

**Stadt Schweinfurt und
Landkreis Schweinfurt**

Nahverkehrsplan 2022

ENTWURF für Anhörungsverfahren

7. Februar 2022

Stadt Schweinfurt und Landkreis Schweinfurt

Nahverkehrsplan 2022

ENTWURF für Anhörungsverfahren

Auftraggeber:

Landkreis Schweinfurt (Federführung)

Kreisentwicklung, Regionalmanagement
Schrammstraße 1
97421 Schweinfurt

Stadt Schweinfurt

Büro des Oberbürgermeisters
Markt 1
97421 Schweinfurt

Auftragnehmer/ Bearbeiter

Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult

Wilhelmshöher Allee 274
34131 Kassel
Fon: 0561 – 988 349-65
Fax: 0561 – 988 349-68
info@mathias-schmechtig.de
www.mathias-schmechtig.de

in Kooperation mit:

kobra Nahverkehrsservice GmbH

Friedrich-Ebert-Straße 77
34119 Kassel
Fon: 0561 – 770 777
info@kobra-nvs.de
www.kobra-nvs.de

Inhalt:

0	Prozess der Aufstellung des Nahverkehrsplans.....	9
Teilbaustein A: Rahmenbedingungen und Zielvorgaben für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans für Stadt und Landkreis Schweinfurt		
1	Rahmenbedingungen und Zielvorgaben	13
1.1	Gesetzliche Grundlagen	13
1.1.1	Europarecht	13
1.1.2	Bundesrecht.....	15
1.1.3	Landesrecht	17
1.2	Übergeordnete Ziele und Rahmenvorgaben	18
1.2.1	Leitlinien zur Nahverkehrsplanung in Bayern	18
1.2.2	Übergeordnete Rahmen- und Fachpläne.....	18
1.2.3	Mobilitätskonzept für den Landkreis Schweinfurt	18
1.2.4	Verkehrsentwicklungsplan Stadt Schweinfurt 2030.....	19
2	Struktur des Untersuchungsraums und regionale Erreichbarkeit.....	21
2.1	Struktur des Untersuchungsraums	21
2.2	Regionale Erreichbarkeit	23
2.2.1	Straßenverkehr.....	23
2.2.2	Schienenpersonennahverkehr	23
3	Organisationsstruktur	26
3.1	Aufgabenträgerschaft	26
3.2	Liniengenehmigungen.....	27
3.3	Finanzierung des ÖPNV.....	27
4	Verkehrspolitische Zielsetzungen	29

5	Barrierefreiheit im Nahverkehrsraum.....	39
5.1	Grundsätze	39
5.1.1	Gesetzliche Grundlagen, Normen und Richtlinien.....	39
5.1.2	Belange der Barrierefreiheit.....	41
5.1.3	Schaffung barrierefreier Wegeketten	44
5.1.4	Anforderungen von Nutzergruppen mit unterschiedlichen Mobilitätseinschränkungen	45
5.2	Leitlinien zur Schaffung der "vollständigen Barrierefreiheit" im ÖPNV	48
5.3	Schaffung der Barrierefreiheit im Nahverkehrsraum	52
5.3.1	Haltestellen	52
5.3.2	Fahrzeuge	71
5.3.3	Fahrgastinformation	73
6	Berücksichtigung zu erwartender Entwicklungen in der ÖPNV-Branche	74
6.1	Elektrifizierung des Busverkehrs	74
6.1.1	Gesetzliche Vorgaben	74
6.1.2	Emissionsfreie Antriebsarten	75
6.1.3	Einschätzungen zu Batteriebus und Brennstoffzellenbus.....	76
6.1.4	Elektrifizierung des Busverkehrs im Regionalverkehr	78
6.1.5	Elektrifizierung des Busverkehrs im Stadtverkehr Schweinfurt	82
6.1.6	Förderung	83
6.2	Digitalisierung	83
6.3	Berücksichtigung des aktuellen Fachkräftemangels	84
6.4	Autonomes/ automatisiertes Fahren	85
7	Tarifintegration und Verbundbildung im Nahverkehrsraum	88
7.1	Analyse der Ausgangssituation	88
7.2	Weiterentwicklung mit Integration in den Tarifverbund	91
8	Anforderungsprofil für die Weiterentwicklung und Ausgestaltung des ÖPNV im Nahverkehrsraum Landkreis und Stadt Schweinfurt – Allgemeine Rahmenbedingungen –	92
8.1	Ziele und Grundsätze	92
8.1.1	Ziele der Qualitätsstandards.....	92
8.1.2	Grundsatz ausreichende Verkehrsbedienung.....	93
8.1.3	Qualitätsvorgaben an die Ausgestaltung des ÖPNV	94

8.2	Qualitätsstandards und Qualitätsziele	95
8.3	Qualitätskriterien	96
8.4	Netzhierarchie	98
9	Liniennummern-Systematik	99
10	Tendenzen der Mobilitätsentwicklung	100
10.1	Allgemeine Entwicklungen der Mobilität – Globaltrends	100
10.2	Auswirkungen des demografischen Wandels auf die Mobilität	101
10.3	Entwicklung des ÖPNV in Zeiten der Corona-Pandemie	102
11	Zukünftige Anforderungen an die Finanzierung des ÖPNV	104
Teilbaustein B: Landkreis Schweinfurt		
12	Bestandsaufnahme Raum- und Siedlungsstruktur	107
12.1	Bevölkerungsentwicklung und Demografie	107
12.2	Beschäftigtenentwicklung und Pendlerverhalten	110
12.3	Mobilitätsprägende Rahmenbedingungen	112
13	Mobilitätsverhalten und Fahrgastnachfrage im Landkreis Schweinfurt	115
13.1	Modal Split im Landkreis Schweinfurt	115
13.2	Fahrgastnachfrage im ÖPNV	116
14	Bestandsaufnahme ÖPNV-Angebot	117
14.1	Schienenpersonennahverkehr	117
14.2	Straßengebundener ÖPNV	117
14.2.1	Netz, Produkte und Bedienungsangebot	117
14.2.2	Verbindungen in benachbarte Nahverkehrsräume	120
15	Stärken-Schwächen-Analyse	122
15.1	Bewertung der Erschließungsqualität in Bezug auf die Raumstruktur und Bewertung der Bedienungshäufigkeit	122
15.2	ÖPNV-Infrastruktur	128
15.2.1	Fahrzeugausstattung	128
15.2.2	Verknüpfungspunkte und Haltestellen	128
15.3	Transparenz und Nutzbarkeit des ÖPNV aus Kundensicht	131
15.4	Zusammenfassung Stärken und Schwächen	132
15.5	Gesamtbewertung	133

16	Anforderungsprofil für die Weiterentwicklung und Ausgestaltung des ÖPNV Landkreis Schweinfurt – Qualitäts- und Mindestbedienungsstandards –	147
16.1	Merkmale der Angebotsqualität/ Bedienungsstandards	147
16.1.1	Ausgangslage und Methodik	147
16.1.2	Anforderungen an die Erschließungsqualität	148
16.1.3	Verkehrszeiten	150
16.1.4	Anforderungen an die Bedienungsqualität	153
16.1.5	Anforderungen an die Verbindungsqualität	153
16.2	Anforderungen an den Schulverkehr.....	158
16.3	Merkmale der Beförderungsqualität - Qualitätsstandards für den Verkehr im Landkreis Schweinfurt.....	166
16.3.1	Betriebspflicht	166
16.3.2	Tarif und Fahrscheinvertrieb.....	169
16.3.3	Anforderungen an die Fahrgastinformation	170
16.3.4	Anforderungen an den Komfort.....	173
16.3.5	Serviceleistungen.....	185
16.4	Sicherung und Steuerung der Qualitätsstandards	189
16.4.1	Zielwerte, Messungen und Auswertungen.....	190
16.4.2	Berichtswesen	190
16.5	Betriebliche Qualitätsstandards und -pflichten	191
16.5.1	Betriebshof und Betriebsleitstelle	191
16.5.2	Verantwortliche Ansprechperson auf Seiten des Betreibers.....	192
16.5.3	Betriebs-, Verspätung- und Störfallmanagement.....	192
16.5.4	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem/ ITCS.....	194
16.5.5	Disposition der bedarfsgesteuerten Verkehre.....	195
16.5.6	Sozialstandards	196
16.5.7	Gesundheitsschutz	196
17	Prognose der Verkehrsentwicklung.....	197
17.1	Prognose-Grundlagen	197
17.2	Entwicklung der nachfragebestimmenden Strukturdaten im Landkreis Schweinfurt.....	197
17.2.1	Bevölkerungsentwicklung.....	197
17.2.2	Schulentwicklung	199
17.2.3	Beschäftigtenentwicklung.....	199
17.2.4	Einkaufseinrichtungen und Siedlungserweiterungen.....	200

17.3	Zukünftige Entwicklung des ÖPNV-Aufkommens im Landkreis Schweinfurt.....	201
18	Entwicklungskonzept ÖPNV	203
18.1	Allgemeine Grundsätze zur Weiterentwicklung des ÖPNV	203
18.2	Linienbündelung	208
18.3	Strukturieren der Handlungsfelder	209
18.4	Handlungsfeld I „Weiterentwicklung des Bedienungsangebotes“	210
18.5	Handlungsfeld II „Modernisierung und Weiterentwicklung der ÖPNV-Infrastruktur“	211
18.6	Handlungsfeld III „Schaffung (intermodaler) Verknüpfungen“	212
18.6.1	Schaffung von Bike+Ride-Anlagen an Bushaltestellen (Prüfauftrag)	212
18.6.2	Einrichtung von Mobilitätsstationen (Prüfauftrag)	213
18.7	Handlungsfeld IV „Fahrgastinformation und Marketing“	214
18.7.1	Barrierefreie Fahrgastinformation (Maßnahme)	214
18.7.2	Digitale Fahrgastinformation an zentralen, systemprägenden Haltestellen (Prüfauftrag).....	215
18.8	Handlungsfeld V „Tarif“	215
18.9	Handlungsfeld VI „Monitoring“	216
18.9.1	Aufbau eines Monitoringsystems	216
18.9.2	Aufbau eines Systems für (regelmäßige) Qualitätskontrollen	217
18.10	Kostenentwicklung im regionalen Busverkehr	218
19	Ausblick und Handlungsprioritäten	219
Teilbaustein C: Stadt Schweinfurt		
20	Bestandsaufnahme Raumstruktur	223
20.1	Stadtstruktur	223
20.2	Bevölkerungsverteilung und -entwicklung	224
20.3	Beschäftigtenentwicklung und Pendlerverhalten.....	230
20.4	Zusammenfassung: Mobilitätsprägende Rahmenbedingungen.....	232
21	Mobilitätsverhalten und Fahrgastnachfrage	234
21.1	Modal Split Stadt Schweinfurt.....	234
21.2	Globaler Kennwertevergleich zum Angebot.....	236
21.3	Fahrgastnachfrage und Leistung im Stadtverkehr.....	239

22	Bestandsaufnahme ÖPNV-Angebot	240
22.1	Schienenpersonennahverkehr	240
22.2	Straßengebundener ÖPNV	240
22.2.1	Tarifstruktur und Vertrieb	240
22.2.2	Grundstruktur des Liniennetzes und Bedienungsangebot	241
22.2.3	Verknüpfungspunkte	249
22.2.4	Fahrgastinformation	251
23	Stärken-Schwächen-Analyse	254
23.1	Bewertung der Angebotsqualität	255
23.1.1	Erschließungsqualität in Bezug auf die Raumstruktur	255
23.1.2	Bedienungsqualität	258
23.1.3	Verbindungsqualität	260
23.2	Transparenz des Liniennetzes	261
23.3	Anbindung der Innenstadt	262
23.3.1	Stadtverkehr	262
23.3.2	Regionalverkehr	262
23.4	ÖPNV-Infrastruktur	264
23.4.1	Fahrzeugausstattung	264
23.4.2	Verknüpfungspunkte und Haltestellen	265
23.5	Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit	269
23.5.1	Pünktlichkeit	269
23.5.2	Infrastruktur zur Busbeschleunigung	269
23.5.3	Maßgebliche Störungen und Behinderungen für den ÖPNV aus Sicht des Verkehrsunternehmens	270
23.6	Gesamtbewertung	272
24	Anforderungsprofil für die Weiterentwicklung und Ausgestaltung des ÖPNV in der Stadt Schweinfurt – Qualitäts- und Mindestbedienungsstandards –	285
24.1	Merkmale der Angebotsqualität/ Bedienungsstandards	285
24.1.1	Methodik	285
24.1.2	Anforderungen an die Erschließungsqualität	286
24.1.3	Verkehrszeiten	287
24.1.4	Anforderungen an die Bedienungsqualität	290
24.1.5	Anforderungen an die Verbindungsqualität	294

24.2	Merkmale der Beförderungsqualität - Qualitätsstandards für den Stadtverkehr Schweinfurt -	297
24.2.1	Betriebspflicht	297
24.2.2	Tarif und Fahrscheinvertrieb.....	299
24.2.3	Anforderungen an die Fahrgastinformation.....	300
24.2.4	Anforderungen an den Komfort.....	303
24.2.5	Serviceleistungen	315
24.3	Sicherung und Steuerung der Qualitätsstandards.....	320
24.3.1	Zielwerte, Messungen und Auswertungen	321
24.3.2	Berichtswesen	321
24.4	Betriebliche Qualitätsstandards und -pflichten	322
24.4.1	Betriebshof und Betriebsleitstelle	322
24.4.2	Verantwortliche Ansprechperson auf Seiten des Betreibers.....	324
24.4.3	Betriebs-, Verspätung- und Störfallmanagement.....	324
24.4.4	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem/ ITCS.....	325
24.4.5	Buspräferenzsystem.....	326
24.4.6	Sozialstandards	326
24.4.7	Gesundheitsschutz	327
25	Prognose der Verkehrsentwicklung.....	328
25.1	Prognose-Grundlagen	328
25.2	Entwicklung der nachfragebestimmenden Strukturdaten in der Stadt Schweinfurt.....	328
25.2.1	Bevölkerungsentwicklung.....	329
25.2.2	Schulentwicklung	330
25.2.3	Beschäftigtenentwicklung.....	331
25.2.4	Einkaufseinrichtungen	331
25.3	Zukünftige Entwicklung des ÖPNV-Aufkommens in der Stadt Schweinfurt.....	332
26	Entwicklungskonzept ÖPNV	334
26.1	Allgemeine Grundsätze zur Weiterentwicklung des ÖPNV	334
26.2	Strukturieren der Handlungsfelder	336

26.3	Handlungsfeld I „Weiterentwicklung des Bedienungsangebotes“	336
26.3.1	Überplanung und Modernisierung des Stadtbusverkehrs (Maßnahme)	336
26.3.2	Verbesserung der Anbindung des Stadtzentrums im Regionalbusverkehr (Maßnahme)	344
26.3.3	Einrichtung von bedarfsgesteuerten Verkehren zur Sicherstellung der Bedienung in Zeiten und/ oder Räumen mit geringer, unsystematischer Nachfrage (Prüfauftrag)	346
26.4	Handlungsfeld II „Modernisierung und Weiterentwicklung der ÖPNV- Infrastruktur“	347
26.4.1	Maßnahme „Erarbeitung und Umsetzung von Busbeschleunigungsprogrammen“	347
26.4.2	Errichtung eines modernen Zentralen Omnibusbahnhofs am Hauptbahnhof (Maßnahme).....	350
26.4.3	Ausbauprogramm zur Schaffung der vollständigen Barrierefreiheit an Haltestellen (Maßnahme)	351
26.4.4	Aufwertung und Attraktivierung der zentralen Regionalbushaltestellen im Stadtzentrum (Maßnahme)	352
26.5	Handlungsfeld III „Schaffung Intermodaler Verknüpfungen“	353
26.5.1	Schaffung von Bike+Ride-Anlagen an Bushaltestellen (Prüfauftrag)	353
26.5.2	Ausbau von Bike+Ride-Anlagen an den drei SPNV-Haltepunkten (Prüfauftrag)	355
26.5.3	Einführung eines Fahrradverleihsystems (Prüfauftrag)	357
26.5.4	Einrichtung von Mobilitätsstationen (Prüfauftrag)	358
26.6	Handlungsfelder IV „Fahrgastinformation und Marketing“	359
26.6.1	Digitale Fahrgastinformation an zentralen, systemprägenden Haltestellen (Prüfauftrag).....	359
26.6.2	ÖPNV-bezogenes Wegweisungssystem in der Fußgängerzone (Prüfauftrag)	360
26.7	Handlungsfelder V „Tarif“	361
27	Ausblick und Handlungsprioritäten	362

Tabellen

1	Terminübersicht	9
2	Abstimmung mit Städte, Märkte und Gemeinden	10
3	Übersicht über die Kursbuchstrecken im Untersuchungsraum	24
4	Übersicht über das Verkehrsangebot im regionalen Schienenverkehr	25
5	Grundanforderungen an die Gestaltung eines „barrierefreien ÖPNV“ aus Sicht verschiedener Nutzergruppen mit Mobilitätseinschränkungen	45
6	Einsatzgrenzen Fahrbahnrand, Kap, Bucht	57
7	Vergleich Batteriebus und Brennstoffzellenbus	77
8	Bewertung Batteriebus und Brennstoffzellenbus	77
9	Bewertung der Realisierung „Gesamtnetz oder Linienbündel“	78
10	Bewertung der Realisierung „Alle Fahrzeuge oder Flottenanteil“	79
11	Bewertung der Realisierung Fahrzeuge „Verkehrsunternehmen oder Aufgabenträger/ Dritte“	80
12	Bewertung der Realisierung Ladeinfrastruktur/ H2-Tankstelle „Verkehrsunternehmen oder Aufgabenträger/ Dritte“	81
13	Tarifstrukturen und -regelungen in Stadt und Landkreis Schweinfurt.....	89
14	Kriterien und Unterkriterien der Qualitätsstandards	96
15	Entwicklung der Einwohnerzahlen von 2011 bis 2020.	107
16	Busverbindungen in benachbarte Nahverkehrsräume	121
17	Gesamtbewertung – SWOT-Analyse	135
18	Standards der „Erschließungsqualität“ im Landkreis Schweinfurt – Mindestanforderungen für die Haltestelleneinzugsbereiche (Radius Luftlinie). 150	
19	Definition der Verkehrszeiten und Rahmenbetriebszeitfenster im Landkreis Schweinfurt	152
20	Übersicht über die Verkehrszeiten im Landkreis Schweinfurt	152
21	Umsteigehaltstellen im Landkreis.....	156
22	Weiterführende Schulen und anzubindende Orte im Linienbündel Nordost.....	161
23	Grund- und Mittelschulen und anzubindende Orte im Linienbündel Nordost...	161
24	Weiterführende Schulen und anzubindende Orte im Linienbündel Süd	162
25	Grund- und Mittelschulen und anzubindende Orte im Linienbündel Süd	163
26	Weiterführende Schulen und anzubindende Orte im Linienbündel West.....	164
27	Grund- und Mittelschulen und anzubindende Orte im Linienbündel West.....	165
28	Ausstattungsstandards für Bushaltstellen	181
29	Planungsvorhaben zur Siedlungsentwicklung im Landkreis Schweinfurt	200

30	Entwicklung der ÖPNV-Nutzung bis 2030 nach Altersgruppen (Annahme: gleichbleibendes ÖPNV- und Tarif-Angebot)	202
31	Beschäftigtenentwicklung mit Arbeitsort Stadt Schweinfurt 2009 - 2019.....	231
32	Linienangebot im Stadtverkehr Schweinfurt (Fahrplanstand 2020)	243
33	Chronologie der prägenden Veränderung im ÖPNV in der Stadt Schweinfurt..	248
34	Bereiche mit Erschließungsdefiziten in der Stadt Schweinfurt	256
35	Schadstoffklassifizierung der Fahrzeuge im Stadtverkehr der Stadt Schweinfurt (Stand 2020; ausschließlich eigene Fahrzeuge)	265
36	Gesamtbewertung – SWOT-Analyse	273
37	Standards der „Erschließungsqualität“ für das Stadtgebiet Schweinfurt – Mindestanforderungen für die Haltestelleneinzugsbereiche (Radius Luftlinie) .	287
38	Definition der Verkehrszeiten und Rahmenbetriebszeitfenster in der Stadt Schweinfurt	289
39	Übersicht über die Verkehrszeiten in der Stadt Schweinfurt.....	289
40	Gebietskategorisierung und Zuordnung der Stadtteile/ Stadtbereiche (alphabetisch geordnet)	292
41	Mindestbedienungshäufigkeit im Stadtgebiet nach Gebietskategorien (Takt; Montag bis Freitag)	293
42	Mindestbedienungshäufigkeit im Stadtgebiet nach Gebietskategorien (Fahrzeugfolgezeit in Min.; Samstag und Sonn-/ Feiertag)	294
43	Definition Reisezeiten zur Erreichbarkeit der relevanten Zentren (Mo. – Fr.)..	295
44	Ausstattungsstandards für Bushaltestellen	311
45	Veränderung der Altersstruktur in der Stadt Schweinfurt (2020-2025-2030) .	330
46	Entwicklung der ÖPNV-Nutzung bis 2030 nach Altersgruppen (Annahme: gleichbleibendes ÖPNV- und Tarif-Angebot)	333

Abbildungen

1	Region Main-Rhön	22
2	Hierarchisierung des ÖV-Systems im Nahverkehrstraum.....	31
3	Handlungsfelder „Barrierefreiheit“ im ÖPNV	43
4	Mobilitätskette im ÖPNV	44
5	Systemskizze Haltestelle der Kategorie C (Basisstandard).....	63
6	Systemskizze Haltestelle der Kategorie B (gehobener Standard).....	66
7	Systemskizze Haltestelle der Kategorie A (Premiumstandard)	68
8	Wasserstoffbetriebener Brennstoffzellenbus (Wuppertal)	75
9	Batterieelektrischer Bus mit Gelegenheitsladung an der Endhaltestelle (Osnabrück)	76
10	Autonomer Bus-Shuttle in Monheim am Rhein (Einsatzstrecke ZOB – Altstadt).....	85
11	Wabentarif im Landkreis Schweinfurt	90
12	Altersstruktur im Landkreis Schweinfurt.	109
13	Im Rahmen der Haushaltsbefragung 2018 für das Zurücklegen der Arbeitswege genannte Relationen. Dargestellt sind die am häufigsten genannten Wegebeziehungen.....	111
14	Im Rahmen der Haushaltsbefragung 2018 für das Zurücklegen der Freizeitwege genannte Relationen. Dargestellt sind die am häufigsten genannten Wegebeziehungen.....	113
15	Im Rahmen der Haushaltsbefragung 2018 für das Zurücklegen der Wege zur täglichen Versorgung genannte Relationen. Dargestellt sind die am häufigsten genannten Wegebeziehungen.	114
16	Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split) in Landkreisen in Unterfranken)	115
17	Linienetzplan der Regionalverkehre im Landkreis Schweinfurt (Quelle: Landratsamt Schweinfurt)	118
18	Tägliche An- und Abfahrten pro Ort an Schultagen (Stand 02/2021)	123
19	Tägliche An- und Abfahrten pro Ort an Ferientagen (Stand 02/2021)	125
20	Tägliche An- und Abfahrten pro Ort an Samstagen (Stand 02/2021)	126
21	Tägliche An- und Abfahrten pro Ort an Sonn- und Feiertagen (Stand 02/2021).....	127
22	Oberlauringen Raiffeisenbank: Eine relativ aufwendige Haltestelle mit Fahrgastunterstand, die jedoch aufgrund ihrer Lage in einer Kurve nicht optimal angefahren werden kann. (Quelle: Haltestellenkataster Landkreis Schweinfurt)	130

23	Maibach Holzhäuser Straße: Ein veralteter Fahrgastunterstand und keine Zuwegung zur Haltestelle. (Quelle: Haltestellenkataster Landkreis Schweinfurt)	130
24	Niederwerrn Obertor: Fahrgastunterstand, Sonderbord, Auffindestreifen und barrierefreie Querungsstelle in unmittelbarer Nähe. (Quelle: Haltestellenkataster Landkreis Schweinfurt)	131
25	Standorte der Grund- und Mittelschule und ihre Einzugsgebiete.....	158
26	Standorte der weiterführenden Schulen und ihre Einzugsgebiete	159
27	Durchgängige (barrierefreie) Informationskette	170
28	Veränderung der Bevölkerung 2039 gegenüber 2019 nach Altersgruppen. ..	198
29	Zielsystem C2, Planungsstand Januar 2022.....	204
30	Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Schweinfurt 2005 – 2019 (jeweils Stand 31.12.)	226
31	Anteil der unter 18-Jährigen in der Stadt Schweinfurt (31.12.2019).....	229
32	Anteil der ab 65-Jährigen in der Stadt Schweinfurt (31.12.2019).....	230
33	Pendleraufkommen in Ausrichtung auf die Stadt Schweinfurt	232
34	Stadtstruktur und Aufkommensschwerpunkte	233
35	Anteil des ÖPNV am Modal-Split in Schweinfurt im Vergleich zu anderen Mittelstädten.....	235
36	Modal-Split in Schweinfurt im Vergleich zu anderen Mittelstädten	235
37	Nutzungsintensität Stadtverkehr Schweinfurt	237
38	Angebotseffizienz Stadtverkehr Schweinfurt.....	237
39	Angebotsauslastung Stadtverkehr Schweinfurt	238
40	Entwicklung der Fahrgastzahlen im Stadtverkehr Schweinfurt	239
41	Bedienungsangebot im Stadtbusverkehr Schweinfurt (Hauptnetz).....	246
42	Roßmarkt – zentraler Verknüpfungspunkt im Stadtbusverkehr Schweinfurt...	250
43	Fahrgastinformation an Haltestellen (links: Grundausrüstung; rechts: umfassendere Fahrgastinformation in den Fahrgastunterständen).....	253
44	Linienführung und Haltestellenlage der Regionalverkehre im Stadtzentrum Schweinfurt	263
45	Haltestelle „Kunsthalle“ – zentrale Innenstadthaltestelle des Regionalbusverkehrs	263
46	Beispiele für eine ausgeprägte, dominierende Außenwerbung an den Bussen im Stadtverkehr	265
47	Zentraler Verknüpfungspunkt „Roßmarkt“	266
48	Zentraler Busbahnhof für den Regionalverkehr am Hauptbahnhof	267

49 Bushaltestelle mit Richtungshaltestellen mit unterschiedlichem Ausbaustandard nach dem jeweiligen „Stand der Technik“ (Haltestelle Luitpoldstraße, links stadteinwärts, rechts stadtauswärts)	268
50 Regionalbushaltestellen (links: Kunsthalle; rechts Theater)	268
51 Fahrplanaushänge (links: Stadtverkehr; rechts: Regionalverkehr)	269
52 Busspur Maxbrücke.....	270
53 Typische Stausituation stadteinwärts auf der Maxbrücke	271
54 Durchgängige (barrierefreie) Informationskette.....	300
55 Bausteine einer ganzheitlichen ÖPNV-Beschleunigung	348

Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
App	Application software
Art.	Artikel
AVE	Allgemeinverbindlichkeitserklärung
B+R	Bike and Ride
BAG	Bundesarbeitsgemeinschaft
BayBGG	Bayerischen Behindertengleichstellungsgesetz
BayÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
BEG	Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH
Bf	Bahnhof
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
CD	Corporate Design
CVD	Clean Vehicles Directive
DB AG	Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
DBR	Deutscher Behindertenrat
DEFAS BAYERN	Durchgängige Elektronische Fahrplanauskunfts- und Anschlussicherungs-System Bayern
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
DIN	Deutsches Institut für Normung
EC	electronic cash
ECE	Economic Commission for Europe
EDV	Elektronische Datenverarbeitung
EEV-Standard	Enhanced Environmentally Friendly Vehicle-Standard
EFM	Elektronisches Fahrgeldmanagement
EG	Europäische Gemeinschaft
EN	Europäische Normen
eTicket	Elektronisches Ticket
EU-VO	EU-Verordnung
EW	Einwohner

EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FH	Fachhochschule
FVS	Fahrradverleihsystem
GE	Gewerbegebiet
GPS	Global Positioning System
GVFG	Gemeindefinanzierungsgesetz
Hbf	Hauptbahnhof
H BVA	Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen
H VÖ	Hinweise für den Entwurf von Verknüpfungsanlagen des öffentlichen Personennahverkehrs
HVZ	Hauptverkehrszeit
ITCS	Intermodal Transport Control System
LBO	Landesverband Bayerischer Omnibusunternehmer
LEP	Landesentwicklungsplan
LfStat	Bayerisches Landesamt für Statistik
LSA	Lichtsignalanlage (Ampel)
MiD 2017	Mobilität in Deutschland
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mo-Fr	Montag bis Freitag
MOKO	Mobilitätskonzept
NaVZ	Nachtverkehrszeit
NVP	Nahverkehrsplan
NVM	Nahverkehr Mainfranken GmbH
NVZ	Normalverkehrszeit
ODV	On-Demand-Verkehr
ÖDA	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr (straßengebunden; Bus, Straßenbahn, Stadtbahn) <i>(synonyme Verwendung der Begriffe ÖPNV und ÖSPV im NVP)</i>
ÖV	öffentlicher Verkehr (gesamter öffentlicher Verkehr)
P+R	Park and Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
POI	Point of Interest
QR-Code	Quick Response-Code

RASt 06	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraße
RBL	Rechnergesteuertes Betriebsleitsystem
R-FGÜ	Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen
RiLSA	Richtlinien für Lichtsignalanlagen
ROG	Raumordnungsgesetz
Sa	Samstag
So/Fei	Sonn- und Feiertage
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
STWSW	Stadtwerke Schweinfurt GmbH
SVZ	Schwachverkehrszeit
SWOT-Analyse	S trengths (Stärken), W eaknesses (Schwächen), O pportunities (Chancen) und T hreats (Risiken) - Analyse
SWS	Stadtwerke Schweinfurt GmbH
T20	20-Minuten-Takt
TA-DÜV	Technischer Anhang zum Datenüberlassungsvertrag
TFT	Thin-film transistor-Display
UN-BRK	UN-Behindertenrechtskonvention
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
VSW	Verkehrsgemeinschaft Landkreis Schweinfurt
VU	Verkehrsunternehmen
VVM	Verkehrsverbund Mainfranken
VZ	Verkehrszeit
WE	Wohneinheiten

Definitionen für einheitlich verwendete Begriffe im Nahverkehrsplan

Öffentlicher Verkehr (ÖV)

- gesamter öffentlicher Verkehr

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

- straßengebundener Personennahverkehr

Schiennenpersonennahverkehr (SPNV)

- schienengebundener Personennahverkehr

Erschließungsqualität

- Unter Erschließungsqualität versteht man die räumliche Erschließungswirkung der ÖPNV-Haltestellen im Nahverkehrsraum unter Zugrundelegung definierter Haltestelleneinzugsbereiche.

