmäßiger Takt.

- *Viele empfinden die aktuellen Fahrpläne als kaum verständlich und wünschen sich weniger Ausnahmen.*

→ Durch Heraustrennung der Schulfahrten aus den Regelfahrplänen sollen im Zielsystem nur noch wenige Ausnahmen in den Regelfahrplänen zu finden sein. Die Fahrpläne für den Schulverkehr bleiben hiervon weitestgehend unberührt, da die Fahrten auf Schultage/-zeiten ausgerichtet sind und die Ausnahmen in diesen Fahrplänen entsprechend durch die unterschiedlichen Schulzeiten begründet werden können. Ein Verzicht auf Sonderfahrten (z. B. an bestimmten Wochentagen) wäre hier nicht zielführend.

- *Als momentan verbesserungswürdig und entsprechend wichtig wird die Anbindung der Ortsteile an den Gemeindehauptort angesehen.*

→ Sofern die Ortsteile an einer regelmäßig verkehrenden Linie liegen, ist die Verbindung an den Gemeindehauptort im (Zwei-) Studenttakt gewährleistet. Bei abseits der Linien liegenden Ortsteilen soll die Anbindung über Bedarfsverkehre gesichert werden. Daneben steht es den Gemeinden selbstverständlich frei, eigene Maßnahmen zu ergreifen – wie die Einrichtung eines Bürgerbusses oder einer Mitfahrgemeinschaft.

- *Haltestellen sollten möglichst zentral in den Orten liegen.*

→ Diesem Wunsch kann voraussichtlich weitestgehend entsprochen werden. Die genaue Lage der Haltestellen sollte im Laufe der an das Mobilitätskonzept anschließenden Fortschreibung des Nahverkehrsplanes festgelegt werden.

- *Es werden bessere Anschlüsse an den Bahnverkehr gewünscht.*

→ Während die Voraussetzungen hierfür in der NVP-Fortschreibung festzuhalten sein werden, muss bei der Ausarbeitung der Fahrpläne für die Ausschreibungs- bzw. Konzessionsperiode ab 2024 darauf geachtet werden, dass die Anschlüsse an den Bahnverkehr hergestellt/verbessert werden. Dies betrifft sowohl den Schweinfurter Hauptbahnhof (an dem die Regionallinien zusammenlaufen) als auch die Bahnhaltepunkte in Waigolshausen und Eßleben. Die Anschlüsse in Oberwerrn und

⁴⁰ S. Kapitel 1.2.5 Ergebnisse der Bürgerworkshops.

⁴¹ S. Kapitel 4.4 Schätzung der Betriebskosten für das Zielsystem.

Schonungen haben keine hohe Priorität, da beide Orte an den Stadtbuss angebinden sind. Poppenhausen hingegen wird bereits aktuell im Stundentakt von der Bahn bedient, ein Busanschluss hier ist nicht vorgesehen.

- *Grundsätzlich werden mehr Querverbindungen im Landkreis gefordert.*

→ Die Linienverläufe stellen einen Kompromiss dar: Zum einen ist eine Ausrichtung auf Schweinfurt als Oberzentrum (bzw. Gerolzhofen als Mittelzentrum) sinnvoll, zum anderen sind die Linienverläufe so gewählt worden, dass möglichst viele Orte mitgenommen werden. Gleichzeitig sollte durch möglichst direkte Linienverläufe eine Straffung der Fahrzeiten erreicht werden, um die Attraktivität des ÖPNV zu steigern. Die nicht von Regellinienverkehr abgedeckten Verbindungen können über Bedarfsfahrten abgewickelt werden.

Themengebiet Marketing, Image und Tarif

- *Viele Teilnehmer sind der Meinung, dass die neuen Medien verstärkt zur Kommunikation/Vermarktung der Angebote genutzt werden müssten.*

→ Generell ist dem zuzustimmen. Allerdings sollte auch hierbei auf eine einheitliche Erscheinungsform geachtet werden. Die Informationen sollten im Idealfall von einer geringen Anzahl an Akteuren stammen, z. B. vom Landratsamt und vom Verbund.

- *Häufig wurden „Einstiegsangebote“ genannt, bei denen ermäßigte/kostenlose Fahrkarten zum Kennenlernen verteilt werden.*

→ Hierfür bieten sich insbesondere Zeiträume an, in denen eine Umstellung erfolgt: die Eröffnung einer neuen Linie, eine Fahrplanumstellung, der Einsatz neuer Fahrzeuge etc.

- *Die Werbung für den ÖPNV sollte möglichst zielgruppenspezifisch erfolgen und sich entsprechender Strategien bedienen.*

→ Dies ist eine wesentliche Aussage des Marketingkonzepts (Kapitel 5).

- *Viele Teilnehmer wünschen sich einen regionalen ÖPNV mit Wiedererkennungswert (=Marke).*

→ Erste Schritte sind bereits im Rahmen der Arbeit am Mobilitätskonzept unternommen worden. Es ist eine Corporate Identity mit entsprechendem Logo und Motto eingeführt worden, die bei der Kommunikation der Inhalte zum Einsatz kommt. Weitere Schritte in diese Richtung sollten in Abstimmung mit dem Verbund erfolgen um Doppelarbeiten bzw. widersprüchliche Marketing-/Informationskampagnen zu vermeiden.

- *Mit dem aktuellen Tarifsystem sind die meisten Teilnehmer unzufrieden, vor allem das Nachlösen beim Umsteigen empfinden viele als umständlich. Den anstehenden Verbundbeitritt dagegen begrüßen die meisten.*

→ Mit dem anvisierten Verbundbeitritt ist eine wesentliche Verbesserung der Situation absehbar.

- *Auch bei der Tarifierung wünschten sich viele zielgruppenspezifische Angebote wie Jobtickets, besondere Seniorentarife, Ferientickets für Kinder unter 18 etc.*
- *Vorstellbar wären auch Sondertickets, die z. B. beim Kauf einer Konzertkarte automatisch dabei sind.*

→ Grundsätzlich spricht nichts gegen zielgruppenspezifische Angebote, allerdings gilt auch hier: Eine Abstimmung mit dem Verbund ist in diesen Fällen unerlässlich.

- *Die Einführung eines E-Tickets spielte für viele Anwesende ebenfalls eine wichtige Rolle.*

→ Die Einführung des E-Ticketing ist ein wesentliches Thema, das sowohl bei den Verhandlungen mit dem VVM als auch im Rahmen der NVP-Fortschreibung behandelt werden wird.

- *Es wurde deutlich, dass der Preis für die meisten Workshop-Teilnehmer ein entscheidendes Kriterium zur Nutzung des ÖPNV darstellt.*

→ Auch wenn die Fahrpreisreise in Zukunft (nach dem Verbundbeitritt) voraussichtlich nicht wesentlich günstiger ausfallen werden, besteht für die Gemeinden die Möglichkeit einer individuellen Bezuschussung der Tickets, wie sie bereits in der Vergangenheit in Einzelfällen praktiziert worden ist bzw. wie dies aktuell in Gochsheim, Sennfeld und Grafenrheinfeld praktiziert wird.

Zusätzlich sollte eine zeitlich befristete Tarifsubventionierung von Zeitkarten geprüft werden, um eine langfristige Bindung an den ÖPNV zu erzeugen. Es sollten nur Zeitkarten subventioniert werden, weil die Förderung von Einzelfahrscheinen keine langfristig positiven Effekte im Sinne einer größeren Kundenbindung erwarten lassen.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass auch unabhängig vom Verbundraum im regionalen Nahverkehrsraum aus Stadt und Landkreis Schweinfurt an einem gemeinsamen Tarif gearbeitet werden sollte, der dann später in den Verbundraumtarif überführt werden kann. Auf Kompatibilität zum Verbundraum ist bei der Tarifgestaltung zu achten. Der regionale Tarif sollte das E-Ticket der Stadt Schweinfurt und die zugehörigen Möglichkeiten einer modernen Tarifgestaltung (Flexi-Card) beinhalten.

Themengebiet Fahrzeug- und Haltestellenausstattung

- *Eines der wichtigsten Themen war für die meisten die Möglichkeit zur Fahrradmitnahme: neben der grundsätzlichen Möglichkeit wünschte sich viele eine einheitliche Regelung. Aktuell entscheide nach Wahrnehmung der meisten der Busfahrer darüber.*
- *Auch ausreichend Platz für Kinderwagen und Rollstühle muss gewährleistet sein.*

→ Spätestens 2024 (Ende der aktuellen Konzessionslaufzeiten) kann im Rahmen von Ausschreibungen/Konzessionsvergaben eine einheitliche Regelung zur Fahrradmitnahme (z.B. grundsätzlich erlaubt, wenn Platz vorhanden, Kinderwagen und Rollstühle haben Vorrang) festgehalten werden. Bis dahin kann u. U. im Gespräch mit den Verkehrsunternehmen eine Einheitslösung angestrebt werden. Generell würde die erlaubte und geregelte Mitnahme von Fahrrädern zur Auflösung des Problems „der letzten Meile“⁴² beitragen können. Einschränkend muss allerdings gesagt werden, dass Fahrradanhänger wenig wahrscheinlich sind. Insofern können maximal 1-2 Fahrräder pro Bus transportiert werden. An wichtigen – also hoch frequentierten – Haltestellen in der Stadt Schweinfurt ist zudem die Etablierung von Bikesharing-Stationen möglich (s. unten).

⁴² Der ÖPNV wird nur dann als Alternative wahrgenommen, wenn der Zielort in angemessener fußläufiger Entfernung von der Haltestelle liegt. Sofern für diese Wegstrecke nicht ein anderes Verkehrsmittel – wie eben ein Fahrrad – eingesetzt werden kann, wird die gesamte Fahrt mit dem MIV unternommen.

- *Das Thema barrierefreier Ein- und Ausstieg spielte ebenfalls eine wichtige Rolle, ausfahrbare Rampen für einen ebenerdigen Zugang wurden häufig genannt.*

→ Ebenfalls spätestens 2024 kann in den Ausschreibungsunterlagen bzw. in der Vorabbekanntmachung festgehalten werden, welche Kernaspekte der Barrierefreiheit von den Bewerbern gewährleistet werden müssen.

- *Vielfach kam die Frage nach der benötigten Größe der Fahrzeuge auf – gerade in den Nebenverkehrszeiten könnte u. U. mit Kleinbussen gearbeitet werden.*

→ Auch wenn der Einsatz von Kleinbussen nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden sollte, gilt zu bedenken, dass gezieltes Einplanen von kleineren Fahrzeugen in die Umläufe der Unternehmen mit Mehrkosten verbunden sein können. Geprüft werden sollte die Möglichkeit, den Unternehmen den Einsatz von kleineren Fahrzeugen auf bestimmten Linien/zu bestimmten Zeiten zu erlauben, wenn ersichtlich ist, dass größere Kapazitäten nicht benötigt werden.

- *In den Bussen wünschten sich viele digitale Haltestellenanzeigen (idealerweise auf Bildschirmen) sowie zuverlässige Haltestellenansagen.*
- *In Zukunft sollte es nach Ansicht vieler Teilnehmer möglich sein, sein Smartphone im Bus aufzuladen. Auch ein kostenloses WLAN ähnlich dem Angebot vieler U-Bahnen und Fernzüge hielten viele für erstrebenswert.*

→ Analog zu den obigen Punkten kann dies Bestandteil von Ausschreibungen bzw. Vorabbekanntmachungen sein.

- *Zumindest an Haltestellen mit höherem Fahrgastaufkommen/mehrfacher Linienbelegung wünschen sich die Meisten Fahrgastinformation (Anzeige und/oder akustisch) sowie Möglichkeiten zum Abstellen von Fahrrädern.*

→ Die zentralen Haltestellen in Schweinfurt, Gerolzhofen und Werneck bieten sich als Standorte für digitale Fahrgastinformationssysteme an. Abstellmöglichkeiten zum Abstellen von Fahrrädern wiederum sollten in unterschiedlicher Qualität⁴³ und Quantität zumindest an den zentralen Haltestellen der Gemeindehauptorte installiert werden. Des Weiteren kommen einige Haltestellen für die Installation von Bike-Sharing-Stationen in Frage: in der Stadt Schweinfurt z. B. die Haltestellen Oberbank, Theater, Kunsthalle und Hauptbahnhof. Das Bikesharing sollte dabei stationsbezogen sein. Zudem sollte geprüft werden, ob an wichtigen Verknüpfungshaltestellen im Landkreis ebenfalls Bikesharing eingerichtet werden kann.

Themengebiet „Ergänzende Angebote“

- *Die meisten Teilnehmer würden ein landkreisweites Carsharing-Modell begrüßen.*

→ Ein landkreisweites Carsharing ist als Ergänzung zum ÖPNV-Zielsystem vorgesehen, erste Planungen sehen eine Verteilung der Fahrzeuge auf die Hauptorte der Gemeinden vor (s. Kapitel 4.8 und 4.9). Wie oben beschrieben, kommt zudem die Einrichtung eines Bikesharing-Systems in Frage.

⁴³ Denkbar sind Lösungen, die von abschließbaren Fahrradboxen (an Bahnstationen) über überdachte Abstellanlagen bis hin zu einfachen Fahrradbügeln reichen. Aufwendigere Lösungen bieten sich für wichtige Verknüpfungshaltestellen im Landkreis an, wie z.B. in Werneck, Stadtlauringen, Gerolzhofen oder am Bahnhaltelpunkt Schonungen.

Bei einer landkreisweiten Umsetzung wäre die (räumliche) Verknüpfung mit den Carsharing-Stationen sinnvoll.

- *Auch die Einrichtung von Pendlerparkplätzen bzw. P+R-Anlagen wurde häufig als Ziel benannt.*
→ Die meisten Bahnhaltdepunkte des Landkreises (Waigolshausen, Schonungen, Oberwerrn) verfügen bereits über P+R-Anlagen, in Poppenhausen wird aktuell eine Anlage eingerichtet.
- *Bei Veranstaltungen wünschen sich viele zusätzliche Abendverkehre.*
→ Während grundsätzlich immer die Möglichkeit gegeben sein soll, die Rückfahrt mit dem Bedarfsverkehr zu organisieren, muss bei größeren Events/Veranstaltungen im Einzelnen abgewogen werden, ob der Einsatz von Shuttle-Verkehren sinnvoll sein kann.
- *Der weitere Ausbau des Radwegenetzes kam häufig zur Sprache, die Radwegeplanung sollte sich statt am touristischen mehr am Alltagsverkehr ausrichten.*
→ Aus unserer Sicht verfügt der Landkreis bereits über ein gut ausgebautes Radwegenetz. Zwecks besserer Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern (insbesondere dem ÖPNV) sollte an Haltestellen mit höheren Ein- und Aussteigerzahlen Abstellanlagen für Fahrräder eingerichtet werden (s. oben).

Allianzspezifische Themen

- **Allianz Schweinfurter Mainbogen:**
 - *Regelmäßiger Verkehr zwischen den Ortsteilen,*
 - *Eine Rundlinie durch den Mainbogen, die die Badeseen und das Gewerbegebiet Maintal erschließt,*
 - *Bessere Anbindung der Mainbogenpraxis,*
 - *Berücksichtigung des Gewerbegebiets Etzberg (Anbindung an Röhlein).*

→ Alle genannten Anregungen würden sich mit einer neu konzipierten Mainbogen-Rundlinie verwirklichen. Diese müsste allerdings von den Gemeinden des Mainbogens finanziert werden, da ausschließlich diese von einem derartigen Angebot profitieren würden. Je nach Finanzierungsbereitschaft könnte die Linie im Zwei- oder Stundentakt verkehren.
- **Allianz Oberes Werntal:**
 - *Anbindung der Hauptortsteile von Werneck gewährleisten (Ettleben und Eßleben).*

→ Ettleben und Eßleben werden nach aktuellem Stand der Planung von der Linien 8134, respektive 8148 angefahren.

 - *Regelmäßig verkehrende Linien zu den Bahnhaltdepunkten in Waigolshausen und Eßleben.*

→ Der Bahnhaltdepunkt in Waigolshausen wird von der Linie 8135 erschlossen.

 - *Verbindung Wasserlosen – Werneck.*

→ Die Verbindung wird durch die Linie 8135 gewährleistet.

- *Prüfung der Möglichkeit, drei „Cluster-Linien“⁴⁴ in der Allianz einzurichten (die jeweils die kleineren Orte um Werneck, um Wasserlosen und um Vasbühl/Schwebenried bedienen).*

→ Nach Prüfung der „Cluster-Linien“ wird von einer Einführung dieser abgeraten, da aufgrund der geringen Einwohnerzahlen in den zu erschließenden Orten nur von sehr geringen Fahrgastzahlen ausgegangen werden kann. Eine Anbindung an die Hauptlinien über Bedarfsverkehre erscheint in diesem Fall angemessen.

- *Die Linie 8162 (Bad Neustadt – Geldersheim – Würzburg, je eine Fahrt pro Richtung) findet starken Zuspruch, zusätzliche Fahrten werden gewünscht (vor allem Rückfahrt aus Würzburg ab 20:00 Uhr).*

→ Es existiert bereits eine Bahnverbindung von Bad Neustadt nach Würzburg, ein (weitestgehender) Parallelverkehr erscheint hier wenig sinnvoll.

- *In einigen Orten könnten Haltestellen u. U. abgebaut, um Linienwege zu verkürzen (Obbach, Euerbach, Sömmersdorf).*

→ Die Prüfung der Haltestellenlagen wird spätestens im Vorfeld der Ausschreibungen bzw. Vorabbekanntmachungen vorgenommen.

- **Allianz Schweinfurter Oberland:**

- *Anbindung von Forst an den Stadtbus.*

→ Die Anbindung an den Stadtbus wird zwar seitens der Stadtwerke Schweinfurt als betriebsplanerisch unproblematisch eingestuft. Allerdings erlaubt der Öffentliche Dienstleistungsauftrag der Stadtwerke Schweinfurt es nicht, das derzeitige Bediengebiet auszuweiten. Bei einer besseren Verzahnung von Regional- und Stadtverkehr, sowie bei einem gemeinsamen regionalen bzw. Verbundtarif würde diese Unterscheidung in Zukunft auch keinen Sinn mehr machen. Zu beachten ist zudem Folgendes: falls die 8156 in Zukunft entfällt, ist Forst nicht mehr angebunden. In diesem Fall müsste eine Prüfung erfolgen, ob der Öffentliche Dienstleistungsauftrag eine Ausweitung zulässt. Dies kann im Zuge der NVP-Fortschreibung geschehen.

