



GEMEINSAMER NAHVERKEHRSPLAN FÜR STADT UND LANDKREIS SCHWEINFURT

ENTWURF DER NAHVERKEHRSPLAN-FORTSCHRIBUNG

AGENDA

1. Prozess der Nahverkehrsplan-Fortschreibung
2. Barrierefreiheit
 - 2.1 Haltestellenpriorisierung
 - 2.2 Systemskizzen für Haltestellenkategorie
3. Zielsystem C2
 - 3.1 Schulverkehr
 - 3.2 Linienverkehr
 - 3.3 Bedarfsverkehr
4. Nächste Schritte

PROZESS DER NAHVERKEHRSPLAN-FORTSCHREIBUNG

UMFASSENDE ABSTIMMUNGEN

- Sommer 2020 Arbeitsbeginn
- 01.10.2020 Nahverkehrsbeirat
- 08.12.2020 Nahverkehrsbeirat
- 28.04.2021 Nahverkehrsbeirat
- 10.11.2021 Nahverkehrsbeirat
- Zwei Informationsrunden mit Verkehrsunternehmen
- Zwei Informationsrunden mit VCD / Pro Bahn
- Zwei Abstimmungstermine mit Behindertenbeauftragten
- Mehrere Abstimmungsgespräche mit Stadtwerke Schweinfurt
- 18.01.2022 Nahverkehrsbeirat

PROZESS DER NAHVERKEHRSPLAN-FORTSCHREIBUNG

UMFASSENDE ABSTIMMUNGEN

- Mindestens ein Abstimmungsgespräch mit den Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern im August und September 2021.
- Abstimmungsgespräche mit benachbarten Aufgabenträgern und der Verbundgesellschaft Nahverkehr Mainfranken GmbH.
- Abstimmungsgespräch mit der Regierung von Unterfranken zur Konzeption der Bedarfsverkehre.

1	Dittelbrunn	09.08.2021
2	Röthlein	17.08.2021
3	Schwanfeld	03.08.2021
4	Schwebheim	04.08.2021
5	Waigolshausen	10.08.2021
6	Euerbach	05.08.2021
7	Dingolshausen	17.08.2021
8	Donnersdorf	31.08.2021
9	Frankenwinheim	27.08.2021
10	Bergheinfeld	28.09.2021
11	Michelau	01.09.2021
12	Oberschwarzach	01.09.2021
13	Schonungen	31.08.2021
14	Stadtlauringen	06.09.2021
15	Werneck	07.09.2021
16	Üchtelhausen	02.06.2021
17	Wipfeld	30.07.2021
18	Gerolzhofen	06.09.2021
19	Geldersheim	11.08.2021
20	Gochsheim	26.08.2021
21	Grettstadt	10.08.2021
22	Lülsfeld	05.08.2021
23	Poppenhausen	03.08.2021
24	Wasserlosen	02.09.2021
25	Sulzheim	25.08.2021
26	Kolitzheim	19.08.2021
27	Niederwerrn	per Mail am 09.09.2021
28	Grafenheinfeld	per Mail am 09.09.2021
29	Sennfeld	per Mail am 09.09.2021