Bedienungsqualität

- Die Bedienungsqualität beschreibt die zeitliche Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes (Betriebszeitraum und Taktfolge).

Verbindungsqualität

- Die Verbindungsqualität beschreibt die Attraktivität der Reisezeit inkl. Zu- und Abwege im Vergleich zur Nutzung anderer Verkehrsmittel.

Angebotsqualität

- Die Angebotsqualität ist das Maß für die Attraktivität des ÖPNV-Angebotes. Sie setzt sich zusammen aus der Bewertung der Erschließungs- und Bedienungsqualität, der Verbindungsqualität sowie der Umsteigehäufigkeit.

Vorbemerkung

Der vorliegende Nahverkehrsplan (NVP) ist ein Gemeinschaftsprojekt von Stadt und Landkreis Schweinfurt. Er ist in seinem Verständnis der „Gemeinsame Nahverkehrsplan“ für den gemeinsamen Nahverkehrsraum, der in Kooperation der beiden Aufgabenträger erstellt wird. Die Zuständigkeit für den regionalen Busverkehr im Nahverkehrsraum liegt beim Landkreis Schweinfurt, zuständiger Aufgabenträger für den Stadtverkehr in Schweinfurt ist die Stadt Schweinfurt.

In einem ersten NVP-Teil – Teilbaustein A – werden die gemeinsamen Rahmenbedingungen und Zielvorstellungen für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans für Landkreis und Stadt erläutert. Weiterhin wird im Teil A die Schaffung der vollständigen Barrierefreiheit dargelegt.

In den daran anschließenden Teilbausteinen werden jeweils getrennt für Landkreis (Teilbaustein B; Bearbeitung durch kobra NVS GmbH) und Stadt Schweinfurt (Teilbaustein C) die aufgabenträgerspezifischen NVP-Inhalte dokumentiert.

0 Prozess der Aufstellung des Nahverkehrsplans

Mit der Bearbeitung der Fortschreibung des Nahverkehrsplans (NVP) für Stadt und Landkreis Schweinfurt wurde im April 2020 begonnen. Bedingt durch die Corona-Pandemie und deren Auswirkungen konnte jedoch erst im August mit Gesprächen vor Ort in die konkrete Bearbeitung eingestiegen werden.

Seite | 9

Zentrales Gremium der politischen Vorabstimmung ist der Nahverkehrsbeirat von Stadt und Landkreis Schweinfurt. Erster wesentlicher Meilenstein des NVP-Prozesses war am 01.10.2020 der Workshop mit dem Nahverkehrsbeirat zur Zielfindung.

Im Rahmen des Prozesses erfolgte mehrfach eine Einbindung

- der Stadtwerke Schweinfurt als beauftragtes Verkehrsunternehmen im Stadtbusverkehr Schweinfurt,
- der im Landkreis (aktuell eigenwirtschaftlich) tätigen Verkehrsunternehmen,
- der Fahrgastverbände
- und der Behindertenbeauftragten.

Tabelle 1: Terminübersicht

Datum	Termin
01.10.2020	Nahverkehrsbeirat: Workshop zur Zielfindung und Leitlinien-Definition
08.12.2020	Nahverkehrsbeirat: Präsentation der Verkehrspolitischen Vorgaben („Die zehn Leitsätze der Nahverkehrsplanung“)
27.01.2021	Informationsrunde Verkehrsunternehmen
27.01.2021	Informationsrunde VCD/ ProBahn
04.02.2021	Ausschuss für Kreisentwicklung des Landkreises Schweinfurt (Beschluss Verkehrspolitische Vorgaben („Die zehn Leitsätze der Nahverkehrsplanung“))
16.03.2021	Information Behindertenbeauftragte
20.04.2021	Abstimmung mit Regierung Unterfranken zur Haltestellenförderung
28.04.2021	Nahverkehrsbeirat
22.06.2021	Haupt- und Finanzausschuss der Stadt Schweinfurt (Beschluss Verkehrspolitische Vorgaben („Die zehn Leitsätze der Nahverkehrsplanung“))
29.06.2021	Stadtrat Stadt Schweinfurt
14.10.2021	Informationsgespräch mit Fahrgastverbänden
10.11.2021	Nahverkehrsbeirat
16.11.2021	Informationsrunde Verkehrsunternehmen
16.11.2021	Abstimmung mit Behindertenbeauftragten
18.01.2022	Nahverkehrsbeirat

Die Kreisverwaltung führte im Sommer und Frühherbst 2021 Einzelabstimmungen mit den kreisangehörigen Städten und Gemeinden zur Abstimmung der konkreten Linienführungen durch.

Tabelle 2: Abstimmung mit Städte, Märkte und Gemeinden

Datum	Termin
02.06.2021	Üchtelhausen
30.07.2021	Wipfeld
03.08.2021	Schwanfeld
03.08.2021	Poppenhausen
04.08.2021	Schwebheim
05.08.2021	Euerbach
05.08.2021	Lülsfeld
09.08.2021	Dittelbrunn
10.08.2021	Waigolshausen
10.08.2021	Grettstadt
11.08.2021	Geldersheim
17.08.2021	Röthlein
17.08.2021	Dingolshausen
19.08.2021	Kolitzheim
25.08.2021	Sulzheim
26.08.2021	Gochsheim
27.08.2021	Frankenwinheim
31.08.2021	Donnersdorf
31.08.2021	Schonungen
01.09.2021	Michelau
01.09.2021	Oberschwarzach
02.09.2021	Wasserlosen
06.09.2021	Stadtlauringen
06.09.2021	Gerolzhofen
07.09.2021	Werneck
04.10.2021	Begrheinfeld
per Mail	Niederwerrn
per Mail	Grafenheinfield
per Mail	Sennfeld

Teilbaustein A

– Rahmenbedingungen und Zielvorgaben für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans für Stadt und Landkreis Schweinfurt –

1 Rahmenbedingungen und Zielvorgaben

1.1 Gesetzliche Grundlagen

Für die Nahverkehrsplanung im Nahverkehrsraum „Stadt und Landkreis Schweinfurt“ gelten insbesondere folgende Grundlagen:

- Europarecht:
 - EU-Verordnung (EG) 1370/2007
- Bundesrecht:
 - Personenbeförderungsgesetz (PBefG)
 - Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)
 - Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)
 - Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)
 - Eisenbahnkreuzungsgesetz
- Landesrecht:
 - Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG)
- Übergeordnete Ziele und Rahmenvorgaben der Raumordnung- und Landesplanung:
 - Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern
 - Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP 2020)
 - Regionalplan Main-Rhön (2008)
 - Mobilitätskonzept für den Landkreis Schweinfurt (2019)
 - Verkehrsentwicklungsplan Stadt Schweinfurt 2030 (2013)

1.1.1 Europarecht

EU-Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Gegenstand des Gesetzes

Die Verordnung EU-VO 1370/2007 trat am 03.12.2009 in Kraft und hob damit die bisherige Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 auf. Die Verordnung regelt die beihilfekonforme Finanzierung und Vergabe von Verkehrsleistungen durch die öffentliche Hand. Ohne diese Finanzierung könnten Verkehrsleistungen, die über das Maß hinausgehen, das Verkehrsunternehmen aus eigenem Antrieb (eigenwirtschaftlich) anbieten würden, nicht erbracht werden.

Artikel 1 der Verordnung definiert den Zweck und den Anwendungsbereich:

„Zweck dieser Verordnung ist es festzulegen, wie die zuständigen Behörden unter Einhaltung des Gemeinschaftsrechts im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs tätig werden können, um die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse zu gewährleisten, die unter anderem zahlreicher, sicherer, höherwertiger oder preisgünstiger sind als diejenigen, die das freie Spiel des Marktes ermöglicht hätte.“

Hierzu wird in dieser Verordnung festgelegt, unter welchen Bedingungen die zuständigen Behörden den Betreibern eines öffentlichen Dienstes eine Ausgleichsleistung für die ihnen durch die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung verursachten Kosten und/oder ausschließliche Rechte im Gegenzug für die Erfüllung solcher Verpflichtungen gewähren, wenn sie ihnen gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegen oder entsprechende Aufträge vergeben werden.“

Seite | 14

Bedeutung für den Aufgabenträger bzw. für den Nahverkehrsplan

Der NVP bildet auch den Rahmen für die EU-konforme, wettbewerbsorientierte Ausgestaltung des ÖPNV. Bezogen auf den Öffentlichen Straßenpersonenverkehr ist die VO 1370/2007 auf Ausgleichsleistungen an Verkehrsunternehmen anzuwenden, die Linienverkehre mit Unternehmerstatus nach dem Personenbeförderungsgesetz PBefG (Genehmigungsinhaber, Betriebsführer) durchführen.

Die Verordnung umfasst im Wesentlichen folgende Eckpunkte:

- Möglichkeiten zur Gewährung von finanziellen Ausgleichsleistungen durch den Aufgabenträger auf Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDLA). Hierbei sind verschiedene Handlungsformen zulässig (u. a. Verträge, Verwaltungsregelungen, Bedingungen für die Betrauung interner Betreiber).
- Notwendige Inhalte eines ÖDLA, u. a. Definition der durch Verkehrsunternehmen zu erfüllenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen sowie objektive und transparente Festlegung der Parameter, anhand derer die Ausgleichsleistungen berechnet werden.
- Bedingungen, unter denen öffentliche Verkehrsdienste selbst erbracht oder ohne vorhergehende Ausschreibung einem im Besitz des Aufgabenträgers befindlichen Betreiber übertragen werden können, u. a. sofern der Auftraggeber über diesen eine Kontrolle ausübt wie über seine eigenen Dienststellen.
- Weitere Bedingungen, unter denen öffentliche Dienstleistungsaufträge direkt vergeben werden können, u. a. bei geringem Leistungsumfang.
- Laufzeit der öffentlichen Dienstleistungsaufträge. So soll die Laufzeit für Busverkehrsdienste höchstens 10 Jahre betragen.

Die neuen Vergabebestimmungen der EU-VO gelten ab dem 03.12.2019. Während des bis dahin währenden Übergangszeitraumes von 10 Jahren waren die Mitgliedstaaten aufgefordert, die neue Verordnung bereits schrittweise anzuwenden.

1.1.2 Bundesrecht

Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Gegenstand des Gesetzes

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ist ein Bundesgesetz und regelt die nationalen rechtlichen Grundlagen für die unternehmerische Betätigung im öffentlichen Personennahverkehr sowie für das Genehmigungsverfahren. Es legt den Ordnungsrahmen für den ÖPNV fest. Das PBefG wurde zum 01.01.2013 im Kontext mit der EU-Verordnung 1370/2007 novelliert. Die letzte wesentliche Änderung erfolgte 01.08.2021, mit der für neue digitale Mobilitätsangebote und -dienste und Geschäftsmodelle eine eigene Rechtsgrundlage geschaffen wurde¹. Diese Verkehre wurden vorher meist auf Grundlage einer Auffangvorschrift bzw. einer Experimentierklausel genehmigt.

Bedeutung für den Aufgabenträger bzw. für den Nahverkehrsplan

Das PBefG ist die übergeordnete nationale gesetzliche Grundlage für die Erstellung von Nahverkehrsplänen. In § 8 Abs. 3 sind die maßgeblichen Belange beschrieben, die im NVP definiert sein müssen. Der Aufgabenträger als zuständige Behörde definiert vor diesem Hintergrund im Nahverkehrsplan „die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen“.

Der Nahverkehrsplan ist somit das Steuerungsinstrument der Aufgabenträger zur Entwicklung des ÖPNV.

Das PBefG beinhaltet darüber hinaus modifizierte, weitreichendere Anforderungen an die Inhalte eines Nahverkehrsplans hinsichtlich der Zielsetzungen der Barrierefreiheit. So fordert das Gesetz die Zielsetzung, bis 2022 einen vollständig barrierefreien Zugang zum ÖPNV zu schaffen (§ 8, Abs. 3):

„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.“

Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die im Nahverkehrsraum tätigen Verkehrsunternehmen frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.

¹ siehe: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/personenbefoerderungsgesetz.html>

Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)

Neben dem PBefG und dem BayÖPNVG sind im Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)² bzw. im „Bayerischen Behindertengleichstellungsgesetz“ (BayBGG) Aussagen zur barrierefreien Gestaltung des ÖPNV festgesetzt.

Gemäß § 8 Abs. 2 des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) vom 01. Mai 2002 ist die „Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr“ zu gewährleisten. Dort heißt es:

- „Sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im Öffentlichen Personenverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten. Weitergehende landesrechtliche Vorschriften bleiben unberührt.“

Barrierefreiheit wird im § 4 BGG wie folgt definiert:

- „Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“

Als übergeordnete Regelung hat das BGG unmittelbaren Einfluss auf die in diversen Förderrichtlinien festgelegten Anforderungen beim Neu- oder Umbau von Anlagen des ÖPNV. Insbesondere müssen geförderte Neubaumaßnahmen den Anforderungen der Barrierefreiheit entsprechen. Dies gilt für alle Fördervorhaben, sowohl Infrastrukturausbauvorhaben wie der Bau von Haltestellen als auch die Bezuschussung von Fahrzeugen und Anlagen. Bei der Neuplanung sind Behindertenverbände einzubeziehen.

Besonders zu erwähnen ist das im BGG verankerte Verbandsklagerecht. In den Nahverkehrsplänen sollen Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zur Herstellung behindertengerechter Standards getroffen werden.

Am 09. Juli 2003 trat das Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen („Bayerisches Behindertengleichstellungsgesetz“ BayBGG) in Kraft. Mit Fassung vom 24. Juli 2020 wurde es letztmalig geändert.

In Kapitel 5 werden die Belange der Barrierefreiheit für den ÖPNV im Landkreis und in der Stadt Schweinfurt behandelt.

² Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) in der Fassung vom 01.05.2002.

Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) regelt die Finanzhilfen des Bundes für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Kommunen. Die Gelder können für Maßnahmen im ÖPNV und bei kommunalen Straßenbaumaßnahmen verwandt werden. Die förderungsfähigen Vorhaben sind in § 2 GVFG aufgeführt.

1.1.3 Landesrecht

Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG)

Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) regelt u. a. die Aufgabenverantwortung für den allgemeinen ÖPNV (Art. 8-14) und die Finanzierung des allgemeinen ÖPNV (Art. 19-28).

In Art. 13 werden die Aufstellung, der Prozess der Aufstellung und die Inhalte des Nahverkehrsplans geregelt. Gemäß Art. 13 Abs. 1 des BayÖPNVG können die Aufgabenträger des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs auf ihrem Gebiet Planungen zur Sicherung und zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs unter Mitwirkung der vorhandenen Verkehrsunternehmen durchführen.

Dabei sind insbesondere

- die im Nahverkehrsraum vorhandenen Verkehrseinrichtungen zu erfassen,
- das künftig zu erwartende Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr und im öffentlichen Personennahverkehr auf Schiene und Straße zu prognostizieren,
- Zielvorstellungen über das künftig anzustrebende Verkehrsaufkommen im öffentlichen Personennahverkehr auf Schiene und Straße zu entwickeln und
- planerische Maßnahmen vorzusehen, die eine bestmögliche Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs unter Berücksichtigung der Belange des Gesamtverkehrs zulassen.

Nach Art. 13 Abs. 2 BayÖPNVG enthält der NVP 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. Soweit erforderlich, ist die Planung mit anderen Planungsträgern sowie anderen Aufgabenträgern des ÖPNV abzustimmen. Der Nahverkehrsplan ist in regelmäßigen Zeitabständen zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben.

1.2 Übergeordnete Ziele und Rahmenvorgaben

Die Gestaltung des ÖPNV im Nahverkehrsraum berücksichtigt die Vorgaben der Raumordnung und Landesplanung und unterstützt deren Grundsätze und Zielsetzungen. Im Nahverkehrsplan sind die Vorgaben der übergeordneten Planungsebenen zu beachten und zu berücksichtigen. Die städtebaulichen und verkehrlichen Planungsabsichten der Stadt Schweinfurt, des Landkreises sowie der einzelnen Städte und Gemeinden sind grundsätzlich mit den Zielen und Vorgaben der Nahverkehrsplanung abzustimmen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die zitierten Programme und Pläne ständigen Anpassungen und Veränderungen unterliegen.

1.2.1 Leitlinien zur Nahverkehrsplanung in Bayern

Das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie hat 1998 die „Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern“ veröffentlicht. In der Leitlinie sind die wesentlichen Planungsinhalte dargestellt, die als Orientierung bei der Erstellung oder Fortschreibung von Nahverkehrsplänen dienen sollen. Die Leitlinie wird aktuell überarbeitet.

1.2.2 Übergeordnete Rahmen- und Fachpläne

Die Ziele der Raumordnungs- und Landesplanung orientieren sich an den Vorgaben der bundes- und landesrechtlichen Vorschriften des Raumordnungsgesetzes (ROG) sowie des Landesentwicklungsprogramms Bayern. In dieser Fortschreibung des Nahverkehrsplans für Stadt und Landkreis Schweinfurt werden die allgemeinen Ziele und Grundsätze

- des Landesentwicklungsprogramms (LEP) Bayern (Stand 2020) und
- die Regionalplanung für die Region Main-Rhön (2008)

als übergeordnete Rahmenpläne berücksichtigt.

1.2.3 Mobilitätskonzept für den Landkreis Schweinfurt

Im 2018/ 2019 erarbeiteten Mobilitätskonzept für den Landkreis Schweinfurt wird ein Zielsystem für die Organisation des ÖPNV im Landkreis formuliert. Das am 27.09.2018 vom Kreisausschuss beschlossene „**Zielsystem C**“ beinhaltet die nachfolgend aufgeführten Eckpunkte.

- Insgesamt eine deutliche Steigerung der ÖPNV-Attraktivität. Damit einhergehend sollten die Bedienzeiten ausgedehnt und die Fahrten in einen (Stunden-) Takt eingeordnet werden.
- Flächendeckende Bedienung aller Orte im Landkreis, die Bedienung der Räume mit schwacher Nachfrage kann durch (fahrplanlose) Bedarfsverkehre gewährleistet werden, die gleichzeitig als Zubringer zu den Hauptlinien dienen sollen.

- Weitestgehender Verzicht auf Ausnahmen im Fahrplan (unterschiedliche Linienwege in Abhängigkeit von Verkehrstagen, in alternierender Reihenfolge angefahrte Haltestellen etc.), weitestgehende Einhaltung von Linienwegen über den Verkehrstag.
- Berücksichtigung von Quer- und Tangentialbeziehungen im Landkreis, entsprechend angepasste Linienführung.
- Wenn möglich, Straffung der Linienwege zwecks Reduzierung der Fahrzeiten.

Für die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes ergibt sich aus den Ausführungen des Mobilitätskonzeptes Handlungsbedarf in den folgenden Arbeitspaketen:

- Detailplanung der Linienwege, endgültige Festlegung eines Zielsystems,
- Klärung offener Fragen zum Beitritt zum Verkehrsverbund,
- detaillierte Festlegungen zum Schulverkehr,
- Definition von Linienbündeln,
- Definition von Fahrzeug- und Haltestellenstandards (Kategorisierung und Priorisierung von Haltestellen für die Herstellung von Barrierefreiheit).

1.2.4 Verkehrsentwicklungsplan Stadt Schweinfurt 2030

Als wesentliches Ziel der Stadt Schweinfurt werden im Verkehrsentwicklungsplan die attraktive Gestaltung des ÖPNV sowie die Steigerung des Modal Split-Anteils definiert. Herausgestellt wird, dass sich der ÖPNV zukünftig über die betrieblichen bzw. kommunalen Grenzen hinaus als „Gesamtprodukt“ begreifen muss, welches als solches auch von den Kundinnen und Kunden wahrgenommen werden soll (vgl. im VEP dortiges Kapitel 8.3).

Der Verkehrsentwicklungsplan sieht hinsichtlich der Weiterentwicklung des ÖPNV in der Stadt Schweinfurt auf drei Ebenen Handlungsbedarf:

- infrastrukturelle Maßnahmen,
- Maßnahmen im Liniennetz,
- Vermarktung des ÖPNV und Beitritt zum Verkehrsverbund.

Im Einzelnen werden als Maßnahmen für den ÖPNV, an deren Umsetzung und Wirkung die positiven Auswirkungen des VEP vorrangig ablesbar sind, in Kapitel 8.3 die folgenden benannt:

- Erhöhung der Attraktivität und des Verkehrsanteils des ÖPNV,
- bessere Abstimmung der Fahrpläne mit dem Regionalverkehr,
- Reduzierung des Umsteigezwanges am Roßmarkt
→ Erreichbarkeit wichtiger Ziele möglichst ohne Umsteigezwang,
- barrierefreier ÖPNV bis 2022 anstreben
→ wichtige Einzelmaßnahme: Hbf. und Bahnhofsvorplatz,

- Beitritt zum Verkehrsverbund Mainfranken,
- Verdichtung von Abendverkehren,
- ÖPNV-Erschließung der Konversionsflächen,
- attraktiver und verständlicher ÖPNV,
- Verbesserung der Haltestellenausstattung,
- Erschließung neuer Nutzergruppen,
- Anschaffung von Fahrzeugen mit energieeffizienten, schadstoffminimierten Antrieben.

2 Struktur des Untersuchungsraums und regionale Erreichbarkeit

2.1 Struktur des Untersuchungsraums

Der Nahverkehrsraum „Stadt und Landkreis Schweinfurt“ gehört zur Region Main-Rhön im Regierungsbezirk Unterfranken. Diese liegt im Norden von Bayern. Die Region Main-Rhön umfasst außerdem auch die Landkreise Rhön-Grabfeld, Bad Kissingen und Hassberge.

Der Landkreis Schweinfurt besteht aus insgesamt 29 Gemeinden. Drei Gemeinden haben Marktrechte: Oberschwarzach, Stadtlauringen und Werneck. Gerolzhofen hat als einzige der Gemeinden Stadtrechte.

Prägende Räume sind das Maintal (Schweinfurter Mainbogen), das den Landkreis durchzieht, der Steigerwald im Süden und der im Norden gelegene Naturpark Haßberge. Der Main teilt den Landkreis in einen nordöstlichen Teil mit der Stadt Schweinfurt und den zentralen Orten Schwanfeld, Werneck, Wasserlosen, Schonungen und Stadtlauringen sowie in einen südwestlichen Teil mit den zentralen Orten Gerolzhofen, Schwebheim und Gochsheim. Die Topografie ist entlang des Mains relativ flach bei einem Niveau von etwa 225 m ü. NN und steigt nach Norden hin leicht auf bis zu ca. 340 m ü. NN (Schweinfurter Rhön) an.

Die südliche Grenze bilden die Landkreise Würzburg und Kitzingen. Westlich grenzt der Landkreis Main-Spessart an den Landkreis Schweinfurt. Diese drei Kreise bilden gleichzeitig auch die Grenze zwischen den Regionen Main-Rhön und Würzburg. Im Nordwesten liegt der Landkreis Bad Kissingen, im Nordosten der Landkreis Rhön-Grabfeld, im Osten der Landkreis Haßberge. Im Süden tangiert der Landkreis Bamberg das Kreisgebiet. Dort grenzt auch der Regierungsbezirk Unterfranken an den Regierungsbezirk Oberfranken an.