- *Bedienung von Waldsachsen wenn möglich mit der Linie 8130.*

→ In der aktuellsten Planungsiteration wird von einer Bedienung von Waldsachsen (und Abersfeld) mit der Linie 8130 abgeraten. Grund ist die ungünstige Straßenlage: Sollten die beiden Orte von der 8130 erschlossen werden, können im Gegenzug die Ortskerne von Marktsteinach und Löffelsterz nicht angefahren werden, beide Orte müssten über am Ortsrand oder gar außerhalb liegende Haltestellen angebunden werden. Daher wird eher eine Anbindung von Waldsachsen und Abersfeld an den Bedarfsverkehr im Raum 3 (s. folgendes Kapitel) empfohlen.

- *Doppelerschließung in Mainberg/Schonungen sollte vermieden werden: Stadtbuslinie 71 und Regionalbuslinien 8130/8156 haben nahezu identische Streckenverläufe.*

⁴⁴ Der Begriff wird hier in Anlehnung an die im Workshop geführte Diskussion weiterverwendet. Gemeint sind Linien mit kurzen Fahrtwegen, die die „Siedlungsflächen-Cluster“ der Allianz Oberes Werntal bedienen und jeweils an den Hauptort anbinden. Es sind drei Cluster benannt worden:

- Die Gemeinde Wasserlosen samt Ortsteilen,
- Die nördlichen Ortsteile des Markts Werneck,
- Werneck sowie die beiden Ortsteile Zeuzleben und Ettleben sowie Waigolshausen.

→ Dieser Punkt muss noch im Detail geprüft werden. Es bietet sich an, eine Klärung der Fragestellung im Rahmen der NVP-Fortschreibung anzustreben.

- *Integration von Theinfeld, Poppenlauer und Weichtungen in die ausbrechenden Linien.*

→ Dies soll mit der Linie 8171 gewährleistet werden. Eine entsprechende Konzession kann voraussichtlich ab 2024 erteilt werden⁴⁵.

- *Allianz Main-Steigerwald:*

- *Bahnanschluss Gerolzhofen und die Steigerwaldbahn nach Schweinfurt (und wenn möglich, nach Kitzingen) reaktiveren.*

→ Die mögliche Reaktivierung der Steigerwaldbahn zwischen Schweinfurt und Gerolzhofen ist Gegenstand eines separaten Gutachtens, das dem Landratsamt vorliegt.

- *Verbindungen von Gerolzhofen nach Oberschwarzach, Untersteinbach, Astheim, Seligenstadt, Volkach, Ebrach, Rauhenebrach, Eltmann, Donnersdorf und Wiesentheid,*
- *Expressbus Schweinfurt – Gerolzhofen (für Pendler), Verlängerung bis Kitzingen/Bamberg/Würzburg denkbar.*

→ Oberschwarzach, Volkach (und Astheim), Donnersdorf und Wiesentheid wären nach aktuellem Stand der Planung mit einem Stundentakt (bzw. Zweistundentakt im „Minimalszenario“) an Gerolzhofen angebunden. Die Möglichkeit der Anbindung von Rauhenebrach, Untersteinbach und Seligenstadt als weitere Ergänzung des ÖPNV-Angebotes könnte im Rahmen der NPV-Fortschreibung geprüft werden. Zu beachten ist dabei allerdings, dass sich hierbei die Landkreise Kitzingen und Bamberg an der Planung bzw. Finanzierung beteiligen müssten.

- *Anbindungen an die Mainschleifenbahn zwischen Volkach und Gerolzhofen.*

→ Eine Verbindung zwischen Volkach und Gerolzhofen ist – wie oben beschrieben – vorgesehen. Ungewiss ist zum jetzigen Standpunkt, ob die Mainschleifenbahn in Zukunft über ihren Status als Ausflugsbahn hinaus entwickelt werden soll. Derzeit wird von der BEG geprüft, ob die Voraussetzungen für eine Reaktivierung der Mainschleifenbahn vorliegen. Ein konkreter Zeithorizont für eine Entscheidung ist bei Erstellung des Gutachtens seitens der BEG nicht angegeben.

⁴⁵ Eine Umsetzung zu einem früheren Zeitpunkt ist unwahrscheinlich, da der bestehende Nahverkehrsplan des Landkreises Bad Kissingen keine Angebotsausweitung vorsieht.

3.2 Bedarfsverkehre als Bestandteil des Zielsystems

Als einer tragenden Säulen des Zielsystems kommt den Bedarfsverkehren eine wesentliche Rolle zu. Alle Orte im Landkreis, die nicht an einer regelmäßigen bedienten Linie liegen, sollen in Zukunft über Bedarfsverkehre erschlossen sein. Sollte die Aufwertung des ÖPNV – wie im vorliegenden Konzept anvisiert – von den benachbarten Landkreisen mitgetragen werden, könne die durch Bedarfsverkehre bedienten Räume darauf ausgedehnt werden.

Definition der Räume für Bedarfsverkehre

Nach aktuellem Stand der Planung sind vier Räume für Bedienung mit Bedarfsverkehren vorgesehen.

Raum 1 liegt im Westen des Landkreises, jenseits des Fahrweges der Linie 8135, im Süden begrenzt durch den Linienverlauf der 8134. Zusätzlich wird Garstadt mit Anschlussbeziehung nach Bergheinfeld oder zur Bahn nach Waigolshausen Raum 1 zugerechnet, so dass ein Anschluss Waigolshausen (über Hergolshausen) gewährleistet ist. Unter Umständen können auch Neubessingen und Altbessingen im Landkreis Main-Spessart angebunden werden.

Raum 2 liegt im Norden des Landkreises, zwischen der Bahnstrecke zum Kissinger Stern in Oerlenbach und dem Linienverlauf der 8136. Damit sind Maibach, Hain und Pfersdorf an den ÖPNV angebunden. Poppenhausen wird ebenfalls dem Raum 2 zugerechnet und die Ortsteile so mit dem Hauptort (innerörtlicher Verkehr) verbunden. Die Ortsteile erhalten so Anschluss an die Bahn und an den überregionalen und Fernverkehr.

Raum 3 liegt im Westen/Nordwesten des Landkreises, jenseits des Linienverlaufs der 8130. Im Norden wird der Raum durch die mögliche Verlängerung der Linie 8130 nach Hofheim begrenzt. In erster Linie sollen die Bedarfsverkehre im Raum 3 Waldsachsen und Abersfeld einen Anschluss an die Linie 8130 bzw. nach Schonungen garantieren. Weiterhin gehören einige Stadtteile Stadtlauringens zum Raum 3 (Wetzhausen, Mailles, Birnfeld). Im Falle einer Kooperation mit dem Landkreis Haßberge kann die Bedienung auf die an der Landkreisgrenze gelegenen Orte ausgedehnt werden (dann im Süden durch den Main begrenzt).

Raum 4 schließlich deckt den Südosten des Landkreises ab: die Orte entlang der Linie 8150 zwischen Donnersdorf und Gerolzhofen sowie entlang der Linie 8160 zwischen Gerolzhofen und Ebrach. Bei einer Kooperation mit dem Landkreis Kitzingen kann der Raum wesentlich vergrößert werden und bis über Volkach/Wiesentheid hinausreichen.

Jenseits der regelmäßigen Fahrplanfahrten des Regionalverkehrs (spät abends und an Wochenenden) müssten Bedarfsverkehre die Mobilitätsversorgung landkreisweit übernehmen. Hierbei empfiehlt sich folgende Ausdehnung der Räume:

Raum 1 wird im Norden von der Linie 8139, im Osten vom Main begrenzt. Die Bedienung des Raums 2 erfolgt im Sektor zwischen den Linien 8139 und 8171. Raum 3 liegt zwischen dem Fahrweg der Linie 8170 und dem Verlauf des Mains. Der Bedarfsraum 4 wird im Westen und Norden jeweils vom Main begrenzt.

Definition der Bedienhäufigkeit und -art

Die Bedienung in den Räumen für Bedarfsverkehre soll stündlich erfolgen. Die Beförderung erfolgt dabei jeweils zum nächsten an einer Buslinie gelegenen Ort. Als Bedienzeitraum ist – parallel zu den

Regelverkehren – 5:00 Uhr bis 21:00 Uhr anvisiert. Von 21:00 Uhr bis 00:00 Uhr wird eine Lösung wie das 50-50-Taxi angestrebt.⁴⁶

Ob eine landkreisweite Bedienung mit Bedarfsverkehren nach 21.00 Uhr bis 0.00 Uhr erfolgen soll, sollte durch eine weitergehende Konzeption der Bedarfsverkehre geprüft werden.

An Wochenenden soll (jenseits der am Samstag angebotenen Fahrtenpaare auf den Regellinien) der von Bedarfsverkehren bediente Raum auf den gesamten Landkreis ausgeweitet werden.

Organisation und Disposition

Im Idealfall können die Bedarfsfahrten von den regional ansässigen Taxi- und Busunternehmen übernommen werden. Hierzu empfiehlt sich die Gründung eines Arbeitskreises zusammen mit den Unternehmen.

Zum einen muss evaluiert werden, wie viele Fahrzeuge/Fahrpersonale täglich für Bedarfsfahrten zur Verfügung gestellt werden können. Dies sollte für jeden der vorgesehenen Räume für Bedarfsverkehre separat geschehen. Zum anderen muss die Durchführbarkeit der Fahrten innerhalb der Räume/Korridore und die Gewährleistung von Anschlüssen an den Busverkehr geprüft werden.

Für die Disposition der Fahrten gibt es auf dem Markt zahlreiche im Feld erprobte Softwarelösungen, die Entscheidung für eines der Dispositionssysteme muss dem Betreiber der Dispositionszentrale obliegen.

⁴⁶ 50-50-Taxi bedeutet, dass der Landkreis bei Fahrgästen mit Zeitkarten die Hälfte des anfallenden Fahrpreises übernimmt.

3.3 Ausstehende Detailplanungen

In diesem Kapitel werden einige Detailfragen angesprochen, die in den kommenden Monaten zu klären sind.

Zielsystem C, ohne Steigerwaldbahn

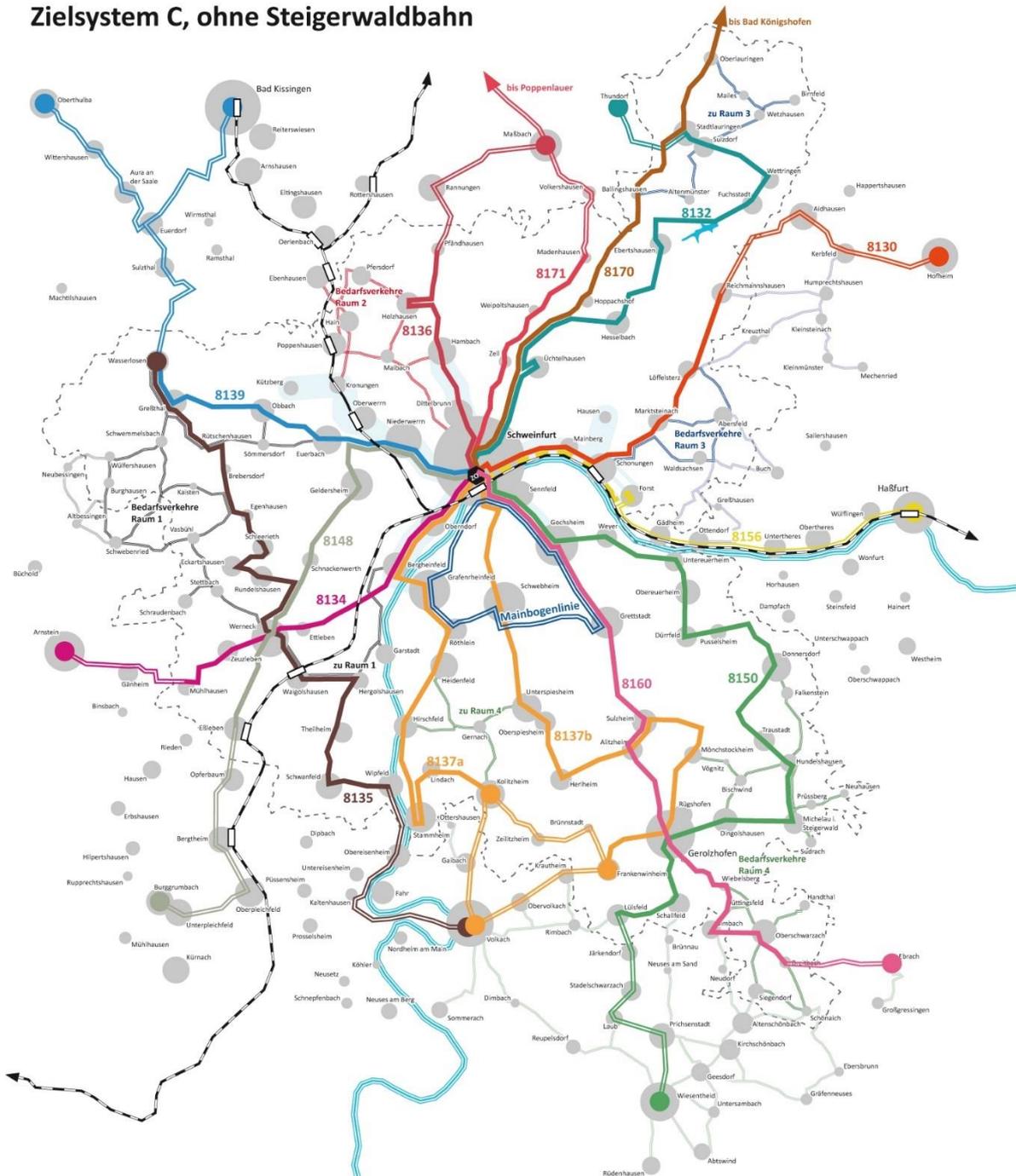


Abbildung 32 Zielsystem C (ohne reaktivierte Steigerwaldbahn), Stand 03.2019

Sollte es in Zukunft zur Realisierung der Steigerwaldbahn zwischen Schweinfurt und Gerolzhofen kommen, würden geringfügige Änderungen am Zielsystem vorgenommen werden müssen. So könnte die Linie 8160 weitestgehend durch die Bahnlinie ersetzt werden. Lediglich der Abschnitt südlich von Gerolzhofen müsste in eine neue Linie überführt werden. Denkbar wäre dann zum Beispiel die Einrichtung einer Linie Ebrach – Gerolzhofen – Kolitzheim. Damit wäre im Übrigen auch die obengenannte Frage zu den Verläufen der Linien 8137a und 8137b geklärt. Wichtig wäre in diesem Fall die Herstellung von Umsteigebeziehungen zwischen den einzelnen Linien in Gerolzhofen.

Die Linie 8137b könnte zudem so auf die Bahn abgestimmt werden, dass sie als Zubringer auf dem kurzen Abschnitt zwischen Sulzheim und Alitzheim fungiert.

Anpassungen im Fall der Reaktivierung der Mainschleifenbahn

Während im Falle der Reaktivierung der Mainschleifenbahn als vollwertige Bahnlinie keine Änderung der Linienverläufe notwendig wäre, empfiehlt es sich in diesem Fall, die An- und Abfahrtszeiten der Buslinien auf die Bahn abzustimmen.

Verlängerung der Regionalbuslinien über die Landkreisgrenzen hinaus

Da theoretisch die Verlängerung sämtlicher Regionalbuslinien über die Landkreisgrenzen hinaus denkbar – und erwünscht – ist, müssen Gespräche mit den Verkehrsbeauftragten der betroffenen Kreise geführt werden. Ziel sollte es sein, eine Einigung darüber herbeizuführen, in welcher Form die grenzüberschreitenden Verkehre in Zukunft abgewickelt werden können. Im Idealfall wird die im vorliegenden Konzept vorgeschlagene Lösung – Verkehre im Stundentakt – von den benachbarten Landkreisen mitgetragen. Als Kompromiss sind auch „Zwischenlösungen“ denkbar: Z. B. verkehrt eine Buslinie im Landkreis Schweinfurt im Stundentakt und wird zu jeder zweiten Stunde in den Nachbarlandkreis verlängert. In einigen Fällen sind derartige Gespräche bereits geführt worden (z. B. mit den Landkreisen Bad Kissingen, Rhön-Grabfeld und Kitzingen).

Zweiteilung der Linie 8135 in Waigolshausen

Wenn für die Linie 8135 ein Anschluss an die Regionalbahn in Waigolshausen vorgesehen ist, empfiehlt sich eine Zweiteilung der Linie:

Da die beiden Richtungen von der Bahn im Abstand von wenigen Minuten bedient werden, könnte die Buslinie den Anschluss an beide Züge gewährleisten. Dies würde allerdings eine Wartezeit von rund 15 Minuten mit sich bringen. Dies ist einem Fahrgast nur schwer zu vermitteln.

Eine in die beiden Abschnitte Wasserlosen – Waigolshausen und Waigolshausen – Volkach geteilte Linie 8135 könnte weiterhin Anschlüsse an Züge aus beiden Richtungen herstellen.

(Zukünftiger) Verlauf der Linie 8148

Die Realisierung des idealen (weil kürzesten) Verlaufes der Linie 8148 ist aktuell nicht möglich, da der direkte Weg zwischen Geldersheim und dem Schweinfurter Stadtteil Bergl durch eine Unterführung führt, die von einem Standardbus nicht passiert werden kann. Da der Einsatz von Midibussen und kleineren Fahrzeugen auf dieser Linie aufgrund der zu erwartenden Fahrgastzahlen nicht als sinnvoll

erachtet wird, muss die Linie – solange keine entsprechende bauliche Anpassung der Unterführung erfolgt – über Niederwerrn geführt werden.

Verlauf der Linien 8137a und 8137b

Der genaue Verlauf der beiden Linien 8137a und 8137b im Dreieck Volkach – Gerolzhofen – Kolitzheim muss in den kommenden Monaten abgestimmt werden. Die genaue Linienführung ist abhängig von den Interessen des Landkreises Kitzingen, da die südlichen Enden beider Linien die Landkreisgrenze überschreiten.