PROZESS DER NAHVERKEHRSPLAN-FORTSCHREIBUNG

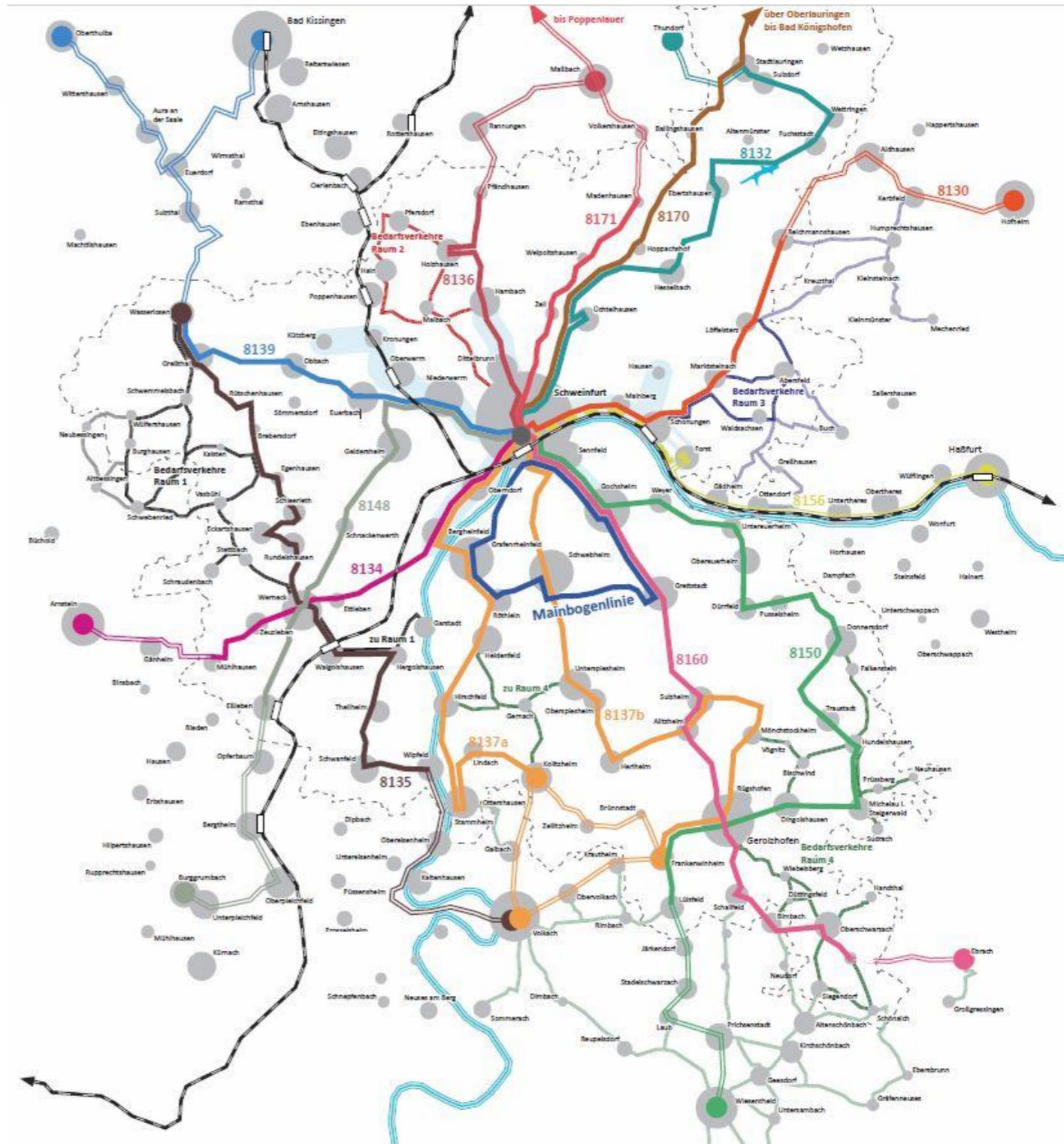
ZIELGERADE

- Im Kontext mit der Neuvergabe des Regionalbusverkehrs zum Sommer 2024 muss der gemeinsame Nahverkehrsplan zur Einhaltung der EU-Fristen in Bezug auf die Vorabbekanntmachungen der beabsichtigten Vergaben und der anstehenden Vergaben selbst, zwingend spätestens im Juli 2022 beschlossen werden.
- Der Nahverkehrsplan soll jetzt von den Gremien im Entwurf für das Anhörungsverfahren freigegeben werden. Freigabe für das Anhörungsverfahren ist in der Stadt Schweinfurt am 15.02.2022 in der Sitzung des Haupt- u. Finanzausschusses in entsprechender Weise unter Schwerpunktsetzung der Inhalte für den Stadtverkehr Schweinfurt erfolgt.

PROZESS -HISTORIE

MOBILITÄTSKONZEPT

- 2018/2019 - Erstellung des Mobilitätskonzeptes mit Bürgerbeteiligung.
- 27.09.2018 - Beschluss Kreisausschuss Zielsystem C.



Zielsystem C, Stand 09/2018

PROZESS DER NAHVERKEHRSPLAN-FORTSCHREIBUNG

VERSCHIEDENE BESCHLÜSSE

- 04.07.2019 Kreisausschuss:
Fortschreibung gemeinsamer Nahverkehrsplan Stadt und Landkreis Schweinfurt.
- 04.02.2021 Ausschuss für Kreisentwicklung:
Die verkehrspolitischen Leitsätze zur Aufstellung des Nahverkehrsplans.

Die zehn Leitsätze der Nahverkehrsplanung

1. Nahverkehrsplanung konsequent am Leitgedanken „Verkehrsverbund“ ausrichten.
2. Mobilitätskonzept konsequent umsetzen.
3. ÖV als hierarchisch abgestuftes System mit differenzierten Anforderungen gestalten.
4. ÖPNV in Ausrichtung auf die unterschiedlichen Potenziale und Bedarfe in Stadt und Landkreis entwickeln:
 - 4.1 Stadt Schweinfurt: Angebotsqualität kundenorientiert verbessern.
 - 4.2 Im Stadt-Umland-Verkehr attraktive Angebote für Pendler ausbauen.
 - 4.3 Im Landkreis Schweinfurt räumlich differenziert passende Angebote schaffen sowie Grundversorgung sichern.

PROZESS DER NAHVERKEHRSPLAN-FORTSCHREIBUNG

VERKEHRSPOLITISCHE VORGABEN

Die zehn Leitsätze der Nahverkehrsplanung

5. Moderne und barrierefreie Infrastruktur schaffen.
6. Infrastrukturelle Vernetzung mit den anderen Verkehrsträgern ausbauen sowie flankierende Mobilitätsangebote entwickeln.
7. Reisezeiten merklich verkürzen.
8. Wirksamen Beitrag zur Erfüllung der Umweltziele leisten.
9. Siedlungsplanung und Nahverkehrsplan wirkungsvoll verzahnen.
10. Image des ÖPNV wirkungsvoll verbessern.

BARRIEREFREIHEIT

§ 8 Abs. 3 Sätze 3-5 Personenbeförderungsgesetz:

„Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“

BARRIEREFREIHEIT

HALTESTELLENPRIORISIERUNG

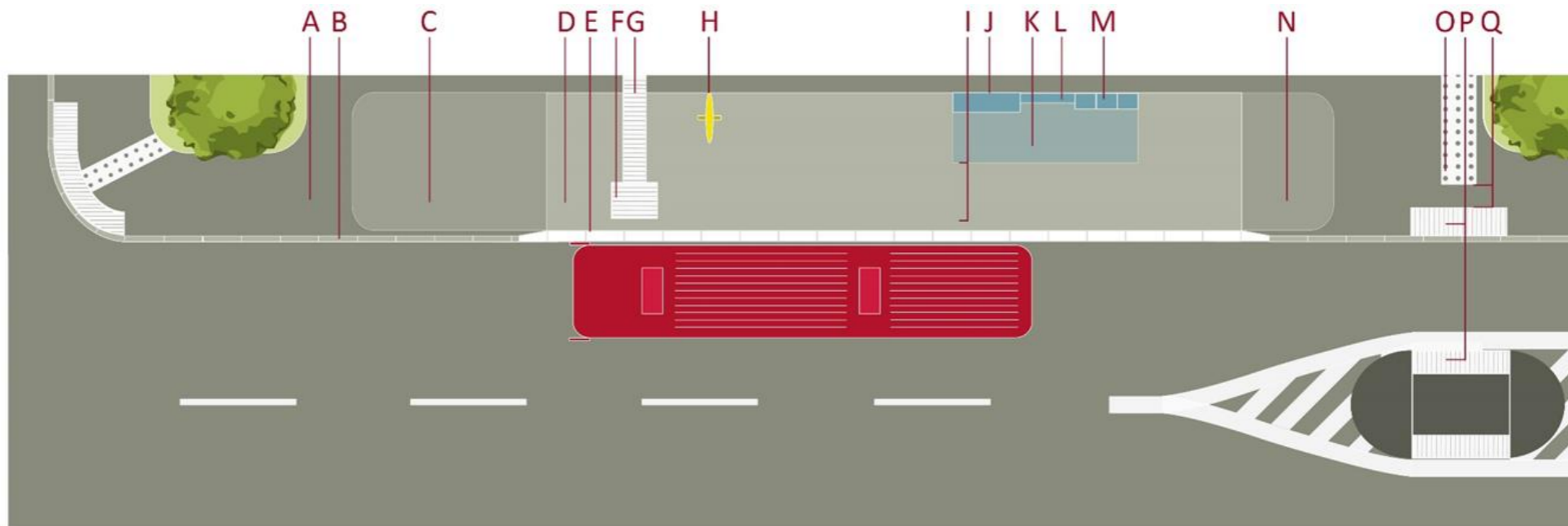
- Feststellung des Nutzungsanspruchs:
 - Nutzwertanalyse
 - Fahrplankontakt nach Abfahrten
 - Linienbelegung
 - Umstieg SPNV/ Bus
 - Umfeld