Im aktuellen Regionalplan der Region Main-Rhön (Stand 1. März 2018) wird der Landkreis Schweinfurt in folgende Räume untergliedert:

- Ländlicher Raum mit Verdichtungsansätzen: Umfasst neben der kreisfreien Stadt Schweinfurt die Gemeinden Sennfeld, Gochsheim, Schwebheim, Röhlein, Wipfeld, Grafenrheinfeld, Berggrheinfeld, Niederwerrn und Dittelbrunn.
- Der Rest des Landkreises – also sämtliche Gemeindegebiete westlich und östlich des oben genannten Raums – ist als Raum mit besonderem Handlungsbedarf ausgewiesen.

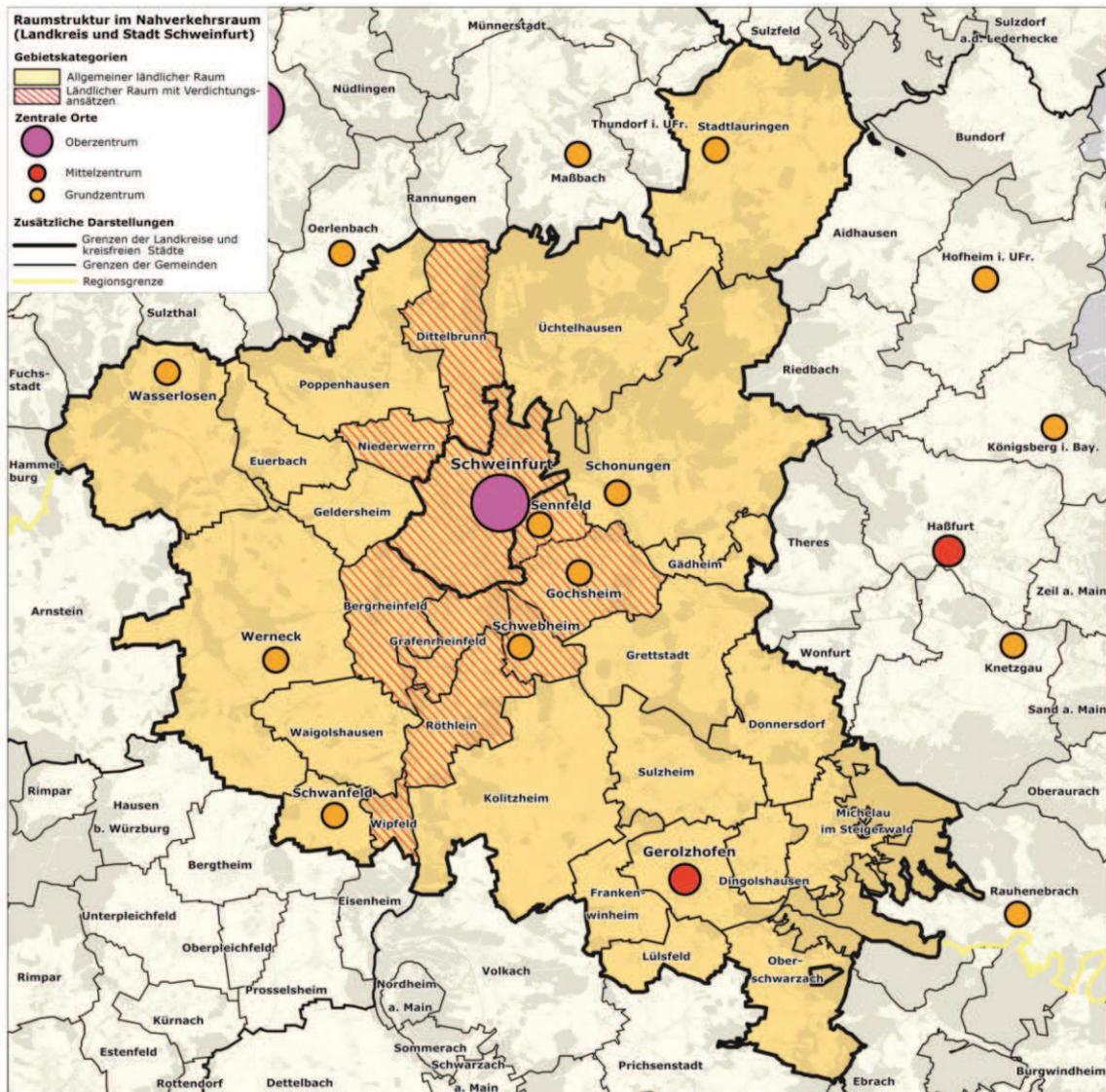


Abbildung 1: Region Main-Rhön³

Die Stadt Schweinfurt nimmt dabei die Funktion eines Oberzentrums wahr. Der Stadt Gerolzhofen wird die Funktion eines Mittelzentrums zugewiesen. Der Markt Werneck hat weiterhin die zentralörtliche Funktion eines Unterzentrums. Des Weiteren werden die ehemaligen Unter- bzw. Kleinzentren Wasserlosen, Stadtlauringen, Schonungen, Sennfeld, Gochsheim, Schwebheim und Schwanfeld als Grundzentren geführt.

Neben den Verbindungen an das Oberzentrum Schweinfurt bestehen im Landkreis starke Verflechtungen vor allem entlang der Entwicklungsachsen von überregionaler Bedeutung zwischen den Oberzentren Schweinfurt, Würzburg sowie Bad Kissingen und Bad Neustadt a. d. Saale (die im Regionalplan als zentrale Doppelorte mit Oberzentrumfunktion geführt werden) und dem Mittelzentrum Haßfurt.

³ eigene Darstellung nach: Regionalplan Main-Rhön (Stand 01.03.2018); Karte 1 "Raumstruktur"

Die in den letzten Jahren immer weiter fortschreitenden Siedlungserweiterungen zwischen dem Oberzentrum Schweinfurt und den Gemeinden Dittelbrunn im Norden, Niederwerrn im Nordwesten und Sennfeld im Südosten lassen eine räumliche Trennung zwischen Stadt und Landkreisgemeinden oft nicht mehr erkennen.

2.2 Regionale Erreichbarkeit

Der Nahverkehrsraum Schweinfurt liegt zentral in Deutschland, was die wirtschaftliche Bedeutung der Region und insbesondere der Stadt Schweinfurt zusätzlich unterstützt. Für die knapp eine Million Mainfranken ist das Oberzentrum in maximal einer Stunde erreichbar.⁴

Die verkehrliche Erschließung ist durch mehrere Verkehrsachsen gekennzeichnet.

2.2.1 Straßenverkehr

Das Gebiet liegt verkehrsgünstig am Schnittpunkt von vier Bundesautobahnen, zwei Nord-Süd- und zwei West-Ost-Verbindungen.

Die A 7 (E 45) Hamburg – Ulm, eine wichtige Nord-Süd-Verbindung, verläuft in unmittelbarer Nähe zur Stadt Schweinfurt. Ebenfalls in Nord-Süd-Richtung verläuft die A 71 (Thüringer-Wald-Autobahn) Schweinfurt – Erfurt, die seit ihrer Eröffnung 2005 die Erreichbarkeit der neuen Bundesländer wesentlich verbessert hat. Die in West-Ost-Richtung verlaufende A 70 beginnt am Autobahndreieck Schweinfurt/ Werneck und verläuft südlich der Stadt Schweinfurt in weiten Teilen parallel zum Main. Sie stellt eine schnelle Verbindung nach Bamberg und weiter zur A 9 Berlin – München her. Die Autobahnen A 70 (als Südtangente) und A 71 (als Westtangente) bilden eine Umfahrung um die Stadt Schweinfurt, mit insgesamt sieben Anschlussstellen für Stadt und Vororte.

Die Autobahn A3 Nürnberg – Frankfurt a. M. tangiert den Nahverkehrsraum im Süden. Sie verbindet die Wirtschaftsräume Nürnberg/ Fürth/ Erlangen, Schweinfurt und Aschaffenburg/ Würzburg miteinander und stellt die Verbindung in die Industriezentren des Rhein-Main-Gebiets her.

2.2.2 Schienenpersonennahverkehr

Der Nahverkehrsraum wird von mehreren Bahnstrecken in das regionale Schienennetz einbezogen und weist eine gute regionale SPNV-Verbindung nach Würzburg, Bamberg, Nürnberg, Erfurt und Bad Kissingen auf.

Während zwei Schienenstrecken den Norden des Landkreises mit Endpunkt in der Stadt Schweinfurt passieren, durchquert eine weitere Strecke das Kreisgebiet von Osten kommend in Richtung Süden (nach Würzburg).

⁴ Mainpost.de: Citymanager: „Schweinfurt hat noch Luft nach oben – und Potenzial (09.04.2019, aktualisiert am 07.04.2020) (abgerufen am 04.09.2020).

Alle den Nahverkehrsraum durchquerende Schienenstrecken bedienen die Stadt Schweinfurt. Mit den Bahnhöfen Schweinfurt Hauptbahnhof, Schweinfurt Mitte und Schweinfurt Stadt verfügt die Stadt über insgesamt drei Zugangsstellen zum SPNV, was bezogen auf die Stadtgröße als überdurchschnittlich zu bewerten ist.

Neben den Bahnhöfen in der Stadt Schweinfurt befinden sich fünf weitere SPNV-Haltepunkte im Kreisgebiet (Ebleben, Oberwerrn, Poppenhausen, Schonungen, Waigolshausen). Sowohl der Nordosten als auch der Süden sind ohne SPNV-Anbindung.

Die Erschließung durch den Schienenverkehr erfolgt auf den Strecken:

- KBS 810 Würzburg – Schweinfurt – Bamberg
- KBS 815 Schweinfurt – Ebenhausen – Bad Kissingen/ Meiningen/ Grimmenthal

Betreiber der jeweiligen Strecken ist für den Streckenabschnitt Würzburg – Schweinfurt – Bamberg die DB Netz AG, für alle übrigen Streckenabschnitte sowohl die Erfurter Bahn GmbH (EIB) als auch die DB Regio AG (RegionalExpress).

Tabelle 3: Übersicht über die Kursbuchstrecken im Untersuchungsraum

KBS	Verlauf	Bahnhöfe und Haltepunkte im Untersuchungsraum	Produkt/ Angebot
810	Würzburg – Schweinfurt – Bamberg	Ebleben, Waigolshausen, Schweinfurt Hauptbahnhof, Schweinfurt Stadtbahnhof, Schweinfurt Mitte, Schonungen (RE hält nur SW Hauptbahnhof)	DB Regio (RE, RB)
815	Schweinfurt – Ebenhausen – Bad Kissingen/ Meiningen/ Grimmenthal	Poppenhausen, Oberwerrn, Schweinfurt Hauptbahnhof, Schweinfurt Stadtbahnhof, Schweinfurt Mitte (RE hält nur SW Hauptbahnhof)	EIB (RB), DB Regio (RE)

Der Schienenverkehr im Nahverkehrsraum übernimmt somit die verkehrliche Funktion der Anbindung an das regionale und überregionale Schienennetz sowie die äußere Erreichbarkeit des Nahverkehrsraumes. Zwar halten im Kreisgebiet keine Fernverkehrszüge, die Züge des Regionalverkehrs (RegionalExpress und Regionalbahnen) verbinden Schweinfurt jedoch u. a. mit den benachbarten Städten Würzburg und Bamberg und stellen so auch die Anbindung an das ICE-Netz sicher (Knotenpunkt Würzburg). Zukünftig (spätestens bis Dezember 2028) soll der Hauptbahnhof im Rahmen der Fernverkehrsoffensive 2030 der Deutschen Bahn mit einer IC Linie Bamberg – Schweinfurt – Würzburg – Stuttgart – Tübingen wieder in das Fernverkehrsnetz eingebunden werden.

Tabelle 4 enthält eine Übersicht des Angebotes im regionalen Schienenverkehr.

Tabelle 4: Übersicht über das Verkehrsangebot im regionalen Schienenverkehr

KBS	Produkt/ Angebot	Linienweg	maßgebliches Angebot
810	RE (Franken-Thüringen-Express) Mainfrankenbahn	(Frankfurt –) Würzburg – Schweinfurt Hbf – Bamberg – Erlangen – Nürnberg	60-Min.-Takt
810	RB (Mainfrankenbahn)	(Schlüchtern – Jossa – Gemünden (Main) –) Würzburg – Schweinfurt Hbf – Schweinfurt Mitte – Schweinfurt Stadt – Bamberg	60-Min.-Takt
815	RE 7 (Mainfranken- Thüringen-Express)	EB 40 (Erfurt KBS 570 –) Meiningen - Schweinfurt	120-Min.-Takt
815	EIB (EB 40) (Unterfranken- Shuttle)	Schweinfurt Stadt – Schweinfurt Mitte – Schweinfurt Hbf – Mellrichstadt Bahnhof (– Meiningen)	60-Min.-Takt
815	EIB (EB 50) (Unterfranken- Shuttle)	Schweinfurt Stadt – Schweinfurt Mitte – Schweinfurt Hbf – Bad Kissingen (– Bad Neustadt/ Gemünden am Main)	60-Min.-Takt

Der Schweinfurter Hauptbahnhof ist ein Taktknoten. Jeweils zur vollen Stunde wird ein Umsteigen zwischen RegionalExpress-Verbindungen und den Zügen der EIB ermöglicht.

Durch Überlagerung von jeweils zwei zweistündlich verkehrenden RE-Linien entsteht sowohl in Richtung Würzburg als auch in Richtung Bamberg ein Stundentakt (in/ aus Richtung Würzburg mit einzelnen Verdichtern). Ergänzt wird das Angebot durch die auf der Achse verkehrenden Regionalbahnen.

Nach Meiningen bzw. Erfurt ergibt sich durch stündlich alternierende Fahrten der RE- und EIB-Züge ebenfalls ein etwa stündliches Angebot. Der Abschnitt nach Bad Kissingen wird durch ergänzende Fahrten der EIB-Züge zusätzlich verdichtet.

3 Organisationsstruktur

3.1 Aufgabenträgerschaft

Der ÖPNV stellt nach Art. 8 Abs. 1 des Bayerischen ÖPNV-Gesetzes (BayÖPNVG) eine freiwillige Aufgabe der Landkreise und kreisfreien Städte im eigenen Wirkungsbereich dar, die der Aufgabenträger in den Grenzen seiner Leistungsfähigkeit durchführt.

Stadt und Landkreis Schweinfurt bilden gemäß Art. 6 BayÖPNVG einen regionalen Nahverkehrsraum für den öffentlichen Personennahverkehr. Um eine enge Kooperation der beiden Aufgabenträger Stadt und Landkreis Schweinfurt sicherzustellen, wurde im Jahr 2018 eine Gemeinschaftszweckvereinbarung als öffentlich-rechtlicher Vertrag zwischen Stadt und Landkreis geschlossen. Mit dieser Gemeinschaftszweckvereinbarung sollen die Belange der Verkehrs Kooperation und der Beitritt zu einem Verkehrsverbund, der die Planungsregionen 2 und 3 umfasst, besondere Berücksichtigung finden. Nach der Gemeinschaftszweckvereinbarung findet keine Aufgabenübertragung statt. Jeder Aufgabenträger bleibt für seinen Bereich zuständig und verantwortlich.

Das Gebiet des Landkreises wird an der Peripherie darüber hinaus von Linien anderer Verkehrsunternehmen der Nachbargaufgabenträger bedient.

Das ÖPNV-Angebot im Nahverkehrsraum ist hinsichtlich der Verantwortlichkeiten in der Aufgabenträgerschaft weiterhin wie folgt strukturiert.

Aufgabenträger sind:

- für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) der Freistaat Bayern, vertreten durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG),
- für den straßengebundenen ÖPNV innerhalb der Stadt Schweinfurt (Stadtverkehr) die kreisfreie Stadt Schweinfurt,
- für den die Stadtgrenzen überschreitenden Verkehr die Stadt Schweinfurt in Abstimmung mit dem Landkreis Schweinfurt,
- für den sonstigen straßengebundenen ÖPNV innerhalb des Landkreises der Landkreis Schweinfurt,
- für den die Landkreisgrenzen überschreitenden Verkehr der Landkreis Schweinfurt in Abstimmung mit dem jeweiligen Nachbar-Aufgabenträger.

Planung, Organisation und Sicherstellung des Schulverkehrs übernehmen die Aufgabenträger Landkreis Schweinfurt und Stadt Schweinfurt getrennt.

3.2 Liniengenehmigungen

Landkreis Schweinfurt

Zum Stand der Analyse im Dezember 2020 wurden alle Linien im Landkreis Schweinfurt durch Verkehrsunternehmen eigenwirtschaftlich gefahren. Die Laufzeiten der Konzessionen, die auf Grund eigenwirtschaftlicher Anträge von der Regierung von Unterfranken erteilt wurden, sind derzeit stark inhomogen und erschweren eine Harmonisierung der Laufzeiten zur einheitlichen Umsetzung von abgestimmten Planungen im ÖPNV. Aus diesem Grund wird ab dem 01.06.2024 eine Linienbündelung durch die Laufzeitbeschränkung von Konzessionen auf den 31.05.2024 angestrebt (mit wenigen Ausnahmen, z. B. Linie 9308).

Stadt Schweinfurt

Mit Beschluss des Haupt- und Finanzausschuss der Stadt Schweinfurt vom 19.06.2018 wurde mit Wirkung vom 01.01.2019 gemäß den Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 und des § 8a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag gegenüber der Stadtwerke GmbH neu erteilt. Auf Grund dieses öffentlichen Dienstleistungsauftrages wird das Nahverkehrsangebot von den Stadtwerken Schweinfurt im Rahmen dieser gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung gefahren.

Da einige von den derzeit bedienten und zukünftig weiter zu bedienenden Linien des Stadtverkehrs in das Zuständigkeitsgebiet des Landkreises Schweinfurt (als auf seinem Gebiet zuständigem Aufgabenträger im Sinne des Art. 8 Abs. 1 BayÖPNVG und zuständiger Behörde im Sinne des Art. 2 lit. c) VO 1370/2007) einbrechen, war die Zustimmung des Landkreises Schweinfurt zu der Betrauung der Stadtwerke Schweinfurt durch die Stadt Schweinfurt erforderlich. Der Landkreis Schweinfurt hat seine Zustimmung zu der vorliegenden Betrauung der Stadtwerke Schweinfurt durch Beschluss des Kreistages vom 18.10.2016 erteilt.

3.3 Finanzierung des ÖPNV

Regionalverkehr (Landkreis Schweinfurt)

Der Busverkehr im Landkreis Schweinfurt wurde bis Sommer 2021 ausschließlich eigenwirtschaftlich ohne Zuschüsse/ Beihilfen des Aufgabenträgers betrieben.

Seit Sommer 2021 ist ein Paradigmenwechsel eingetreten und der Landkreis ist in die Finanzierung von Busverkehrsleistungen eingestiegen. Ab 01.08.2021 wurde gemeinsam durch die Landkreise Schweinfurt und Bad Kissingen für die Linie 8136 ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag (ÖDA) für 34 Monate an die Firma Seger AG vergeben.

Stadtverkehr Schweinfurt (Stadt Schweinfurt)

Die Finanzierung des Stadtverkehrs Schweinfurt erfolgt vordergründig über den Querverbund der Stadtwerke Schweinfurt GmbH.

In der „Betrachtung über die zu erfüllenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im öffentlichen Personennahverkehr der Stadtwerke Schweinfurt GmbH durch die Stadt Schweinfurt“ ist in § 5 (Kosten des Verkehrsangebotes) geregelt:

- *„Die Finanzierung der mit der Durchführung des ÖPNV entstehenden Kosten erfolgt durch Erträge der STWSW und durch Ausgleichsleistungen der Stadt Schweinfurt. Zu den Erträgen der STWSW zählen Einnahmen aus dem Fahr-scheinverkauf, Einnahmen aus gesetzlichen Ausgleichsleistungen sowie sonstigen Einnahmen. Die nicht durch Erträge der STWSW gedeckten Kosten werden durch Zuschüsse der Stadt Schweinfurt (z. B. weitergeleitete Landesmittel einschl. Eigenanteil der Stadt Schweinfurt) und durch den internen Verlustausgleich zwischen den Geschäftsbereichen der STWSW gedeckt. Die Zuschüsse der Stadt Schweinfurt und der interne Verlustausgleich bilden die Ausgleichsleistung deren Höhe nach Maßgabe des Anhangs der VO 1370/2007 festgelegt wird.“*

4 Verkehrspolitische Zielsetzungen

Verkehrspolitische Vorgaben „Die zehn Leitsätze der Nahverkehrsplanung“

Dem Öffentlichen Verkehr (ÖV⁵) kommt im Nahverkehrsraum der Region Schweinfurt eine Schlüsselrolle bei der weiteren Ausgestaltung der Mobilitätsangebote sowie zur Erfüllung umwelt- und klimapolitischer Zielsetzungen zu. Dies betrifft die Gewinnung von Mobilitätsanteilen vom MIV im unmittelbaren Verdichtungsraum der Stadt Schweinfurt, zum anderen die Sicherung der Mobilität in der Fläche und an der Peripherie der Region.

Seite | 29

Die nachfolgend formulierten Leitsätze und Zielsetzungen gelten grundsätzlich für den gesamten Nahverkehrsraum (Leitsatz jeweils **Gelb** hinterlegt). Im Leitsatz 4 werden die Zielsetzungen hinsichtlich ihrer Gültigkeit in drei Teilräumen (bezogen auf die räumliche Orientierung der Verkehre) differenziert:

- Verkehre im Gebiet der Stadt Schweinfurt (Aufgabenträger: Stadt Schweinfurt; Leitsatz **Blau** hinterlegt),
- Stadt-Umland-Verkehr Schweinfurt (gemeinsame Zuständigkeit der Aufgabenträger; Leitsatz **Hellrot** hinterlegt),
- Verkehre im Gebiet des Landkreises Schweinfurt (Aufgabenträger: Landkreis Schweinfurt⁶; Leitsatz **Grün** hinterlegt).

Leitsatz 1: Nahverkehrsplanung konsequent am Leitgedanken „Verkehrsverbund“ ausrichten!

Die anstehende Integration in den Verkehrsverbund Mainfranken eröffnet in der Region Schweinfurt völlig neue Handlungsmöglichkeiten zur Ausgestaltung des ÖV. Das Motto „Eine Region – ein Fahrplan – ein Tarif – ein Ticket“ wird vor diesem Hintergrund als zentraler Leitgedanke der Nahverkehrsplanung verankert.

Mit dem Gemeinsamen Nahverkehrsplan soll das ÖV-System im Nahverkehrsraum planerisch als „Gesamtprodukt“ mit

- einer sinnvollen Aufgabenteilung zwischen SPNV und ÖPNV,
- einer bestmöglichen Vernetzung im Landkreis,
- einer optimalen Koordinierung von Stadt- und Regionalverkehr,
- sowie passenden Verbindungen in die Nachbarregionen

weiterentwickelt werden.

⁵ ÖV besteht aus Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

⁶ Hinweis: Bei kreisgrenzüberschreitenden Linien zu benachbarten Landkreisen im Nahverkehrsplan gesonderte Festlegungen zur Zuständigkeit.

Diese Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems dient der Verbesserung der Daseinsvorsorge und der Standortqualität in der Region Schweinfurt.

Der Nahverkehrsbeirat übernimmt in der Weiterentwicklung des ÖV die zentrale Funktion zur Abstimmung und Vorbereitung der politischen Beschlussfassungen.

Leitsatz 2: Mobilitätskonzept konsequent umsetzen!

Das 2019 beschlossene Mobilitätskonzept (MOKO) für den Landkreis Schweinfurt, welches detaillierte Angaben zur Weiterentwicklung des ÖV beinhaltet, ist verbindliche Grundlage der Nahverkehrsplanung. Das MOKO ist im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans weiter zu präzisieren und – soweit notwendig – zu überarbeiten.

Neben dem favorisierten Zielsystem zur Entwicklung des ÖV werden im Mobilitätskonzept flankierende Maßnahmen genannt, deren Umsetzung im Geltungszeitraum des Nahverkehrsplanes erfolgen soll.

- Es ist zu prüfen, inwiefern die genannten Maßnahmen nach wie vor als notwendig erachtet werden und welche Priorität ihnen bei der Umsetzungsdringlichkeit zukommt.
- Es ist zu prüfen, inwiefern die genannten Maßnahmen bereits umgesetzt worden sind bzw. sich in der Umsetzungsphase befinden oder voraussichtlich verzögern werden.
- Es ist weiterhin zu prüfen, ob weitere Maßnahmen den aufgestellten Katalog sinnvoll ergänzen können. Für diese Maßnahmen sind analog zu den Angaben im Mobilitätskonzept Aufgabenbereiche und Bausteine, Umsetzungsfristen und Kostenrahmen zu benennen.

Leitsatz 3: ÖV als hierarchisch abgestuftes System mit differenzierten Anforderungen gestalten!

Das ÖV-System in der Region Schweinfurt ist als integriertes und hierarchisch abgestuftes System mit differenzierten Verkehrsaufgaben zu stärken und weiterzuentwickeln (siehe Abbildung 2).

Die Verknüpfungen zwischen den Systemebenen sind unter Nutzung der Systemvorteile der einzelnen Verkehrsträger bestmöglich zu gestalten. Die kreisgrenzübergreifenden Verkehrsbeziehungen sind zu berücksichtigen und, wo sinnvoll, in Abstimmung mit den Nachbargaufgabenträgern auszubauen.

Der Busbahnhof am Hauptbahnhof in Schweinfurt ist in seiner Funktion als Verknüpfungspunkt des regionalen und lokalen ÖPNV zum SPNV zu stärken.

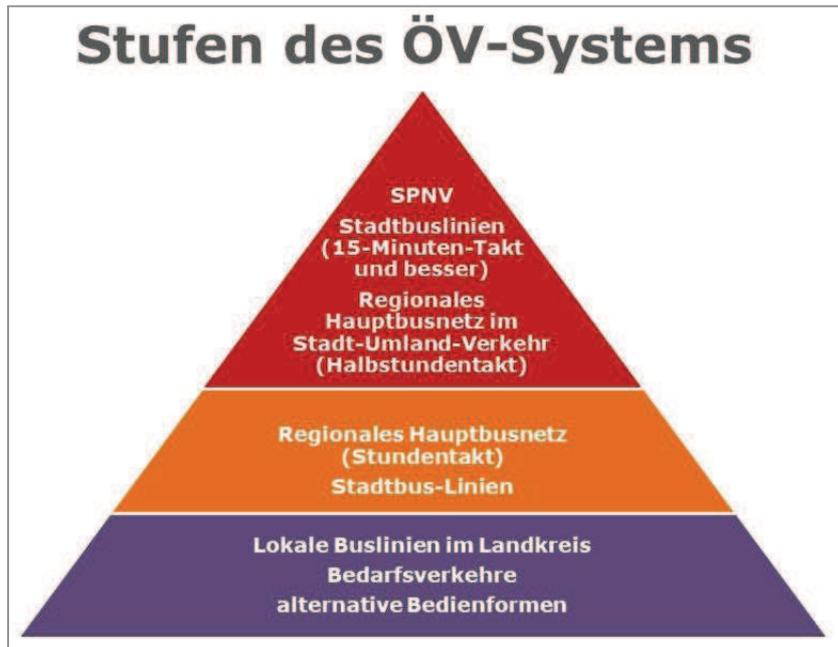


Abbildung 2: Hierarchisierung des ÖV-Systems im Nahverkehrsraum

Im Nahverkehrsraum wird in diesem Kontext, unter Berücksichtigung der realen Fahrgastpotenziale auf der einen Seite und der Zielsetzung der Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen für die Bevölkerung auf der anderen Seite, eine differenzierte ÖV-Angebotsqualität bzgl. der MIV-Konkurrenzfähigkeit mit **Differenzierung des ÖV-Systems** in drei Stufen vorgesehen.