Einrichtung und Finanzierung der Mainbogenlinie

Die Mainbogenlinie ist dem Zielsystem nach der Auswertung der Ergebnisse des Bürgerworkshops der Mainbogen-Allianz hinzugefügt worden. Der Linienverlauf ist gewählt worden, um möglichst alle Mainbogengemeinden untereinander zu verbinden und das Gewerbegebiet am Eitzberg sowie die Mainbogenpraxis in Sennfeld mit den umliegenden Orten zu verknüpfen.

Die Mainbogenlinie könnte als Ringlinie in eine oder beide Richtungen entweder im Stunden- oder im Zweistundentakt verkehren.

Entscheidend für den Erfolg der Linie ist ein Finanzierungskonzept. Da die Mainbogengemeinden die deutlichsten Profiteure eines derartigen Verkehrsangebotes wären – während die anderen Linien regelmäßig auf alle Landkreisgemeinden verteilt worden sind – wäre eine Finanzierung der Linie aus Landkreismitteln nur schwer zu vermitteln. Daher wird die Gründung eines Zweckverbandes oder einer anderen Körperschaftsform angeregt. Die geschätzten Betriebskosten werden am Ende des folgenden Kapitels aufgelistet.

3.4 Schätzung der Betriebskosten für das Zielsystem

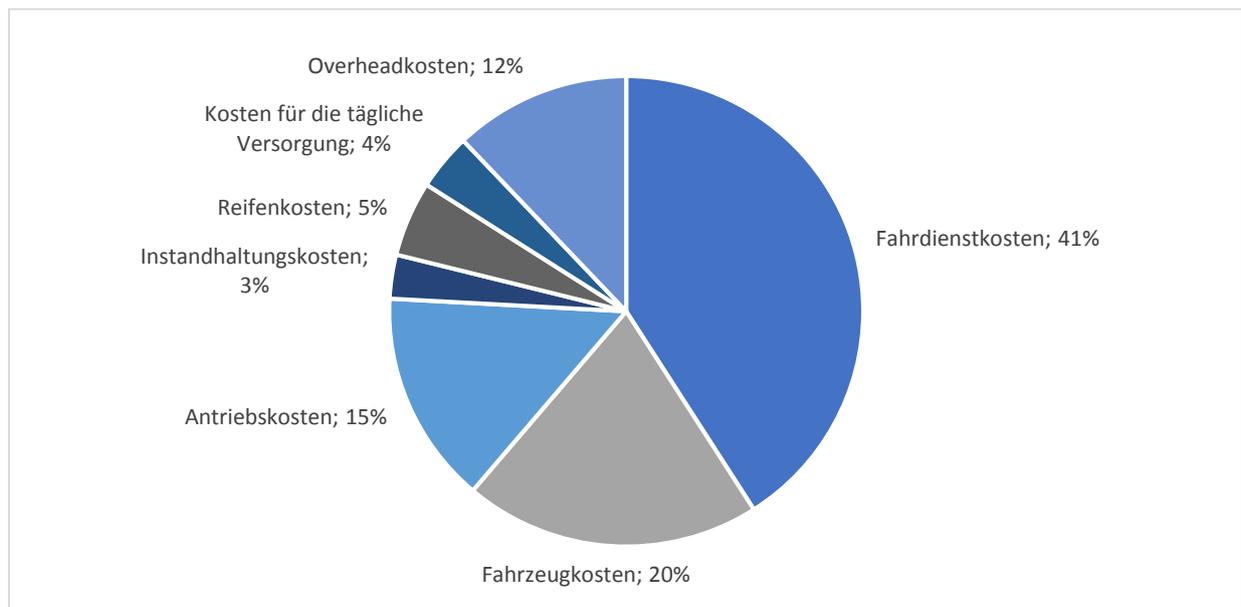


Abbildung 34 Zusammensetzung der Betriebskosten im Regionalverkehr

Bedienszenario „Max“

Annahmen für das Bedienszenario „Max“:

- Mo-Fr verkehren alle Linien von 5:00 bis 21:00 Uhr im Stundentakt in beide Richtungen,
- Sa werden auf jeder Linie zwei Fahrtenpaare (also zwei Fahrten pro Richtung) durchgeführt,
- Für die Schülerverkehre wird angenommen,
 - Dass auf jeder Linie drei tägliche Zusatzfahrten zu Schulzeiten notwendig sind, die entlang des vorgegebenen Linienweges durchgeführt werden,
 - Dass zudem je sechs tägliche Zusatzfahrten in den für die Bedarfsverkehre definierten Räumen durchgeführt werden (diese werden in der folgenden Tabelle als gesonderte Linien mit dem Anhang „S“ geführt).
- Für die Bedarfsverkehre wird angenommen:
 - Dass pro Fahrt rund 10 km zurückgelegt werden⁴⁷,

⁴⁷ Die durchschnittliche Fahrtlänge ist angenommen worden, da die Bedarfsfahrten mehrere Funktionen erfüllen: sie dienen als Zubringerfahrten zu den Hauptlinien, befördern Fahrgäste zwischen Gemeindeortsteilen, befördern Fahrgäste in das Oberzentrum Schweinfurt/aus dem Oberzentrum Schweinfurt in die Region nach Betriebschluss der regulären Linien.

Bedienszenario „Min“

Annahmen für das Bedienszenario „Min“:

- Mo-Fr verkehren bis auf die Linien 8134, 8137A/B, 8160 und 8170 alle Linien von 5:00 bis 21:00 Uhr im Zweistundentakt in beide Richtungen.
- Die Linien 8134, 8137A/B, 8160 und 8170 verkehren im gleichen Zeitfenster im Stundentakt.
- Sa werden auf jeder Linie 2 Fahrtenpaare (also 2 Fahrten pro Richtung) durchgeführt,
- Für die Schülerverkehre wird angenommen,
 - Dass auf jeder Linie, die im Zweistundentakt verkehrt, fünf tägliche Zusatzfahrten zu Schulzeiten notwendig sind, die entlang des vorgegebenen Linienweges durchgeführt werden, auf den im Stundentakt verkehrenden Linien bleibt es analog zum Szenario „Max“ bei drei zusätzlichen Fahrten.
 - Dass zudem je sechs tägliche Zusatzfahrten in den für die Bedarfsverkehre definierten Räumen durchgeführt werden.
- Für die Bedarfsverkehre werden die gleichen Rahmenbedingungen angenommen, allerdings wird mit rund einem Drittel mehr Fahrten kalkuliert, da Bedarfsfahrten in den Bedienlücken der im Zweistundentakt verkehrenden Linien stattfinden sollen.

3.5 Das Zielsystem im Verbundraum – Wabenplan und Tarife

Am 1.08.2020 (aktueller Planungsstand) soll eine Umstellung von einem Entfernungs- auf einen Wabentarif⁴⁸ erfolgen, um eine Kompatibilität zum Verbundraum zu gewährleisten. Die Anpassung der Preise soll anschließend in drei Schritten erfolgen und sowohl Einzeltickets als auch Sechserfahrkarten spätestens bis zum angestrebten Verbundbeitritt 2022 auf das Niveau des VVM/NVM bringen.

Die Stadt Schweinfurt soll dabei ähnlich der Stadt Würzburg als Großwabe in den Plan eingefügt werden. Bei ein- und ausbrechenden Verkehren in die/aus der Großwabe Schweinfurt wird ein geringfügiger Aufschlag auf den Fahrpreis fällig, dessen Höhe noch auszuhandeln ist (die aber voraussichtlich geringer als bei der Großwabe Würzburg ausfallen wird).

Eine Gültigkeit der BahnCard ist im Tarifgebiet des VVM/NVM nicht vorgesehen.

Nach aktuellem Stand der Planung lassen sich die Vorschläge aus dem Mobilitätskonzept ohne größeren Aufwand in den Wabenplan einarbeiten.

3.6 Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten, Vorabbekanntmachungen und Vorbereitung von Ausschreibungen

Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten und das Instrument der Vorabbekanntmachung

Derzeit ist vorgesehen, dass die Laufzeiten der aktuell laufenden sowie der noch zu vergebenden Konzessionen im ÖPNV im Landkreis Schweinfurt 2024 enden sollen. Dies soll dem Aufgabenträger ermöglichen, im Rahmen einer linien- und linienbündelübergreifenden Planung Anpassungen am bestehenden System vorzunehmen.

Bei Angebotsanpassungen im ÖPNV ist die zuständige Behörde verpflichtet, eine Vorabbekanntmachung zu veröffentlichen. Bei einer Vorabbekanntmachung veröffentlicht der zuständige Aufgabenträger gemäß Artikel 7 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments frühestens 27 Monate, spätestens jedoch ein Jahr vor der Vergabe der entsprechenden Leistungen Informationen zu „[der] Art des geplanten Vergabeverfahrens“ sowie zu „[den] von der Vergabe möglicherweise betroffenen Dienste[n] und Gebiete[n]“⁴⁹.

Um zu gewährleisten, dass in Zukunft konzessionierte Verkehre die im Mobilitätskonzept bzw. im demnächst fortzuschreibenden Nahverkehrsplan festgehaltenen Mindestvorgaben erfüllen, kann der Aufgabenträger gemäß § 8a Abs. 2 PBefG im Rahmen der Vorabbekanntmachung u. a. Anforderungen an den zukünftigen Fahrplan stellen, bzw. die Vorabbekanntmachung mit einem Verweis auf einen gültigen Nahverkehrsplan oder ein anderes öffentlich zugängliches Dokument versehen⁵⁰.

Gemäß der Orientierungshilfe zur Erstellung einer Vorabbekanntmachung des Deutschen Landkreistages kann die Vorabbekanntmachung u. a. folgende Vorgaben enthalten⁵¹:

⁴⁸ Der Fahrpreis errechnet sich bei einem Wabentarif aus der Anzahl der durchfahrenen Waben (bzw. Tarifzonen) und der Anzahl sowie u. U. dem Alter der fahrenden Personen.

⁴⁹ Quelle: Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10.2007

⁵⁰ Quelle: Personenbeförderungsgesetz (PBefG), § 8a Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge, Abs. 2

⁵¹ Quelle: Wesentliche inhaltliche Aspekte bei der Definition der ausreichenden Verkehrsbedienug (AVB) als Grundlage einer Vorabbekanntmachung, Deutscher Landkreistag, 23.04.2018

- Definition des Leistungsumfangs (ggf. auch Fahrplanvorgaben), z. B. Vorgaben zu Anschlussverbindungen;
- Definition der Betriebsleistungen:
 - Vorgaben zu Koordination und zum Betriebsprogramm,
 - technische Vorgaben für eingesetzte Fahrzeuge (z. B. Fahrzeugalter, einzuhaltende Umweltstandards, Instandhaltungsintervalle, Zusatzausstattung),
 - Vorgaben zum eingesetzten Personal (Kompetenz des eingesetzten Personals, Einhaltung von geltenden Tarifregelungen etc.).
- Definition der Infrastrukturleistungen (z. B. Vorgaben zur Ausstattung von Haltestellen);
- Tarif- und verbundbezogene Verpflichtungen (Vorgaben zur Anwendung des jeweils gültigen Tarifs);
- Anforderungen an den Vertrieb (z. B. Vorgaben zum Einsatz von Fahrscheindruckern oder E-Ticket-Lesegeräten).

Die Veröffentlichung der Vorabbekanntmachung hat den Hinweis auf die Antragsfrist in § 12 Absatz 6 PBefG zu enthalten. Anträge auf Erteilung einer Genehmigung für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr mit Omnibussen im Linienverkehr sind vom interessierten Unternehmen spätestens drei Monate nach der Vorabbekanntmachung und spätestens sechs Monate vor Beginn der beantragten Geltungsdauer zu stellen, wobei die Genehmigungsbehörde verspätete Anträge zulassen kann.

Da Vorabbekanntmachungen ohnehin veröffentlicht werden müssen (s. oben), bietet es sich an, bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans dezidiert darauf einzugehen, welche Leistungen auf den einzelnen Linien in Zukunft als Mindestangebot vorgesehen sind.

Schülerbeförderung

Die Schülerbeförderung soll weitestgehend unangetastet bleiben. Mögliche Änderungen betreffen folgende Aspekte:

- Bessere Koordination mit den Schulen. Dies soll durch die Einrichtung einer Stelle mit dem Aufgabenbereich Schul- und Ausbildungsverkehre erreicht werden (s. Kapitel 3.8 Einzelmaßnahmen).
- Die Fahrpläne für Schülerbeförderungsfahrten sollen von den „Standardfahrplänen“ mit regelmäßigen, im Takt verkehrenden Fahrten – möglichst auch optisch – getrennt werden. Dadurch soll erreicht werden, dass der Fahrgast deutlich unterscheiden kann zwischen Fahrten, die immer (zur gleichen Zeit und mit dem gleichen Linienweg) angeboten werden und Fahrten, die nur an Schultagen stattfinden, unter Umständen einen längeren Linienweg haben und zudem voraussichtlich deutlich stärker ausgelastet sind.
- Falls möglich, sollen Schulfahrten von den regelmäßig verkehrenden Linien mit übernommen werden. Dies setzt voraus, dass die gefahrene Strecke dem Zweck der Schülerbeförderung dienen kann und dass das erwartete Fahrgastaufkommen mit einem Fahrzeug bewältigt werden kann. Sollte Letzteres nicht gewährleistet werden können, muss an Schultagen ein weiteres Fahrzeug – dann als Schulfahrt gekennzeichnet – eingesetzt werden.

Wichtig ist in diesem Zusammenhang die Tatsache, dass der Umfang der Schülerbeförderungsfahrten Bestandteil der Vorabbekanntmachungen sein muss, da dies einen starken Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit einzelner Linien haben kann.

Fahrzeugstandards

Wesentliches Kriterium für die auf allen Regionallinien einzusetzenden Busse ist die nach dem jeweils aktuellen Stand der Technik zu gewährleistende Barrierefreiheit im Fahrzeug (Ein- und Ausstieg sowie Beförderung). Des Weiteren sind moderne Umweltstandards einzuhalten, die genauen Festlegungen sind in der Vorabbekanntmachung zu treffen.

Linienbündelung

Ziel einer Linienbündelung ist der Ausgleich zwischen den folgenden Komponenten:

- Wirtschaftliche Aspekte: Kombination von stark und schwach ausgelasteten Linien zur Minimierung wirtschaftlicher Risiken.
- Betriebsplanerische Aspekte: Kombination von Linien zu günstigen Umlaufplänen.
- Verkehrsplanerische Aspekte: sinnvolle räumliche Kombination von Linien.

Aufgrund der Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten ab 2024 muss bei der Erstellung der Linienbündel in Zukunft keine zeitliche Staffelung der Linienbündel notwendig. Zu berücksichtigen ist weiterhin, dass kleinere und mittlere Unternehmen sich eher um kleinere Linienbündel erfolgreich bewerben können.

Der folgenden Abbildung kann ein erster Vorschlag zur möglichen Linienbündelung entnommen werden. Dabei handelt es sich aus unserer Sicht bereits um Linienbündel mit den größtmöglichen Volumina. Eine kleinteiligere Aufteilung in weitere Linienbündel ist in allen drei Fällen möglich und sollte im Rahmen der NVP-Fortschreibung mit den regionalen Verkehrsunternehmen erörtert werden.

3.7 Inhalte von Ausschreibungen

Die Ausschreibung von Verkehren sollte in Zukunft (ab 2024) dem Verbund obliegen, wobei der Landkreis vorbereitend tätig werden kann. Bis 2024 müssen sämtliche vorbereitenden Aufgaben vom Landkreis übernommen werden. Im Folgenden werden beispielhaft die möglichen Inhalte einer Ausschreibung vorgestellt.

Ausschreibungsgegenstand

- Festlegung des Bedienraumes und (mögliche) Aufteilung in Linienbündel: Dies kann im Vorfeld im Rahmen eines Nahverkehrsplans festgehalten werden.
- Angabe Fahrplankilometer pro Jahr (pro Linienbündel, evtl. auch linienscharf), hierfür wird die Durchführung von Streckenerfassungen angeregt. Diese können mit einem speziellen Fahrzeug mit geeichtem Taxameter vorgenommen werden.
- Festlegung der Daten für Betriebsaufnahme und Ende.

Angebotskalkulation und Zuschlagskriterien

- Hinweis auf Bruttovertrag (Einnahmenrisiko beim Auftraggeber),
- Hinweise zur Kalkulation, Kostenanteile:
 - Fahrzeugabhängige Kosten (Vorhaltung und Bereitstellung der Fahrzeuge, Verzinsung, Abschreibung/Miete/Leasing, Versicherungen, Stellplätze, Werkstatt),
 - Zeitabhängige Kosten (Fahrzeitabhängige Kosten – Fahrpersonal, Kalkulation pro Fahrplanstunde, inklusive Vergütung von Pausen sowie An- und Abfahrten),
 - Fahrleistungsabhängige Kosten (Kosten für Kraftstoffe, Hilfsstoffe, Verschleiß- und Ersatzteile sowie fahrleistungsabhängige Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten). Es kann eine Differenzierung nach Fahrzeugtyp verlangt werden.
 - Overhead- und Verwaltungskosten, pauschal.
 - Möglich: Einkalkulieren von Preissteigerungen (zeitbezogene Kosten und/oder fahrleistungsbezogene Kosten), z. B. steigende Energie- oder Personalnebenkosten.
 - Außerdem möglich: Vergütungsbonus bei Einsatz besonders energieeffizienter Fahrzeuge (bei einer festgesetzten Mindestfahrleistung im ausschreibungsgegenständlichen Verkehr pro Kalenderjahr).
- Die Rechte an den im Rahmen des Verkehrsvertrages erhobenen Daten zu Einnahmen/Fahrgastzahlen etc. verbleiben beim Auftraggeber. Die Daten sind eine wesentliche Grundlage für die Anpassung des Angebotes / die Tarifgestaltung

Anforderung an die eingesetzten Fahrzeuge

- Fahrzeuge in verkehrssicherem Zustand, sollten den Vorgaben der StVZO, des PBefG und der BOKraft entsprechen,
- Gewährleistung des Einsatzes von Fahrzeugen mit den topographischen und betrieblichen Verhältnisse angemessener Motorleistung,
- Im Detail können beispielsweise folgende Anforderungen festgehalten werden:

- Escheinungsbild der Fahrzeuge: Farbverwendung (z. B. Verbundfarben), Platzierung von Logos, Vorgaben für die Gestaltung von Außenwerbeflächen, Vorgaben für die Beklebung von Fenstern mit Klebefolien, Vorgaben zur Platzierung des Unternehmensnamens;
- Häufigkeit der Außen- und Innenreinigung,
- Zeitliche Vorgaben für Schadensbeseitigung,
- Durchschnitts- und Maximalalter der eingesetzten Fahrzeuge
- Fahrgastinformation: Anzeigen, Darstellung der Liniennummer und der Zielorte, Vorgaben zu Schriftgrößen, besondere Kennzeichnung von Sonderverkehren wie Schnellbussen oder Nachtbussen, besondere Kennzeichnung von Schulbussen, besondere Kennzeichnung von Bereichen für Rollstuhlfahrer und Kinderwagen; optische und akustische Information im Fahrzeug, Ausstattung mit Infodispensern etc.;
- Mindestanteile an Fahrzeugen mit Niederflersystem,
- Gestaltung der Ein- und Ausstiegsbereiche (Türenbreiten, Rampen etc.),
- Innenausstattung (Sitz- und Stehplatzkapazität, Haltegriffe, Haltewunschasten etc.),
- Klimatisierung, Heizung und Lüftung,
- Fußbodenbeschaffenheit,
- Beleuchtung,
- Farbgebung des Innenraumes,
- Technische Ausrüstung zur Fahrgastraumüberwachung.
- Meldung aller für den Einsatz vorgesehenen Fahrzeuge an den Auftraggeber rechtzeitig vor Betriebsbeginn.
- Optional kann ein Höchstalter der eingesetzten Fahrzeuge bzw. ein maximal einzuhaltender Altersdurchschnitt der eingesetzten Fahrzeuge festgesetzt werden.
- Der Auftraggeber ist berechtigt, eine Prüfung der im Verkehrsvertrag festgehaltenen Qualitätsstandards durch eigenes Personal zu veranlassen.