Kategorisierung und Priorisierung:

- Kategorie D: Ausnahmehaltestellen
 - Verkehrsbedeutung ist sehr gering (< 50 Ein- und Aussteiger)
 - Räumliche Randbedingungen sind problematisch (Schmaler Gehweg)
 - Kosten für Ausbau sind unverhältnismäßig
 - Topografie
- Kategorie C: Basisstandard
- Kategorie B: Gehobener Standard mit Verknüpfungshaltestelle
- Kategorie A: Premium Standard, Busbahnhöfe

BARRIEREFREIHEIT

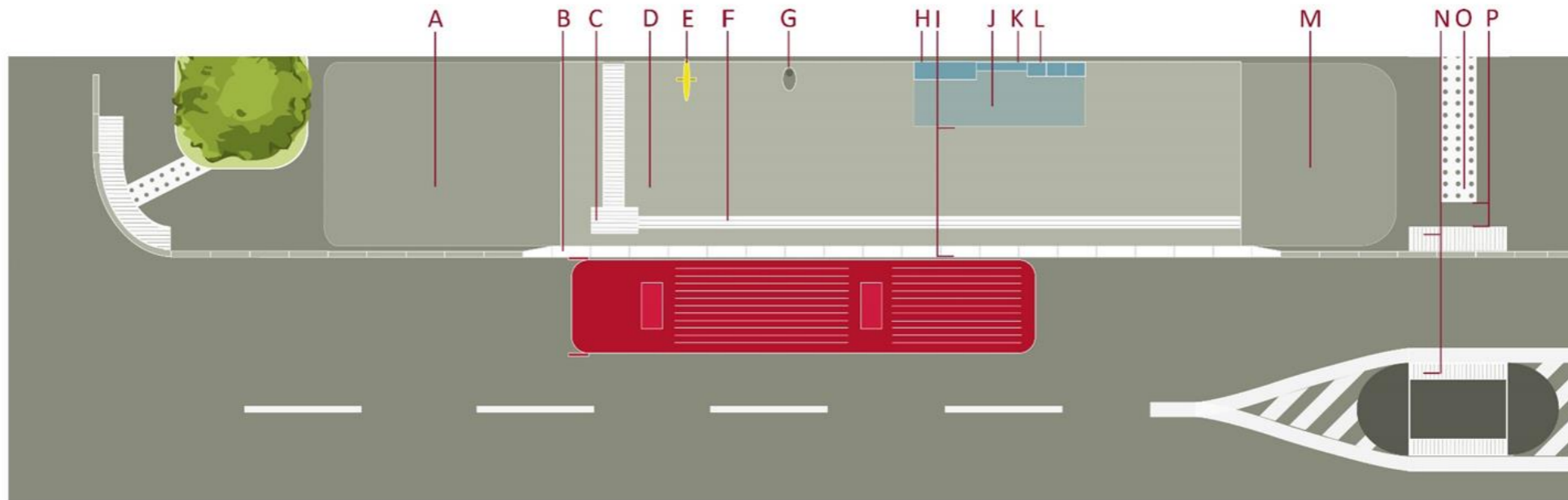
KATEGORIE C



- A: Gehweg (Tiefe hier 2,5m)
- B: normaler Bordstein (10cm)
- C: Erhöhung auf Wartebereich: 10cm (normaler Bordstein) auf 18cm (Breite hier: 4,9m = Längenneigung ca. 1,63%)
- D: Wartebereich (Höhe 18cm > Fahrbahn), Tiefe 2,5m, Breite 18m bis zur Absenkung O)
- E: auf 18cm erhöhtes Sonderbord mit taktiler Oberfläche (hier: Kasseler Sonderbord mit Bodenauflage), Länge min. 12m, hier: 18m, für parallele Anfahrt > 5cm Restspalt)
- F: Aufmerksamkeitsfeld Einstieg (grob genoppt, Kontrastfarbe, min. 90x120cm)
- G: Auffindestreifen zum Aufmerksamkeitsfeld Einstieg (Kontrastfarbe, Rippenplatten in Hauptgerichtung, direkter Anschluss an Aufmerksamkeitsfeld)
- H: Haltestellenmast mit Fahrgastinformation (Fahrplankästen)
- I: Geringste Durchgangsbreite im WB: zwischen **allen** Einbauten je nach Nutzungszweck min. 1,2m, für Rangier- und Wartebeflächen min. 1,5m; hier 2,0 m zw. FGU und Kante
- J: Fahrgastunterstand (FGU)
- K: Rangier- und Wartebereich vor Fahrgastinformationsvitrine min. 1,5 x 1,5m
- L: Beleuchtete Fahrgastinformationsvitrine
- M: Sitze/ Bank
- N: Absenkung auf normalen Gehweg: 18cm auf 10cm (Breite hier: 2m= Längsneigung 4,0%)
- O: Aufmerksamkeitsfeld (hier: 60 x 250cm, grobe Noppen)
- P: Richtungsfeld (hier: 60 x 250cm)
- Q: Abstand zwischen Aufmerksamkeits- und Richtungsfeld (min. 60cm)