Systemstufe 1: ÖV als Konkurrenzsystem zum MIV in Gebieten und Relationen mit sehr hoher Verkehrsnachfrage

- Stadtbuslinien in Schweinfurt (Systemmerkmal: 15-Minuten-Takt und besser), Stadt-Umland-Verkehr Schweinfurt (Systemmerkmal: 30-Minuten-Takt und besser) sowie radiale Achsen aus der Region mit sehr hoher Verkehrsnachfrage (insbesondere SPNV)

In der Systemstufe 1 wird eine ÖV-Qualität vorgesehen, welche mit dem MIV realistisch konkurrenzfähig sein kann und die verschiedenen Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung weitgehend abdecken kann.

Da in den genannten Bereichen die negativen Auswirkungen des MIV auch für den ÖPNV am größten sind und für den MIV Kapazitätsgrenzen bestehen, ist der ÖV hier planerisch konsequent gegenüber dem MIV zu bevorzugen.

Systemstufe 2: ÖPNV als Alternativsystem zum MIV in Gebieten und Relationen mit mittlerer bis hoher Verkehrsnachfrage

- Stadtbuslinien in Schweinfurt (nicht durch Stufe 1 abgedeckt), Hauptachsen innerhalb des Landkreisgebietes (Systemmerkmal: 60-Minuten-Takt und besser)

Seite | 32

In den Relationen, Achsen und Gebieten der Stufe 2 soll ein ÖPNV angeboten werden, der hinsichtlich seiner Attraktivität gegenüber dem MIV eine (für den Nutzer wahrnehmbare) Mobilitätsalternative darstellt. Dies gilt insbesondere für die direkte und attraktive Erreichbarkeit des Oberzentrums Schweinfurt, der Mittelzentren und deren Verbindung untereinander.

Systemstufe 3: ÖPNV als Grundversorgung in Gebieten und Relationen mit sehr geringer bis geringer Verkehrsnachfrage

- ländlicher Raum (nicht durch Stufen 1 und 2 abgedeckte Relationen, Achsen und Gebiete)

Aufgrund des geringeren Mobilitätsaufkommens und des dadurch geringen Nachfragepotenzials kann (unter den aktuell gegebenen Rahmenbedingungen) hier nur ein ÖPNV-Grundangebot vorgehalten werden, das gegenüber dem MIV realistischerweise nicht konkurrenzfähig sein kann. Hier handelt es vorrangig um Schülerverkehre sowie um Bedarfsverkehre (Sicherung der stündlichen Mindestbedienung im Landkreisgebiet).

Leitsatz 4: ÖPNV in Ausrichtung auf die unterschiedlichen Potenziale und Bedarfe in Stadt und Landkreis entwickeln!

Entsprechend der im Leitsatz 3 formulierten Hierarchisierung des ÖV-Systems ist eine räumlich differenzierte Schwerpunktsetzung in der Entwicklung des ÖPNV-Systems erforderlich.

Leitsatz 4.1: Stadt Schweinfurt: Angebotsqualität kundenorientiert verbessern!

Vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung verfolgt die Stadt Schweinfurt als strategische Zielsetzung mittelfristig eine Stabilisierung des Anteils des ÖPNV im Mobilitätsgeschehen (sog. „Modal-Split“). Die Realisierung der Modal-Split-Zielsetzung erfordert einen Ausbau des Stadtbusverkehrs in Stadtbereichen und/ oder zu Zeiten mit signifikanten Wachstumspotenzialen. Bis Ende 2023 soll wieder die Fahrgastzahl der vor Corona-Zeit befördert werden. Das Bestniveau der Fahrgastnachfrage aus 2016 soll bis spätestens 2028 erreicht werden.

Zum Erreichen der Zielsetzung ist die verkehrliche Wirksamkeit des Stadtbusverkehrs durch eine stärkere Netzhierarchisierung sowie den angebotsseitigen und infrastrukturellen Ausbau der nachfragestarken Achsen weiter zu verbessern.

Im Mittelpunkt stehen folgende Ziele und Grundsätze:

- Der Stadtbusverkehr soll als ganzheitliches „System“ verstanden und entwickelt werden. Im Mittelpunkt müssen dabei neben den Bedürfnissen der heutigen Fahrgäste verstärkt die Anforderungen potenzieller neuer Kunden stehen.
- Ausgehend von der bestehenden Flächenwirkung des Stadtbusverkehrs soll auf den potenzialstarken Achsen eine gezielte Verbesserung des Angebotes und der Infrastruktur, ausdrücklich möglicherweise auch zu Lasten verkehrsschwacher Räume und Zeiten, verfolgt werden.
- Im Kontext mit dem ersten Punkt liegt ein wesentlicher Schwerpunkt auf der Sicherung der Leistungsfähigkeit des Stadtbussystems. Unter „Leistungsfähigkeit“ werden insbesondere die Kriterien
 - Beförderungskapazitäten (Fahrzeuggröße und Taktdichte)
 - gesamte Tür-zu-Tür-Reisezeit zwischen Start und Ziel
 - Zuverlässigkeit des ÖPNV-Systemsverstanden.
- Eine besondere Bedeutung kommt dem ÖPNV bei der städtebaulichen Entwicklung neuer, potenzialstarker Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte zu, um mit einer ÖPNV-Anbindung frühzeitig in diesen Gebieten das Mobilitätsverhalten zugunsten des ÖPNV gestalten zu können.
- Im Stadtbusnetz sind neue Netzelemente, insbesondere
 - (hochwertige) Premiumbuslinien,
 - Ring- und Tangentialverbindungen
 - sowie Durchmesserlinienzu prüfen.
- Die Handlungsmöglichkeiten zur Gewährleistung von Verkehrsaufgaben im Stadtgebiet durch Regionalverkehrslinien sind verstärkt zu nutzen. Ein Handlungsschwerpunkt liegt dabei auf der Sicherung und dem Ausbau der Verknüpfung zwischen Regional- und Stadtverkehr in zentraler Lage.
- Die hier im Leitsatz 4.1 festgelegte Zielsetzungen, insbesondere das Wiedererreichen des Niveaus der Fahrgastnachfrage aus 2016, sowie die Konsequenzen der „Antriebswende“ mit Umstellung auf emissionsarme Antriebe (siehe Leitsatz 8) erfordert die Bereitstellung zusätzlicher Finanzmittel durch den Aufgabenträger Stadt Schweinfurt.

Leitsatz 4.2: Im Stadt-Umland-Verkehr attraktive Angebote für Pendler ausbauen!

Der Stadt-Umland-Verkehr Schweinfurt soll eine stärkere Rolle zur Reduzierung des MIV im Pendlerverkehr übernehmen. Im Zusammenhang mit dieser Zielsetzung ist betreiberunabhängig der Ausbau von Hauptbuslinien als wahrnehmbares Qualitätsprodukt zu forcieren. Ein Ansatzpunkt besteht in der Attraktivierung der Achsen im Stadt-Umland-Verkehr durch kooperierende Stadt- und Regionalverkehrslinien.

Leitsatz 4.3: Im Landkreis Schweinfurt räumlich differenziert passende Angebote schaffen sowie Grundversorgung sichern!

Zur Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV im Landkreis Schweinfurt verfolgt der Landkreis aufbauend auf dem „Zielsystem C“ (vgl. Leitsatz 3) aus dem Mobilitätskonzept die Realisierung eines „**Zielsystems C+**“. Dieses stellt eine Weiterentwicklung des „Zielsystem C“ mit der strategischen Zielsetzung einer Erhöhung des Anteils des Öffentlichen Verkehrs im Mobilitätsgeschehen (sog. „Modal-Split“) (u. a. durch Ausdehnung der Bedienzeiten, Prüfen von Expressfahrten, Prüfen von Taktverdichtungen auf nachfragestarken Relationen).

Im Gebiet des Landkreises Schweinfurt kann der ÖPNV aufgrund der starken strukturellen Unterschiede zwischen den einzelnen Gemeinden – sowohl in der Siedlungsstruktur als auch in der bestehenden ÖPNV-Anbindung – nicht flächendeckend als reelle Alternative zum MIV entwickelt werden. Aus diesem Grund ist hier eine differenzierte Ausgestaltung des ÖPNV erforderlich, die sich gemäß den Vorgaben aus dem Mobilitätskonzept wie folgt ergibt:

- Auf Korridoren mit hohen und sehr hohen Fahrgastpotenzialen soll ein angebotsorientierter und fahrgastgerechter Ausbau der Bedienung erfolgen (Verkehr im Stundentakt, Ausdehnung Betriebszeiten usw.). Die Anforderungen an eine transparente Angebotsgestaltung (Taktfahrplan, einheitliche Linienführungen usw.) sollen zukünftig gegenüber den bisher priorisierten Anforderungen des Schulverkehrs verstärkt Beachtung finden und auf den Hauptbuslinien in der Abwägung der Belange priorisiert werden.
- Im gesamten Liniennetz sollen Einstiegshürden in den ÖPNV abgebaut werden, das System soll nutzerfreundlicher und einfacher zu begreifen sein. Dazu gehören eindeutige Tarifbestimmungen, leicht lesbare Fahrpläne mit stets gleichbleibenden Linienverläufen und Abfahrzeiten sowie möglichst wenigen Ausnahmen.
- An den im Landkreisgebiet definierten Verknüpfungspunkten sind die Netzebenen (siehe Leitsatz 3) untereinander zu vernetzen. Hier sind insbesondere attraktive Übergänge zu den ÖV-Angeboten der Systemstufe 1 (siehe Leitsatz 3), welche schnelle, leistungsstarke und komfortable Verbindungen in das Oberzentrum herstellen, zu sichern. Die Verknüpfungspunkte sollen perspektivisch als Mobilitätsstationen entwickelt werden (siehe auch Leitsatz 6).

- In Teilräumen mit geringerer Nachfrage ist der ÖPNV, mit Ausnahme des Schülerverkehrs, vom Regelverkehr auf bedarfsgesteuerte Bedienformen umzustellen. Dabei soll die Qualität der Bedienung (Taktfrequenz, Bedienzeiten) vergleichbar mit der Qualität auf den Hauptlinien sein.
- Im Bereich Freizeitverkehr sind passende Angebote zu entwickeln, die sich an tatsächlichen lokalen und saisonalen Freizeitangeboten ausrichten. Es sind auch im Jahresverlauf nur temporär zu betreibende Verkehre zu Events/ Feiertagen zu berücksichtigen.

Leitsatz 5: Moderne und barrierefreie Infrastruktur schaffen!

Als „Aushängeschild“ eines modernen ÖPNV-Systems muss die Infrastruktur – die Verknüpfungspunkt-, die Haltestellen-, die Fahrzeug-, die Fahrgastinformationssysteme und die digitale Infrastruktur – höchsten Ansprüchen genügen. Durch eine moderne Gestaltung sollen die Haltestellen auch zur Aufwertung des Ortsbildes beitragen. Mit einem einheitlichen Erscheinungsbild der Fahrzeuge, Haltestellen und Fahrgastinformationssysteme – ggf. differenziert in Stadt und Landkreis – soll im Rahmen der Steuerungsmöglichkeiten der Aufgabenträger die Wahrnehmbarkeit und der Wiedererkennungswert des ÖPNV wirksam erhöht werden.

Als langfristig angelegte und kontinuierlich (in aufeinander abgestimmten Schritten) zu verfolgende Zielsetzung, wird die Schaffung eines für alle Mobilitätseingeschränkte „vollständig barrierefreien ÖPNV“ formuliert.

- Von der Realisierung eines barrierefreien ÖPNV partizipieren alle Fahrgäste („Design für alle“).
- Der Planungsanspruch ist die Gewährleistung durchgängiger, lückenloser und barrierefreier Mobilitätsketten, flankiert durch barrierefreie Informationsketten.
- Die weitgehend flächendeckende Umsetzung soll mit Priorisierung nachfragestarker bzw. bedeutsamer Haltestellen verfolgt werden (unter Beachtung festgelegter Ausnahmetatbestände).

Der Hauptbahnhof Schweinfurt soll als moderner Verknüpfungspunkt zwischen den ÖV-Trägern ausgebaut sowie als „Leuchtturm“ des ÖPNV in der Region Schweinfurt entwickelt werden. Durch Stadt und Landkreis sind alle planerischen und planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine Realisierung zu schaffen.

Besondere Beachtung verdienen weiterhin die SPNV-Haltepunkte im Nahverkehrsraum, die für Pendler besonders attraktiv sind. Hier sollen sowohl die P+R-Anlagen als auch die entsprechenden Bushaltestellen eine deutliche gestalterische Aufwertung erfahren.

Frequenzstarke Haltestellen im Nahverkehrsraum sind mit Digitalen Fahrgastinformationssystemen (DFI) auszustatten.

Leitsatz 6: Infrastrukturelle Vernetzung mit den anderen Verkehrsträgern ausbauen sowie flankierende Mobilitätsangebote entwickeln!

Die Vernetzung des ÖV mit den anderen Verkehrsarten ist, insbesondere im Landkreisgebiet auch als passendes Angebot für die sog. „letzte Meile“, weiter auszubauen. Dazu sind sog. „intermodale Verknüpfungen“, wie Bike+Ride und/ oder Park+Ride, an den verkehrsbedeutsamen Schnittstellen bereitzustellen. Zu prüfen ist in diesem Kontext die Fahrradmitnahme im Regionalbusverkehr⁷.

Der Ausbau von Park+Ride-Angeboten soll als strategischer Ansatz möglichst nah am Wohnort der Fahrgäste/ Pendler verfolgt werden. An den SPNV-Zugangsstellen im Landkreisgebiet sind vor diesem Hintergrund Park+Ride und Bike+Ride-Angebote sowie an den Hauptbuslinien Bike+Ride-Angebote angebotsorientiert auszubauen bzw. zu errichten.

Die Digitalisierung ist, unter Beachtung von Nutzen-Kosten-Kriterien, bestmöglich zu nutzen. Die Schaffung von digitalen Angeboten in den Bereichen Fahrgastinformation und Fahrscheinvertrieb (insbesondere E-Ticketing und App-Lösungen) wird dabei als übergreifende Aufgabe im Verkehrsverbund Mainfranken verstanden. Mit der Digitalisierung dürfen jedoch keine neuen „Zugangshürden“ geschaffen werden, ein ausgewogener Mix aus verschiedenen Informations- und Vertriebskanälen ist weiterhin zu sichern.

Multimodale Mobilitätsangebote, wie Carsharing und Fahrradausleihsysteme, sollen unter Federführung der Aufgabenträger (und deren kommunaler Unternehmen) entwickelt, eingeführt und ausprobiert werden. Diese (öffentlichen) Mobilitätsangebote sollen (bei ausreichendem Potenzial und Wirtschaftlichkeit) als Mobilitätsstationen entwickelt werden. Insbesondere zentrale Haltestellen sollen perspektivisch zu Mobilitätstationen mit zusätzlichen Funktionen (Informationsstände, Ladestationen für E-Mobilität, Paketstationen, Haltepunkte für mobile Händler aus der Region etc.) ausgebaut werden. Hierbei ist zu beachten, dass der Erfolg solcher Angebote sehr stark vom Erreichen eines Netzcharakters anstelle von (isolierten) Einzellösungen abhängig ist.

Der Landkreis Schweinfurt und die Stadt Schweinfurt verfolgen den Ansatz, diese Mobilitätsangebote konsequent zu einem „Mobilitätsverbund“ auf Ebene des Verkehrsverbundes weiterzuentwickeln. Als visionäre Zielsetzung wird formuliert, dass eine verbundweit oder bayernweit angelegte „Mobilitätsplattform“ neben dem ÖV-Angebot als Kernaufgabe umfassend die Bereitstellung (Betrieb ggf. durch Dritte) und Buchung aller inter- und multimodalen Mobilitätsangebote „aus einer Hand“ organisiert.

⁷ Hinweis: Im Stadtbusverkehr Schweinfurt ist die Fahrradmitnahme realisiert.

Leitsatz 7: Reisezeiten merklich verkürzen!

Im Stadt- und Regionalverkehr sind die Tür-zu-Tür-Reisezeiten in der Gesamtbilanz (d. h. im Mittel über alle Fahrgäste) merklich zu verkürzen sowie die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit in einem hohen, für die Kundenzufriedenheit passenden Niveau zu gewährleisten.

Im Regionalverkehr ist ein, mit dem Stadtverkehr kompatibles Rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL) einzuführen. Prägende Funktionen dieses RBL-System sind Steuerung der Betriebsdurchführung, digitale Fahrgastinformationen sowie betriebliche Anschlusssicherungen.

Seite | 37

Leitsatz 8: Wirksamen Beitrag zur Erfüllung der Umweltziele leisten!

Die Erfordernisse des Klima- und Umweltschutzes sind bei der Planung und Durchführung des ÖPNV im gesamten Nahverkehrsraum umfassend zu berücksichtigen. Im Bereich des Busverkehrs ist die „Antriebswende“ mit Umstellung auf emissionsarme Antriebe konsequent unter Beachtung des „Standes der Technik“ und der Wirtschaftlichkeit zu verfolgen.

Leitsatz 9: Siedlungsplanung und Nahverkehrsplan wirkungsvoll verzahnen!

Eine ÖPNV-orientierte Siedlungspolitik unterstützt die Wirkung des ÖV und verbessert seine Marktchancen (z. B. Ausweisung neuer Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte im Nahbereich von SPNV-Haltepunkten oder an Hauptbuslinien).

Um bereits in der Entwicklungsphase das Mobilitätsverhalten positiv zugunsten des ÖPNV beeinflussen zu können, müssen neue Siedlungs- und Nutzungsentwicklungen, insbesondere im Schweinfurter Stadtgebiet und im unmittelbaren Umland des Oberzentrums, frühzeitig an das ÖV-System angebunden werden.

Leitsatz 10: Image des ÖPNV wirkungsvoll verbessern!

In den nächsten Jahren stehen wesentliche Veränderungen in der „ÖPNV-Landschaft“ in der Region Schweinfurt an: Die für 2024 angestrebte Integration in den Verkehrsverbund Mainfranken sowie in 2024 die Neuordnung des gesamten Regionalbusverkehrs im Zusammenhang mit der Neuvergabe der Liniengenehmigungen. Diese „Schlüsselprojekte“ sind konsequent für eine tiefgreifende und anhaltende Verbesserung des Images des ÖPNV in der Bevölkerung, in der Öffentlichkeit und in der Politik zu nutzen. Insbesondere soll durch die Installation eines Qualitäts- und Beschwerdemanagements die Kundenzufriedenheit gesteigert werden. Vorzusehen sind breit angelegte Kampagnen, für die entsprechende Finanzmittel bereitzustellen sind.

Beschluss der Verkehrspolitischen Vorgaben

Stadt Schweinfurt: Stadtrat 29.06.2021 (einstimmig)

Beschluss: *„Die als Anlage beigefügten Leitsätze sollen – soweit sie die Zuständigkeit des Aufgabenträgers Stadt Schweinfurt betreffen – den künftigen Nahverkehrsplanungen verbindlich zu Grunde gelegt werden.“*

Landkreis Schweinfurt: Ausschuss für Kreisentwicklung des Landkreises Schweinfurt
04.02.2021

Beschluss: *„Der Ausschuss für Kreisentwicklung beschließt, dass die vom Nahverkehrsbeirat in seiner Sitzung vom 08.12.2020 befürworteten Leitsätze (siehe Anlage) – soweit sie die Zuständigkeit des Aufgabenträgers Landkreis Schweinfurt betreffen – den künftigen Nahverkehrsplanungen verbindlich zu Grunde gelegt werden sollen. Die im Zusammenhang mit Leitsatz 4.3 („Im Landkreis Schweinfurt räumlich differenziert passende Angebote schaffen sowie Grundversorgung sichern“) beschriebenen Alternativen 1 (Ausplanung Zielsystem C) und 2 (Entwicklung Zielsystem C+) sollen zunächst vom Gutachter näher betrachtet und hinsichtlich der Kosten geschätzt werden, bevor hierüber eine abschließende Entscheidung durch den Ausschuss für Kreisentwicklung getroffen wird.“*

5 Barrierefreiheit im Nahverkehrsraum

5.1 Grundsätze

5.1.1 Gesetzliche Grundlagen, Normen und Richtlinien

Die Aufgabe der Erreichung vollständiger Barrierefreiheit wird im PBefG als abgeleitete Zielbestimmung zur Umsetzung der 03. Mai 2008 in Kraft getretenen UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK) eingeführt. Grundlage für insbesondere die Novellierung des § 8 PBefG im Jahr 2012 sind Artikel 9 und Artikel 20 der Konvention:

Seite | 39

„(1) Um Menschen mit Behinderungen eine unabhängige Lebensführung und die volle Teilhabe in allen Lebensbereichen zu ermöglichen, treffen die Vertragsstaaten geeignete Maßnahmen mit dem Ziel, für Menschen mit Behinderungen den gleichberechtigten Zugang zur physischen Umwelt, zu Transportmitteln, (...), die der Öffentlichkeit in städtischen und ländlichen Gebieten offenstehen oder für sie bereitgestellt werden, zu gewährleisten. Diese Maßnahmen, welche die Feststellung und Beseitigung von Zugangshindernissen und -barrieren einschließen, gelten unter anderem für

(a) Gebäude, Straßen, Transportmittel sowie andere Einrichtungen (...)“

„Die Vertragsstaaten treffen wirksame Maßnahmen, um für Menschen mit Behinderungen persönliche Mobilität mit größtmöglicher Unabhängigkeit sicherzustellen, (...)“

Die Rahmenbedingungen, Aufgabenverteilung und Zielsetzung für die in diesem Sinne verfügbar zu machenden Transportmittel werden im Personenbeförderungsgesetz geregelt, die Umsetzung der Vorgaben erfolgt in § 8 Abs. 3. Sätze 1-3:

„Der Aufgabenträger definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan. 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.“

Daraus abgeleitet gilt es, den unbestimmten Rechtsbegriff der „vollständigen Barrierefreiheit“ sowie die aus den Vorgaben resultierende Fristsetzung im Interesse der Einwohner und Gäste – und damit der Fahrgäste – zu interpretieren, für den Wirkungsbereich des Nahverkehrsplans zu definieren und in diesem Rahmen die entsprechende Maßnahmenplanung vorzunehmen.

Der Begriff „vollständige Barrierefreiheit“ ist nicht im Sinne einer gesetzlichen Grundlage definiert. „Vollständig“ ist in diesem Zusammenhang als übergreifend zu verstehen, das bedeutet, es umschließt begrifflich alle funktionellen Bereiche des beschriebenen Rechtsobjektes ÖPNV – also Fahrzeuge, Fahrgastinformation, Tarif- und Fahrplangestaltung und zentral die bauliche Gestaltung und Ausstattung der Infrastruktur.

Die für die Nahverkehrsplanung angenommene Definition von Barrierefreiheit ergibt sich aus den § 4 und 8 des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG):

„§ 4 Barrierefreiheit

Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Hierbei ist die Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel zulässig.“

„§ 8 Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr

(...)

(5) Sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten. Weitergehende landesrechtliche Vorschriften bleiben unberührt.“

Für zukünftige Überarbeitungen und Neuplanungen von ÖPNV-Infrastruktur für die Nutzung durch Verkehrsangebote der Aufgabenträger sind also die sogenannten anerkannten Regeln der Technik ausschlaggebend. Eine Individualisierung der Gestaltungsvorgaben zu einem regionalen Standard ist insofern wenig zweckmäßig, als dass nicht nur die generelle Anforderung an Barrierefreiheit keinen regionalen Besonderheiten unterliegt, sondern es darüber hinaus zum Abbau von Nutzungshürden, also Barrieren im Sinne des Planungsgegenstandes, zweckdienlich ist, einen Standard auf Basis überregional einheitlich und wiedererkennbar gestalteter Elemente zu entwickeln.

Die hier im Nahverkehrsplan den Ausbaustandards zugrunde gelegten anerkannten technischen Regelwerke und Richtlinien beinhalten daher im Wesentlichen:

- Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA) – Ausgabe 2011 (Deutsch), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln, 2011
- Hinweise für den Entwurf von Verknüpfungsanlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (H VÖ) – Ausgabe 2009 (Deutsch), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln, 2009

- Merkblatt für den Bau von Busverkehrsflächen – Ausgabe 2000 (Deutsch), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Arbeitsausschuss Kommunalen Straßenbau, Köln, 2000
- Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) – Ausgabe 2001 (Deutsch), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln, 2002
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraße (RASt 06) – Ausgabe 2006 (Deutsch), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln, 2007
- Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA): Lichtzeichenanlagen für den Straßenverkehr – Ausgabe 2015 (Deutsch), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln, 2015
- DIN 18040-1: Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 1: Öffentlich zugängliche Gebäude
- DIN 18040-3: Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum
- DIN 32975: Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung
- DIN 32984: Bodenindikatoren im öffentlichen Raum
- Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände: „Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV“ – Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG, September 2014

5.1.2 Belange der Barrierefreiheit

Der Begriff „Barrierefreiheit“ wurde im Verkehrsbereich in der Außendarstellung in der Vergangenheit meist vordergründig auf die Nutzergruppen der Rollstuhlfahrer sowie teilweise auch der Gehbehinderten und der zeitweise Mobilitätseingeschränkten (Personen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck) fokussiert („behindertengerecht“ gleich „rollstuhlgerecht“). Das Verständnis zur Barrierefreiheit im ÖPNV geht jedoch weiter. In der konsequenten Umsetzung des BGG (§ 4) umfasst die Barrierefreiheit grundsätzlich alle Benutzergruppen mit eingeschränkter Mobilität (z. B. auch hochbetagte Nutzer, gehörlose Personen, greifbehinderte Personen, Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigung)⁸.

⁸ siehe: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen: Schriftenreihe „direkt“ des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung; Heft 64/ 2008

Für diese Benutzergruppen ist in der Konsequenz die Möglichkeit zur eigenständigen, selbstbestimmten, unabhängigen und sicheren

- Auffindbarkeit,
- Zugänglichkeit und
- Nutzbarkeit

des ÖPNV zu gewährleisten.

Zu beachten ist, dass die Aufgabenträger mit der Novellierung des PBefG in 2013 vordergründig für die Planung (Planungsgebot), nicht aber unmittelbar für die Umsetzung der „vollständigen Barrierefreiheit“ zuständig sind. Aus dem NVP ergibt sich kein subjektiver Anspruch zur Umsetzung von Maßnahmen.⁹

Der Gesetzgeber hat mit der Novellierung des PBefG keine neue fachliche Qualität für Barrierefreiheit definiert. „Barrierefreiheit“ bleibt ein Prozess und wird sich auch in Zukunft mit dem Stand der Technik weiter entwickeln¹⁰. Die Schaffung der „Barrierefreiheit“ ist auch immer ein planerischer Kompromiss der verschiedenen Anforderungen der unterschiedlich mobilitätseingeschränkten Fahrgäste. Der Anspruch ist somit, ein Optimum für möglichst viele Menschen zu erreichen. Eine „vollständige Barrierefreiheit“ im Sinne einer absoluten Freiheit von Hemmnissen für alle Formen von Mobilitätseinschränkungen ist dagegen auf absehbare Zeit (noch) nicht möglich. Die Schaffung der Barrierefreiheit im ÖPNV dient dabei nicht nur den Nutzern mit Beeinträchtigungen, sondern allen Fahrgästen.