Fahrplanleistung

- Der Auftragnehmer erbringt sämtliche im aktuellen Fahrplan vorgesehenen Fahrten.
- Der Auftraggeber kann jederzeit Veränderungen am Fahrplan oder an den Linienwegen vornehmen.
- Der Auftragnehmer meldet unverzüglich sich abzeichnende Schwierigkeiten im Betriebsablauf (Nachfrageänderungen, Änderung von Anschlussverbindungen etc.).
- Der Auftragnehmer erklärt sich bereit, im Falle von auftretenden Schwierigkeiten im Betriebsablauf an Abstimmungs- und Klärungsgesprächen teilzunehmen.
- Der Auftragnehmer erklärt sich zur Teilnahme an Gesprächen zur Fortentwicklung des Verkehrsangebotes bereit (die Anzahl der Gespräche kann im Angebot konkretisiert werden).
- Optional kann der Auftragnehmer vertraglich verpflichtet werden, an Verhandlungen über entgeltliche Unterstützungsleistungen für Bürgerbusse teilzunehmen, sofern im Ausschreibungszeitraum Bürgerbusse eingeführt werden.

Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit

- Sicherstellung der Einhaltung des Fahrplanes,
- Bereitstellung der Umlauf- und Einsatzpläne auf Verlangen des Auftraggebers,
- Unverzögliche Meldung von bei der Betriebsabwicklung auftretenden Schwierigkeiten (insbesondere Einhaltung der im Fahrplan angegebenen Zeiten). Dies gilt auch für sich bereits im Vorfeld der Betriebsaufnahme abzeichnende Schwierigkeiten.
- Bei regelmäßig auftretenden Verspätungen von fünf Minuten und mehr wird die Bereitschaft des Auftragnehmers vorausgesetzt, zusammen mit dem Auftraggeber fahrplantechnische Anpassungsmaßnahmen zu entwickeln.
- Bei regelmäßig auftretenden Verspätungen von 15 Minuten und mehr, sowie bei Verspätungen im Schülerverkehr, die verspätete Ankünfte an Schulen (bzw. verspätet stattfindende Heimfahrten) zur Folge haben, ist der Auftragnehmer verpflichtet, unverzüglich (z. B. innerhalb von 3 Werktagen) geeignete Maßnahmen zu ergreifen. Dabei kann es sich um die Änderung der Umlaufplanung oder den Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeuges handeln. Die Nachbesserungen erfolgen auf Kosten des Auftragnehmers. Sollten innerhalb der genannten Frist keine geeigneten Maßnahmen seitens des Auftragnehmers ergriffen werden, kann der Auftraggeber die zur Nachbesserung erforderlichen Leistungen auf Kosten des Auftragnehmers bei Dritten beauftragen. Die von der dauerhaften Verspätung betroffene Fahrleistung des Auftragnehmers kann zudem als Nichtleistung gewertet werden und eine Vergütungsminderung entsprechend der betroffenen Fahr-/Preisbestandteile nach sich ziehen.
- Im Verantwortungsbereich des Auftragnehmers liegen Verspätungen/Ausfälle:
 - Aufgrund fehlerhafter Betriebsplanung wie z. B. unrealistischer Umlaufplanung oder dem Einsatz ungeeigneter Fahrzeuge (Fahrzeuge mit unzureichender Motorisierung, ungeeignetem Einstieg, zu geringer Fahrzeuggröße etc.),
 - Aufgrund des Einsatzes eines ungeeigneten Verkaufssystems (wodurch sich die Abfertigung der Fahrgäste verzögert).
- Nicht im Verantwortungsbereich des Auftragnehmers liegen Verspätungen:
 - Aufgrund von nach Fahrplanerstellung auftretenden Umständen wie Änderung der Straßenführung oder Verringerung der Straßenleistungsfähigkeit (z. B. aufgrund von Baumaßnahmen),
 - Aufgrund von Rückbau oder Sperrung von Straßen sowie aufgrund von Neueinrichtung von Lichtsignalanlagen mit Auswirkung auf den Verkehrsfluss.

Umgang mit verkehrlichen und betrieblichen Störungen

- Auftraggeber und Auftragnehmer informieren sich unverzüglich gegenseitig über unvorhergesehen auftretende verkehrliche und betriebliche Störungen. Bei planmäßig auftretenden Störungen (z. B. im Falle von Bauarbeiten/Sperrungen) werden die Informationen unmittelbar nach Bekanntwerden weitergeleitet.
- Bei unvorhergesehenen Störungen im Zusammenhang mit dem Schülerverkehr sind zudem die betroffenen Schulen zu informieren.
- Auftraggeber und Auftragnehmer stimmen sich über geeignete Maßnahmen zur Aufrechterhaltung des Fahrplanangebotes ab.

- Der Auftragnehmer hat im Falle einer Betriebsstörung alle Maßnahmen zu ergreifen, die geeignet sind, zu einer Sicherstellung des Fahrplanangebotes zu führen. Damit Fahrgäste ihr Fahrziel erreichen, hat der Auftragnehmer auf seine Kosten eine Ersatzbeförderung zu gewährleisten (z. B. Taxi). Dies gilt nicht, wenn binnen 15 Minuten eine alternative Reisemöglichkeit in Anspruch genommen werden kann.
- Die in den Vergabeunterlagen definierten Fahrzeuganforderungen gelten nicht für die Ersatzbeförderung. Allerdings müssen die eingesetzten Fahrzeuge auch von mobilitätseingeschränkten Personen (falls von der Betriebsstörung betroffen) nutzbar sein.
- Betriebsstörungen und zwecks Behebung dieser eingeleiteten Maßnahmen werden vom Auftragnehmer dokumentiert und dem Auftraggeber übergeben (hierbei können Fristen definiert werden, z. B. 3 Werktage nach Auftreten der Betriebsstörung).
- Nach dem Verbundbeitritt ist zudem der VVM zu informieren.
- Optional kann der Auftragnehmer verpflichtet werden, dem Auftraggeber vor der Betriebsaufnahme ein Betriebsstörungenmanagement vorzulegen. In diesem sollten u. a. die regelmäßig für Betriebsstörungenmanagement eingesetzten Personale sowie die für Störfälle vorgehaltenen Personal- und Fahrzeugreserven dargestellt werden.

Fahrplan

- In den Ausschreibungsunterlagen sollte die Zuständigkeit für die Verwaltung und Aktualisierung der Fahrpläne eindeutig geklärt sein.
- Sollte dies in die Zuständigkeit des Auftragnehmers fallen, stellt er vor Betriebsaufnahme dem Auftraggeber die aktualisierten Fahrpläne in einem geeigneten/vorgegebenen Format (z. B. Excel-Datei) unentgeltlich zur Verfügung. Im Falle einer Veröffentlichung der Fahrplandaten in einem Fahrplanbuch oder in einem elektronischen Informationssystem (z. B. beim Internetauftritt des Landkreises und/oder des Verbundes) haftet der Auftragnehmer für die Richtigkeit der Daten.

Haltestellen

- Für die Gestaltung der Haltestellen und der Fahrgastinformationen an Haltestellen empfiehlt sich die Erstellung eines Leitfadens, dessen Gültigkeit im gesamten Landkreis/Verbundgebiet angestrebt werden sollte.
- Der Auftragnehmer stellt – soweit erforderlich – Haltestellenmasten mit Haltestellenschild und Fahrplankasten zur Betriebsaufnahme auf. Für die darüberhinausgehende Haltestellenausstattung (Fahrgastunterstand, Sitzgelegenheiten etc.) ist der örtliche Straßenbaulastträger bzw. die zuständige Gemeinde verantwortlich.
- Für die Wartung und ggf. Neubeschaffung/Verlegung von Haltestellenmasten ist der Auftragnehmer verantwortlich. (§ 40 PBefG und § 32. Abs. 2 BOKraft). Bei Beschädigungen des Haltestellenmastes hat der Auftragnehmer unverzüglich für provisorischen und innerhalb einer angemessenen Frist (z. B. 2-4 Wochen) für endgültigen Ersatz zu sorgen. Die Kosten hierfür trägt der Auftragnehmer.
- Die Haltestellenmasten werden zum Ende der Vertragslaufzeit dem Auftraggeber oder einem vom Auftraggeber genannten Dritten unentgeltlich übergeben.

- Der Auftragnehmer ist für die Bereitstellung und Aktualisierung der Fahrgastinformationen zuständig. Fehlende oder beschädigte Aushänge sind unverzüglich zu ersetzen.
- Der Auftragnehmer ist verpflichtet, sämtliche im Fahrplan geführten Haltestellen zu bedienen.
- Das Anfahren von Haltestellen darf nur unterbleiben, wenn der kein Zweifel darüber besteht, dass kein Fahrgast an der Haltestelle wartet und kein Fahrgast aussteigen möchte.

Anforderungen an das Personal

- Das Personal muss jederzeit folgende Anforderungen erfüllen:
 - Alle gesetzlichen Anforderungen (PBefG, BOKraft, StVO, StVZO, StVG),
 - Erfüllung aller Qualifikationen, die für das Führen von Omnibussen im Straßenverkehr erforderlich sind,
 - Ausreichende Kenntnisse (mündlich und schriftlich) der deutschen Sprache,
 - Umfassende Kenntnisse der einzelnen Linien, des Tarifsystems sowie mindestens ausreichende Orts- und Netzkenntnisse,
 - Gepflegtes Erscheinungsbild,
 - Am Oberteil der Bekleidung sichtbar angebrachter Name des Fahrers/der Fahrerin,
 - Freundliches und zuvorkommendes Auftreten gegenüber den Fahrgästen. Insbesondere Fahrgästen mit körperlichen und geistigen Beeinträchtigungen sowie Kindern und Jugendlichen.
 - Im Bedarfsfall Bedienung einer im Fahrzeug befindlichen Klapprampe,
 - Rücksichtsvolle Fahrweise,
 - Einhaltung des Fahrplanes (kein verfrühtes Abfahren von Haltestellen),
 - Einhaltung eines absoluten Rauchverbotes im Fahrzeug,
 - Mobiltelefonverbot während der Fahrt (ausgenommen Dienstgespräche mit einer Freisprechanlage).
- Der Auftragnehmer ist verantwortlich für die Einhaltung der gesetzlich festgelegten Anforderungen an die Schulung des Fahrpersonals.
- Optional kann vor der Betriebsaufnahme ein Konzept verlangt werden, in dem dargelegt wird, durch welche Maßnahmen die Einhaltung der oben genannten Anforderungen sichergestellt wird.
- Zur Betriebsaufnahme und während der Vertragslaufzeit ist vom Auftragnehmer sicherzustellen, dass das erforderliche Fahrpersonal einschließlich einer Reserve für Betriebsstörungen zur Verfügung steht.
- Beim Vorliegen eines gewichtigen Grundes kann der Auftraggeber Fahrerinnen oder Fahrer jederzeit ablehnen. Diese Gründe sind:
 - Grobe oder wiederholte Verstöße gegen vertragliche und/oder gesetzliche Vorgaben,
 - Wiederholtes ungebührliches Verhalten gegenüber den Fahrgästen,
 - Häufung von Kundenbeschwerden, die Fahrerin/den Fahrer betreffend.
- Der Auftragnehmer ist verantwortlich für die Einhaltung des jeweils aktuell gültigen Mindestlohnes nach MiLoG bzw. (falls zutreffend) die Entlohnung des Personals nach dem hierfür vorgesehenen Tarif.

Dokumentation sicherheitsrelevanter Maßnahmen

- Bei den Fahrzeugen sind die gesetzlich vorgeschriebenen Untersuchungen, Beschädigungen, durchgeführte Instandhaltungsmaßnahmen und Umbauten zu dokumentieren.
- Im Bereich des Fahrpersonals ist zu dokumentieren, dass jederzeit die gesetzlichen Anforderungen an das Fahrpersonal erfüllt sind und diesbezüglich Kontrollen (z.B. regelmäßige Überprüfung des Vorliegens der Fahrerlaubnis) stattgefunden haben.
- Der Auftragnehmer hat dem Auftraggeber auf Wunsch Einsicht in die Dokumentation zu gewähren.

Durchführung von Verkehrszählungen

- Der Auftraggeber oder von ihm beauftragte Dritte sind jederzeit berechtigt, Verkehrszählungen und Fahrgastbefragungen in den Fahrzeugen durchzuführen. Der Auftragnehmer hat dies zu unterstützen. Insbesondere stellt er Fahrzeugeinsatz- und Umlaufpläne unentgeltlich zur Verfügung und gewährt jederzeit entgeltfreien Zugang zu seinen Fahrzeugen für das Erhebungspersonal.
- Die bei den Zählungen erhobenen Fahrgastzahlen gelten nicht als Betriebsgeheimnis des Auftragnehmers. Sie können für die ständige Fahrplanplanung des Auftraggebers, aber auch zur Vorbereitung zukünftiger Vergabeverfahren verwendet werden.
- Optional kann auch der Einsatz von Fahrzeugen mit automatisiertem Zählsystem verlangt werden. Die hierbei erhobenen Daten würden dem Auftraggeber in Echtzeit zur Verfügung gestellt.

Vertrieb und Abrechnung der Einnahmen/Verbundintegration

- Hierbei sind weitestgehend die Vorgaben des VVM/NVM umzusetzen.
- Der Auftragnehmer hat sicherzustellen, dass die eingesetzten Fahrzeuge mit für den Fahrkartenvertrieb benötigten Einrichtungen ausgestattet sind. Dies betrifft vor allem Fahrausweisdrucker und Lesegeräte für E-Tickets, die jeweils den Vorgaben des Auftraggebers entsprechen müssen.

Beförderung von Fahrgästen und Fahrscheinkontrollen

- Fahrgäste dürfen nur zu den für den Auftragnehmer jeweils gültigen Tarif und Beförderungsbedingungen befördert werden.
- Das Fahrpersonal ist verpflichtet, die Fahrgäste an der Vordertür einsteigen zu lassen und die Fahrscheine zu kontrollieren. Ausnahmen von der vorgenannten Regelung müssen bei Fahrgästen mit Kinderwagen, Rollator, Rollstuhl o.ä. gemacht werden. Bei großem Fahrgastandrang kann ebenfalls von dieser Regelung abgewichen werden. Fahrgäste ohne gültigen Fahrschein dürfen nicht befördert werden; Ausnahmen sind nur auf Anweisung bzw. vorheriger Zustimmung des Auftraggebers z.B. bei etwaigen Verzögerungen der Ausgabe von Schülerfahrkarten (insbesondere zu Beginn eines Schuljahres) gestattet.

Betriebsleiter/Betriebsleitstelle/Disponent/Ansprechpartner

- Der Auftragnehmer ist verpflichtet, einen für Fragen des laufenden Betriebs zuständigen Betriebsleiter nach BOKraft oder einen sonstigen hierfür verantwortlichen Ansprechpartner mit für diesen Bereich ausreichenden Entscheidungs- und Handlungskompetenzen einzusetzen, der in besonderen Situationen auch kurzfristig und flexibel nach Anforderung durch den Auftraggeber zur Verfügung steht. Er muss über gute Fähigkeiten zur mündlichen und schriftlichen Kommunikation in deutscher Sprache verfügen. Die enge Kooperation mit dem Auftraggeber ist jederzeit zu gewährleisten. Der verantwortliche Ansprechpartner ist dem Auftraggeber namentlich zu benennen. Personelle Veränderungen sind unverzüglich, möglichst im Voraus, mitzuteilen.
- Neben der genannten Person ist vom Auftragnehmer eine weitere Person namentlich zu benennen, die als Vertreter für diesen im Falle der (z. B. krankheits- oder urlaubsbedingten) Abwesenheit) dessen vorgenannte Stellung übernimmt und die oben definierten Anforderungen ebenfalls erfüllt. Ausnahmen sind mit dem Auftraggeber schriftlich abzustimmen.
- Der reguläre Arbeitsplatz (Anwesenheit mit mindestens 50 % seiner Arbeitszeit bezogen auf eine Vollzeitbeschäftigung) des verantwortlichen Ansprechpartners (bzw. seines Vertreters) des Auftragnehmers darf höchstens in einer Entfernung von rund 30 km oder 45 Minuten Fahrzeit vom Linienweg entfernt gelegen sein. Der Ansprechpartner oder sein Vertreter muss darüber hinaus während der gesamten Betriebszeit telefonisch (mobil) erreichbar sein.
- Der Auftragnehmer hat ferner sicherzustellen, dass in seinem Unternehmen eine für dieses für die organisatorische/verwaltungsmäßige Durchführung von Vertragsverhältnissen mit ausreichenden Entscheidungs- und Handlungskompetenzen ausgestattete Person (z. B. Geschäftsführer oder Prokurist) für den Auftraggeber während der üblichen Geschäftszeiten (montags bis donnerstags mindestens acht Stunden; freitags mindestens sechs Stunden) telefonisch erreichbar ist.
- Die Aufgabe des Betriebsleiters/des verantwortlichen Disponenten besteht in der Gewährleistung des ordnungsgemäßen Fahrbetriebes. Der Betriebsleiter/der verantwortliche Disponent ist insbesondere dafür verantwortlich,
 - dass der Auftraggeber über das Vorliegen von Betriebsstörungen unverzüglich informiert wird. Dabei sind alle Vorkommnisse, die den planmäßigen Betriebsablauf stören, sowie Betriebseinschränkungen jeglicher Art dem Auftraggeber mitzuteilen. In dringenden Fällen erfolgt die Mitteilung fernmündlich.
 - Dass das Fahrpersonal unverzüglich über aktuelle Verkehrssituationen informiert wird.