BARRIEREFREIHEIT

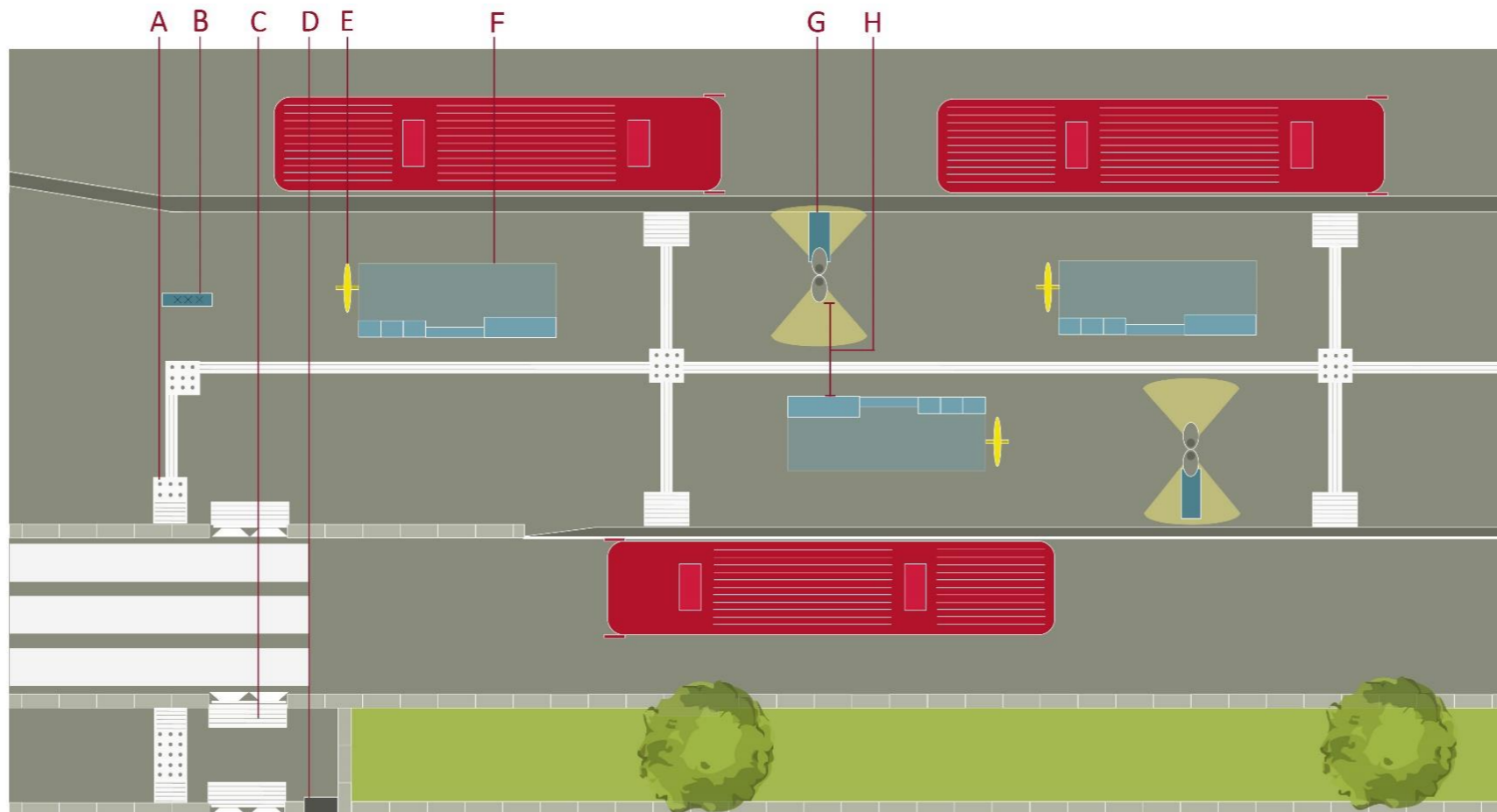
KATEGORIE B



- A: Erhöhung auf Wartebereich: 3cm auf 18cm (Breite hier: 6,5m = Längenneigung ca. 2,3%)
- B: auf 18cm erhöhtes Sonderbord mit taktiler Oberfläche
(hier: Kasseler Sonderbord mit Bodenauflage), Länge min. 12m, hier: 18m, für parallele Anfahrt > 5cm Restspalt)
- C: Auffindestreifen Haltestelle mit integriertem Aufmerksamkeitsfeld Einstieg
- D: Rangierabstand Wartebereich zu allen anderen Einrichtungen (hier: Mast) min. 1,5m sowohl Tiefe als auch Breite (hier: 4,2m)
- E: Haltestellenmast mit Fahrgastinformation (Fahrplankästen)
- F: taktiler Leitstreifen, Rippen in Leitrichtung,
möglichst hoher Kontrast, kann mit zusätzlichen Kontraststeinen eingerahmt werden
- G: Straßenlaterne mit möglichst hellem Leuchtmittel
- H: Fahrgastunterstand (FGU)
- I: Rangier- und Wartebereich (WB) zwischen Haltestellenkante und FGU min. 2m, hier 3,3m
- J: Rangier- und Wartebereich vor Fahrgastinformationsvitrine min. 1,5 x 1,5m
- K: Beleuchtete Fahrgastinformationsvitrine
- L: Sitze/ Bank
- M: Absenkung auf normalen Gehweg: 18cm auf 10cm (breite hier: 4m= Längsneigung 2,0%)
- N: Richtungsfeld (hier: 60 x 250cm)
- O: Aufmerksamkeitsfeld (hier: 60 x 250cm, grobe Noppen)
- P: Abstand zwischen Aufmerksamkeits- und Richtungsfeld (min. 60cm)