Zur Erreichung dieses Ziels ist die Festschreibung entsprechender Maßnahmen im Nahverkehrsplan vorgesehen. Die Maßnahmen beinhalten neben barrierefrei nutzbaren Fahrzeugen insbesondere den erforderlichen Ausbau der passenden ÖPNV-Zugangsstellen. Der Landkreis Schweinfurt als Aufgabenträger gibt damit den erforderlichen Rahmen für die in seinem Bereich zuständigen (Straßen-)Baulastträger vor, die Hauptaufgabe liegt also in der zukünftigen Gestaltung der Haltestellen für den straßengebundenen ÖPNV. Die Stadt Schweinfurt ist dagegen eigener Straßenbaulastträger und somit selbst zuständig.

Zur Bestimmung wirkungsvoller und angemessener Maßnahmen zur Erreichung der Vorgaben wird auf Basis der Feststellung des aktuellen Status der ÖPNV-Infrastruktur eine Vorgabe zur Priorität der anzugehenden Ausbaumaßnahmen erarbeitet und gemäß des PBefG eine Feststellung der davon auszunehmenden Haltestellen festgehalten. Die Dringlichkeit des Ausbaus sowie die Anforderung an den „Grad“ der notwendigen Barrierefreiheit wird über die Festlegung von in erster Linie systemrelevanten Kriterien geleistet, deren Erfüllung durch die Haltestelle geprüft wird.

⁹ siehe: Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (BAG): Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV - Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG; Handreichung, erstellt durch eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe, September 2014

¹⁰ ebenda

Daraus wird eine über quantifizierte und gewichtete Eigenschaften nachvollziehbare Begründung für zu ergreifende oder nicht umsetzbare Maßnahmen abgeleitet. Es wird eine Vergleichbarkeit der Merkmale und ihrer Ausprägungen gewährleistet, die die systemische Bedeutung der einzelnen Haltestellen bestimmen und damit die Anforderungen an die Barrierefreiheit. Erreicht wird die quantitative Vergleichbarkeit durch die Anwendung des Verfahrens der Nutzwertanalyse unter Einbezug aller dem Landkreis zur Verfügung stehender quantifizierbarer Informationen.

Die Untersuchung aller im Landkreis genutzten Bushaltestellen ergibt nicht nur eine sachliche Begründung von Ausnahmen, sondern erlaubt auch die Priorisierung und Konkretisierung der vorrangig, aber nicht nur für die Zielformulierung „vollständige Barrierefreiheit“ zu planenden und umzusetzenden Ausbaumaßnahmen. In diesem Zusammenhang ergeben sich entsprechend eine Ausbauempfehlung und ein Handlungsrahmen für die Straßenbulasträger im Kreisgebiet. Für das Stadtgebiet Schweinfurt wurde diese Bewertung nicht durchgeführt, da hier im NVP-Verfahren keine adäquate Haltestellenerfassung durchgeführt wurde.

Die Herstellung und Sicherstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV umfasst ausdrücklich nicht nur die Fahrzeuge und Haltestellen, sondern weitere Handlungsfelder (siehe Abbildung 3).



Abbildung 3: Handlungsfelder „Barrierefreiheit“ im ÖPNV

5.1.3 Schaffung barrierefreier Wegeketten

Die Barrierefreiheit im ÖPNV-System wird nur vollständig sichergestellt, wenn die Wegekette durchgängig, ohne Lücken barrierefrei bezüglich der jeweiligen Mobilitätseinschränkung ist (siehe Abbildung 4).

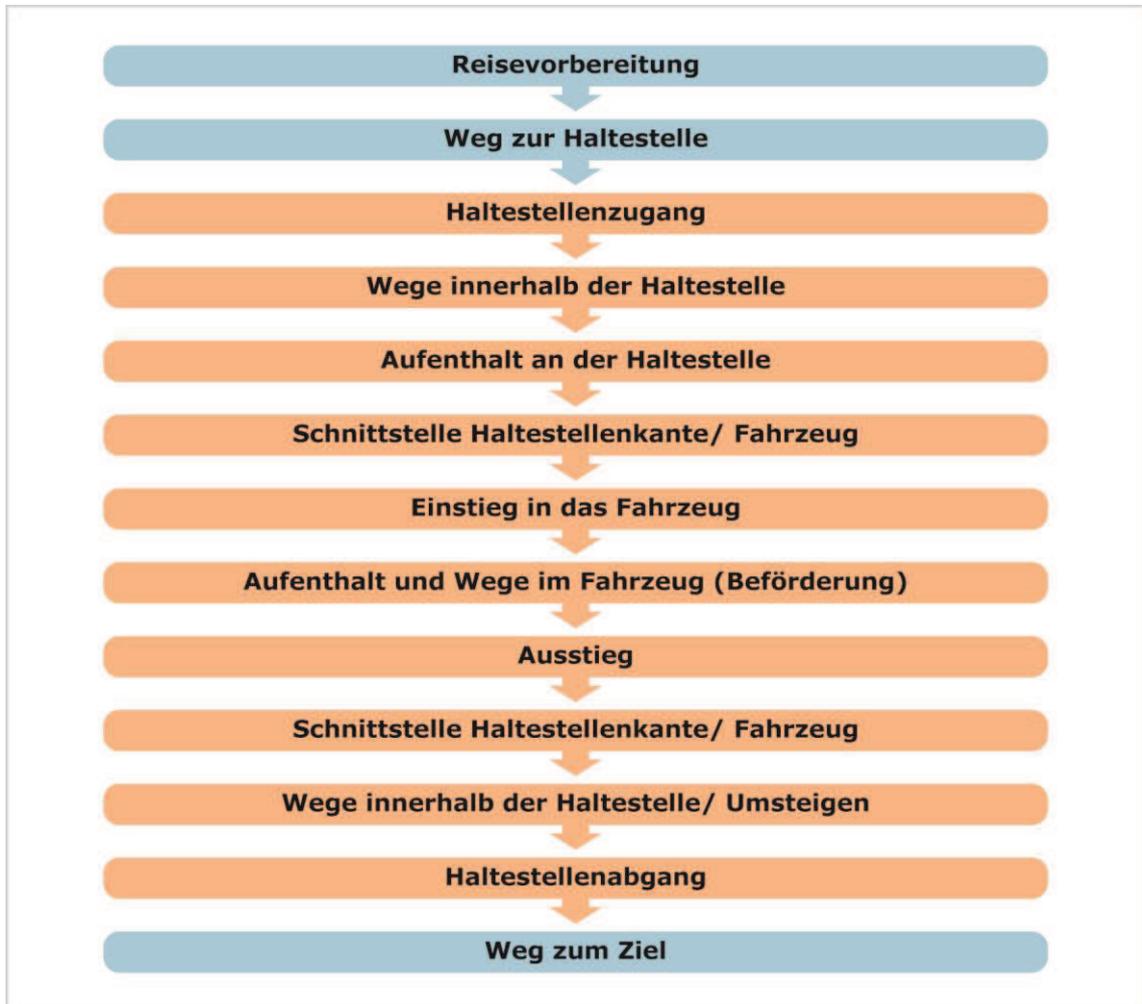


Abbildung 4: Mobilitätskette im ÖPNV¹¹

¹¹ eigene Darstellung nach: VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Alba Fachverlag GmbH & Co. KG; 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage 2012

5.1.4 Anforderungen von Nutzergruppen mit unterschiedlichen Mobilitätseinschränkungen

Die Anforderungen von Nutzergruppen hinsichtlich einer barrierefreien Nutzbarkeit können sehr unterschiedlich, tlw. sogar divergierend, sein. Die barrierefreie Gestaltung des ÖPNV hat sich vor diesem Hintergrund am Prinzip des „universellen Designs“ zu orientieren, d. h. die Infrastrukturen und Informationen sollen von allen Fahrgästen möglichst weitgehend ohne eigene Anpassung oder ein spezielles Design genutzt werden können. Weder Gesamtlösungen noch Einzellösungen dürfen zugunsten einzelner Personengruppen optimiert werden, wenn dies zu merklichen Nutzungsnachteilen für andere Fahrgäste führt¹².

In der nachfolgenden Tabelle sind die wesentlichen Anforderungen, die bei der Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur im Optimalfall zu beachten sind, dargestellt. Im Einzelfall ist zu entscheiden, welche Anforderungen im Kontext mit dem Prinzip des „universellen Designs“ zu berücksichtigen sind.

Tabelle 5: Grundanforderungen an die Gestaltung eines „barrierefreien ÖPNV“ aus Sicht verschiedener Nutzergruppen mit Mobilitätseinschränkungen¹³

Benutzergruppe mit Mobilitätseinschränkung	wesentliche Grundanforderung an die Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur aus Sicht der jeweiligen Nutzergruppe
Gehbehinderte Personen mit und ohne Rollator/ Gehwagen (auch Fahrgäste mit Kinderwagen bzw. sperrigem Gepäck)	<ul style="list-style-type: none"> • niveaugleiche, nahezu spaltfreie sowie neigungsarme Erreichbarkeit der Bahn- bzw. Bussteigkante • niveaugleicher, nahezu spaltfreier sowie neigungsarmer Einstieg in das Fahrzeug • niveaugleiche, nahezu spaltfreie sowie neigungsarme Erreichbarkeit der geeigneten Sitzplätze/ Stellflächen im Fahrzeug • Haltestangen und -griffe im Eingangsbereich der Fahrzeuge/ Stellflächen • rutschfeste/ rutschhemmende Oberflächen

¹² siehe: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV): Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Alba Fachverlag GmbH & Co. KG; 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage 2012

¹³ Quellen:

- Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen: Schriftenreihe „direkt“ des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung; Heft 64/ 2008
- Deutscher Behindertenrat (DBR); Standards der Barrierefreiheit für den öffentlichen Personennahverkehr (<http://www.vdk.de/deutscher-behindertenrat/mime/26375D1086261559.pdf>).
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV): Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Alba Fachverlag GmbH & Co. KG; 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage 2012

Benutzergruppe mit Mobilitätseinschränkung	wesentliche Grundanforderung an die Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur aus Sicht der jeweiligen Nutzergruppe
Blinde und sehbehinderte Personen	<ul style="list-style-type: none"> • (visuell und taktil) kontrastierende Gestaltung der Anlagen und Elemente • (visuelle und taktile) Wahrnehmbarkeit von Einbauten, räumlichen Einschränkungen usw. (z. B. Möblierung) • durchgängige, lückenlose Orientierbarkeit/ Wegleitung zur Bahn- bzw. Bussteigkante • Wahrnehmbarkeit der Einstiegsbereiche und der Fahrzeugtüren • Wahrnehmbarkeit der wesentlichen Bedienelemente, möglichst einheitliche Gestaltung der Bedienelemente aus Gründen der Merkbarkeit und Wiedererkennbarkeit • Wahrnehmbarkeit von Informationen („Zwei-Sinne-Prinzip“)
Personen mit Rollstuhl	<ul style="list-style-type: none"> • niveaugleiche, nahezu spaltfreie sowie neigungsarme Erreichbarkeit der Bahn- bzw. Bussteigkante (Aufzüge, ggf. Rampen) • niveaugleicher, nahezu spaltfreier sowie neigungsarmer Einstieg in das Fahrzeug • niveaugleiche, nahezu spaltfreie und neigungsarme Erreichbarkeit von Infrastrukturelementen im Haltestellenbereich, wie (soweit vorhanden) Witterungsschutz, Fahrscheinautomat, Rufsäule bzw. Notruftaster • niveaugleiche, schwellenlose und neigungsarme Erreichbarkeit der (direkt an den Türen anzuordnenden) Mehrzweckflächen im Fahrzeug • ausreichende Bewegungsflächen, z. B. im Fahrzeug, im Einstiegsbereich und an Aufzügen (180°-Wende ermöglichen) • niveaugleiche, nahezu spaltfreie und neigungsarme Erreichbarkeit von Infrastrukturelementen im Fahrzeug, wie Taster, Notruf-Sprech-Anlagen, Vertriebsstechnik • leicht befahrbare Oberflächen (rutschhemmend, erschütterungsarm) • ausreichende Durchfahrtsbreiten • horizontale Erreichbarkeit von Bedienelementen • Sicherung von Sichtbeziehungen (Vermeiden von Sichthindernissen)
Schwerhörige bzw. gehörlose Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Wahrnehmbarkeit der Fahrgastinformationen („Zwei-Sinne-Prinzip“) • visuell wahrnehmbare Warnhinweise

Benutzergruppe mit Mobilitätseinschränkung	wesentliche Grundanforderung an die Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur aus Sicht der jeweiligen Nutzergruppe
Greifbehinderte Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Bedienelementen (ausreichende Größe) • Benutzbarkeit von Handläufen und Festhaltungsmöglichkeiten
Kleinwüchsige Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Bedienelementen • Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Sitzmöglichkeiten • Erreichbarkeit von Handläufen und Festhaltungsmöglichkeiten • Sicherung von Sichtbeziehungen (Vermeiden von Sichthindernissen)
Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigungen	<ul style="list-style-type: none"> • Übersichtlichkeit in baulichen Anlagen, einfaches Auffinden von Ausgängen, Aufzüge usw.; Vermeiden von engen, unzureichend beleuchteten Bereichen • ausreichende Bewegungsflächen¹⁴ • einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahrscheinautomaten, Rufsäulen, Aufzüge usw. • einfache, unzweifelhafte Erkenn- und Wahrnehmbarkeit von statischen und dynamischen Informationen (visuelle und akustische Informationen¹⁵)
Personen mit Gleichgewichtsstörungen	<ul style="list-style-type: none"> • ausreichend breite Bewegungsflächen • zusätzliche Haltemöglichkeiten (z. B. auf schmalen Bewegungsflächen, durchgängige Geländer an Treppen) • Absicherung von Höhenunterschieden
Personen mit kognitiver Beeinträchtigung/ Personen mit Lenschwierigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> • einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahrscheinautomaten, Rufsäulen, Aufzügen usw. • einfache, unzweifelhafte Erkenn- und Wahrnehmbarkeit von statischen und dynamischen Informationen (visuelle und akustische Informationen) • standardisierte Informationen (Piktogramme) • leichtverständliche Sprache

¹⁴ Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigungen benötigen größere Bewegungskorridore, da sie längere Zeiträume zum Begreifen der jeweiligen Situation (z. B. nach dem Aussteigen, Orientierung auf dem Bahn- oder Bussteig) benötigen.

¹⁵ Vor diesem Hintergrund sind akustische Fahrgastinformationen mit höchstmöglicher Qualität vorzusehen (d. h. keine Dialekte oder Stimmimitatoren).

Neben den in Tabelle 5 aufgeführten Mobilitätsbeeinträchtigungen im engeren Sinne können weitere ÖPNV-Nutzer als „mobilitätseingeschränkt“ im weiteren Sinne des Begriffs eingeschätzt werden, denen die Schaffung eines barrierefreien ÖPNV die Nutzbarkeit wesentlich erleichtert, z. B.:

- Fahrgäste mit Gepäck,
- Fahrgäste mit Kinderwagen,
- Fahrgäste mit Fahrrädern,
- Fahrgäste mit Einkaufstrolleys,
- Schwangere,
- ortsunkundige Menschen,
- Menschen mit temporären Einschränkungen (z. B. nach Operationen).

5.2 Leitlinien zur Schaffung der „vollständigen Barrierefreiheit“ im ÖPNV

Mit den nachfolgend beschriebenen „Leitlinien“ legen die Stadt Schweinfurt und der Landkreis Schweinfurt gemeinsam fest, welche Zielsetzungen sie selbst bei der Schaffung der Barrierefreiheit im ÖPNV verfolgen und welche Grundsätze sie dabei anwenden wollen. Die „Leitlinien“ werden dabei als „bestimmende Grundregeln“ für das eigene Handeln und als richtungweisende Handlungsorientierung für die Realisierung durch Dritte, z. B. Verkehrsunternehmen, verstanden.

Die beiden Aufgabenträger verfolgen als Leitziel für den langfristigen Planungshorizont die Entwicklung und Gestaltung eines für alle in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Personen „**vollständig barrierefreien ÖPNV**“. Zu diesem Personenkreis gehören ausdrücklich auch Menschen mit kognitiven Einschränkungen.

Unter Berücksichtigung dieser Rahmenbedingungen gilt es die Zielsetzung kontinuierlich und sukzessive

- unter Berücksichtigung des noch erforderlichen Ausbaubedarfs,
 - in einem kontinuierlichen Anpassungsprozess,
 - in Abstimmung mit den Verfahrensbeteiligten (insbesondere dem Beirat für Menschen mit Behinderung) und
 - im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten,
- zu erreichen.

Grundlage für die Zielerreichung bilden hierzu die im NVP festgelegten Anforderungen für die in Abbildung 3 dargestellten sechs Handlungsfelder (jeweils als Anforderungen an eine Optimallösung¹⁶).

Das politisch vom Gesetzgeber im PBefG für Ende 2021 formulierte Ziel der „vollständigen Barrierefreiheit“ konnte im Nahverkehrsraum, insbesondere im Haltestellenausbau, unter den bisherigen Rahmenbedingungen mit den eingeschränkten Finanz- und Personalressourcen nicht erreicht werden. Weiterhin ist zu beachten, dass an nicht wenigen Haltestellen, die auf den ersten Blick „behindertengerecht“ erscheinen, ein Handlungsbedarf zur Schaffung der hier im NVP neu angestrebten „vollständigen Barrierefreiheit“ besteht.

Folgende Leitlinien zur Schaffung eines „vollständig barrierefreien ÖPNV“ werden von der Stadt Schweinfurt und dem Landkreis Schweinfurt formuliert.

1. Strategisches Ziel ist die Schaffung eines vollständig barrierefreien ÖPNV

Beide Aufgabenträger verfolgen in ihrem jeweiligen Verantwortungsbereich¹⁷ langfristig die Entwicklung und Gestaltung eines für alle Mobilitätseingeschränkte „vollständig barrierefreien ÖPNV“. Die Erreichung des Ziels ist langfristig angelegt und soll kontinuierlich und ohne vermeidbare Verzögerungen erreicht werden. Hiermit verbunden ist die Schaffung und Sicherung

- einer barrierefreien Auffindbarkeit, eines barrierefreien Zugangs und einer barrierefreien Nutzbarkeit,
- für alle Benutzergruppen,
- entsprechend dem aktuellen „Stand der Technik“,
- mit einer weitgehend flächendeckenden Gewährleistung im Stadtgebiet (mit Ausnahme von Haltestellen und Fahrzeugen ohne (erkennbare) Bedeutung für die Mobilität von Mobilitätseingeschränkten),
- flankiert mit barrierefreien Informationsketten.

2. Maßnahmen zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV dienen allen Fahrgästen („Design für alle“)

Die Schaffung eines barrierefreien ÖPNV beinhaltet mit dem Anspruch „Design für alle“ einen Gestaltungsprozess, welcher die Auffindbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit für möglichst alle Fahrgäste verbessert.

¹⁶ Die Herstellung der Barrierefreiheit erfolgt immer nach dem jeweils aktuellen „Stand der Technik“, es handelt sich dann um die jeweilige Optimallösung. Mit der Weiterentwicklung des „Standes der Technik“ kann eine Anlage bzw. ein Fahrzeug dieses Status der Optimallösung verlieren. Bei älteren Anlagen und Fahrzeugen ist es häufig so, dass diese nach einigen Jahren nicht mehr dem „Stand der Technik“ entsprechen. Die hier gemeinte „Optimallösung“ gilt somit grundsätzlich für Neubeschaffungen bzw. Neu- und Umbauten.

¹⁷ Der Landkreis Schweinfurt ist ausdrücklich nicht für die Umsetzung der Barrierefreiheit an den Haltestellen zuständig. Die Zuständigkeit liegt hier bei den Straßenbaulastträgern.

Vorzusehen ist an den jeweiligen Infrastrukturen eine umfassende Berücksichtigung der Belange aller Nutzergruppen und dass die jeweilige Maßnahme nicht zu wesentlichen Nachteilen für eine andere Nutzergruppe führt. Bei Zielkonflikten zwischen den Anforderungen der Barrierefreiheit und anderen Nutzungsansprüchen sollen kreative, wirkungsvolle Kompromisslösungen angestrebt werden.

3. Gewährleistung durchgängig barrierefreier Mobilitätsketten als Leistungsanspruch

Im ÖPNV-System sind die Mobilitätsketten (siehe Abbildung 4) inkl. der zugehörigen Informationsketten grundsätzlich durchgängig, d. h. lückenlos, barrierefrei zu gestalten. Die außerhalb des unmittelbaren Regelungsbereichs des NVP liegenden Abschnitte der Mobilitätsketten (insbesondere Fußwege zu/ von den Haltestellen) sind bei allen Planungen und Vorhaben zu berücksichtigen und Abstimmungen mit den betroffenen Maßnahmenträgern zur Schaffung barrierefreier Lösungen zu treffen. ÖPNV-Anlagen, -Fahrzeuge und -Angebote, die noch nicht barrierefrei auffindbar, zugänglich und/ oder nutzbar sind, müssen für die Betroffenen über eine Informationsquelle identifizierbar sein, damit diese Barrieren bereits vor Fahrtantritt als nicht barrierefrei erkennbar sind (z. B. Infos in der Fahrtauskunft oder auf der Homepage; sukzessive Realisierung des Grundsatzes entsprechend der technischen Machbarkeit).

4. Umsetzung mit Priorisierung nachfragestarker bzw. bedeutsamer Haltestellen

Der Fokus des Infrastrukturausbaus liegt auf Haltestellen mit hoher Fahrgastfrequentierung und/ oder im unmittelbaren Nahbereich von Einrichtungen mit besonderer/ spezifischer Bedeutung für Personen mit Mobilitätseinschränkungen.

5. Buskap bzw. Fahrbahnrandhaltestelle als Regelanwendung für barrierefreie Haltestellen zu bevorzugen

Haltestellenformen, deren Kante spaltarm¹⁸ anfahrbar ist (Buskaps und Fahrbahnrandhaltestellen), sind in der Anwendung zu bevorzugen, da sie eine optimale Barrierefreiheit gewährleisten (siehe Exkurs). Vorhandene Busbuchten sind, wenn diese baulich zu kurz für eine spaltarme Anfahrbarkeit ausgebildet sind, insbesondere an den nachfragestarken Haltestellen sukzessive als Buskap/ Fahrbahnrandhaltestelle oder mit normgerechter Länge umzubauen. Busbuchten sollen als Neubau bzw. Umbau aus Sicht der Barrierefreiheit nur noch an Hauptverkehrsstraßen mit sehr hoher Verkehrsbelastung und/ oder Geschwindigkeiten von über 50 km/h vorgesehen werden und sind normgerecht auszuführen.

¹⁸ „spaltarm“ im Sinne der Barrierefreiheit: Restspalt < 5 cm; als „spaltfrei“ gilt ein Restspalt < 3 cm

Exkurs: Busbucht/ Anfahbarkeit der Haltestellen

Busbuchten haben hinsichtlich der Herstellung der barrierefreien Nutzbarkeit einige Nachteile ggü. Fahrbahnrandhaltestellen/ Buskaps. Busbuchten müssen bspw. für Standardlinienbusse eine Regellänge von mindestens 88,70 m aufweisen, um eine parallele, spaltarme Anfahrt an den Bordstein ermöglichen zu können. In der Praxis sind die Buchten häufig wesentlich kürzer und/ oder die nutzbare Länge wird durch ordnungswidrig parkende Fahrzeuge noch verkürzt. In der Folge können die Busse fahrdynamisch nicht optimal die Kante anfahren und die Fahrgäste müssen Spaltbreiten von deutlich über 10 cm überwinden.

Busbuchten besitzen mit ihrer Regellänge und der Aufweitung im Straßenraum einen wesentlich höheren Platzbedarf, sowohl in der Länge (Inanspruchnahme von Stellplätzen) als auch in der Breite (Gehwegbreiten), als andere Haltestellentypen. Ihre Baukosten liegen wesentlich oberhalb von Buskaps/ Fahrbahnrandhaltestellen. Auch im Hinblick auf die Verkehrssicherheit zeigen Busbuchten schlechtere Ergebnisse. Untersuchungen belegen, dass die Unfallkosten bei Busbuchten innerörtlich mehr als doppelt so hoch liegen wie bei Buskaps/ Fahrbahnrandhaltestellen¹⁹. Weitere Nachteile besitzen Busbuchten hinsichtlich der Fahrdynamik und bezüglich des Winterdienstes (höherer Aufwand zum Freimachen nach Schneefall).

6. Anforderung „Barrierefreiheit“ erfordert konsequente Absicherung einer anhaltenden Nutzbarkeit der Infrastruktur im laufenden Betrieb

Die barrierefreie Nutzbarkeit des ÖPNV wird nicht nur durch die Schaffung baulicher und technischer Voraussetzungen alleine gewährleistet, sondern ist durch

- eine regelmäßige Reinigung,
- eine turnusmäßige Wartung,
- eine unverzügliche Schadensbeseitigung (insbesondere Aufzüge) und
- einen ausreichenden Winterdienst zu sichern.

Die Zuständigkeit für Reinigung, Wartung, Schadensbeseitigung und Winterdienst ist bei den beiden Aufgabenträgern operativ festzulegen.

¹⁹ siehe: Handbuch Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement (https://mobil.hessen.de/sites/mobil.hessen.de/files/Zentrales_Handbuch_Kap_4.9_Stand_ab_2018-10-17.pdf).

5.3 Schaffung der Barrierefreiheit im Nahverkehrsraum

5.3.1 Haltestellen

5.3.1.1 Priorisierung

Die für die Reihenfolge der zu planenden Ausbaumaßnahmen entscheidenden Daten, die im Folgenden für die Priorisierung herangezogen werden, werden aus vorhandenen Datenquellen entnommen und über eine parallele Points-of-Interest-Analyse (im Folgenden: POI-Analyse) gewonnen. Daten zum Angebot an der betrachteten Haltestellenposition²⁰ und zum Umfeld werden mittels eines Punkteschlüssels in eine bewertbare Form gebracht, also quantifiziert, und anschließend gewichtet. Diese Daten bestimmen eine ZIEL-Dimension der betrachteten Haltestellenposition, ihre Analyse beantwortet die Frage danach, welche Anforderungen an die Haltestelle vor dem Hintergrund systemischer oder demografischer Umstände bestehen.

Eine Haltestellenposition hat auch einen IST-Zustand, der sich in der Regel mit erhobenen Primärdaten erfassen und im Rahmen der aus der Priorisierung gewonnenen Kategorien beschreiben lässt, aber zunächst müssen die Merkmale zur Definition des ZIEL-Zustands festgestellt werden. Es handelt sich um den Ausbaustand, den eine Haltestelle gemessen an bestimmten Anforderungen haben müsste, wie zum Beispiel Ein- und Aussteigerzahlen, Nutzungsverhalten innerhalb der Haltestelle oder anzunehmende Nutzerzusammensetzung aufgrund des unmittelbaren Einzugsbereiches.