Beschwerdemanagement

- Theoretisch besteht zwar die Möglichkeit, das Beschwerdemanagement beim Verkehrsunternehmen anzusiedeln. Allerdings wird eher empfohlen, auf Strukturen beim VVM zurückzugreifen (nach erfolgtem Verbundbeitritt) oder die Dienste eines unabhängigen Dritten in Anspruch zu nehmen.
- Bestandteil der Ausschreibung kann hingegen sein:
 - Art und Weise, wie das betroffene Unternehmen auf Beschwerden zu reagieren hat (Stellungnahme, Gegendarstellung, Beschreibung des Lösungsansatzes).
 - Fristen, um auf weitergeleitete Beschwerden zu reagieren.

Qualitätskontrollsystem

- Der Auftragnehmer hat die in dieser Leistungsbeschreibung enthaltenen Vorgaben einzuhalten.
- Der Auftragnehmer hat unverzüglich alle erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um wiederkehrende Verstöße gegen die Vorgaben abzustellen.
- Entsprechen die Leistungen des Auftragnehmers oder Teile derselben nicht den Anforderungen dieses Vertrages, mindert sich der Anspruch auf die Vergütung entsprechend dem reduzierten Wert der Leistung. Werden vertraglich geschuldete Leistungen nicht erbracht, entfällt der für diesen Teil der Leistung geschuldete Teil der Vergütung. Bei Fahrtausfällen reduziert sich die Vergütung anteilig um die Kosten für die jeweils nicht erbrachten Fahrplankilometer und Fahrplanstunden.
- Der Auftraggeber behält sich das Recht vor, in unregelmäßigen Abständen unangekündigte, verdeckte Qualitätskontrollen auf den Linien, die Gegenstand der Ausschreibung sind, durchzuführen.

Marketing und Öffentlichkeitsarbeit

- Die Durchführung von Marketingmaßnahmen sowie die Weitergabe von Informationen und Erklärungen an Presse und andere Medien bedürfen, soweit der von dieser Ausschreibung umfasste Verkehr betroffen ist, der vorherigen schriftlichen Zustimmung des Auftraggebers, wobei in der Regel die externe Kommunikation über den von dieser Ausschreibung umfassten Verkehr allein durch den Auftraggeber erfolgt.
- Vom Auftraggeber kostenfrei zur Verfügung gestellte Fahrgastinformationsmaterialien sind vom Auftragnehmer im Fahrzeug auszulegen.

Vermarktung der Innen- und Außenflächen

- Die Vermietung der Werbeflächen außen und innen obliegt dem Auftragnehmer. Die Einnahmen aus der Fremdwerbung verbleiben beim Auftragnehmer und werden nicht mit der Vergütung gegengerechnet. Die Werbeeinhalte dürfen dabei nicht gegen die Interessen des Auftraggebers oder gegen die allgemein anerkannten Normen von Moral und Ethik verstoßen. Zudem ist Werbung für alkoholische Getränke und Zigaretten sowie jugendgefährdende Werbung nicht zulässig. Richtlinien zur Anbringung von Werbung können vom Auftraggeber präzisiert werden und als Anlage den Vertragsunterlagen beiliegen.
- Sollte der VVM/ NVM solche Richtlinien erlassen, sind diese zu beachten. Bei widersprüchlichen Regelungen gelten die Richtlinien des VVM/ NVM.

Vertragsstrafen

Für folgende Fälle kann eine Vertragsstrafe festgesetzt werden:

- Im Bereich Betrieb:
 - Bei nicht rechtzeitiger Aufnahme des Betriebs,

- bei gravierenden Störungen im Betriebsablauf, z.B. bei teilweise oder komplettem Ausfall von Fahrten,
- bei wiederholt auftretenden Verspätungen⁵²,
- bei wiederholt auftretenden verfrühten Abfahrten an Haltestellen,
- bei fehlender telefonischer Erreichbarkeit eines kompetenten Ansprechpartners des Auftragnehmers von über 60 Minuten während der definierten Zeiten.
- Im Bereich Fahrzeuge:
 - Sofern im Regelbetrieb auf den vereinbarten Linien ein Fahrzeug ohne Niederflurtechnik und/oder ohne fahrzeuggebundener Einstiegshilfe eingesetzt wird,
 - Sofern das festgelegte Durchschnittsalter für Fahrzeuge auf den vertragsgegenständlichen Linien überschritten wird,
 - bei gravierenden Abweichungen bei den Fahrzeuggrößen/-kapazitäten.
- Im Bereich Haltestellen:
 - Sofern gegen die unter dem Punkt „Haltestellen“ genannten Vorgaben verstoßen wird.
- Im Bereich Personal:
 - Sofern Verstöße des Fahrpersonals gegen das Rauchverbot, das Verbot der Nutzung eines Mobiltelefons ohne Freisprecheinrichtung vorliegen,
 - sofern die vom Auftraggeber bereitgestellten Informationsmaterialien durch das Fahrpersonal nicht ausgelegt werden,
 - sofern Haltestellen nicht angekündigt werden oder eine Haltestelle trotz Kundenwunsch nicht bedient wird,
 - sofern festgestellt wird, dass beim Fahrpersonal keine ausreichenden Kenntnisse zum Fahrplan der einzelnen Linien, zum angewendeten Tarif sowie keine ausreichenden Netz- und Ortskenntnisse vorhanden sind.

⁵² Die genaue Definition der zu pönalisierenden Verspätungshäufigkeiten obliegt dem Ausschreibenden. Ebenso kann festgelegt werden, ob die Häufung der Verspätungen linienscharf oder pro Linienbündel erfasst wird.

3.8 Einzelmaßnahmen

Auf den folgenden Seiten werden die das Mobilitätskonzept flankierenden bzw. die sich aus dem Mobilitätskonzept ableitenden Maßnahmen vorgestellt. Neben der allgemeinen Beschreibung werden die einzelnen Aufgabenbereiche bzw. Arbeitsschritte definiert, die beteiligten/zu beteiligenden Akteure benannt, die Priorität der Maßnahme eingestuft, eine sinnvolle Umsetzungsfrist⁵³ festgelegt und die voraussichtlichen Kosten geschätzt. Die benannten Aufgabenbereiche/Projektbausteine können dabei zum Teil auch von externen Dienstleistern übernommen werden, so dass das Landratsamt lediglich koordinierend tätig werden muss.

Priorität	●●● Sehr hoch
	●● Hoch
	● Mittel

●●●	Einrichtung einer Stelle für die Koordination der Schülerbeförderung
Beschreibung	<p>Diese Maßnahme dient überwiegend dazu, die von den Schulen im Rahmen einer schriftlichen Befragung vorgetragene Problemlagen in Zukunft zu vermeiden und den Schülerverkehr in Zukunft wirtschaftlicher zu gestalten. Eine verbesserte Koordination von Schülerverkehren birgt erhebliche wirtschaftliche Potentiale. Daneben</p> <ul style="list-style-type: none"> • Klärung von Bedarfen zu Beginn des Schuljahres, • Ein Ansprechpartner für Schulen, Schulverbände, Gemeinden und Unternehmen, • Reaktion auf neu entstehende Bedarfe im Laufe eines Schuljahres.
Aufgabenbereiche, Bausteine	<ul style="list-style-type: none"> • Regelmäßige Kontrolle der Schülerzahlen und entsprechende Anpassung des Angebotes, auch hinsichtlich Schulanfangs- und Endzeiten, • Verarbeitung der Anfragen zu Schulbeginn und im Laufe des Schuljahres, • Fortlaufendes Beschwerde- und Qualitätsmanagement, • Einrichtung einer Kommunikationsschnittstelle zwischen Schulen, Landkreis und Verkehrsunternehmen (sowie ggf. Verbund), • Organisation von regelmäßigen Treffen der Schülervertreter. • Planung und Anpassung von Schülerverkehren an den laufenden Bedarf. • Integration freigestellter Schülerverkehre in den ÖPNV zur Steigerung der Wirtschaftlichkeit der Linien und Entlastung der Gemeinden.
Akteure	Landratsamt Schweinfurt, Stadt Schweinfurt, Schulen im Landkreis und der Stadt Schweinfurt
Priorität	Sehr hoch
Umsetzungsfrist	Bis zum Schuljahresanfang 2019/2020
Kostenrahmen	Ca. 30.000 €/a
Anmerkungen	Das einzustellende Personal kann selbstverständlich auch mit anderen Aufgaben betraut werden (z. B. Vorbereitung von Ausschreibungen)

⁵³ Die Umsetzungsfristen orientieren sich sowohl an bereits feststehenden Meilensteinen (wie z. B. dem Auslaufen der Konzessionen im Jahr 2024) als auch an Umsetzungszeiträumen anderer Maßnahmen.

●	Durchführung einer „Busschule“
Beschreibung	Im Rahmen einer Busschule lernen die Schulanfänger das richtige Verhalten beim Warten auf den Bus, beim Einsteigen, während der Fahrt und beim Aussteigen. Auf Wunsch können auch weitere Aspekte angesprochen werden (z. B. Umweltthemen).
Aufgabenbereiche, Bausteine	<ul style="list-style-type: none"> • Koordination der Termine mit den teilnehmenden Schulen, • Koordination der Termine mit einem lokalen/regionalen Verkehrsunternehmen (ein Bus wird für den Praxis-Teil benötigt), • Durchführung der Busschule.
Akteure	Landratsamt Schweinfurt, externer Auftragnehmer, Grundschulen der Stadt und des Landkreises Schweinfurt, ein regionales Verkehrsunternehmen.
Priorität	Mittel
Umsetzungsfrist	Beginnend mit dem Schuljahr 2019/20 jährlich
Kostenrahmen	Ca. 250-300 € pro Termin/Schule (Kosten für Bus/Busfahrer müssen mit einem Verkehrsunternehmen abgestimmt werden)
Anmerkungen	Die Busschule kann bei entsprechender medialer Aufmerksamkeit auch als Marketinginstrument eingesetzt werden. Kann in die Stelle Koordination der Schülerverkehre integriert werden.

●	Entwicklung einer Strategie zur Etablierung eines E-Carsharings im Landkreis
Beschreibung	Integration des geplanten E-Carsharings in die Gesamtkonzeption aus SPNV, ÖPNV, ÖPNV-Bedarfsverkehre, Radverkehr. Überbrückung der letzten Meile; Arztbesuche, Versorgungsfahrten, Wochenendverkehre.
Aufgabenbereiche, Bausteine	<ul style="list-style-type: none"> • Aufstellung einer Liste der möglichen Standorte, abgestimmt mit den Belangen des Mobilitätskonzeptes, • Erstellung einer Liste der möglichen Standorte, Priorisierung der Standorte⁵⁴, • Abstimmung der Strategie mit den Gemeinden des Landkreises, Einbindung bereits erarbeiteter Strategien/Konzepte.
Akteure	Landratsamt Schweinfurt, externer Anbieter, Gemeinden des Landkreises
Priorität	Mittel
Umsetzungsfrist	2019/20
Kostenrahmen	Abhängig vom gewählten Modell: <ul style="list-style-type: none"> • Externer Anbieter stellt Fahrzeuge und kümmert sich um Systemverwaltung. • Landkreis kauft Fahrzeuge, externer Anbieter kümmert sich um Systemverwaltung. • Landkreis kauft Fahrzeuge und übernimmt die Systemverwaltung.
Anmerkungen	Liste der möglichen Standorte in der Tabelle auf der folgenden Seite.

⁵⁴ S. folgende Tabelle

Liste der möglichen Standorte für e-Mobilität im Landkreis

Bereich	Carsharing-Standorte
<p>Bereich A Elektrofahrzeuge im Free-floating-System</p>	<p>Free-floating-Zone, die sich über</p> <ul style="list-style-type: none"> • die Stadt Schweinfurt, • Sennfeld, • Niederwerrn und • Dittelbrunn erstreckt.
<p>Bereich B Hauptorte der Gemeinden, stationsgebundenes Carsharing</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Bergheinfeld, • Dingolshausen, • Donnersdorf, • Euerbach, • Frankenwinheim, • Geldersheim, • Gerolzhofen⁵⁵, • Gochsheim, • Grafenheinfeld, • Grettstadt, • Kolitzheim, • Lültsfeld, • Michelau im Steigerwald, • Oberschwarzach, • Poppenhausen, • Röthlein, • Schonungen, • Schwanfeld, • Schwebheim, • Stadtlauringen, • Sulzheim, • Üchtelhausen, • Waigolshausen, • Wasserlosen, • Werneck, • Wipfeld.
<p>Bereich C Ortsteile mit über 1.000 Einwohnern und größere Ortsteile mit unzureichender Anbindung an den Hauptort</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Hambach (Gemeinde Dittelbrunn, 2.806 Einwohner), • Heidenfeld (Gemeinde Röthlein, 1.481 Einwohner), • Eßleben (Gemeinde Werneck, 1.238 Einwohner), • Unterspiesheim (Gemeinde Kolitzheim, 1.229 Einwohner), • Kützberg (Gemeinde Poppenhausen, 1.057 Einwohner), • Ettleben (Gemeinde Werneck, 1.005 Einwohner), • Hesselbach (Gemeinde Üchtelhausen, 903 Einwohner), • Forst⁵⁶ (Gemeinde Schonungen, 900 Einwohner), • Stammheim (Gemeinde Kolitzheim, 836 Einwohner).

⁵⁵ U. U. ist in Gerolzhofen ebenfalls ein Free-floating-Modell denkbar. Die Sinnhaftigkeit sollte mit dem zukünftigen Anbieter erörtert werden.

⁵⁶ Ab 2024 ist eine Anbindung an den Stadtbuss möglich.

● ● ●	Priorisierung von Haltestellen für die Herstellung von Barrierefreiheit
Beschreibung	In §8 des Personenbeförderungsgesetzes wird das Ziel formuliert, bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs zu erreichen. Hierbei ist es auch zulässig, Ausnahmen zu benennen, für die diese Frist nicht bindend ist. Im Rahmen der Priorisierung werden die baulichen Merkmale aller Haltestellen anhand einer Nutzwertanalyse bewertet und die Haltestellen so auf einer objektiven Basis vergleichbar gemacht und priorisiert. In Zusammenarbeit mit dem Landkreis werden Ausbaustandards festgelegt bzw. Ausnahmen definiert und begründet und den Straßenbausträgern des Kreises zur Orientierung zur Verfügung gestellt.
Aufgabenbereiche, Bausteine	<ul style="list-style-type: none"> • POI⁵⁷-Analyse, haltestellenscharf, begleitend nach gemeldeten POI in Google- und OSM-basierten Webkarten, • Kategorisierung nach Erfassungsdaten und Nutzwertanalyse, Einbezug Ausbaustand Barrierefreiheit, • Priorisierung und Konzept anhand der Nutzwertanalyse, • Vorschlag für Ausbaustandards und Ausbaupriorität.
Akteure	Landratsamt Schweinfurt, externe Auftragnehmer, u. U. mit der Erarbeitung der NVP-Fortschreibung beauftragter Dienstleister
Priorität	Sehr hoch
Umsetzungsfrist	Bis 2022
Kostenrahmen	Ca. 20.000 €
Anmerkungen	Kann Bestandteil der NVP-Fortschreibung sein.