BARRIEREFREIHEIT

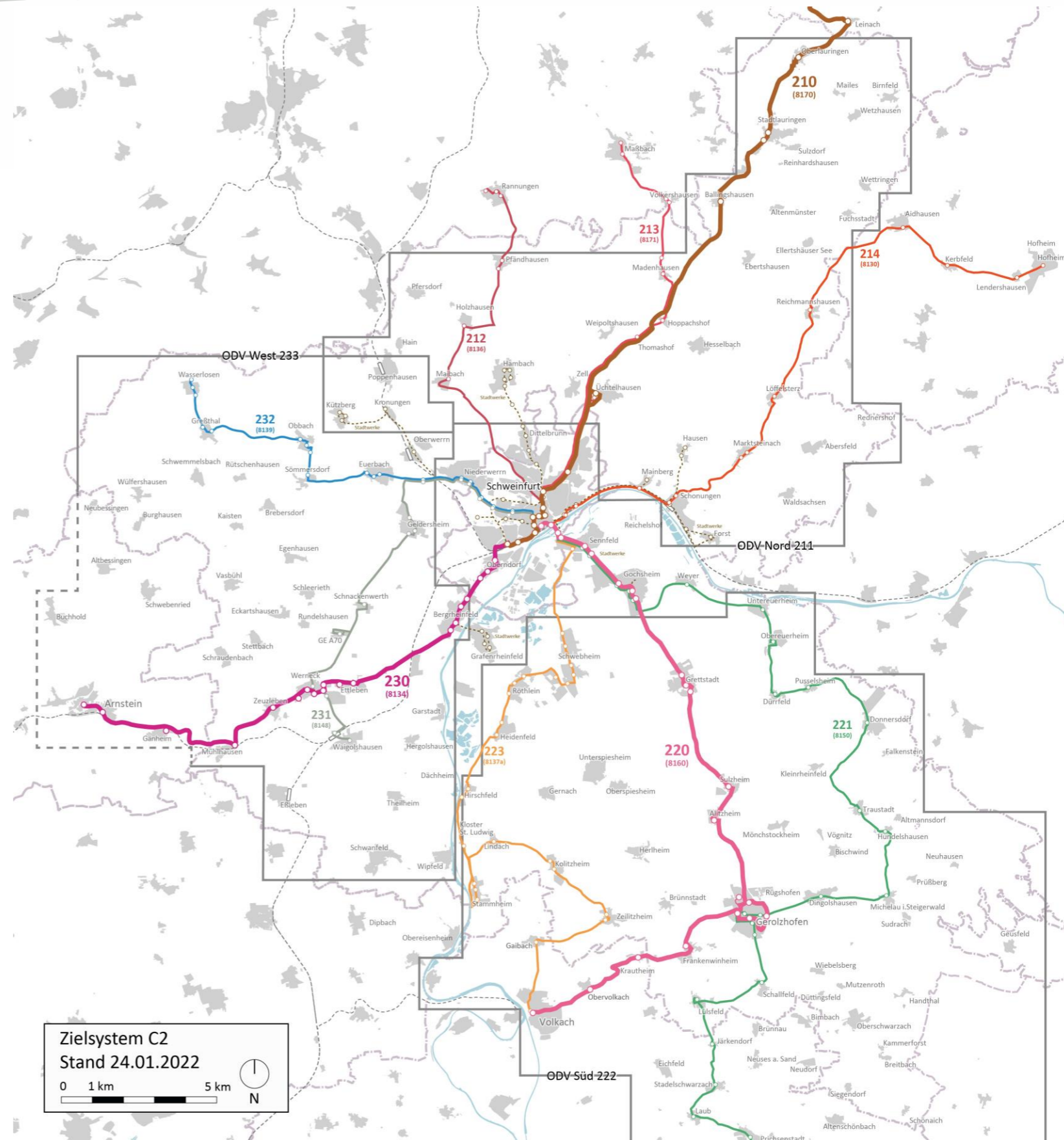
KATEGORIE A



- A: taktiler Leitsystem mit Leitstreifen (Rippen in Leitrichtung), Abzweigefeldern (Noppen) und Einstiegsfeldern (Rippen parallel zur Haltekante). Nicht mit Leitstreifen versehene Einrichtungen (um Klarheit und systemische Durchgängigkeit sicherzustellen) müssen mit ertastbaren Kanten im bodennahen Bereich ausgestattet sein
- B: Wegweiser-Stele mit taktilen Hinweisschildern
- C: taktiler Leitung an/über gesicherte Querungsstelle (Fußgängerüberweg) mit differenzierter Bordhöhe (3cm & Nullabsenkung); Bodenindikatoren mit Auffindestreifen (Noppen), Sperr- und Richtungsfeldern (Rippen) nach DIN 32984
- D: gesicherte Querungsstelle aus dem Straßenraum mit Lichtsignalanlage (inkl. akustischem Signaltaster)
- E: Bussteigkennzeichen/ Hinweisschild nach §224 StVO, zur Vermeidung weiterer Einbauten am Fahrgastunterstand (FGU) untergebracht
- F: transparenter FGU mit Rangier- und Stellflächen und beleuchteter Fahrgastinformationsvitrine
- G: dynamische Fahrgastinformation mit akustischem Hinweisgeber (gelb): hier in Kombination mit Straßenbeleuchtung
- H: notwendiger Abstand zwischen Einbauten min. 1,5m, hier 1,8m dadurch auch Mindestabstand von Einbauten zum taktilen Leitstreifen (60cm) gewährleistet