Die quantitative Bewertung und Gegenüberstellung der Daten und ihrer Zusammenfassung in IST- und ZIEL-Kategorie verhindert effektiv, dass unter eventuell falschen oder unzureichend abgewogenen Prioritäten und Maßstäben Haltestellenpositionen ausgebaut und damit Investitionsmittel genutzt werden, die an anderer Stelle nötiger gebraucht worden wären.

Gleichzeitig kann eine Untergrenze der zu vertretenden Verhältnismäßigkeit im Sinne des PBefG aus der ZIEL-Kategorienbildung leicht abgeleitet werden. Im Rahmen der Ausbauplanung macht das die Zielkategorie bestimmenden Kriterien aus den Merkmalsgruppen Fahrgastaufkommen, Angebot und Umfeld zu den entscheidenden Daten.

Im Folgenden werden die untersuchten Merkmale in den einzelnen Merkmalsgruppen vorgestellt und ihre Bedeutung für die Beurteilung von Haltestellen als Verkehrsanlagen insbesondere im Hinblick auf den Anspruch an ihre barrierefreie Nutzbarkeit zusammengefasst.

²⁰ Es handelt sich um das in den Planungen zum Zielsystem anvisierte künftige ÖPNV-Angebot.

5.3.1.1.1 Merkmale zur Feststellung des Nutzungsanspruchs an eine Haltestelle (Ziel-Nutzwert)

System/ Angebot

Fahrplankontakt nach Abfahrten

Unter dem Kriterium „Fahrplankontakt nach Abfahrten“ wird die Anzahl der Abfahrten pro Tag und Haltestelle verstanden. Dabei wird keine Unterscheidung zwischen der Bedienform oder der Linienbelegung vorgenommen, da diese als eigenständige Kriterien gewichtet werden. Die Anzahl der Abfahrten pro Haltestelle variiert zwischen 0 und 298, die Gewichtung und Punkteverteilung wird mittels graphischer Bewertungsfunktion durchgeführt (Vgl. Anhang).

Seite | 53

Linienbelegung

Die Linienbelegung bezeichnet die Anzahl der Buslinien, die an einer Haltestelle zu vermerken ist. Dabei wird keine Unterscheidung zwischen der Bedienform oder dem Fahrplankontakt nach Abfahrten vorgenommen, da es sich dabei um unterschiedliche Dimensionen handelt. Die Anzahl der Linien pro Haltestelle variiert zwischen 1 und 19. Die Punktevergabe für die Linienbelegung wird mittels sukzessivem Vergleich und linearer Abstufung durchgeführt (Vgl. Anhang).

Umstieg SPNV

Bei dem Kriterium „Umstieg SPNV“ wird für jede Haltestelle geprüft, ob es sich um eine Verknüpfungshaltestelle handelt, bei der man das Verkehrsmittel von Bus auf Bahn (und umgekehrt) wechseln kann. Bei diesem Kriterium fallen dementsprechend nur die Ausprägungen „vorhanden“ und „nicht vorhanden“ an. Eine Umstiegsfunktion erhöht den Barrierefreiheits-Anspruch der Haltestelle (Zielkategorie) wegen der aus den Fahrgastbewegungen entstehenden höheren Ansprüchen an Platz, Zuwegung und Orientierung.

Umstieg Bus

Verknüpfungen zwischen unterschiedlichen Bus-Liniensystemen führen zu denselben erhöhten Ansprüchen an die Raum- und Wegeggestaltung der Haltestelle wie Verknüpfungen zum Schienenverkehr. Wegen des ähnlichen Fahrzeugeinsatzes und des geteilten Verkehrsraumes aber in etwas geringerem Ausmaß und auf geringerer Fläche, daher wird die Gewichtung der Ausprägungen „vorhanden“ und „nicht vorhanden“ etwas geringer gewichtet.

Sonderbedarfe System

Das Kriterium „Sonderbedarfe“ bezieht sich auf Korrekturpunkte oder Gewichtungsfaktoren, die sich aus Anmerkungen von Verkehrsunternehmen, Straßenbaulastträgern oder aus peripher relevanten Planungen ergeben. Es handelt sich um eine Höhergewichtung zur Erreichung einer genaueren Verteilung von Verantwortungsschwerpunkten im Nahverkehrsraum. Bereits geplante oder beabsichtigte Ausbauten und Förderprozesse können so in der Nutzwertanalyse berücksichtigt werden.

Umfeld

Die Quantifizierung wird mit einem Punktwert-Schlüssel vorgenommen. Die daraus resultierenden Anforderungswerte wurden in die Nutzwertanalyse aufgenommen. Die Bearbeitung erfolgte in QGIS Vers. 3.4.

Zur Analyse der Fahrgaststruktur, des Fahrgastaufkommens und des Fahrgastpotentials einer Haltestelle wird hierbei also eine Betrachtung des Umfeldes vorgenommen. Damit wird neben der Bedeutung einer Haltestelle für die demographisch basierten Faktoren der Verkehrserzeugung (Zusammensetzung der Nutzer/ Fahrgäste) eine Dimension der sozioökonomischen Faktoren beurteilt (Menge und Häufigkeit der Nutzung).

Bei den Umfelddaten wird nach Relevanz abgestuft zwischen „Pflegeeinrichtungen“, „Gesundheit“, „Behörde“, „Kirche/ Friedhof“, „Versorgung“, „Kultur“, „Tourismus“, „Kindertagesstätten“, „Schulen“, „Hochschuleinrichtungen“, „außerschulische Bildung“, „Dienstleistung“, „Gastronomie“, und „Sport“ unterschieden.

Externe Einrichtungen nach Relevanz (Art) in 300 m Umkreis

Unter dem Kriterium „externe Einrichtungen nach Relevanz (Art) in 300 m Umkreis“ werden Einrichtungen verstanden, die im Umkreis von 300 m von der Haltestelle entfernt liegen. Um eine barrierefreie Erreichbarkeit dieser Einrichtungen zu gewährleisten, ist deshalb auch die jeweilige Haltestelle barrierefrei auszubauen. Die Kategorie der über eine Haltestelle im (hier) Radius 300 m zu erreichenden Einrichtung bedingt den Anspruch an Barrierefreiheit aufgrund der anzunehmenden Nutzerzusammensetzung. Das bedeutet, dass zum Beispiel Pflegeeinrichtungen im Umfeld einer Haltestelle einen höheren Anspruch an Barrierefreiheit bedingen als Sporteinrichtungen.

Externe Einrichtungen nach Relevanz (Art) in 500 m Umkreis

Siehe das Kriterium „externe Einrichtungen nach Relevanz (Art) in 300 m Umkreis“ mit einem Umkreis von 500 m.

Externe Einrichtungen nach Relevanz (Art) in 700 m Umkreis

Siehe das Kriterium „externe Einrichtungen nach Relevanz (Art) in 300 m Umkreis“ mit einem Umkreis von 700 m.

Externe Einrichtungen nach Anzahl in 300 m Umkreis

Neben der Relevanz bzw. Art der Einrichtungen im Umkreis zu den jeweiligen Haltestellen wird zusätzlich die Anzahl der Einrichtungen im jeweiligen Umkreis (hier: 300 m) mittels linearer Abstufung gewichtet. Die Ausprägungen sind dabei dieselben wie bei der Relevanz der Einrichtungen.

Externe Einrichtungen nach Anzahl in 500 m Umkreis

Siehe das Kriterium „externe Einrichtungen nach Anzahl in 300 m Umkreis“ mit einem Umkreis von 500 m.

Externe Einrichtungen nach Anzahl in 700 m Umkreis

Siehe das Kriterium „externe Einrichtungen nach Anzahl in 300 m Umkreis“ mit einem Umkreis von 700m.

Sonderbedarf Netzzugehörigkeit

Mit der Einteilung der zukünftigen Linien- und Taktgestaltung im Landkreis nach Premium-, Hauptlinien und Bedarfsverkehren ergibt sich bei der Beurteilung des Anspruchs an die Haltestelleninfrastruktur eine landkreisweite und landkreisübergreifende Komponente der netzzugehörigen Erzeugung von Fahrgastaufkommen und innerstationären Aufenthalts- und Bewegungsansprüchen. Um diesen zusammengefasst Rechnung zu tragen, wurde ein eigens daraus abgeleiteter Sonderbedarf eingefügt und gewichtet, damit die bauliche Planung von Haltestellen unter anderem in Bezug auf Barrierefreiheit der zukünftigen systemischen Gestaltung des landkreisweiten ÖPNV entspricht. Der Punktschlüssel erfolgt linear abgestuft nach Hauptlinien und Bedarfsverkehr.

Diese Vorgehensweise wäre im Falle einer Überplanung des Stadtbusnetzes auch für das Gebiet der Stadt Schweinfurt anwendbar.

Seite | 55

5.3.1.1.2 Methode zur Feststellung des Nutzungsanspruchs an eine Haltestelle: Nutzwertanalyse

Die Nutzwertanalyse wird auch als Scoring-Modell, Punktwertverfahren, oder Punktbewertungsverfahren bezeichnet und hat ihre Ursprünge in der volkswirtschaftlichen „Utility Analysis“. Sie kann den möglichen nicht-monetären Analysemethoden der Entscheidungstheorie zugeordnet werden und findet eine breite Anwendung. In der Bauwirtschaft ist die Nutzwertanalyse zum Beispiel ein Auswahlverfahren, das eine Bewertung von alternativen Bauverfahren unter Berücksichtigung quantitativ bewertbarer und subjektiv abschätzbarer Kriterien ermöglicht. Bei der Nutzwertanalyse können nicht nur monetäre Größen, sondern auch subjektive Gesichtspunkte zu einer fundierten und systematisierten Entscheidungsfindung herangezogen werden.

Mit Hilfe der Nutzwertanalyse kann eine Entscheidungsfindung bei komplexen Problemen vereinfacht und das Risiko möglicher Fehlentscheidungen reduziert werden. Durch die Nutzwertanalyse ist es möglich, Haltestellen zu identifizieren, welche die höchste Priorität haben, barrierefrei ausgebaut zu werden. Infolgedessen können Fehlentscheidungen, die sich bei einer falschen Auswahl von Haltestellen für den barrierefreien Ausbau zeigen können, deutlich verringert werden.

Durch die Nutzwertanalyse wird also der Gesamtnutzen verschiedener Alternativen (Haltestellen) verglichen. Der Nutzen beinhaltet den relativen Vorteil, den eine Haltestelle im Hinblick auf die untereinander gewichteten Kriterien eines Zielsystems erbringt. Dabei wird die Bedeutung der Kriterien durch eine Gewichtung festgelegt (Vgl. Anhang). Die Ermittlung der Gewichtung kann bei mehreren Kriterien durch eine Rangfolgematrix erfolgen.

5.3.1.1.3 Kategorisierung der Prioritätsbildung

Prioritäts-Kategorie A (ab 8,5): Zentrale Verknüpfungshaltestelle, bei der hohe Anforderungen an den Ausbau und die Ausstattung zu stellen sind (Premiumstandard). In der Regel sehr individuelle Ausgestaltung und Planungsaufwand.

Prioritäts-Kategorie B (ab 7,25): Verknüpfungshaltestelle bzw. Haltestelle mit herausgehobener Bedeutung, insbesondere hoher oder mittlerer Fahrgastnachfrage; grundsätzlich hoher Ausbaustandard erforderlich, allerdings je nach Verhältnismäßigkeit keine volle Optimierung insbesondere bei peripheren Elementen und innerer Wegeleitung notwendig (gehobener Standard).

Prioritäts-Kategorie C (ab 3,55): Einfache Ein- und Ausstiegshaltestelle mit relativ niedrigen Fahrgastzahlen; grundlegender Ausbaustandard unter Bezug auf die häufigsten Einschränkungsformen (Mobilität + Sensorik) bzw. solche, die ohne großen Zusatzaufwand realisiert werden können (Basisstandard).

Prioritäts-Kategorie D (ab 0): Ein- und Ausstiegshaltestellen mit sehr geringen Fahrgastzahlen bzw. Sonderzweckbindung (Schulverkehrshaltestelle außerhalb geschlossener Bebauung, reine AST-Haltestelle), die gemäß PBefG § 62 Abs. 2 als Ausnahmen vom Ziel vollständiger Barrierefreiheit durch wirtschaftliche Gründe (Unverhältnismäßigkeit) gelten können (Minimalstandard bzw. ganz oder teilweise Abweichung).

5.3.1.2 Ausbaustandards

Bei der Planung barrierefreier Haltestellen in Anlehnung an die hier entwickelten Ausbaustandards ist zu beachten, dass deren Umsetzung angesichts der individuellen baulichen und rechtlichen Rahmenbedingungen im Normalfall von den gezeigten Standards abweichen kann, aber die Einhaltung der durch sie bewirkten Funktionalitäten gewährleistet werden soll.

Es ist ebenfalls zu beachten, dass bei der Planung von baulichen Maßnahmen zur Herstellung von Barrierefreiheit eventuell weitere technische Richtlinien zu beachten sind, deren Umsetzung im Haltestellenumfeld angezeigt ist. Hierzu zählen insbesondere die Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (RFGÜ 2001) und die Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA, FGSV Nr. 321). Die barrierefreie Ausgestaltung solcher Anlagen wird z. B. in der DIN 18040-3 im dortigen Kapitel 5.3 (Überquerungsstellen) behandelt und soll auch bei der Umsetzung der vorliegenden Ausbaustandards berücksichtigt werden, um im Gesamtkonzept einer baulichen Anlage im Verkehrs- und Freiraum die Funktionalität einer Haltestelle sicherzustellen. Da es sich um die Ausgestaltung über die Barrierefreiheit hinaus aber nicht um einen Bestandteil des Nahverkehrsplanes handelt, sondern um im Rahmen von Baumaßnahmen im Straßenbereich ohnehin gültige Regelungen, wird ihre Einhaltung im Folgenden als gegeben angesehen. Alle baulichen Maßnahmen zur Herstellung von Barrierefreiheit müssen im Einklang mit gültigen Rechtsnormen wie der StVO und den eingeführten technischen Richtlinien stehen.

5.3.1.2.1 Grundlegende Maßnahmen

Abgesehen von den in der Folge für die Ausbalkategorien A bis C zum Thema Barrierefreiheit zu beachtenden Maßnahmen gilt natürlich, dass es im Sinne eines angemessen organisierten und gestalteten ÖPNV im Nahverkehrsraum bestimmte Kriterien gibt, die für alle Haltestellen unabhängig von der Barrierefreiheit erfüllt werden sollen. Diese Kriterien werden von betrieblichen und administrativen Anforderungen bestimmt und haben einen jeweils eigenen Geltungsbereich.

Grundsätzlich haben alle Haltestellen im Nahverkehrsraum auf Sicht, also auch ohne Auflage von gesetzlichen Fristen, bestimmte Kriterien zu erfüllen, die die Nutzbarkeit und die Sicherheit auch für nicht eingeschränkte Fahrgäste und zum Beispiel besondere Nutzergruppen wie Kinder gewährleisten. Diese Vorgaben sind gegenwärtig und in Zukunft bei allen einer Haltestelle tangierenden Bau- und Instandsetzungsmaßnahmen mit einzuplanen.

5.3.1.2.2 Bauform

Im Sinne der Barrierefreiheit sollte generell der Verzicht auf Busbuchten mindestens geprüft werden und stattdessen sollten Buskaps oder Haltestellen mit Halt am Fahrbahnrand geplant werden. Diese Formen haben nur insbesondere außerhalb in Bereichen mit höherer erlaubter Geschwindigkeit oder auf sehr stark befahrenen Straßen verhältnismäßig seltene Einsatzgrenzen, die der nachfolgenden Tabelle entnommen werden können:

Tabelle 6: Einsatzgrenzen Fahrbahnrand, Kap, Bucht²¹

Taktfolgezeit	zweistreifige Hauptverkehrsstraße	
	Fahrbahnrand/ Buskap	Bushaltebucht
2 Minuten	bis ca. 500 Kfz/h und Richtung	ab ca. 500 Kfz/h und Richtung
5 Minuten	bis ca. 630 Kfz/h und Richtung	ab ca. 630 Kfz/h und Richtung
10 Minuten	bis ca. 710 Kfz/h und Richtung	ab ca. 710 Kfz/h und Richtung
15 Minuten	bis ca. 710 Kfz/h und Richtung	ab ca. 710 Kfz/h und Richtung
Taktfolgezeit	vierstreifige Hauptverkehrsstraße	
	Fahrbahnrand/ Buskap	Bushaltebucht
2 Minuten	bis ca. 1.500 Kfz/h und Richtung	ab ca. 1.500 Kfz/h und Richtung
5 Minuten	bis ca. 1.500 Kfz/h und Richtung	ab ca. 1.500 Kfz/h und Richtung
10 Minuten	bis ca. 1.800 Kfz/h und Richtung	ab ca. 1.800 Kfz/h und Richtung
15 Minuten	bis ca. 1.800 Kfz/h und Richtung	ab ca. 1.800 Kfz/h und Richtung

²¹ eigene Darstellung nach: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs EAÖ, Ausgabe 2013

5.3.1.2.3 Zuwegung

Wichtigste Eigenschaft jeder Haltestelle im Rahmen des sie umgebenden Verkehrs- und Fußwegekonzeptes ist eine befestigte und baulich getrennte Zuwegung zu einem mit befestigter Oberfläche versehenem Wartebereich. Als befestigte Oberflächen und Gehwege sind solche anzusehen, die mit Pflaster, Asphalt, Beton oder gleichartigen Materialien berollbar gestaltet wurden. Die bauliche Trennung beinhaltet mindestens eine ertast- und erkennbare Abgrenzung zum Fahrbahnbereich des motorisierten Verkehrs.

Die derartige Ausgestaltung ist für alle Neuanlagen mindestens einzuplanen. Dass keine Fahrgäste mehr Wiesen, Felder und schlimmstenfalls Gräben überwinden müssen oder gezwungen sind, längere Strecken auf unbeleuchteten Landstraßen-Fahrbahnen zurückzulegen, um zu einer Haltestelle zu gelangen, ist als Bestandteil einer geschlossenen und rechtlich abgesicherten Verkehrsplanung im Sinne der Aufgabenträger des Nahverkehrsraums zu verstehen. Alle dahingehenden Maßnahmen haben soziale, rechtliche und marketingtechnische Verbesserungen des ÖPNV-Gesamtsystems zur Folge.

5.3.1.2.4 Querung

Allgemein sind Überquerungsanlagen unabhängig von der Verkehrsbelastung insbesondere an Haltestellen mit entsprechenden Bodenindikatoren zu empfehlen. Überquerungsanlagen sind vor allem dann notwendig, wenn ein ausgeprägter Überquerungsbedarf vorliegt, die Verkehrsstärke mehr als 1000 Kfz/h im Querschnitt und die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h beträgt oder die Verkehrsstärke mehr als 500 Kfz/h im Querschnitt beträgt und die zulässige Höchstgeschwindigkeit über 50 km/h liegt. Grundsätzlich sind die Einsatzbereiche für verschiedene Arten von Überquerungsanlagen von Umfeldbedingungen und Nutzungen abgängig. Die nachfolgende Grafik zeigt die Einsatzbereiche verschiedener Arten von Überquerungsanlagen abhängig von den jeweiligen Verkehrsstärken und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.

Generell wird bei dem hohen Schwerpunkt auf Schülerverkehr im Landkreis und der Überschneidung der in den technischen Richtlinien empfohlenen Einsatzbereiche vom Landkreis beabsichtigt, vorrangig Mittelinseln statt Fußgängerüberwegen („Zebrastrifen“) anzulegen.

Bauliche Überquerungshilfen ohne Vorranggewährung für den Fußgängerverkehr haben in den dafür geeigneten Lagen entscheidende Vorteile: Kinder haben nicht den Eindruck, dass sie ohne erhöhte Aufmerksamkeit die Straße queren können, weil ihnen eben kein optisch deutlich erkennbarer Vorrang gewährt wird, so dass sie nicht ohne sich umzusehen auf den bisher üblichen Zebrastrifen laufen. Zusätzlich wird die Hemmschwelle für Autofahrer, den stehenden Bus zu überholen, durch das bauliche Hindernis erhöht.

Die Gestaltung der haltestellennahen Querungsmöglichkeiten in der Stadt Schweinfurt muss aufgrund der komplexen städtebaulichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen jeweils eine Einzelfallentscheidung bleiben, obwohl auch hier die Anlage von Mittelinseln grundsätzlich empfohlen wird.

5.3.1.2.5 Radwege

Die Führung von Radwegen entlang von Haltestellenwartebereichen ist so zu planen, dass sie den Vorgaben der H BVA entspricht. Das bedeutet, dass die Anlage von Radwegen nicht so erfolgen darf, dass Fahrgäste gezwungen sind, den Radweg zu queren. Zwar ist dies nach § 25 StVO nach denselben Vorgaben wie zur Querung von Fahrbahnen möglich, jedoch ist es insbesondere sensorisch eingeschränkten Fahrgästen oft nicht möglich, den baulich und taktil in der Regel nicht oder nur schwer wahrnehmbaren Radweg regelkonform zu überwinden, ohne im fließenden Radverkehr Gefahrensituationen zu riskieren. Um besonders diese Fahrgäste und die Radfahrer baulich von der erschwerten Wahrnehmung ihrer Sorgfaltspflicht im Verkehrsraum zu entlasten, empfiehlt die FGSV in Abschnitt 3.4.5 (Führung des Radverkehrs an Haltestellen) dort, wo keine bauliche Trennung möglich ist, die Anlage eines für den Bushalt im Bereich der Haltestelle unterbrochenen Schutzstreifens (Führung im Straßenraum), wodurch Radfahrer wie motorisierte Verkehrsteilnehmer den Halt auf der Fahrbahn abwarten müssen. Alternativ ist die Führung eines getrennten Radweges im Seitenbereich, also auf dem Gehweg, ausdrücklich hinter dem Wartebereich der Haltestelle anzulegen.

5.3.1.2.6 Wahrnehmbarkeit

Ebenfalls sicherheitsrelevant ist die betriebliche Anforderung von reflektierenden Elementen an allen Haltestellen. Dies kann eine spezifische Ausgestaltung des Verkehrszeichens 224 nach StVO beinhalten. An den Haltestellen, an denen kurzfristig wegen der ursprünglichen Konfiguration ein solches H-Schild nicht anstrahlbar montiert werden kann, sollen andere reflektierende Elemente angebracht werden. Die Anbringung kann durch den Straßenbaulastträger oder nach Absprache durch das bedienende Verkehrsunternehmen erfolgen.

5.3.1.3 Haltestellenkategorien

Im Folgenden werden die Anforderungen an die jeweilige Haltestellenkategorie formuliert, die daraus folgenden Ausbaustandards definiert und anhand von Systemskizzen erläutert. Eine Liste aller Haltestellen mit dem ermittelten Nutzwert und der zugewiesenen Kategorie befindet sich im Anhang.

5.3.1.3.1 Prioritäts-Kategorie D: Ausnahmehaltestellen

Gemäß § 8 Abs. 3 PBefG in der aktualisierten Fassung mit Gültigkeit ab dem 01.01.2013 müssen im NVP Ausnahmen von der „vollständigen Barrierefreiheit“ konkret benannt und begründet werden, wenn das politische Planungsziel einer Zielerfüllung bis zum Jahr 2022 ausdrücklich nicht realisiert werden kann.

Seite | 60

Auf einen barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen kann, wenn alternativ eine kleinräumige Verlegung der Haltestelle nicht realisierbar ist, verzichtet werden, wenn

- die Verkehrsbedeutung der Haltestelle sehr gering ist (< 50 Ein- und Aussteiger pro Schulwerktag; gilt nicht für Haltestellen in deren unmittelbarem Einzugsbereich sich eine Einrichtung für mobilitätseingeschränkte Menschen befindet, wie z. B. Krankenhaus, Wohnheim, Werkstatt für behinderte Menschen, Förderschule)²²,
- die räumlichen Randbedingungen problematisch sind (z. B. zu schmaler Gehweg für Benutzung mit Rollstuhl),
- die Kosten für den Ausbau unverhältnismäßig hoch ausfallen würden (Orientierungswert: doppelte Kosten eines „normalen Ausbaus“ an anderen, vergleichbaren Haltestellen; im Falle bautechnisch problematischer Situationen Einzelfallbetrachtung),
- in unmittelbarer Nähe eine alternative Haltestelle mit barrierefreiem Ausbau zur Verfügung steht und die Nutzung dieser Haltestelle für Mobilitätseingeschränkte zumutbar ist (Prüfung der Wegeverbindung),
- die Haltestelle aufgrund der topografischen und/ oder der räumlichen Situation für Mobilitätseingeschränkte objektiv nicht oder nur stark eingeschränkt nutzbar ist oder
- die Haltestelle möglicherweise im Zuge von absehbaren Linienwegsänderungen aufgelassen werden soll.

²² Im Rahmen der nächsten Fortschreibung des NVP ist auf Basis des erreichten Ausbaustandes zu prüfen, ob der Grenzwert von 50 Ein- und Aussteigern aufgehoben bzw. reduziert werden kann.

5.3.1.3.2 Prioritäts-Kategorie C: Basisstandard

Da motorische Funktionseinschränkungen nicht nur bei der größten Gruppe der Behinderten das vorrangige Thema darstellen, sondern auch für viele weitere Fahrgastgruppen gelten („Rollator“-Benutzer, andere Gehhilfen, Schwangere, Mütter mit Kinderwagen etc.) sind die Maßnahmen, die zur Verbesserung der Mobilität in diesem Zusammenhang durchgeführt werden, als die grundlegendsten anzusehen und entsprechend auch an den Haltestellen der Kategorie C einzuplanen. Im Vordergrund stehen hier die Planung eines Wartebereiches mit den entsprechenden Rangier- und Warteflächen sowie die Voraussetzungen für einen Einstieg in den Bus ohne fremde Hilfe.

Dies wird in erster Linie dadurch ermöglicht, dass das Busbord, also die Kante zwischen dem baulich vom Straßenbereich getrennten Wartebereich und dem Haltebereich des Busses, ausreichend hoch (außerorts mind. 18 cm, innerorts 20 cm über Fahrbahn-Niveau; Niveau-Unterschied Wartefläche/Bus max. 5 cm) und so angelegt ist, dass das Fahrzeug im Türbereich so nah am Bord steht, dass der sog. Restspalt nach allgemeinen Empfehlungen und der DIN 18040-3 unter 5 cm liegt. Dazu ist ebenso eine ausreichende Länge der Haltestellenkante erforderlich, so dass der Bus absolut parallel angestellt werden kann, also je nach Fahrzeugeinsatz mindestens 12 m bzw. 15 m (bei Gelenkbussen bis in den Bereich der zweiten Tür). Die idealen Bauarten des gesamten Haltestellenbereiches (hier eine einzelne Abfahrtsposition) für diese Anforderung und für betriebliche Erfordernisse, z. B. die Minimierung von Standzeiten, sind Straßenrand- oder Kaphaltestellen. Dort, wo baulich oder räumlich die Nutzung einer Busbucht unumgänglich ist (z. B. außerorts in nicht unter 70 km/h geschwindigkeitsbeschränkten Verkehrsräumen, direkt hinter Kurvenausgängen oder bei notwendig verlängerten Haltezeiten), müssen für die gesamte Anlage entsprechende Mindestlängen oder bauliche Sonderlösungen eingeplant werden.