⁵⁷ Points of Interest

● ● ●	Detailplanung Linienverläufe/Haltestellenlagen
Beschreibung	Zur Vorbereitung der Ausschreibungen (bzw. Vorabbekanntmachungen) müssen die Linienwege und die zu bedienenden Haltestellen präzise definiert werden, um den sich bewerbenden Unternehmen eine Kalkulationsgrundlage zur Verfügung stellen zu können.
Aufgabenbereiche, Bausteine	<ul style="list-style-type: none"> • Festlegung der endgültigen Linienverläufe, die Bestandteil der Vorabbekanntmachung bzw. der Ausschreibung werden, • Ermittlung der „idealen“ Linienwege, die einen Kompromiss zwischen einer möglichst großen Flächenabdeckung und einem möglichst zügigen Fahrtverlauf herstellen, • Festlegung der Haltestellen, die <ul style="list-style-type: none"> ○ weiterhin angefahren werden, ○ verlegt werden müssen, ○ als Haltestellen für die Schülerbeförderung vorgehalten werden, ○ nicht mehr angefahren werden.
Akteure	Landratsamt Schweinfurt, externe Auftragnehmer, u. U. mit der Erarbeitung der NVP-Fortschreibung beauftragter Dienstleister
Priorität	Sehr hoch
Umsetzungsfrist	Bis 2022
Kostenrahmen	Ca. 20.000 €
Anmerkungen	Evtl. Bestandteil der NVP-Fortschreibung

● ● ●	Entwicklung einer Digitalisierungsstrategie für den ÖPNV
Beschreibung	Erarbeitung einer Digitalisierungsstrategie für den ÖPNV im Landkreis Schweinfurt mit den Teilbereichen Planung (Linien, Haltestellen, Fahrpläne, Taktung, e-Ticketing, Fahrplanauskunft, Buchung (Bedarfsverkehr, E-Car, Pedelec), Vertrieb unter Berücksichtigung des geplanten Verbundraumbeitritts und des bereits vorhandenen E-Ticketsystems der Stadt Schweinfurt
Aufgabenbereiche, Bausteine	<ul style="list-style-type: none"> • Machbarkeit von Check in/ Be-Out-Systemen im busgestützten ÖPNV prüfen. • Zeitnah ist insbesondere die Einführung eines zur Stadt Schweinfurt kompatiblen E-Tickets im Bereich der VSW zu prüfen. Dabei sind insbesondere alle Fördermöglichkeiten auszuschöpfen. Maßnahmen sind auch im gemeinsamen regionalen Nahverkehrsraum mit der Stadt Schweinfurt anzubieten.
Akteure	Landratsamt Schweinfurt
Priorität	Sehr hoch
Umsetzungsfrist	Bis zum endgültigen Verbundbeitritt, geplant bis 2022
Kostenrahmen	Ca. 20.000 €
Anmerkungen	Evtl. Bestandteil der NVP-Fortschreibung

● ●	Vermessung der Linienwege (Wegstrecken und benötigte Zeit)
Beschreibung	Für die ab 2012/22 anstehenden Ausschreibungen der neuen Linien/Linienbündel sollten den an den Ausschreibungen teilnehmenden Unternehmen für die Preiskalkulation die Streckenlängen (in Fahrplankilometern) bekannt sein.
Aufgabenbereiche, Bausteine	<ul style="list-style-type: none"> • Vermessung der Linienwege mit einem Fahrzeug mit geeichtem Messinstrument, • Abschätzung der Fahrtdauer zwischen den Haltestellen zur Fahrplanerstellung.
Akteure	Landratsamt Schweinfurt, externer Dienstleister
Priorität	Hoch
Umsetzungsfrist	Bis Ende 2021
Kostenrahmen	Ca. 3.000-5.000 €
Anmerkungen	-

● ● ●	Vorbereitung der Ausschreibungen (bzw. Vorabbekanntmachungen)
Beschreibung	Vor Ablauf der Konzessionen im Jahr 2024 müssen die Ausschreibungen für die für den Zeitraum ab 2024 festgelegten Linien vorbereitet werden.
Aufgabenbereiche, Bausteine	<p>Im Rahmen der Ausschreibungen kann u. a. Folgendes festgelegt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Linienbündel mit exakten Linienverläufen, • Bedienzeiträume, • Mindeststandards der eingesetzten Fahrzeuge (Anzahl der Sitzplätze, Abgasnorm, technische Ausstattung etc.), • Strecken- und Tarifkenntnisse des eingesetzten Personals.
Akteure	Landratsamt Schweinfurt
Priorität	Sehr hoch
Umsetzungsfrist	Bis Ende 2021/2022 (Vorabbekanntmachungen), bis 2023 (Ausschreibungen)
Kostenrahmen	Ca. 30.000 €/a
Anmerkungen	Das einzustellende Personal kann selbstverständlich auch mit anderen Aufgaben betraut werden (z. B. Koordination der Schülerbeförderung)

● ● Einrichtung und Betrieb einer Kundenzentrale	
Beschreibung	Um den Fahrgästen bei der Systemumstellung einen möglichst reibungslosen Übergang zu ermöglichen (sowie die anschließende Betreuung von „Alltagsproblemen“), wird die Einrichtung einer Kundenzentrale empfohlen. Die Mitarbeiter der Kundenzentrale müssen umfassend geschult sein, um offene Fragen zu beantworten und bei auftretenden Problemen zeitnah eine Lösung herbeizuführen.
Aufgabenbereiche, Bausteine	<ul style="list-style-type: none"> • Beantwortung von Fragen zu Tarif und Fahrplan, • Ticketverkäufe, • Information zu Sonderverkehren (z. B. bei Veranstaltungen) oder Ersatzverkehren, • Informationen zu Sonderaktionen wie Rabattierungen von Zeitfahrkarten, • Beratung bei Ticketverlust, • Annahme und Bearbeitung von Beschwerden, • Bereithaltung von Informationsmaterial.
Akteure	Landratsamt Schweinfurt
Priorität	Hoch
Umsetzungsfrist	Bis 2024
Kostenrahmen	120.000 €/a
Anmerkungen	Kann unter Umständen mit existierenden Angeboten (z. B. Touristeninfo) kombiniert werden. Sollte nach dem erfolgten Verbundbeitritt auch vom VVM/NVM übernommen werden.

● Einsatz von „Buslotsen“ bei der Umstellung des Systems	
Beschreibung	<p>Eine weitere mögliche Maßnahme, die den Fahrgästen den Systemumstieg erleichtern kann, ist der Einsatz von Feldpersonal. Die eingesetzten Kräfte können gezielt Seniorenverbände, Vereine etc. ansprechen und „Schnupperfahrten“ organisieren oder sich für Begleitfahrten mit Fahrgästen bereithalten, die Einstiegshürden bei der ÖPNV-Nutzung zu überwinden haben:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eine sensorische oder motorische Einschränkung, • Unsicherheit beim Tarifsortiment, • Unsicherheit bei der Benutzung von Bedarfsverkehren (Pünktlichkeit, Kosten etc.), • Allgemeine Unsicherheit bei der Benutzung des ÖPNV, Streckenunkenntnis. <p>Idealerweise können durch den Einsatz der „Buslotsen“ neue Fahrgäste gewonnen werden.</p>
Aufgabenbereiche, Bausteine	<ul style="list-style-type: none"> • Vorstellung des ÖPNV-Systems in verschiedenen Gremien (Vereine, Verbände, Seniorenabende etc.), • Auf Anfrage Begleitung bei Erstfahrten, • Begleitung von Fahrgästen mit Problemen bei der ÖPNV-Nutzung (sensorische oder motorische Beeinträchtigungen) • Begleitung von Fahrgästen, die unsicher bei der ÖPNV-Nutzung sind, • „Testbestellungen“ von Bedarfsfahrten, u. U. Begleitung bei Bedarfsfahrten.
Akteure	Landratsamt Schweinfurt, rekrutiertes Personal
Priorität	Mittel
Umsetzungsfrist	2024, danach u. U. Daueraufgabe
Kostenrahmen	Bei einmaligem Einsatz Kosten im Bereich von 60.000 € (5-6 Teilzeitkräfte, 6 Monate Beschäftigungszeit)
Anmerkungen	Kann u. U. mit dem Personal der Kundenzentrale realisiert werden. Bei entsprechender medialer Aufmerksamkeit kann der Einsatz der „Buslotsen“ auch als Marketinginstrument eingesetzt werden.

●●● Betrieb der Bedarfsverkehre im Landkreis Schweinfurt	
Beschreibung	Als eine der wesentlichen Säulen im ÖPNV-Zielsystem für das Jahr 2024 benötigt die Einführung eines einheitlich geregelten Bedarfsverkehrs einer sorgfältigen Planung und Konzeption. Bis 2024 muss sichergestellt sein, dass das anbietende Unternehmen ausreichend Fahrzeuge und Personal zur Verfügung stellen kann, sowie mit der technischen Abwicklung des Systems vertraut ist.
Aufgabenbereiche, Bausteine	<ul style="list-style-type: none"> • Vorhalten eines ausreichend bemessenen Fuhrparks (i.d.R. Pkw mit bis zu sechs Fahrgästen), • Idealerweise Fahrzeuge mit der Möglichkeit eines barrierefreien Zustiegs (z. B. mit ausklappbarer Rampe), • Vorhalten eines ausreichend bemessenen Personalstamms, • Ordnungsgemäße Durchführung der bestellten Fahrten, • Abrechnung der Fahrten.
Akteure	Taxi- oder Verkehrsunternehmen, sonstige externe Auftragnehmer; Landratsamt Schweinfurt.
Priorität	Sehr hoch
Umsetzungsfrist	Bis 2024
Kostenrahmen	Kosten können je nach Anzahl der ausgeführten Bedarfsfahrten stark variieren, ca. 5 € netto pro Personenkilometer
Anmerkungen	<p>Kann unter Umständen von einem regionalen Taxi- oder Verkehrsunternehmen übernommen werden.</p> <p>Im Vorfeld sollte zudem mit der Regierung Unterfranken die Möglichkeit erörtert werden, Fahrtanfang oder -ende haltestellenunabhängig anbieten zu können (Haustür-Haltestelle- oder Haltestelle-Haustür-Beförderung). Für die Fahrgäste bedeutet ein derartiges Angebot einen wesentlichen Qualitätszuwachs, was sich positiv auf die Fahrgastzahlen und die Akzeptanz des Systems auswirken könnte.</p> <p>Es zeichnet sich ab, dass diese Verkehre vom Freistaat Bayern unter dem Stichwort „Smart Bus“ stark gefördert werden sollen. Einzelheiten sind bislang jedoch nicht bekannt.</p>

● ● ●	Einrichtung und Betrieb einer Dispositionszentrale für den Bedarfsverkehr
Beschreibung	Für die Bestellannahme und Disposition der Bedarfsfahrten wird eine Dispositionszentrale benötigt, die die Fahrtenbestellungen entgegennimmt, einbucht und an das die Fahrten ausführende Unternehmen weiterleitet.
Aufgabenbereiche, Bausteine	<ul style="list-style-type: none"> • Annahme von Fahrtenbestellungen übers Telefon, über eine Smartphone-App oder Web-App, • Auskunft über Fahrplan und Tarif, • Sonderinformationen zu Mitnahme von Gehhilfen, Haustieren, Gepäck etc., • Buchung der Fahrt, • Disposition der Fahrt, • Abrechnung der Fahrt.
Akteure	Landratsamt Schweinfurt. Taxi- oder Verkehrsunternehmen, sonstige externe Auftragnehmer
Priorität	Sehr hoch
Umsetzungsfrist	Bis 2024
Kostenrahmen	Ca. 150.000 €/a
Anmerkungen	Kann unter Umständen von einem regionalen Taxi- oder Verkehrsunternehmen übernommen werden. Auch die Einbindung einer sozialen Einrichtung (wie bei der AST-Zentrale in Bad Hersfeld) ist denkbar. Beide Aufgabengebiete (Disposition und Durchführung der Fahrten) können von ein und demselben Unternehmen bearbeitet werden. Gängige, erprobte Softwarelösungen für den Betrieb einer Dispositionszentrale sind bereits seit Jahren erhältlich.

●●	Durchführung/Koordination von Marketing- und Informationskampagnen
Beschreibung	In der Vergangenheit war einer der Gründe für das Scheitern vieler Projekten im ÖPNV-Bereich die fehlende Kommunikation der Neuerungen/Änderungen. Um dies in Zukunft zu vermeiden, wird vorab im Rahmen des Mobilitätskonzeptes eine Marketingstrategie entwickelt. Die Marketingaktionen/Informationskampagnen, die Bestandteil dieser Marketingstrategie sind, müssen voraussichtlich extern vergeben werden. Die Koordination/Begleitung obliegt dabei in der Regel dem Auftraggeber, also dem Landratsamt Schweinfurt.
Aufgabenbereiche, Bausteine	<ul style="list-style-type: none"> • Identifikation der Zielgruppe der Kampagne, • Festlegung der zu nutzenden Medienkanäle, • Kampagnendesign und Ablaufplan der Aktionen, • Gestaltung der Materialien, • U. U. Durchführung von Aktionen.
Akteure	Landratsamt Schweinfurt, externe Auftragnehmer
Priorität	Hoch
Umsetzungsfrist	Bis 2024/Daueraufgabe
Kostenrahmen	Variiert stark, abhängig von gewählten Kampagnenart und dem beauftragten Unternehmen.
Anmerkungen	-

●	Qualitätskontrollen im Busverkehr/Pönalisierung
Beschreibung	Zur Gewährleistung der vertrags- und ordnungsgemäßen Ausführung der ausgeschriebenen Leistungen bieten sich (un-)regelmäßige, unangekündigte und verdeckte Qualitätskontrollen im ÖPNV an.
Aufgabenbereiche, Bausteine	<ul style="list-style-type: none"> • Kontrolle der eingesetzten Fahrzeuge (Alter, Zustand), • Kontrolle des eingesetzten Fahrpersonals (Fahrweise, Strecken- und Tarifkenntnis, Umgang mit Fahrgästen), • Kontrolle des Kundenservice, • Bei Bedarfsverkehren: Kontrolle der tatsächlichen ordnungsgemäßen Durchführung von bestellten Fahrten, • Bei festgestellten schwerwiegenden Mängeln können Vertragsstrafen verhängt werden.
Akteure	Landratsamt Schweinfurt, u. U. VVM, externe Auftragnehmer
Priorität	Mittel
Umsetzungsfrist	Ab 2024 Daueraufgabe
Kostenrahmen	Je nach Auftragsrahmen (Fahrtenanzahl) zwischen 10.000 € und 30.000 € pro Qualitätskontrolle.
Anmerkungen	Kann auch als dauerhafte Tätigkeit etabliert werden, mit einem festen Stundenkontingent pro Woche/Monat und regelmäßigen (wöchentlichen/monatlichen) Berichten.

● ● ●	Vorbereitung Verbundbeitritt
Beschreibung	2019 beginnt der formelle Prozess des Beitritts zum Verkehrsverbund Mainfranken. Zu diesem gehören aktuell Stadt und Landkreis Würzburg, Stadt und Landkreis Kitzingen sowie der Landkreis Main-Spessart. Beitreten sollen neben Stadt und Landkreis Schweinfurt die Landkreise Rhön-Grabfeld, Bad Kissingen und Haßberge. Damit wäre der neue Verkehrsverbund der drittgrößte in Bayern.
Aufgabenbereiche, Bausteine	<ul style="list-style-type: none"> • Erstellung und Abstimmung eines Wabenplans für die Gesamtregion, • Anpassung des Tarifsystems an die VVM-Standards, • Definition und Abstimmung von Zonen mit Übergangstarif (z. B. Übergangszone zum VGN), • Vertretung von Interessen der Stadt und des Landkreises gegenüber dem Verbund.
Akteure	Landratsamt Schweinfurt.
Priorität	Sehr hoch
Umsetzungsfrist	Bis zum endgültigen Verbundbeitritt (voraussichtlich 2022)
Kostenrahmen	-
Anmerkungen	-

● ● ●	Umstellung des Tarifsystems
Beschreibung	Die momentane Situation – einzelne Fahrscheine für jede Teilstrecke lösen zu müssen – ist gerade aus Fahrgastsicht eine enorme Entwertung des ÖPNV als echte Alternative zum Pkw. Das erklärte Ziel ist daher ein vereinfachtes Tarifsystem, das dem Fahrgast auch einen Wechsel des Beförderungsmittels ermöglicht, ohne nachlösen zu müssen.
Aufgabenbereiche, Bausteine	<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung unterschiedlicher Preis- und Bezahlmodelle, • Prüfung der Möglichkeit der Einführung von Zeitkarten und Abonnements, • Prüfung möglicher Preisnachlässe für unterschiedliche Fahrgastgruppen, • Koordination/Abstimmung der Tarifplanung mit dem VVM.
Akteure	Landratsamt Schweinfurt.
Priorität	Sehr hoch
Umsetzungsfrist	Bis zum endgültigen Verbundbeitritt
Kostenrahmen	-
Anmerkungen	-

●● Angebote für Azubis/Schüler/sonstige Zielgruppen	
Beschreibung	Es sollte geprüft werden, ob für Azubis/Schüler oder sonstige Zielgruppen besondere Angebote/Ticketarten eingeführt werden können. Ziel ist die Erleichterung der ÖPNV-Nutzung sowie die Neugewinnung von Fahrgästen.
Aufgabenbereiche, Bausteine	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserte Angebote für Azubis und Schüler ohne Berechtigung für die Kostenfreiheit des Schulweges (z.B. durch Erlass einer allgemeinen Vorschrift), • Angebote für Senioren, • Ab 9:00 Uhr gültige Zeitkarten, • Spezielle Angebote für Ehrenamtliche (hierbei wären vor allem die Prüfungsmodalitäten zu klären).
Akteure	Landratsamt Schweinfurt
Priorität	Hoch
Umsetzungsfrist	2019/20
Kostenrahmen	-
Anmerkungen	Hierbei könnte es sich auch um eine Aufgabe des Koordinators für den Schülerverkehr handeln.

●●● Ausbau der Haltestellen rund um den Roßmarkt	
Beschreibung	Wie der Beschreibung der vorangegangenen Maßnahme entnommen werden kann, handelt es sich beim Roßmarkt um den zentralen Treffpunkt der Stadtbuslinien. Allerdings kann dieser aus Kapazitätsgründen nicht von Regionalbuslinien angefahren werden. Daher empfiehlt es sich, für die aus dem Süden/Osten/Norden ankommenden Regionalbuslinien, die Haltestellen in unmittelbarer räumlicher Nähe zum Roßmarkt soweit zu ertüchtigen, dass ein – mit einem Fußweg verbundener – Umstieg zu den Stadtbuslinien ermöglicht wird.
Aufgabenbereiche, Bausteine	Die Haltestellen Oberbank, Heilig-Geist-Kirche, Gericht und Theater sollten nach dem Umbau die folgenden Anforderungen erfüllen: <ul style="list-style-type: none"> • Barrierefreier Zugang und Ein-/Ausstieg, • Dynamische Fahrgastinformation, • Unterstände mit Sitzgelegenheiten.
Akteure	Landratsamt Schweinfurt.
Priorität	Sehr hoch
Umsetzungsfrist	Bis 2024
Kostenrahmen	Baukosten: 40.000-80.000 € je Abfahrtsposition
Anmerkungen	Die Baukosten können gesenkt werden, wenn keine Beläge erneuert/ersetzt werden müssen, bereits eine barrierefreie Straßenquerung in unmittelbarer Nähe besteht und/oder DFI-Anlagen/Fahrgastunterstände bereits vorhanden sind und nicht erneuert werden sollen.