ZIELSYSTEM C2

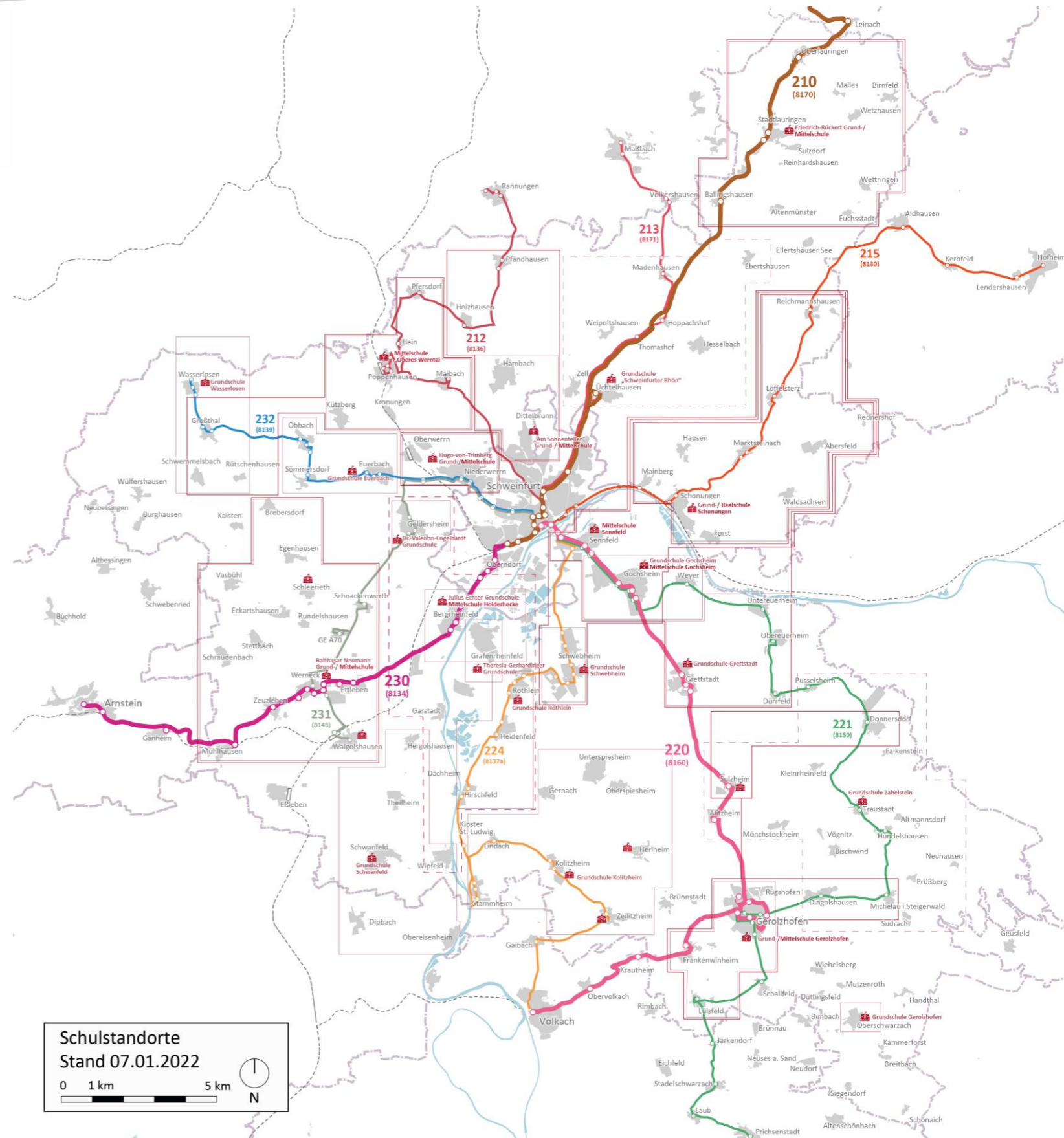
- Schulverkehr
- Linienverkehr
- Bedarfsverkehr



ZIELSYSTEM C2

SCHULVERKEHR

- Alle Schulstandorte in Schweinfurt müssen aus allen Ortsteilen erreicht werden.
- Folgende Schulstandorte müssen ebenfalls angebunden werden: Gerolzhofen, Schonungen, Hofheim, Bad Königshofen, Hammelburg, Arnstein, Gaibach.
- Grund- und Mittelschulen, die nicht über freigestellten Schülerverkehr angebunden sind, müssen aus den jeweils dem Schulstandort zugewiesenen Orten erreicht werden.



ZIELSYSTEM C2

LINIENVERKEHR

Premiumlinie:

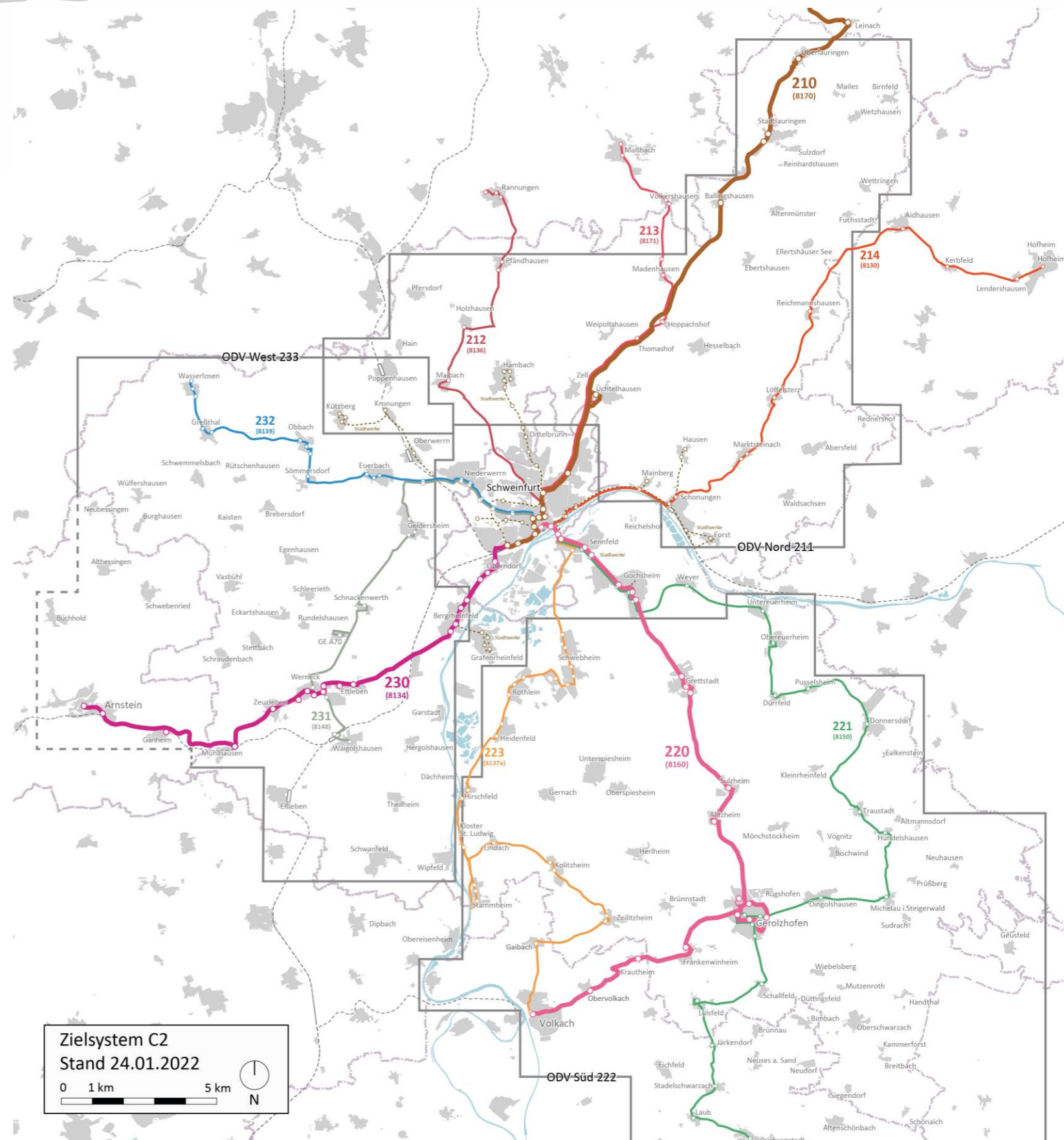
- Richtung Schweinfurt:
5:00 bis 21:00 Uhr.
- Aus Richtung Schweinfurt:
06:00 bis 22:00 Uhr.