Die Wartefläche ist mit Bodenindikatoren auszustatten. Ziel ist es, dass der Einstiegsbereich an der 1. Tür durch taktile und visuell kontrastierende Bodenindikatoren auffindbar ist. Dazu ist bei Einfachhaltestellen ein Auffindestreifen mit Rippenprofil parallel zum Bord über die gesamte Breite zu verlegen. Der Auffindestreifen endet am Einstiegsfeld (Rippenprofil parallel zum Bord) an der 1. Tür. Bei erforderlicher Querung eines Radweges ist der Auffindestreifen zu unterbrechen. Auf einen Leitstreifen kann bei Kategorie C grundsätzlich verzichtet werden, aber er wird zur Markierung des Haltestellenbereiches bei Fußgängerwegen über 4 m Breite empfohlen. Bei Mehrfach- und Inselhaltestellen ist neben dem Einstiegsfeld und Auffindestreifen der Leitstreifen als Kennzeichnung des Haltestellenbereiches zwingend anzulegen. Er geht mittig vom Einstiegsfeld ab. Es ist zu beachten, dass bestimmte Elemente eines Leitsystems mit Bodenindikatoren insbesondere für Blinde in Einzelfällen durch sog. sonstige Leitelemente wie Hauswände oder Kantensteine an Beeten substituierbar sind, ohne die Schutzziele der relevanten gesetzlichen und technischen Richtlinien zu verletzen.

Alle Sondersteine sowie das Haltestellenschild sind kontrastreich zu gestalten, d. h. auf hellem Pflaster sind dunkle Aufmerksamkeitsfelder zu setzen und umgekehrt, alle Beschriftungen sind idealerweise in Schwarz-Weiß-Kontrast (Kontrastwert = relativer Leuchtdichteunterschied $> 0,4$) und mit ausreichender Schriftgröße zu versehen.

Seite | 62

Die für die Verwendung eines Sonderbordes notwendige Erhöhung des Wartebereiches sollte so vorgenommen werden, dass der Anstieg des Niveaus vom Gehweg auf den Wartebereich 6 % nicht überschreitet. Laut DIN 18040-3 sollte das Längsgefälle auf Gehwegen 3 % nicht überschreiten, zwischen 3 % und 6 % Längsneigung sollten im Abstand von maximal 10 m Gefälledänge Verweilplätze zum Ausruhen und Abbremsen mit Längsneigungen unter 3 % eingerichtet sein.

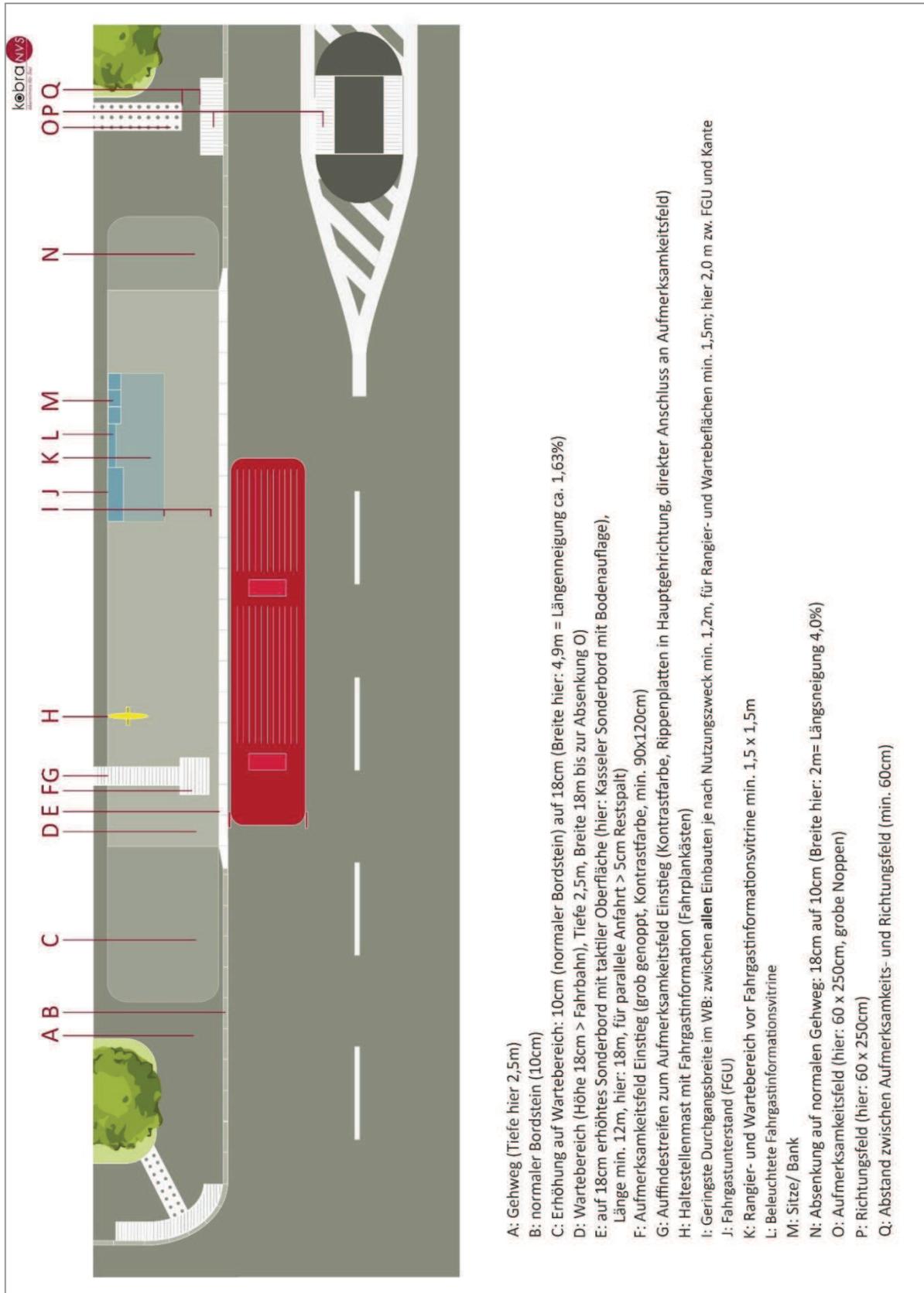


Abbildung 5: Systemskizze Haltestelle der Kategorie C (Basisstandard)

5.3.1.3.3 Prioritäts-Kategorie B: Gehobener Standard für Verknüpfungshaltestellen

Grundsätzlich gelten bei der Kategorie B zunächst die gleichen Anforderungen an eine Ausstattung zur Erleichterung der ÖPNV-Nutzung motorisch und mobilitätseingeschränkter Fahrgäste wie bei den Haltestellen der Kategorie C, d. h. die Mindestanforderungen an Abmessungen und Neigungen sind gleich. Es sollte also ein niveaugleicher Einstieg in den Bus bei Einhaltung der Erreichbarkeit der Wartefläche sowie der Schaffung ausreichender Rangierräume gewährleistet sein. Angesichts der anzunehmenden stärkeren Verknüpfungsanforderung mit einem oder mehreren weiteren Haltestellenpositionen, die gegebenenfalls einen Wechsel der Abfahrtsposition oder des Verkehrsmittels einschließt, muss bei den nachfolgend vorgeschlagenen Haltestellen sowohl topographisch als auch in Sachen Zugänglichkeit auf eine vollständige barrierefreie Wegeleitung Wert gelegt werden.

Zur Verbesserung der Orientierung für Sehbehinderte und Blinde sollte ein vollständiges taktilen und optisch kontrastreiches Leitsystem mit Bodenindikatoren nach DIN 32984 angelegt werden. Dazu gehört, dass ein Leitstreifen (Rippenplatten) parallel zur Haltestellenkante in ausreichendem Abstand zu der Kante (mind. 60 cm) zwingend installiert wird.

Das Leitsystem verbindet alle relevanten Haltestelleneinrichtungen mit Rippenplatten in Bewegungsrichtung und, wenn diese geändert wird, mit sog. Richtungsfeldern. In der Kategorie B kann die planerische Anwendung sonstiger Leitelemente unter Umständen sinnvoll sein, im Sinne einer einheitlichen Systematik sind solche Maßnahmen aber nur in Einzelfällen umzusetzen und müssen einer individuellen Prüfung unterzogen werden.

Es sind überdachte Warteflächen zur Verfügung zu stellen, die bestimmten Erfordernissen für die Nutzung durch in ihrer Mobilität und/ oder sensorisch eingeschränkte Fahrgäste entsprechen. Ein Fahrgastunterstand muss demnach zwischen oder neben den Sitzen mindestens 1,50 m Rangierfläche zur Seite und in die Tiefe bieten können.

Falls die Mindestdurchgangsbreite von 1,50 m andernfalls nicht gewährleistet werden kann, ist auf einen Fahrgastunterstand zu verzichten. Aufgrund der eindeutigen Ausrichtung des regionalen Busnetzes auf Schweinfurt ist zudem im Zweifel eher die Abfahrtsposition Richtung Schweinfurt, denn die Gegenposition mit einem Fahrgastunterstand zu versehen.²³

²³ Hintergrund ist, dass in Richtung Schweinfurt wesentlich mehr Einstiegsvorgänge zu erwarten sind, während in Gegenrichtung voraussichtlich überwiegend Ausstiege zu verzeichnen sein werden.

Wegen der erhöhten Menge von Fahrplänen, Lageplänen oder Sonderinformationen ist statt eines oder mehrerer Fahrplankästen zudem eine beleuchtete Fahrgastinformationsvitrine bereitzustellen, entweder freistehend oder in der Rückwand des Fahrgastunterstandes im Bereich der Rangierfläche auf einer mittleren Lesehöhe von 1,40 m.

Querung und Zugang sind als differenzierte Querungsstellen mit Null-Absenkung gemäß DIN 18040-3 auszuführen, also mit Auffindestreifen und einem Richtungsfeld unmittelbar vor der 6 cm hohen Bordsteinkante, das ≥ 30 cm in den Gehweg hineinragt. Bei fehlenden sonstigen Leitelementen muss mindestens ein Aufmerksamkeitsfeld an der inneren Linie des Gehwegs vorgesehen werden. Nebenliegend dieser Querungsstelle muss eine Nullabsenkung von einem Meter Breite mit vorliegendem Aufmerksamkeitsfeld (Rippen quer zur Querungsrichtung) eingeplant werden, um auch mobilitätseingeschränkten Personen mit Hilfsmitteln das stufenfreie Erreichen der Wartefläche zu ermöglichen.

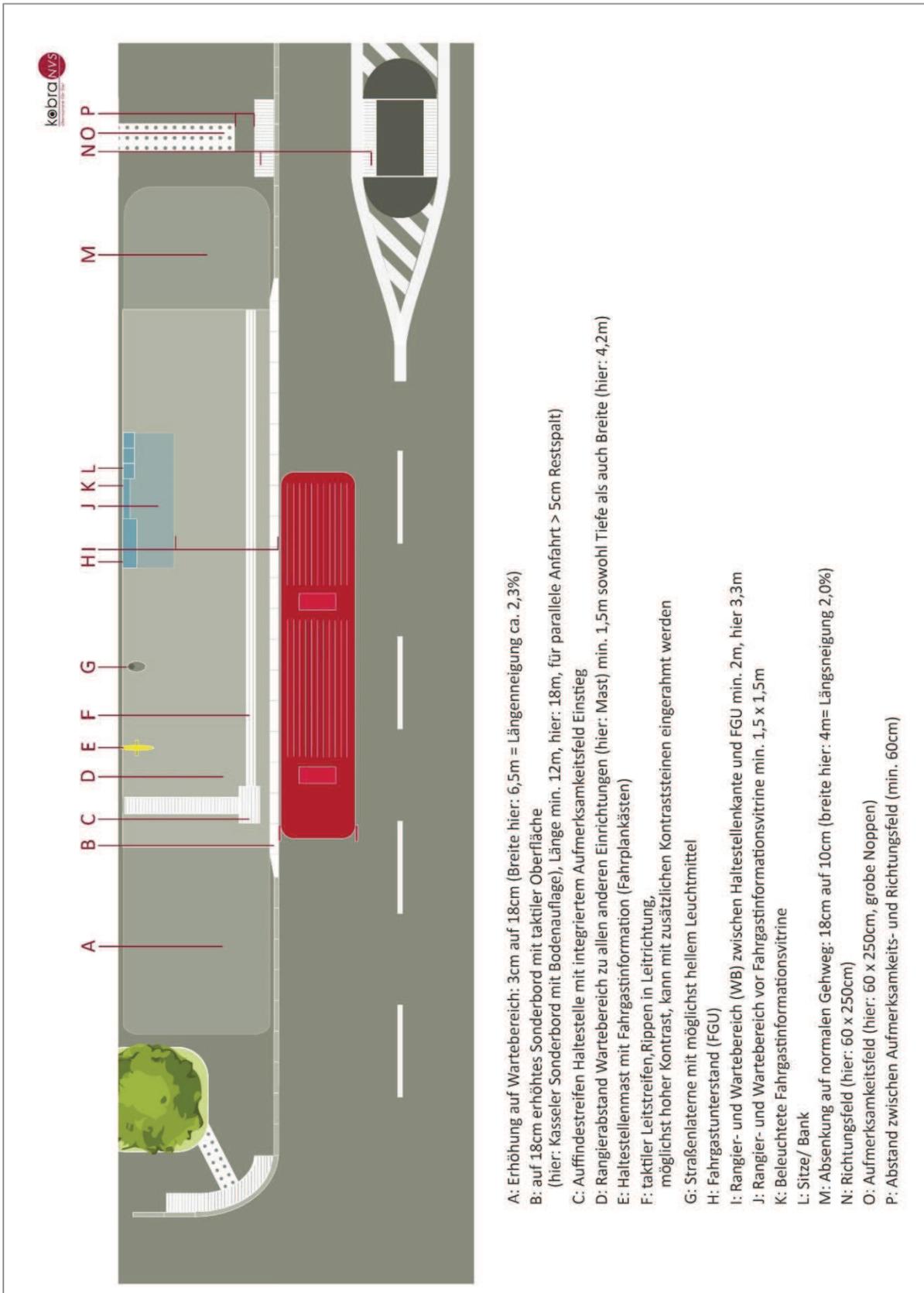


Abbildung 6: Systemskizze Haltestelle der Kategorie B (gehobener Standard)

5.3.1.3.4 Prioritäts-Kategorie A: Busbahnhöfe

Die mögliche Vollausrüstung für eine barrierefreie Haltestelle, die in erster Linie für Verknüpfungshaltestellen mit sehr hohem Fahrgastaufkommen vorbehalten sein sollte, umfasst alle Zusätze, die den Ein-, Aus- und Umstieg für alle Einschränkungsformen ohne fremde Hilfe nicht nur möglich machen, sondern möglichst unkompliziert und schnell vonstatten gehen lassen. Dazu muss in allen Fällen neben der Unterstützung motorischer Einschränkungen mit Sonderborden, Absenkungen oder im Extremfall Aufzügen das Zwei-Sinne-Prinzip beachtet werden, d. h. für sensorische Einschränkungen eines Sinnes müssen mindestens zwei andere Sinne angesprochen werden können. Da Geruchs- und Geschmackssinn hierfür nicht in Frage kommen, müssen Sehbehinderte sowohl taktil als auch akustisch unterstützt werden, Gehörlose ebenso taktil wie optisch.

Dazu kommen kognitive Einschränkungen wie Orientierungsschwächen oder Leseschwächen bis zum Analphabetismus, die über deutliche akustische Ansagen, optische Leitsysteme und Fahrgastinformationen in einfacher Sprache und ggf. dem Einsatz von universell sinnhaften, standardisierten Piktogrammen unterstützt werden können.

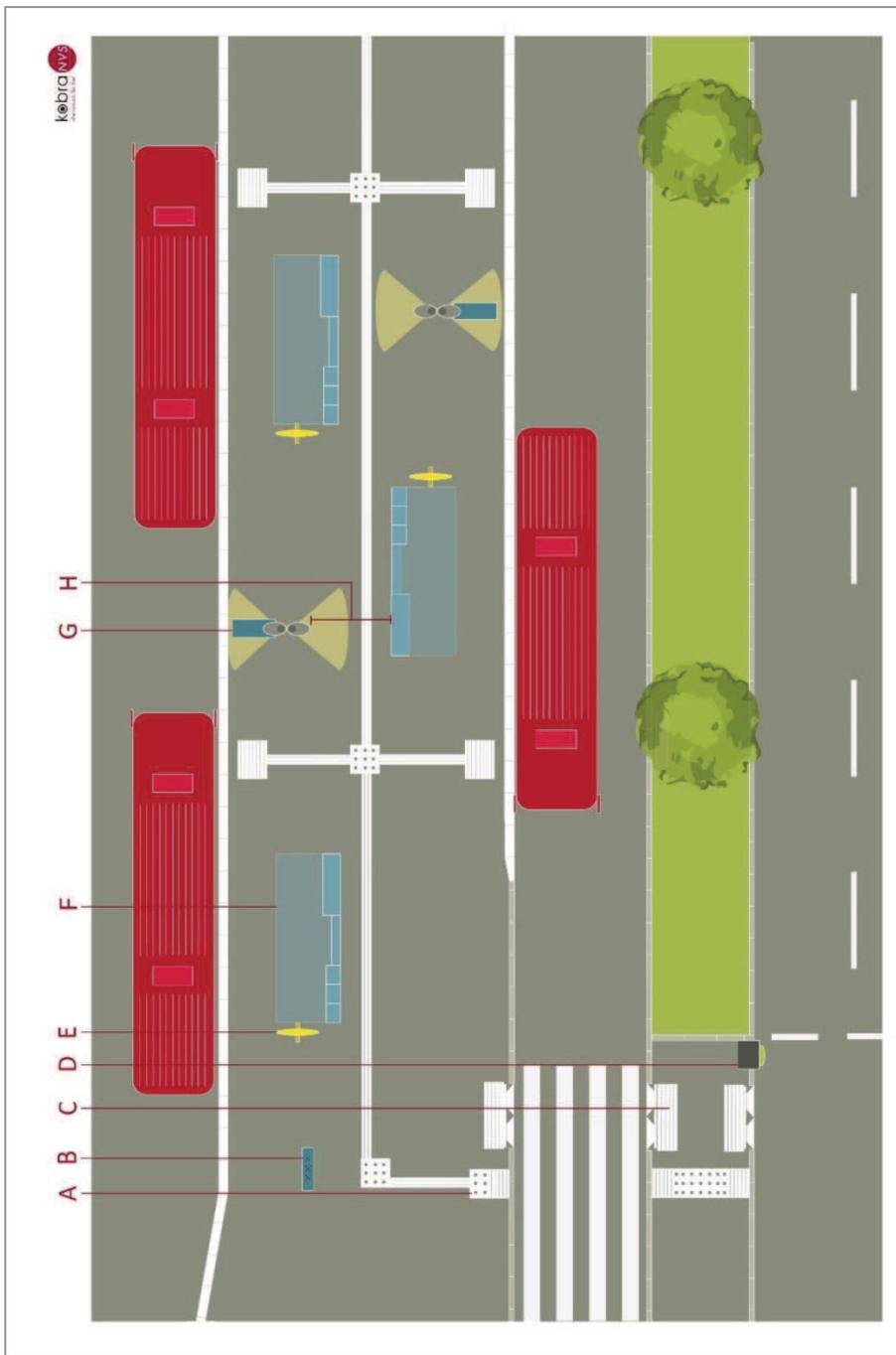
Der wichtigste Ausstattungsgegenstand ist eine in das Leitsystem integrierte elektronische DFI (Dynamische Fahrgastinformation), die Abfahrten mit Bussteigen anzeigt und mit einem Schalter für akustische Ansagen versehen ist. Eine akustische Unterstützung kann z. B. auch über eine App auf dem Mobiltelefon ergänzt werden, aber für eine Alleinlösung muss die Nutzungsschwelle für z. B. Senioren mindestens berücksichtigt werden.

Bei Umsteigesituationen mit komplizierter Wegeleitung ist mindestens ein vollständiges optisches und taktilen Leitsystem über barrierefreie Zu- und Abgänge notwendig. Bei ausschließlich straßengebundenen Kategorie A-Haltestellen müssen die Zu- und Abgänge sichere Querungsmöglichkeiten bieten, die ggf. über akustische Signalgeber verfügen.

Die Bodenindikatoren müssen direkt bei den (auf Fahrbahnniveau abgesenkten und mit strukturierter Oberfläche versehenen) Übergängen ansetzen und alle Abfahrtspositionen sinnvoll und nachvollziehbar verknüpfen. Wegen des Anschlusses an ein systematisch geschlossenes taktilen Leitsystem mit Bodenindikatoren ist eine sog. differenzierte Querung (=Zugang) vorgesehen, die über einen Teil ihrer Breite eine Nullabsenkung bietet und mit Aufmerksamkeits- und Richtungsfeldern für blinde und sehbehinderte Personen ausgestattet ist.

Zusätzlich können an z. B. Geländern und Haltegriffen taktile Hinweise verbaut werden (s. u.), für die Wegeleitung zwischen Abfahrtspositionen können Hinweisstellen mit taktilen Schildern in Frage kommen. Dass die gesamte Anlage (kombinierter Wartebereich) auf mind. 20 cm über Fahrbahnniveau angehoben ist, Niveauangleichungen und Gefälle unter 3 % bzw. ggf. 6 % gehalten sind, die hohen Kontrastwerte für Sondersteine eingehalten werden und ausreichende Rangier- und Abstellflächen in Relation zu allen Einrichtungen vorhanden sind, wird vorausgesetzt.

Die grundsätzliche Form des betreffenden Bussteiges ist von vielen planerischen Variablen abhängig, so dass für die Planskizze die häufige Variante des Mehrfachbussteiges zugrunde gelegt wird.



- A: taktiles Leitsystem mit Leitstreifen (Rippen in Leitrichtung), Abzweigefeldern (Noppen) und Einstiegsfeldern (Rippen parallel zur Haltekante). Nicht mit Leitstreifen versehende Einrichtungen (um Klarheit und systemische Durchgängigkeit sicherzustellen) müssen mit ertastbaren Kanten im bodennahem Bereich ausgestattet sein
- B: Wegweiser-Stele mit taktilen Hinweisschildern
- C: taktile 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 taktilem Leitstreifen (60cm) gewährleistet

Abbildung 7: Systemskizze Haltestelle der Kategorie A (Premiumstandard)

5.3.1.3.5 Weitere Empfehlungen für den Ausbau von Haltestellen

Die folgenden Vorgaben sind als zusätzliche Empfehlungen zur Erreichung einer „Optimallösung“ zu verstehen:

- Verstärkung des Fahrbahnaufbaus (inkl. An- und Abfahrtsbereich) zur Vermeidung von Spurrillen,
- taktil und visuell kontrastierende Leitsysteme (Bodenindikatoren)²⁴,
- taktile Leitsysteme müssen in ihrem Verlauf durchgängig frei von störenden Einbauten, Hindernissen und Unterbrechungen sein (z. B. Verkehrsschilder, Beleuchtungsmasten),
- unter Beachtung der örtlichen Gegebenheiten 2,00 m Mindesttiefe der Aufstellfläche; Durchgangsbreiten mind. 1,50 m, Minstdurchgangsbreite an Hindernissen von 0,90 m,
- ausreichende Bewegungsräume für Personen mit Rollstuhl (insbesondere für 360°-Wende im Bereich der zweiten Tür mit 2,00 x 2,00 m, im Ausnahmefall 1,50 x 1,50 m), zu beachten ist die Flächeninanspruchnahme der fahrzeugseitigen Rampe,
- Bussteigkanten in rutschfester Ausführung (Anwendung spezieller Bordstein),
- visuell und taktil erkennbare Haltestellenkanten,
- visuelle und akustische DFI,
- Beleuchtung der Haltestellen,
- stufenfreie Erreichbarkeit des Fahrgastunterstandes,
- an Fahrgastunterständen mit Glasscheiben zwei kontrastreiche Streifen (Anordnung in Höhe 1,3 bis 1,5 m und 0,4 bis 0,6 m),
- beleuchtete Fahrgastinformationsvitrinen in Wartehallen in mittlerer Lesehöhe von 1,3 m; freie Zugänglichkeit der Fahrgastinformationsträger (möglichst keine Anordnung hinter Sitzen o. Ä., Aushänge plan direkt hinter der Scheibe); Beachtung der Anforderungen an Schriftgröße, Farbkontrast und Reflektion,
- Sitzplätze mit Aufstehhilfen,
- rutschfeste Bodenbeläge,
- Führung des Radverkehrs im Haltestellenbereich auf der Fahrbahn (Vorzugslösung) oder hinter dem Aufstellbereich der Fahrgäste (bei engen Verhältnissen Aufhebung des Radweges im unmittelbaren Haltestellenbereich).

²⁴ siehe: DIN 32984 Bodenindikatoren im öffentlichen Raum, Oktober 2011

5.3.1.4 Investitionsplanung/ Ausbaurkosten

Die Ausbaurkosten für die Herstellung von Barrierefreiheit an einzelnen Haltestellen können im Falle der Haltestellen im Landkreisgebiet positionsgenau geschätzt werden, da der im Rahmen der Nutzwertanalyse errechnete Wert jeweils dem aktuellen Ausbaustand laut Haltestellenkataster gegenübergestellt werden kann.²⁵

Seite | 70

Die Übersicht der auszubauenden Haltestellen (s. Anhang) beinhaltet die Haltestellen, bei denen eine mit den Erfassungsmerkmalen begründbare Differenz zwischen Ziel- und Ist-Kategorie besteht. Die reine Differenz des Nutzwertes kann nicht als Beurteilungsgrundlage herangezogen werden, da sich je nach Nutzwert (Ziel oder Ist) die untersuchten Kriterien unterscheiden und entsprechend nicht vergleichbar sind. Die Abschätzung der Ausbaurkosten wird an elementaren Ausstattungs-Baugruppen vorgenommen, die für die Barrierefreiheit relevant sind:

- (abgerundetes oder doppelt profiliertes) Sonderbord mit 18 cm Höhe:
 - Schätzgrundlage: Standardpreis je SB-Stein, dem Kataster entnommene anzustrebende Länge des Haltebereiches, Aufwandspauschale
- Bodenindikatoren:
 - Schätzgrundlage: Durchschnittspreis Bodenindikatorplatte, kumulierte Plattenanzahl aller vorzusehenden Leitsystemelemente gem. DIN 32984, Aufwandspauschale
- Fahrgastunterstand:
 - Erfahrungswert; Metall-/ Glasunterstand, 3-Feld, mit Sitzgelegenheit, Aufstellung durch Hersteller
- Dynamische Fahrgastinformation:
 - Erfahrungswert; 4-zeiliger Kompaktanzeiger
- Korpus (Untergrund) / Oberfläche:
 - Erfahrungswert Tiefbaukosten je qm Wartebereich nach Kataster: Auflassung, Erhöhung Fußgängerbereich, Pflaster
- Querung/ Zugang:
 - Pauschalwerte nach Querungsgestaltung: Anzahl Bordsteine, Bodenindikatoren
- Mast/ Fahrgastinformation:
 - Erfahrungswert Ausstattung (Mast, Beschilderung, Fahrplankästen, Abfallsammler) zzgl. Tiefbau (Fundamentierung/ Bodenhülse)

Die abgeschätzten Werte sind entsprechend keine Angaben mit Anspruch auf Exaktheit, sondern dienen als Planungsrahmen für Mittelbereitstellung und budgetorientierte Zeitplanung. Es sollte für Planungs- und sonstige Nebenkosten entsprechend immer mit einem angemessenen Spielraum kalkuliert werden.