● ● ● Umbau des Bahnhofsvorplatzes in Schweinfurt (Einrichtung eines zentralen Omnibusbahnhofes für Regionalbusse)	
Beschreibung	<p>Die Haltestelle Roßmarkt ist der zentrale Treffpunkt für die von den Stadtwerken Schweinfurt betriebenen Buslinien. Als solcher ist der Roßmarkt aus Kapazitätsgründen nicht in der Lage, als Endpunkt für weitere Linien zu dienen. Daher scheint es sinnvoll, die An- und Abfahrten der Regionalbusse an anderer Stelle zu bündeln. Der Vorplatz des Hauptbahnhofs scheint hierfür aus mehreren Gründen gut geeignet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Umstieg zwischen Bus und Bahn gewährleistet; • Der Vorplatz bietet ausreichend Platz für die Regionalbusse aller 12 der neu geplanten Linien, die in Schweinfurt enden sollen; • Mit der Linie 11 (10-Minuten-Takt) und der Linie 12 (20-Minuten-Takt) ist der Hauptbahnhof bestens an den Roßmarkt und damit an das Stadtbusnetz angebunden.
Aufgabenbereiche, Bausteine	<p>Planung und Errichtung eines zentralen Omnibusbahnhofes, der die folgenden Anforderungen erfüllt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Barrierefreier Zugang und Ein-/Ausstieg, • Dynamische Fahrgastinformation, • Unterstände mit Sitzgelegenheiten, • Verkaufs- und Informationsstellen, • (gesicherte) Fahrradabstellplätze
Akteure	Landratsamt Schweinfurt, Stadt Schweinfurt, Stadtwerke Schweinfurt, externe Dienstleister
Priorität	Sehr hoch
Umsetzungsfrist	Bis 2024
Kostenrahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Baukosten: Insgesamt mind. 750.000-1.500.000 €: <ul style="list-style-type: none"> ○ Beläge: 60% Fahrbahn, 40% Wartebereiche: ca. 500.000 €, ○ Sonderborde und -beläge ca. 50.000 €, ○ Fahrgastunterstände 60.000-100.000 €, ○ Lichtsignalanlage mind. 50.000 € (je nach Verkehrsführung, Komplexität der Schaltung etc.), ○ Hinzu kommen Kosten für sonstige Anlagen (Dynamische Fahrgastinformation, Auskunfts- und Verkaufsstände, u. U. Fahrradboxen etc. • Planungskosten: Mind. 7% der Baukosten.
Anmerkungen	-

●	Prüfung der Einrichtung von Bike-Sharing-Stationen
Beschreibung	Prüfung der Einrichtung von Bike-Sharing-Stationen an ausgewählten Haltestellen in der Stadt und im Landkreis Schweinfurt.
Aufgabenbereiche, Bausteine	<ul style="list-style-type: none"> • Auswahl geeigneter Haltestellen (nach Lage, Fahrgastzahlen etc.), • Einholen und Bewerten von Angeboten zum Betrieb eines Bike-Sharing-Systems.
Akteure	Landratsamt Schweinfurt, Stadt Schweinfurt, externe Dienstleister
Priorität	Mittel
Umsetzungsfrist	Bis 2024
Kostenrahmen	Bis zu 200.000 €
Anmerkungen	-

● ●	Monitoring des ÖPNV
Beschreibung	Monitoring der Fahrgastentwicklung zwecks Evaluation des Zielsystems sowie als Basis für Folgeplanungen.
Aufgabenbereiche, Bausteine	<ul style="list-style-type: none"> • (Möglichst automatisierte) Fahrgastzählungen, • Evtl. Verspätungsanalysen
Akteure	Landratsamt Schweinfurt, externe Dienstleister, evtl. Verkehrsunternehmen
Priorität	Hoch
Umsetzungsfrist	Ab 2024
Kostenrahmen	Bei nicht automatisierten Fahrgastzählungen: 15.000 – 40.000 € pro Zählperiode ⁵⁸ . Bei automatisierten Fahrgastzählungen: Kann Bestandteil des Verkehrsvertrags mit dem ausführenden Verkehrsunternehmen werden, in diesem Fall vom Verkehrsunternehmen bei der Angebotserstellung zu berücksichtigen (Aufwand für das Unternehmen: Beschaffung und Einbau von Zählgeräten, regelmäßiges Berichtswesen in mit dem Aufgabenträger abgestimmter Form).
Anmerkungen	-

⁵⁸ Die tatsächlichen Kosten hängen davon ab, ob eine Vollerhebung – also Zählung auf allen Fahrten einer Linie – oder eine stichprobenbasierte Zählung durchgeführt wird.

●● Erarbeitung von betrieblichen Mobilitätskonzepten	
Beschreibung	Erarbeitung von Mobilitätskonzepten in Zusammenarbeit mit der IHK und Betrieben ausreichender Größe mit dem Ziel, den mit den hohen Einpendlerzahlen einhergehenden Individualverkehr zu reduzieren und die Verkehrsbelastung in Spitzenzeiten zu verringern.
Aufgabenbereiche, Bausteine	<ul style="list-style-type: none"> • Identifikation und Ansprache in Frage kommender Unternehmen, • Prüfung der Möglichkeiten zur Verkehrsvermeidung wie z. B.: <ul style="list-style-type: none"> ○ Fahrtenangebot ab Pendlerparkplätzen direkt in die Betriebe (auch in Zusammenarbeit mit den Stadtwerken als VU), ○ Weniger Platzbedarf für Parkflächen; Entlastung der Infrastruktur, ○ Verbesserung der Infrastruktur für Radfahrer, ○ Einrichtung von betriebsinternen (oder betriebsübergreifenden bei benachbarten Standorten) Mitfahrbörsen. • Gemeinsame Erarbeitung von Mobilitätskonzepten, • Prüfung der bestehenden Fördermöglichkeiten.
Akteure	Landratsamt Schweinfurt, IHK Schweinfurt, Unternehmen aus der Region, u. U. externe Dienstleister
Priorität	Hoch
Umsetzungsfrist	Bis 2021/22
Kostenrahmen	-
Anmerkungen	-

●●● Entwicklung eines Förderprogramms für den ÖPNV	
Beschreibung	Betreuung der landkreisweiten Förderprogramme im ÖPNV. Es empfiehlt sich die Einrichtung eines Aufgabenbereichs beim Aufgabenträger.
Aufgabenbereiche, Bausteine	<ul style="list-style-type: none"> • Erstellung der Richtlinien zur Förderung des Haltestellenumbaus (Herstellung der Barrierefreiheit, Ausstattung mit Anzeigen zur Dynamischen Fahrgastinformation etc.), • Festlegung der zu subventionierenden Fahrscheinarten und der Subventionshöhen für den regionalen Busverkehr.
Akteure	Landratsamt Schweinfurt
Priorität	Sehr hoch
Umsetzungsfrist	Bis 2021
Kostenrahmen	Abhängig von vorgesehenem Fördervolumen und Personalbedarf, kann jährlich wiederkehrende Ausgaben enthalten.
Anmerkungen	-

● Prüfung der Einrichtung von Nacht- und Veranstaltungsverkehren	
Beschreibung	Prüfung der Einrichtung von Nacht- und Veranstaltungsverkehren, ggf. auch als Bedarfsverkehre.
Aufgabenbereiche, Bausteine	<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung der Umsetzung von regelmäßigen Nachtverkehren als Bedarfsverkehre, • Zusammenstellung der für Sonderverkehr in Frage kommenden Veranstaltungen (z. B. Passionsspiele Sömmersdorf, Weinfeste etc.), • Abschätzung der Teilnehmerzahlen, und der notwendigen Fahrzeuggrößen und -anzahl, • Prüfung der Möglichkeit des Einsatzes von rabattierten Sonderfahrkarten zur Veranstaltung (Kombitickets o. Ä.), • Ergänzung der bestehenden Marketing-/Informationskampagnen und -materialien um die Komponente Verkehrsangebot.
Akteure	Landratsamt Schweinfurt, Eventveranstalter, regionale Verkehrsunternehmen, u. U. regionale Tourismusagenturen, u. U. externe Dienstleister
Priorität	Mittel
Umsetzungsfrist	Bis 2021
Kostenrahmen	-
Anmerkungen	-

● Prüfung der Einrichtung von innerörtlichen Verkehren	
Beschreibung	Je nach Linienverlauf im präferierten Zielsystem können aus Effizienzgründen nicht alle Haltestellen eines Ortes/Ortsteils angefahren werden. Um Personen mit Mobilitätseinschränkungen (und nicht nur) die Bewegung im innerörtlichen Kontext sowie zwischen einzelnen Ortsteilen zu ermöglichen, sollte untersucht werden, welche Mittel sich zur Überbrückung der „letzten Meile“ am Besten eignen.
Aufgabenbereiche, Bausteine	<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung der Einrichtung von innerörtlichen Verkehren in flächenmäßig größeren Gemeinden des Schweinfurter Mainbogens (wie z. B. Grafenrheinfeld, Schwebheim, Gochsheim), ggf. über eine gemeinsam finanzierte „Mainbogenlinie“; • Einrichtung von innerörtlichen Verkehren (z.B. Üchtelhausen) mit Zubringerfunktion zum überörtlichen ÖPNV prüfen. Ggf. über Bedarfsverkehr realisierbar; • Prüfung der Möglichkeit, Bedarfsverkehre auch als „Tür-zu-Haltestelle“- bzw. als „Haltestelle-zu-Tür“-Verkehre einzurichten. Derartige Modelle werden in Deutschland teilweise bereits praktiziert, die Möglichkeit einer Genehmigung müsste mit der Regierung Unterfranken abgestimmt werden. • Prüfung der Möglichkeit, die bestehenden Bürgerbusangebote in das übergeordnete Auskunftssystem einzubinden.
Akteure	Landratsamt Schweinfurt
Priorität	Mittel
Umsetzungsfrist	Bis 2024
Kostenrahmen	-
Anmerkungen	-

3.9 Mobilitätsmanagement, -organisation und Personalbedarf

Um die im vorangegangenen Kapitel aufgelisteten Maßnahmen bewältigen zu können wird dringend empfohlen, den für den Bereich ÖPNV zuständigen Personalstamm zu erhöhen. Als angemessen erscheinen dabei 1,5 Vollzeitstellen, die spätestens mit Beginn des Jahres 2020 besetzt werden sollten.

Auch wenn einzelne Maßnahmen eine planbare Durchführungszeit und somit ein Enddatum haben, lassen sich auf der anderen Seite viele Aufgaben verstetigen und bedürfen einer dauerhaften Aufmerksamkeit (so z. B. Maßnahmen aus den Aufgabenbereichen Monitoring und Schülerverkehr).

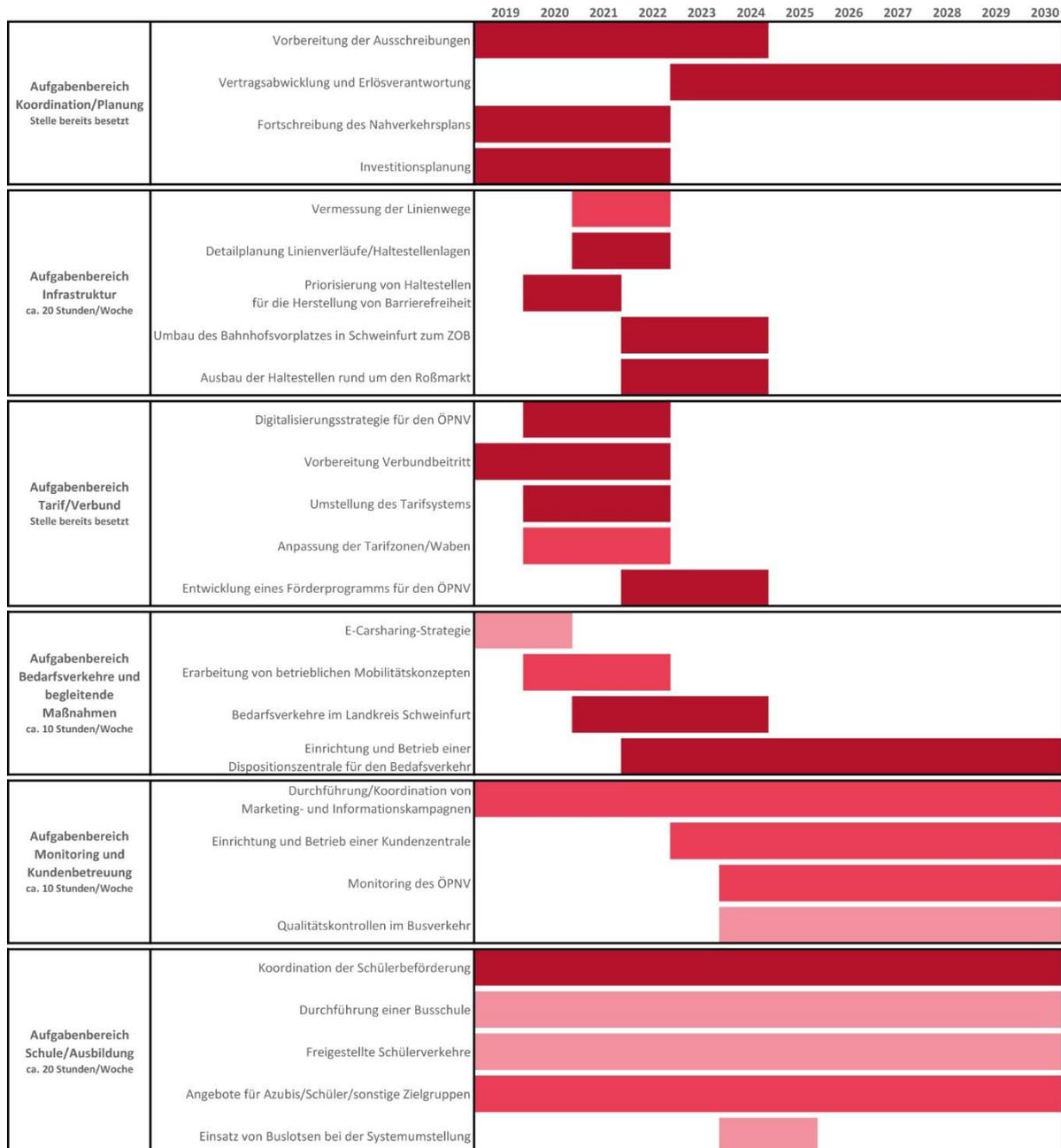


Abbildung 36 Zeitlicher Ablauf und Personalbedarf der Einzelmaßnahmen

3.10 Digitalisierungsstrategie

Die mit der als „Digitale Revolution“ bekannten Entwicklung einhergehenden Veränderungen in der Gesellschaft sind auch im Mobilitätssektor zu spüren. Immer mehr Aufgabenträger setzen – in unterschiedlichem Maße – auf eine Digitalisierung ihrer Serviceangebote. Hier eine Auswahl möglicher Einsatzgebiete:

- Betriebsleitsysteme aller größeren Verkehrsunternehmen in Deutschland arbeiten rechnergestützt.
- Dynamische Fahrgastinformationen gehören in den Großstädten zum Alltag, die meisten arbeiten dabei mit in Echtzeit erhobenen Daten.
- Einige Verbände nutzen zur Verbreitung von Störungs- und Verspätungsmeldungen Twitter.
- In vielen Verbänden sind der Fahrscheinkauf und die Fahrplanauskunft per App selbstverständlich.

Auch wenn das hier vorgestellte Zielsystem sowie alle darauf aufbauenden Maßnahmen mit dem heutigen Stand der im regionalen ÖPNV eingesetzten Hard- und Software denk- und umsetzbar sind, sollte der Landkreis Schweinfurt in den kommenden Jahren eine Digitalisierungsstrategie entwickeln, die möglichst alle Aspekte der Mobilität berücksichtigt und verknüpft. Beispielhaft seien an dieser Stelle folgende Einsatzmöglichkeiten genannt:

- ÖPNV-Nutzung (inklusive der Bedarfsverkehre):
 - Einholen von Informationen zu Fahrplan und Tarif,
 - Fahrscheinkauf,
 - Fahrtenbestellung im Bedarfsverkehr;
- Bike- und Car-Sharing:
 - Suche von Bike- und Car-Sharing-Stationen (inklusive Anzeige zum Fahrzeugbestand an der Station),
 - Fahrzeugbestellung und Abrechnung,
 - Aufschließen des Fahrzeugs über eine entsprechende App oder Mobility Card;
- Finden und Bezahlen von Abstellplätzen für Pkw:
 - Stellplatzsuche (inklusive Anzeige der freien Stellplätze und geltendem Tarif),
 - Suche von Ladestationen für E-Fahrzeuge,
 - Abrechnung

Die Grundidee hinter „Mobility as a Service“ ist eine Fortentwicklung von einer Mobilität, die auf einem Verkehrsträger aufbaut, der zudem möglichst im Besitz der mobilen Person ist – in den allermeisten Fällen der private Pkw, hin zu einer Mobilität, die tatsächlich als Service begriffen wird. Dabei wird für jeden Weg oder Wegabschnitt die passende Mobilitätsform gewählt und in Anspruch genommen.

Das übergeordnete Ziel der Digitalisierungsstrategie im Landkreis sollte daher sein, diesen „Mobility as a Service“-Grundgedanken in die Praxis umzusetzen. Hierfür bedarf es einer intensiven Zusammenarbeit aller beteiligten Akteure: Landkreis und Verkehrsverbund sowie private Unternehmen, die die Verkehrsleistungen anbieten (Busunternehmen, Car-Sharing-Anbieter etc.).

4. Marketingkonzept

4.1 Status Quo

Aus Fahrgastsicht ist die aktuelle Situation im ÖPNV des Landkreises Schweinfurt unbefriedigend. So gibt es einen starken, auch von vielen Fahrgästen wahrgenommenen Bruch in der Bedienqualität zwischen der Stadt Schweinfurt und den benachbarten, an den Stadtbus angebotenen Gemeinden, und dem Rest des Landkreises. Die Fahrpläne der Linien des Regionalverkehrs basieren zum Großteil auf Schulfahrten und Fahrten, die von den Verkehrsunternehmen als wirtschaftlich tragbar angesehen werden und die Betriebsplanung nicht negativ beeinflussen.

Dementsprechend werden die meisten Fahrpläne aufgrund fehlender Taktung sowie zahlreicher Ausnahmen (umgekehrte Haltestellenreihenfolgen, bestimmte Bedienzeiträume, Bedarfshaltestellen, reine Ein- oder Ausstiegshaltestellen) von den Fahrgästen als umständlich und schwer verständlich wahrgenommen. Hinzu kommt das aktuell ebenfalls fahrgastunfreundliche Tarifsystem, das bei Umstiegen ein Nachlösen notwendig macht.