Hauptlinien:

- Richtung Schweinfurt:
5:00 bis 19:00 Uhr.
- Aus Richtung Schweinfurt:
06:00 bis 20:00 Uhr.

Samstage, Sonn- und Feiertage:

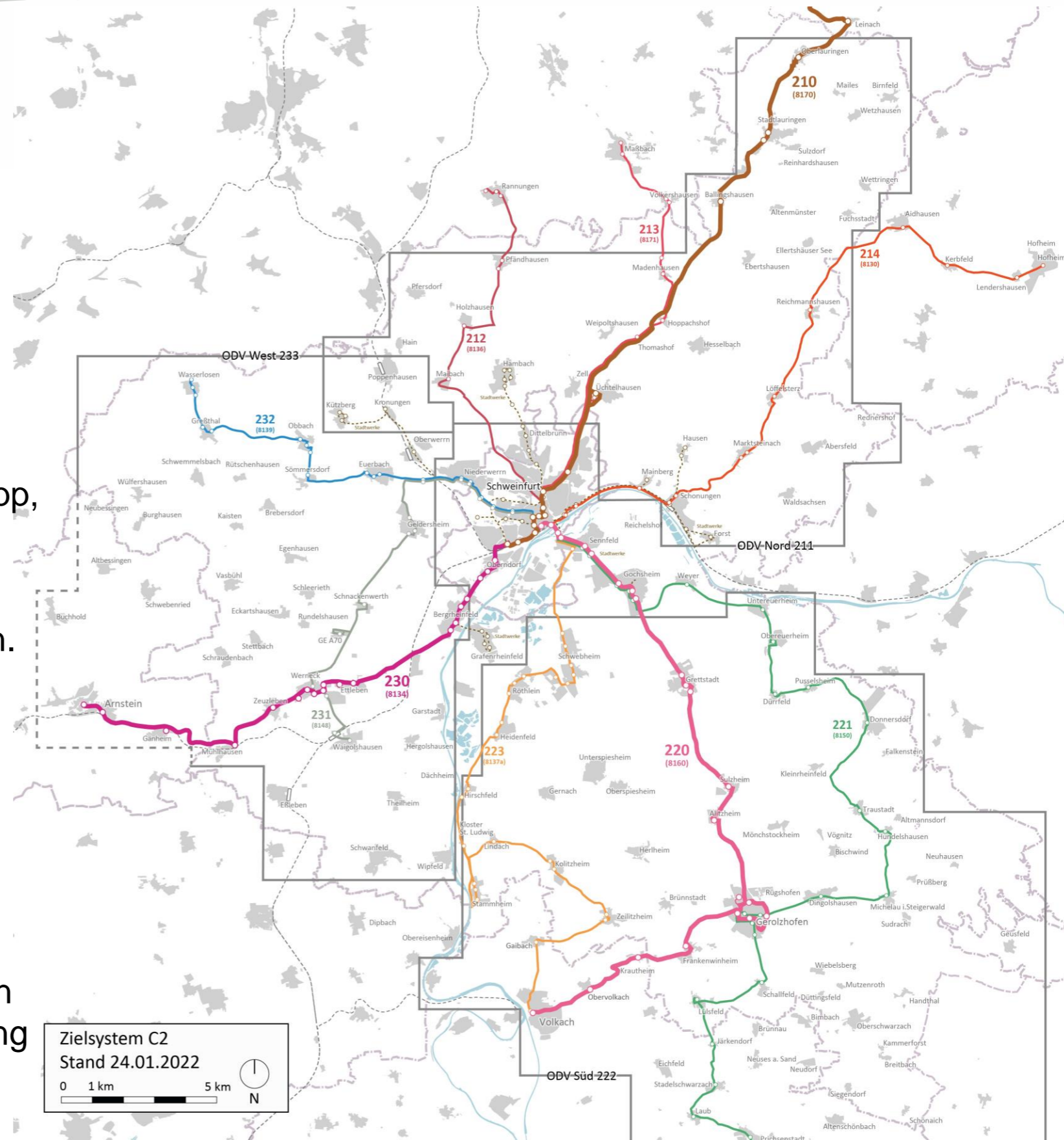
- Jeweils 4 Fahrtenpaare im Zeitraum von 9:00 bis 18:00 Uhr.