Eine netzweite Betrachtung ergibt zudem zahlreiche Bedienlücken, vor allem am Abend und am Wochenende. Auch sind viele kleinere Orte (oft am Rand des Landkreises gelegen) unterversorgt. Für die meisten Wegezwecke wird der ÖPNV von den Bewohnern des Landkreises als ungeeignet empfunden. Entsprechend stark ist die Pkw-Fixierung (bzw. die Pkw-Abhängigkeit) und entsprechend hoch der Zweitwagenanteil in den Haushalten im Landkreis.

Hauptnutzer des ÖPNV im Landkreis sind mit rund 80% Schüler. Viele Einwohner des Landkreises sind mit den Fahrplänen nicht vertraut und nehmen den ÖPNV dementsprechend nicht als Alternative zum Pkw wahrgenommen. Dies liegt unter anderem auch daran, dass es in der Vergangenheit keine koordinierten Marketing- oder Informationskampagnen bzw. einheitlichen, landkreisweiten Ticketsubventionierungen gegeben hat.

4.2 Ziele und Inhalte des Marketingkonzepts

Das übergeordnete Ziel des Marketings ist ein wachsender Anteil der mit dem ÖPNV zurückgelegten Fahrten (also höhere Anteile des ÖPNV am Modal Split). Der ÖPNV soll als ernstzunehmende Alternative zum MIV wahrgenommen und entsprechend in den Alltag integriert werden. Sollte tatsächlich ein Wachstum der Fahrgastzahlen erreicht werden, würde der ÖPNV einen Beitrag zur Erfüllung der Klimaschutzziele leisten.

Das Marketing soll möglichst viele Zielgruppen erreichen (s. unten) und potentielle Fahrgäste auf die Stärken des ÖPNV hinweisen. Dabei sollten offensiv vor allem die folgenden Punkte angesprochen und beworben werden:

- Die Nutzung des ÖPNV wird einfacher: Mit der Einführung eines verbundweiten Tarifs entfällt die Notwendigkeit, bei einem Umstieg einen Fahrschein nachlösen zu müssen. Durch die gestrafften Linienverläufe auf den Regellinien entfällt ein Großteil der Ausnahmen in den Fahrplänen. Zudem gibt es keine abweichenden Fahrwege mehr.
- Die Nutzung des ÖPNV wird planbar: Mit der Einführung der Taktverkehre können Fahrten besser geplant werden und kommen für mehrere Wegezwecke in Frage.
- Das Angebot wird deutlich verbessert: Es gibt mehr Fahrten am Tag, der Hauptort einer jeden Gemeinde wird im (Zwei-) Stundentakt bedient.

- Flächendeckende Versorgung: Jeder Ort im Landkreis wird im (Zwei-) Stundentakt vom ÖPNV angefahren. Wenn keine Regellinie verkehrt, können im selben Takt Bedarfsfahrten bestellt werden.
- Der Schulverkehr bleibt mindestens auf dem aktuellen Niveau, auch die Ortsteile abseits der Hauptlinien werden weiterhin angefahren werden. Sollte die Stelle eines Koordinators/einer Koordinatorin für Schülerbeförderung besetzt werden, sollte dies ebenfalls kommuniziert werden.

Ein weiteres Ziel sollte die (Fort-) Entwicklung einer eigenen „Marke“ sein, der ÖPNV im Landkreis sollte soweit wie möglich über einen einheitlichen Auftritt verfügen. Erste Schritte sind bereits im Verlaufe der Erstellung des Mobilitätskonzeptes unternommen worden. Auf der im Zuge der Bewerbung der Bürgerworkshops entworfenen Corporate Identity mit eigenem Logo etc. kann in Zukunft aufgebaut werden. Auch in diesem Fall ist eine Abstimmung mit dem Verbund von essentieller Bedeutung.

4.3 Zielgruppe(n) und Multiplikatoren

Da der Öffentliche Personennahverkehr kein „Produkt“ für eine eingeschränkte Zielgruppe ist und es auch nicht sein soll, gehören grundsätzlich alle Bewohner des Landkreises zur umworbenen Zielgruppe. Das heißt allerdings nicht, dass bestimmte Teilgruppen nicht individuell angesprochen werden können. Je nach Blickwinkel lassen sich potentielle Fahrgäste (und somit Zielgruppen) in unterschiedliche Kategorien einordnen:

- **Häufigkeit der Nutzung:** Dauernutzer – Gelegenheitsnutzer – Neukunden – „Verweigerer“,
- **Wegezzweck:** Ausbildung – Arbeit – Einkauf – Arztbesuch – Abendveranstaltung – Ausflug etc.,
- **Altersgruppen:** Kinder und Jugendliche – junge Erwachsene – Erwachsene – Senioren,
- **Mediennutzung:** Zeitungsleser – Radiohörer – Social Media-Nutzer etc.,
- **Mobilitätsverhalten (Quantität):** Vielfahrer – viele kurze Wege – selten unterwegs etc.
- **Mobilitätsverhalten (Verkehrsmittelnutzung):** Passionierter Autofahrer – überwiegend Radfahrer – überwiegend Fußgänger – multimodal⁵⁹/intermodal⁶⁰ etc.

Während viele Themen der Marketingkampagnen für viele Zielgruppen identisch sein können (z. B. Umweltschutz durch Verzicht auf das Auto, ÖPNV als eine Mobilitätsalternative unter vielen etc.), müssen die Werbekanäle und die Präsentationsart der Inhalte die Lebenswirklichkeiten, Bedürfnisse und Interessen der Zielgruppen berücksichtigen. In jedem Fall sollte ein externer Dienstleister mit der Entwicklung der jeweiligen Marketingkampagne/-aktion beauftragt werden. Dieser sollte je nach gewünschter Reichweite mehrere zielgruppenorientierte Vorschläge erarbeiten.

Zur Erhöhung der Reichweite empfiehlt sich zudem der Einsatz sogenannter Multiplikatoren, also Personen, die aufgrund ihrer gesellschaftlichen Position viele Kontakte pflegen oder/und eine gewisse Vorbildfunktion (und somit Einfluss auf das Verhalten anderer) haben. Naheliegende Multiplikatoren sind z. B. Bürgermeisterinnen und Bürgermeister sowie andere politisch Engagierte und für das Vereins- und Verbandswesen wichtige Akteure.

⁵⁹ Multimodales Verhalten bedeutet, dass eine Person für unterschiedliche Wegezzwecke unterschiedliche Verkehrsmittel einsetzt.

⁶⁰ Intermodales Verhalten bedeutet, dass innerhalb einer Wegekkette unterschiedliche Verkehrsmittel eingesetzt werden.

4.4 Mögliche Marketingmaßnahmen

Wir empfehlen an dieser Stelle aus drei Feldern bestehende Dreifachstrategie:

Information	Werbung	Sonderaktionen (optional)
<p>Informationskampagnen bei Änderungen wie der Einführung neuer Linien oder eines neuen Tarifsystems:</p> <p>Artikel in regionalen Medien, Pressekonferenzen etc. Zu besonders wichtigen Zeitpunkten ist auch ein kostenloses Verteilen von Infobroschüren an Haushalte im Landkreis zu erwägen.</p> <p>Dauerhaft verfügbare und für jedermann abrufbare Information (Web-Auftritte des Landkreises und des Verkehrsverbundes. Beide sind auf einander abzustimmen (gleiches Vokabular, Verlinkungen untereinander etc.)</p> <p>Eine Anlaufstelle für Fragen: Diese ist idealerweise beim Verbund angesiedelt und ist außerdem für die Annahme und Verarbeitung von Beschwerden verantwortlich.</p> <p>Optional: Information über Soziale Medien. Wie weiter unten beschrieben sollte dieser Kommunikationskanal nur dann betrieben werden, wenn ausreichend Personal zur Moderation und Betreuung zur Verfügung gestellt werden kann.</p>	<p>Klassische Werbekanäle wie Plakatwände und Anzeigen in Printmedien. Die Inhalte sind auf die möglichst parallel laufenden Informationskampagnen abzustimmen, um Wiedererkennungseffekte herzustellen.</p> <p>Integration von Schulprojekten: Neben den im Rahmen solcher Projekte erarbeiteten Ideen haben sie z. B. durch die Einbindung von Familienmitgliedern eine höhere Reichweite als klassische Werbeträger.</p> <p>Auf „exotische“ Werbeträger kann weitestgehend verzichtet werden, wichtig ist eine Präsenz im öffentlichen Raum und dort, wo potentielle Fahrgäste erreicht werden können:</p> <p>Werbematerial in Gaststätten kann z. B. Hinweise auf Bedarfsverkehre oder das 50-50-Taxi enthalten.</p> <p>Werbematerial an den Schwarzen Brettern der Gemeinden kann Hinweise auf die Häufigkeit oder die Preise der Fahrten nach Schweinfurt enthalten.</p> <p>Allgemeiner gehaltene Werbematerialien können auf die jeweiligen Neuerungen hinweisen und zu weiterführenden Infomaterialien „verlinken“.</p>	<p>Da die Planung und Durchführung von Sonderaktionen stets mit einem hohen Aufwand verbunden ist sind die hier aufgeführten Vorschläge rein optionaler Natur, können aber bei sorgfältiger Planung viel zum positiven Image eines Verkehrsträgers beitragen:</p> <p>Zeitlich begrenzter Einsatz von „ÖPNV-Lotsen“, die als Aufklärer in interessierten Kreisen eingesetzt werden können (z. B. bei Seniorennachmittagen oder ausgewählten Abendveranstaltungen).</p> <p>Kostenfreie „Schnupperfahrten“ bei der Einführung neuer Linien oder der Änderung von Linienwegen. Auch zum Ausprobieren eines neuen Bedarfsverkehrs geeignet.</p> <p>Veranstaltungen in den Fahrzeugen. Deutschlandweit gibt es bereits zahlreiche Beispiele für in Fahrzeugen durchgeführte Konzerte, Poetry Slams und ähnliche Veranstaltungen. Ebenfalls bei geänderten Linienführungen der bei der Einführung modernerer Fahrzeuge denkbar.</p>

Zusammenfassend lässt sich diese Strategie also folgendermaßen: Ausführlich über Änderungen/Vorteile des neuen ÖPNV-Systems informieren auf der einen Seite, aktiv für den ÖPNV werben auf der anderen Seite. Beide Strategien sollten aufeinander abgestimmt werden. So kann Werbung einen potentiellen Fahrgast dazu animieren, sich weiter zu informieren. Auf der anderen Seite wird der potentielle Fahrgast, der bereits über die Informationen verfügt, durch Werbung daran erinnert und dem sogenannten Mere-Exposure-Effekt⁶¹ ausgesetzt.

Neben den oben genannten Maßnahmen kommen (zeitlich begrenzte) Tarifsубventionen in Frage, um das Interesse an der ÖPNV-Nutzung zu steigern:

- Subventionen für bestimmte Zielgruppen (z. B. Ehrenamtliche),
- Subventionen durch Gemeinden oder Gemeindezusammenschlüsse (z. B. auf Allianzebene),
- Subventionen bei Events/Veranstaltungen,
- Subventionen für Zeitkarteninhaber,
- Subventionen für Auszubildende und Schülerinnen und Schüler mit einem Schulweg, der kürzer als drei Kilometer ist (und somit keine Freiheit des Schulweges gewährleistet wird).

Zeitpunkte zur Durchführung von Werbe- und Informationskampagnen

Für die koordinierte Durchführung von Werbe- und Informationskampagnen empfehlen wir die folgenden Zeitpunkte:

- Eine Kampagne zum Verbundbeitritt (Pressebericht und evtl. Informationsveranstaltungen auf Allianzebene). Mögliche Themen:
 - Vorteil durch Verbundticket,
 - Vorstellung des neuen Waben- und Tarifsystems,
 - Vorstellung einer Anlaufstelle für Fragen und Beschwerden.
- Eine Kampagne zur Einführung des neuen Fahrplans (2024). Mögliche Themen:
 - Vorteile des neuen Studentaktes,
 - Vereinfachung der ÖPNV-Nutzung,
 - Funktionsweise des Bedarfsverkehrs,
 - „Fahrplan“ zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen.
- Soweit zutreffend, können weiterhin folgende Aspekte beworben werden:
 - Umstellung auf E-Ticketing/Bezahlen per Smartphone,
 - Erneuerung der Fahrzeugflotte eines Unternehmens.

Soziale Medien als Werbe- und Marketingkanal

Auch wenn die Workshops im Sommer 2018 gezeigt haben, dass die Bürger des Landkreises (und somit potentielle Fahrgäste) eine Präsenz des ÖPNV in den Social-Media-Kanälen erwarten, muss an dieser Stelle dennoch auf die damit zusammenhängenden Schwierigkeiten verwiesen werden:

- Die Pflege eines Social-Media-Auftritts ist – da mit einer hohen Erwartungshaltung seitens der Follower verbunden – sehr aufwendig. Es wird erwartet, dass die gebotenen Inhalte stets aktuell

⁶¹ Mit Mere-Exposure-Effekt bezeichnet man in der Psychologie die Tatsache, dass allein die wiederholte Wahrnehmung einer anfangs neutral beurteilten Sache/eines Sachverhalts ihre positivere Bewertung zur Folge hat.

sind, und dass auf Anfragen, Kommentare etc. schnell reagiert wird. Beides kann – wenn nicht konsequent befolgt – schnell zu einem negativen Image führen.

- Des Weiteren sollte der Moderationsaufwand nicht unterschätzt werden, der im Falle von aggressivem Chatverhalten o. Ä. notwendig wird.
- Nicht zuletzt erweisen sich Soziale Medien und Netzwerke immer wieder als äußerst schnelllebig. Die Präferenzen ändern sich so schnell, dass mit dem aktuellen Wissensstand keine haltbare Social-Media-Strategie für das Jahr 2024 und darüber hinaus entwickelt werden kann.

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes wird daher folgende Empfehlung ausgesprochen: Der Landkreis sollte sich der Möglichkeit eines Social-Media-Auftritts nicht völlig verschließen. Stattdessen sollte – durchaus in dem Bewusstsein des damit verbundenen Aufwandes – bei der tatsächlich erfolgenden Umstellung des regionalen ÖPNV auf das vorgestellte Zielsystem geprüft werden, welche Medien/Netzwerke sich zu dem Zeitpunkt als angemessen erweisen.⁶² Falls möglich, sollte ein einheitlicher Auftritt durch den VVM/NVM realisiert werden.

⁶²Damit sind in diesem Fall die Eigenschaften des Mediums wie die Reichweite, die Zielgruppe(n) und die vorwiegende Kommunikationsart (Video, Bild, Text etc.) und ihre Eignung für die zu kommunizierenden Inhalte gemeint.

5. Fazit und Ausblick

Im Rahmen der Bearbeitung des vorliegenden Mobilitätskonzeptes sind in für die Analyse der Bestandsituation in großem Umfang Daten gesammelt und erhoben worden:

- Es hat eine Verkehrserhebung in zwei Wellen (Herbst 2017 und Frühjahr 2018) stattgefunden,
- Es hat eine Haushaltsbefragung gegeben, bei der das Mobilitätsverhalten der Landkreisbewohner abgefragt worden ist,
- Es sind zahlreiche Experteninterviews geführt worden, um das Thema Mobilität aus möglichst vielen Blickwinkeln zu beleuchten,
- In jeder der vier Allianzen des Landkreises ist jeweils ein Bürgerworkshop durchgeführt worden, um den Bürgern die Möglichkeit zu geben, sich zum Zielsystem zu positionieren und weitere Anregungen in den Planungsprozess einzubringen,
- Die Fahrpläne der regionalen Buslinien sind detailliert analysiert worden, um aus Fahrgastsicht bestehende Schwächen zu identifizieren.

Aufbauend auf den Ergebnissen der Analyse sind dem Landkreis drei mögliche Zielsysteme zur vertiefenden Bearbeitung vorgelegt worden.

Mit der einstimmigen Entscheidung des Kreisausschusses, das Zielsystem C weiter zu entwickeln, ist ein erster Schritt zur Umstellung des Mobilitätsangebotes im Landkreis getan worden. Aus unserer Sicht erscheint das bevorzugte Zielsystem geeignet, wesentliche Verbesserungen sowohl im regionalen ÖPNV als auch – durch weitere flankierende Maßnahmen – im Mobilitätsangebot insgesamt zu erreichen.

Die auf der Arbeit am Mobilitätskonzept aufbauenden Schritte bestehen aus vielen lang- mittel- und kurzfristigen Einzelmaßnahmen, die auf drei wesentliche Meilensteine fokussiert sind:

- Die Fortschreibung eines gemeinsamen Nahverkehrsplanes für Stadt und Landkreis Schweinfurt 2019/2020,
- Den Beitritt zum Verkehrsverbund VVM/NVM und die damit einhergehende Umstellung des Tarifsystems 2021,
- Die Umstellung der Verkehre gemäß den (noch zu präzisierenden) Vorgaben des Mobilitätskonzeptes ab 2024.

Ein entscheidender Faktor zur erfolgreichen Umsetzung der oben genannten Ziele und Meilensteine ist eine gesicherte Ausstattung der zuständigen Fachbereiche mit Finanzen und Personal, denn auch wenn auf dem Weg dorthin viele Aufgaben extern vergeben werden können, verbleibt doch ein nicht unwesentlicher Teil beim Landratsamt Schweinfurt.

Zuletzt sollte nicht unerwähnt bleiben, dass das Zeitfenster für derart massive Veränderungen aktuell ideal erscheint. Durch alle Instanzen hindurch, vom Bund, über die Bundesländer, bis hin zu Regierungsbezirken, werden Mobilitätsprojekte unterschiedlichster Natur sowohl mit Fördergeldern als auch mit Know-how unterstützt. Zudem stößt das Thema Mobilität – nicht zuletzt aufgrund verstärkter Präsenz in den Medien – auch bei der Bevölkerung auf großes Interesse und vielfach auch auf den Willen, mitzugestalten. Wenn es auch in Zukunft gelingt, diese Vorteile in spürbare Ergebnisse umzuwandeln, bietet sich dem Landkreis Schweinfurt die Chance, sowohl das regionale Mobilitätsangebot als auch das Mobilitätsverhalten nachhaltig zu verändern.