ZIELSYSTEM C2

BEDARFSVERKEHR

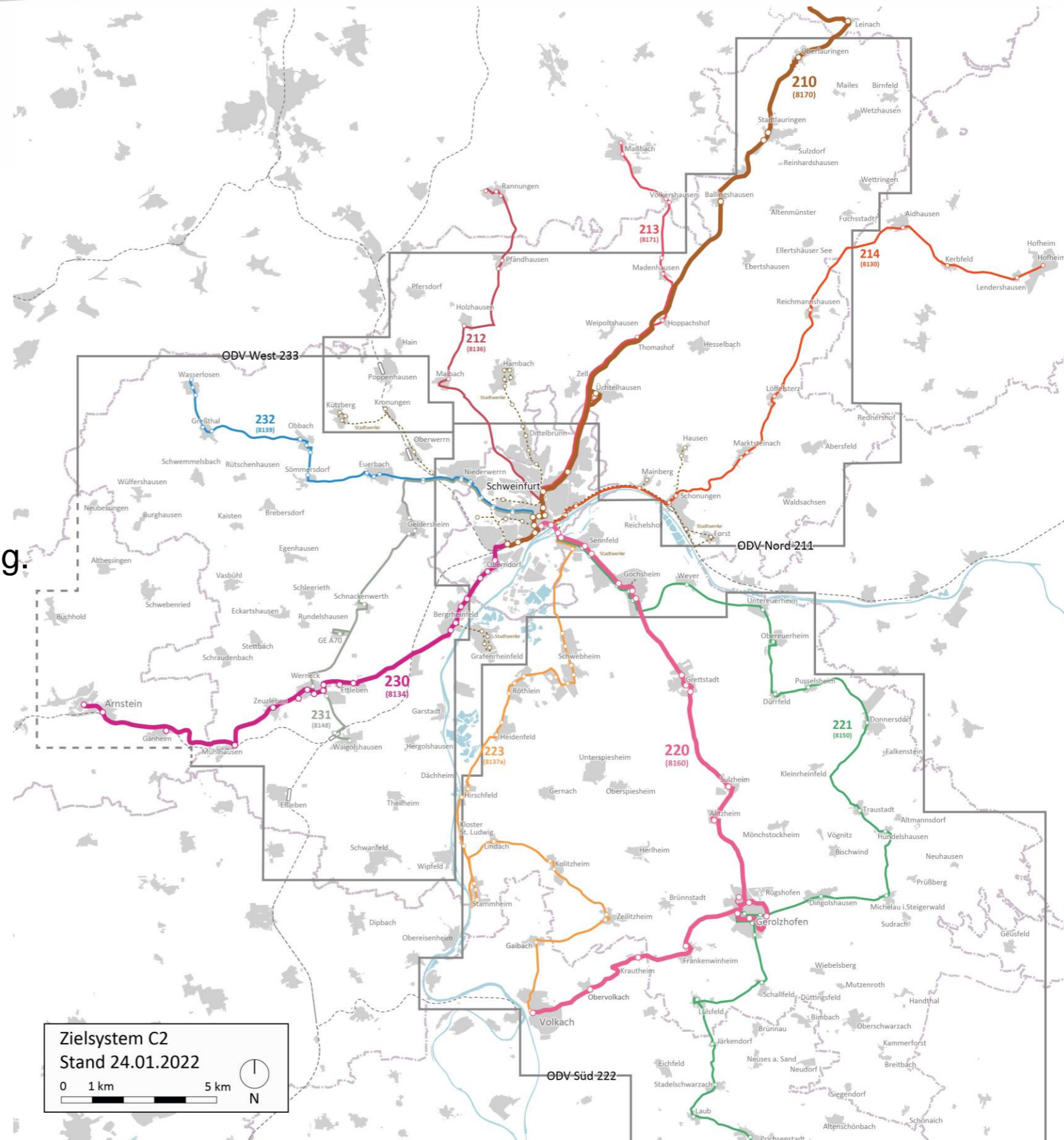
- Ergänzung und Verdichtung des ÖPNV in Zeiten und Räumen schwacher Nachfrage.
- Buchung per Smartphone-App, Homepage und Telefon.
- Spontanabholung innerhalb von maximal 60 - 90 Minuten.
- Möglichkeit zur Vor- und Dauerbuchung.
- Keine Parallelfahrten zu Linienbusfahrten (grunds. +/- 30 Minuten).
- Ein- und Ausstieg an Bushaltestellen und virtuellen Haltstellen (Haustürbedienung genehmigungsrechtlich problematisch).



ZIELSYSTEM C2

BEDARFSVERKEHR

- 3 Bedarfsverkehrsräume im Landkreis Schweinfurt.
- Zeitraum: 5:00 Uhr bis 23:00 Uhr.
- Binnenverkehr im Bedarfsverkehr ohne Umstieg.
- Flexibler, schneller und individueller.
- Mehr Halte- oder Einstiegsmöglichkeiten aufgrund von virtuellen Haltestellen.
- Keine Geisterbusse.



NÄCHSTE SCHRITTE

- Der Entwurf des NVP soll jetzt das gesetzlich vorgesehene Anhörungsverfahren durchlaufen.
- Dabei werden neben den örtlichen Verkehrsunternehmen die Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste bzw. Fahrgastverbände beteiligt, für die nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) eine Beteiligung gesetzlich vorgesehen ist. Andere Aufgabenträger und der Verkehrsverbund Nahverkehr Mainfranken GmbH werden jedoch ebenfalls angehört und mit Fristsetzung aufgefordert, Stellung zu den Festlegungen des Nahverkehrsplanes zu beziehen. Eventuelle Vorschläge und Einwendungen werden geprüft und ggf. in den Nahverkehrsplan eingearbeitet.
- Der fertige NVP soll dann vom zuständigen Gremium im Juli 2022 beschlossen werden.

BESCHLUSSVORSCHLAG

Die Verwaltung wird beauftragt, das in der Sachverhaltsdarstellung beschriebene Anhörungsverfahren zum gemeinsamen Nahverkehrsplan von Stadt und Landkreis Schweinfurt durchzuführen und den entscheidungsreifen Nahverkehrsplan in der ersten Jahreshälfte 2022 dem zuständigen Gremium zur Entscheidung vorzulegen.

VIELEN DANK FÜR IHRE
AUFMERKSAMKEIT.