²⁵ Für die Stadt Schweinfurt ist dies nicht möglich, da es kein Haltestellenkataster bzw. eine vergleichbare detaillierte Aufstellung aller Haltestellenpositionen gibt.

Aufsummiert nach Ausbaukategorien belaufen sich die geschätzten Kosten für die Straßenbaulastträger im Landkreisgebiet auf:

- Kategorie A: in dieser Kategorie fallen keine Kosten an, da laut Nutzwertanalyse keine Haltestelle im Landkreis der Kategorie A zugeordnet worden ist.
- Kategorie B: ca. 250.000 € (Umbau der Haltestellen Gerolzhofen Bahnhof, Schonungen Bahnhof sowie Werneck Rathaus/ Schloss)
- Kategorie C: ca. 5 Mio. Euro (Umbaumaßnahmen an rund 300 Abfahrtspositionen im Landkreis)

5.3.1.5 Besonderheiten im Hinblick auf Schaffung der Barrierefreiheit in der Stadt Schweinfurt

In der Stadt Schweinfurt ist die oben beschriebene Herangehensweise nur eingeschränkt möglich, da es aktuell kein Haltestellenkataster gibt, mit dem ein Vergleich der Ziel- mit der Ist-Kategorie (gemäß dem aktuellen Ausbaustand) möglich wäre. Auf eine Priorisierungsliste zum Haltestellenausbau und eine Investitionsplanung muss daher verzichtet werden.

Analog zum Landkreis ist jedoch eine Zuordnung der Haltestellen zu Zielkategorien möglich, die entsprechende Liste kann dem Anhang entnommen werden.

5.3.2 Fahrzeuge

Die Details der Fahrzeugausstattung werden in der jeweiligen Vorabbekanntmachung bzw. im Öffentlichen Dienstleistungsauftrag präzisiert. Bei den nachfolgenden Erläuterungen handelt es sich ausdrücklich um die Optimallösung für barrierefreie Fahrzeuge. Im Zweifel kann eine Abstufung nach der vorgesehenen Netzhierarchie erfolgen.

5.3.2.1 Anforderungen an Standardlinienbusse

- Maximale Fußbodenhöhe von 33 cm über der Fahrbahn ohne Kneeling,
- Kneeling und mechanische Rampe an Tür 2 (keine hydraulischen oder elektrischen Rampen); die Tragkraft der Rampe bei Bussen im Hinblick auf die Zunahme von Elektrorollstühlen 350 kg betragen,
- Sondernutzungsfläche mit absoluter Mindestfläche 750 x 1.300 mm (mit zugeordnetem Sitz oder Stehlehne für Begleitperson und gepolsterter Trennwand bzw. Anlehnplatte) mit niveaugleichem, kurzem Zugang zu einer Tür (Mindestbreite 1.200 mm); keine die Bewegungsfreiheit behindernde Haltestangen oder sonstige Einbauten auf der Sondernutzungsfläche,

- Anordnung der Sitzplätze für Schwerbehinderte zwischen Tür 1 und Tür 2 im Sichtbereich des Fahrpersonals, eindeutige Kennzeichnung durch Scheibenpiktogramme und stufenfrei erreichbar,
- mind. zwei Türen bei Standardlinienbussen und drei Türen bei Gelenkbussen im Niederflurbereich,
- kontrastreiche und taktile Markierung/ Gestaltung der Eingangsbereiche, Haltegriffe und -stangen, Bedienelemente, Taster usw. mit Verwendung einer einheitlichen Signalfarbe in und an allen Fahrzeugen,
- kontrastreiche Markierung von Stufen, Podesten und anderen im Fußbereich hervorstehenden Einbauten,
- kontrastreiche Kennzeichnung der Türen und der Taster von außen; Kennzeichnung der den Sondernutzungsflächen und Plätzen für Schwerbehinderte nächstgelegenen Türen durch auffällige Piktogramme an der Außenseite,
- bei der Fahrzeug-Außenwerbung sind die Fensterflächen von Beklebungen so freizuhalten, dass die Fahrgäste eine freie Sicht aus den Fenstern haben und die Orientierungsmöglichkeiten und das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste nicht negativ beeinflusst werden,
- durchgängige Haltemöglichkeiten im Fahrzeug mit „Leitfunktion“ (auch für Kleinwüchsige und Kinder nutzbar, kontrastreiche Farbgebung),
- rutschfeste einheitlich dicke Haltestangen, im Türbereich mit taktiler Ausprägung an den Festhalteflächen (z. B. geriffelt), die sich kontrastreich von ihrer Umgebung abgrenzen,
- digitale Fahrgastinformationen sowohl in visueller als auch in akustischer Form („Zwei-Sinne-Prinzip“),
- Fahrtzielanzeige innen und außen kontrastreich mit ausreichend großen Schriften und leicht erfassbar/ verständlich (Innenanzeigen sollen von allen Fahrgastplätzen gut erkennbar und lesbar sein),
- akustische Fahrgastinformation (Ankündigung Haltestellenansage mit einem akustischen Signal oder mit der sprachlich betonten Ansage „nächste Haltestelle ...“),
- Außentaster an Tür 2 „Ruftaster Rollstuhl“ sowie im Wageninneren im Bereich der Sondernutzungsfläche für Haltewunsch, „Kinderwagen-Taster mit Türöffnungsfunktion“ an Tür 2 außen und an der Sondernutzungsfläche,
- Erreichbarkeit von Tasten auch für Rollstuhlfahrer und Kleinwüchsige,
- ausreichende, durchgängige Beleuchtung im Fahrzeug sowie Ausleuchten der Bereiche an den Türen.

5.3.2.2 Anforderungen an Fahrzeuge des Bedarfsverkehrs

Die folgenden Vorgaben müssen ausdrücklich nicht von allen im Bedarfsverkehr eingesetzten Fahrzeugen erfüllt werden. Allerdings sollte mindestens die Fahrzeuge, die als „Regelfahrzeuge“ an Umstiegshaltestellen in den jeweiligen Bedingebieten positioniert werden, gemäß den Vorgaben aus dem Pilotprojekt „On-Demand-Verkehr Schweinfurt/ Kitzingen“ folgende Anforderungen erfüllen:

- Niederflureinstieg/automatischer Fußtritt,
- Automatiktür,
- Mitnahmemöglichkeit für Rollstühle, Kinderwagen etc.

Bei den zusätzlichen, als Verstärker eingesetzten Fahrzeugen im On-Demand-Verkehr ist grundsätzlich der im Taxibetrieb übliche Standard zu akzeptieren.

5.3.3 Fahrgastinformation

Die barrierefreien Mobilitätsketten sind von barrierefreien Informationen zu begleiten. Die Bereitstellung barrierefreier Informationen bezieht sich grundsätzlich auf zwei Aspekte:

- barrierefreie Informationen zum Mobilitätsangebot und
- barrierefreie Informationen zur barrierefreien Nutzbarkeit der Infrastruktur (umfassende Information auch für Begleitpersonen zur Planung des Weges).

Nutzungsrelevante Fahrgastinformationen sollen sowohl in visueller als auch in akustischer oder taktiler Form dem Fahrgast bereitgestellt werden („Zwei-Sinne-Prinzip“). Die Bereitstellung kann dabei auch über verschiedene Medien bzw. Kanäle erfolgen.

Die Informationssysteme im ÖPNV sind möglichst einheitlich zu gestalten, um eine hohe Wiedererkennbarkeit und eine lückenlose Nutzbarkeit gewährleisten zu können. Zu vermeiden sind zusätzliche „Barrieren“ durch unterschiedliches Design der Leit- und Informationssysteme. Visuelle, taktile und akustische Orientierungshilfen sollen auf Grundlage des bisher realisierten Standards systematisch zur Schaffung „geschlossener Ketten“ weiterentwickelt werden.

Für Informationsdarstellungen sind nachfolgende Anforderungen zu beachten:

- Visuelle Informationen: kontrastreich, blendfrei, leicht lesbar (auch bei Dunkelheit), leicht verständliche Sprache, möglichst keine Laufschriften und Vermeidung von Anglizismen.
- Akustische Informationen: ausreichende, an Umgebungsbedingungen anpassbare Lautstärke, leicht verständliche Sprache, Ankündigungssignal, spezifische Lautstärke und unterschiedliche Stimmen für außerordentliche Ansagen.
- Keine Dialekte, Vermeidung von Anglizismen.

6 Berücksichtigung zu erwartender Entwicklungen in der ÖPNV-Branche

6.1 Elektrifizierung des Busverkehrs

6.1.1 Gesetzliche Vorgaben

Das zum 14.06.2021 in Kraft getretene „Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge“²⁶ legt für die öffentliche Auftragsvergabe verbindliche Mindestziele für emissionsarme und -freie Fahrzeuge fest. Die Vorgaben verpflichten insbesondere die öffentliche Hand einen (im Gesetz festgelegten) Teil der angeschafften Fahrzeuge zukünftig als emissionsarme und/ oder -freie Fahrzeuge vorzusehen.²⁷

Es wurden im Gesetz für zwei Referenzzeiträume (02.08.2021 bis 31.12.2025 sowie 01.01.2026 bis 31.12.2030) feste Quoten für die Beschaffung „sauberer Fahrzeuge“ durch die öffentliche Auftragsvergabe festgelegt. Dies betrifft auch öffentliche Dienstleistungsaufträge im Bereich des ÖPNV. Die Mindestziele für emissionsarme und -freie Busse im ÖPNV betragen für den ersten Referenzzeitraum bis Ende 2025 in der Summe 45 % und für den zweiten Zeitraum bis Ende 2030 65 %. Mindestens die Hälfte dieser Mindestwerte muss durch emissionsfreie Fahrzeuge (d. h. Oberleitungs-, Batterie- und Brennstoffzellenbusse) erfüllt werden.

Die im Gesetz definierten Mindestziele werden den einzelnen Bundesländern für ihren jeweiligen Zuständigkeitsbereich verpflichtend vorgegeben. Sie können aber („bei Bedarf“) länderübergreifend sowie auch in den Ländern flexibel aufgeteilt werden, wobei dann die Mindestwerte landesweit insgesamt eingehalten werden müssen. Möglich ist auch eine sogenannte „Branchenvereinbarung“ auf Landesebene, die von den Ländern zur Zielerfüllung zugrunde gelegt werden kann.

Es ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht absehbar, wie im Freistaat Bayern zukünftig die Erfüllung der im Gesetz festgelegten Mindestziele (Quoten) auf Ebene der einzelnen Aufgabenträger geregelt wird.

²⁶ Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161 vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge sowie zur Änderung vergaberechtlicher Vorschriften¹; vom 9. Juni 2021

²⁷ siehe: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/clean-vehicles-directive.html>

6.1.2 Emissionsfreie Antriebsarten

Als emissionsfreie Fahrzeuge gelten nach der europäischen Clean Vehicles Directive (CVD) Fahrzeuge mit folgenden Antriebsarten (in Klammern Einschätzung zur Verfügbarkeit²⁸):

- batterieelektrische Busse mit Depotladung (Serienreife, aktuell als Vorzugslösung für Batteriebusse erkennbar),
- batterieelektrische Busse mit Gelegenheitsladung (Serienreife),
- Oberleitungsbusse (seit Jahrzehnten bewährt),
- wasserstoffbetriebene Brennstoffzellenbusse ((Klein-) Serie),
- wasserstoffbetriebene Busse mit Verbrennungsmotor (Konzept).

Nachfolgende Informationen und Einschätzungen beziehen sich auf batterieelektrische Busse und wasserstoffbetriebene Brennstoffzellenbusse. Als Oberbegriff wird „E-Bus“ verwendet.



Abbildung 8: Wasserstoffbetriebener Brennstoffzellenbus (Wuppertal)

²⁸ Quellen:

- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (Herausgeber): Emissionsfreie Energie- und Antriebskonzepte für Stadtbusse zur Umsetzung der europäischen Clean Vehicles Directive; Köln 02/2020
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI): Leitfaden für Busse mit alternativen Antrieben; Berlin 2021



Abbildung 9: Batterieelektrischer Bus mit Gelegenheitsladung an der Endhaltestelle (Osnabrück)

6.1.3 Einschätzungen zu Batteriebus und Brennstoffzellenbus

Der auf Basis der verfügbaren Literatur²⁹ vorgenommene Vergleich zwischen Batteriebus und Brennstoffzellenbus macht deutlich, dass

- der Batteriebus im Stadtverkehr viele Vorteile zeigt,
- der Brennstoffzellenbus dagegen im Regionalverkehr seine Vorzüge besser ausspielen kann.

²⁹ Quellen:

- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (Herausgeber): Emissionsfreie Energie- und Antriebskonzepte für Stadtbusse zur Umsetzung der europäischen Clean Vehicles Directive; Köln 02/2020
- Dr.-Ing. Tom Reinhold, Tobias Schneider, Christian Wagner: Flottenelektrifizierung und Wettbewerb; in: DER NAHVERKEHR, Heft 10/ 2020
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI): Leitfaden für Busse mit alternativen Antrieben; Berlin 2021

Tabelle 7: Vergleich Batteriebus und Brennstoffzellenbus ³⁰

	Batteriebus	Brennstoffzellenbus
Energieversorgung	<ul style="list-style-type: none"> • Depotladung (Overnight-Charging) • Gelegenheitsladung an der Strecke (Opportunity-Charging) 	<ul style="list-style-type: none"> • Betankung innerhalb weniger Minuten
Reichweite	<ul style="list-style-type: none"> • 100 – 230 km (wesentlich abhängig von Heizung/ Klimatisierung) 	<ul style="list-style-type: none"> • 340 – 420 km (Heizung weniger kritisch, da Brennstoffzelle selbst Wärme erzeugt)
Lebensdauererwartung Batterie/ Brennstoffzelle	<ul style="list-style-type: none"> • 6 bis 8 Jahre 	<ul style="list-style-type: none"> • 8 bis 10 Jahre (neueste Generation)
Anschaffungskosten Fahrzeug (Stand 02/2020)	<ul style="list-style-type: none"> • 2,0 – 2,5-fach ggü. Dieselbus 	<ul style="list-style-type: none"> • 2,5-fach ggü. Dieselbus
Investitionskosten Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> • Ladetechnik in Abhängigkeit vom Ladekonzept 	<ul style="list-style-type: none"> • Wasserstofftankstelle: ca. 5 Mio. Euro (für Flotte mit 50 Fahrzeuge)

Tabelle 8: Bewertung Batteriebus und Brennstoffzellenbus ³¹

	Batteriebus	Brennstoffzellenbus
Vorteil	<ul style="list-style-type: none"> • Ladeinfrastruktur bei Depotladung mit geringeren Investitionskosten und geringeren Sicherheitsanforderungen 	<ul style="list-style-type: none"> • längere Laufleistung nach Betankung (im Tagesbetrieb keine Zwischenladung erforderlich)
Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> • tägliche Laufleistung für große und komplexe Umläufe im Regionalverkehr zu gering (Konsequenz: größere Fahrzeugflotte erforderlich oder Aufbau einer umfassenden Ladeinfrastruktur im Streckennetz) • Umrüstung vorhandener Betriebshöfe erforderlich oder Neubau Betriebshöfe 	<ul style="list-style-type: none"> • höhere Beschaffungskosten pro Fahrzeug • hohe Start-Investition in Wasserstofftankstelle • eingeschränkter Herstellermarkt • (ggü. Batteriebus aufwändigere) Umrüstung vorhandener Betriebshöfe erforderlich oder Neubau Betriebshöfe • Genehmigungsverfahren nach BImSchG erforderlich, wenn mehr als drei Tonnen Wasserstoff gelagert wird oder Wasserstoff lokal produziert wird

³⁰ ebenda

³¹ ebenda

6.1.4 Elektrifizierung des Busverkehrs im Regionalverkehr

6.1.4.1 Wesentliche Fragestellungen zur Umsetzung der Elektrifizierung in Vergabeverfahren

Seite | 78

Im Kontext mit der Realisierung der Elektrifizierung im Regionalbusverkehr im Zuge der 2024 anstehenden Vergabe sind folgende Fragestellungen von Relevanz:

- Elektrifizierung des gesamten Netzes oder eines Linienbündels?
- Elektrifizierung aller Fahrzeuge oder eines begrenzten Flottenanteils?
- Elektrifizierung unmittelbar zum Vertragsbeginn oder nach Übergangszeit?
- Elektrifizierung in einem Schritt oder gestaffelt in Stufen?
- Elektrifizierung mittels Beschaffung der Infrastruktur durch Verkehrsunternehmen oder Beistellung durch Aufgabenträger/ Dritte?³²

Fragestellung 1: Realisierung gesamtes Netz oder ein Linienbündel?

Tabelle 9: Bewertung der Realisierung „Gesamtnetz oder Linienbündel“

	Gesamtnetz	Linienbündel
Vorteil	<ul style="list-style-type: none"> • Umstellung des gesamten Busverkehrs auf emissionsfreie Antriebe • ggf. Generierung von Kostenvorteilen durch hohe Beschaffungsmarge 	<ul style="list-style-type: none"> • Kostensteigerung nur in einem Teilraum • betriebliche und ökonomische Risiken nur in einem Teilraum/ Linienbündel, nicht unmittelbar im Gesamtnetz
Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> • maximal möglicher Kostensprung im Landkreisgebiet durch E-Bus-Einführung ggü. bisherigen Dieselbusbetrieb • maximale betriebliche Risiken durch vollumfängliche Umstellung auf neue Technologie • Risiko im Vergabeverfahren: eingeschränkter oder sogar kein Bewerberkreis 	<ul style="list-style-type: none"> • Busflotte mit emissionsfreien Antrieben (vorerst) nur in einem Teilraum

³² Betreibermodell mit/ durch Dritten ist rechtlich im Detail zu prüfen

Fragestellung 2: Realisierung aller Fahrzeuge oder eines begrenzten Flottenanteils? (Bezug: Linienbündel bzw. Los)

Tabelle 10: Bewertung der Realisierung „Alle Fahrzeuge oder Flottenanteil“

	Alle Fahrzeuge	Flottenanteil
Vorteil	<ul style="list-style-type: none"> • Umstellung des gesamten Busverkehrs auf emissionsfreie Antriebe im Linienbündel/ Los • ggf. Generierung von Kostenvorteilen durch höhere Beschaffungsmarge 	<ul style="list-style-type: none"> • betriebliche und ökonomische Risiken werden in der Realisierung zeitlich gestaffelt • Option der Anpassung der Technologie in den nächsten Stufen • erste Umsetzungsstufe ermöglicht Sammeln von Erfahrungen im überschaubaren Rahmen (Betrieb, Werkstatt) • Kostensteigerung ggü. Dieselbus wird auf zeitliche Schritte verteilt • bewährter Dieselbus steht in der Fahrzeugflotte als Rückfallebene zur Verfügung
Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> • Kostensprung durch E-Bus-Einführung ggü. bisherigen Dieselbusbetrieb • maximale betriebliche Risiken im Linienbündel/ Los durch Umstellung auf neue Technologie • Risiko im Vergabeverfahren: eingeschränkter oder sogar kein Bewerberkreis 	<ul style="list-style-type: none"> • Busflotte wird nicht vollständig auf emissionsfreie Antriebe umgestellt

Fragestellung 3: Realisierung unmittelbar zum Vertragsbeginn oder nach Übergangszeit?

Die Realisierung unmittelbar zum Vertragsbeginn ist nur machbar, wenn die öffentliche Hand die E-Bus-Infrastruktur beistellt (Fristen des EU-konformen Vergabeverfahrens der Verkehrsleistungen (ÖDA) lassen keine Beschaffung von E-Bussen in der Rüstzeit zu³³). Eine Realisierung nach Übergangszeit im Laufe des Vertrages ermöglicht bessere Akquisition und optimaleres Ausschöpfen der Fördermöglichkeiten. Da ein Absinken der Preise für E-Busse erwartet wird, könnte ein „Abwarten“ der Umsetzung möglicherweise den Vorteil geringerer Einstiegsinvestitionen generieren.

³³ Rüstzeit bei ÖDA-Vergabeverfahren im optimalen Fall höchstens 12 Monate; Beschaffungszeitraum E-Busse aktuell deutlich größer 12 Monate

Bei einer Realisierung der Elektrifizierung erst nach einer Übergangszeit zur Beschaffung und zur Fördermittelakquise ist zu beachten, dass

- die Busse und die Ladeinfrastruktur zum Ende der Vertragslaufzeit nur eine Lebenszeit von (ggf. deutlich) unter 10 Jahren aufweisen,
- dieses dann kürzere Alter der Infrastruktur von möglicherweise nur sechs bis acht Jahren absehbar im Konflikt mit der (zu erwartenden) Fördermittelbindung stehen würde,
- beim Modell „Realisierung durch Verkehrsunternehmen“ diese dann noch junge Infrastruktur nach Ablauf des ÖDA im Falle eines neuen Auftragnehmers „verloren“ gehen würde (Lösung: im neuen ÖDA 2034 vertragliche Regelung zur Übergabe/ Übernahme der Infrastruktur durch Aufgabenträger und/ oder neuen Auftragnehmer des neuen (Nachfolge-) ÖDA).

Fragestellung 4a: Realisierung mittels Beschaffung der Infrastruktur durch Verkehrsunternehmen oder Beistellung durch Aufgabenträger? – Fahrzeuge –

Tabelle 11: Bewertung der Realisierung Fahrzeuge „Verkehrsunternehmen oder Aufgabenträger/ Dritte“

	Verkehrsunternehmen	Aufgabenträger/ Dritte
Vorteil	<ul style="list-style-type: none"> • ökonomisches Risiko liegt beim Auftragnehmer • Fahrzeugbeschaffung ist Kernkompetenz der Verkehrsunternehmen • marktorientierte Realisierung 	<ul style="list-style-type: none"> • Beschaffungs-, Kosten- und Umsetzungssteuerung beim Aufgabenträger
Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> • Auftragnehmer dürfte ökonomische Beschaffungsrisiken (begrenzter Herstellermarkt) auf den Angebotspreis aufschlagen • im Falle Insolvenz des Auftragnehmers geht Infrastruktur „verloren“ 	<ul style="list-style-type: none"> • ökonomisches Risiko liegt beim Auftraggeber • Fahrzeugbeschaffung ist nicht ureigene Kompetenz der Aufgabenträger • Trennung von Eigentum und Betriebsdurchführung • Schnittstellenaufwand und -probleme bzgl. Haftung, Verantwortung usw. (zusätzliche Kosten) • Aufgabenträger kann, anders als große Verkehrsbetriebe, keine wesentlichen Synergieeffekte und Beschaffungsvorteile generieren

Fragestellung 4b: Realisierung mittels Beschaffung der Infrastruktur durch Verkehrsunternehmen oder Beistellung durch Aufgabenträger? – Ladeinfrastruktur/ H2-Tankstelle –

Tabelle 12: Bewertung der Realisierung Ladeinfrastruktur/ H2-Tankstelle „Verkehrsunternehmen oder Aufgabenträger/ Dritte“

	Verkehrsunternehmen	Aufgabenträger/ Dritte
Vorteil	<ul style="list-style-type: none"> • ökonomisches Risiko liegt beim Auftragnehmer • marktorientierte Realisierung 	<ul style="list-style-type: none"> • Beschaffungs-, Kosten- und Umsetzungssteuerung beim Aufgabenträger • Ladeinfrastruktur unmittelbar auch für Dritte nutzbar
Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> • im Falle der Insolvenz des Auftragnehmers geht Infrastruktur „verloren“ • Öffnung der Ladeinfrastruktur auch für Dritte müsste zusätzlich vertraglich geregelt werden (ggf. zusätzliche Dienstleistungskosten) 	<ul style="list-style-type: none"> • ökonomisches Risiko liegt beim Aufgabenträger • öffentliche Hand steigt in unmittelbare Finanzierung und Realisierung der Infrastruktur ein

6.1.4.2 Empfehlungen zur Realisierungsstrategie im Landkreis Schweinfurt

Der Landkreis Schweinfurt strebt im Regionalbusverkehr eine „Wasserstofflösung“ (Brennstoffzellenbusse) an. Hintergrund sind die in Kapitel 6.1.3 dargelegten Vorteile dieser Antriebsart für den Regionalverkehr.

Entscheidend für die Wirtschaftlichkeit des Wasserstoffantriebes ist die Realisierung einer Wasserstofftankstelle. Da der Regionalbusverkehr in Linienbündeln ausgeschrieben werden soll, spricht im Kontext mit den hohen Investitionskosten vieles für eine zentrale, wettbewerbsneutral betriebene Wasserstofftankstelle im Kreisgebiet anstelle von Insellösungen bei den Verkehrsunternehmen. Die Tankstelle muss allen zukünftigen Auftragnehmern diskriminierungsfrei zur Verfügung stehen.

Für die Errichtung und den Betrieb der Wasserstofftankstelle sind verschiedene Betreibermodell denkbar. Unproblematisch dürfte eine Realisierung durch den Landkreis oder ein Unternehmen im (Mehrheits-) Eigentum des Landkreises sein. Andere Modelle bedürfen einer Prüfung.

Eine Realisierung des Einsatzes von Brennstoffzellenbussen ab Vertragsbeginn (Sommer 2024) erscheint jedoch noch nicht machbar. Die Realisierung der Wasserstoffproduktion vor Ort und die Errichtung einer Wasserstofftankstelle erfordert absehbar längeren Zeitraum (absehbar Genehmigungsverfahren nach BImSchG).

Eine fristgerechte Lieferung der Fahrzeuge (inkl. Vorläufe für Techniktests) bis Sommer 2024 erscheint, wenn diese von den Verkehrsunternehmen beschafft werden sollen, ebenfalls nicht machbar. Da eine Zuschlagserteilung an die Verkehrsunternehmen erst Ende 2023 erfolgen würde, ist die Rüstzeit für die Realisierung „Wasserstoffantrieb“ dann wesentlich zu kurz bemessen.

Seite | 82

Es ergibt sich somit die Konsequenz einer Übergangszeit zwischen Vertragsbeginn und dem Start des „Wasserstoff-Zeitalters“. Soweit die bayerische Landesregelung nicht zu anderem Handeln zwingt, sollte der Vertragsbeginn nicht mit E-Bussen vorgesehen werden. Es wird jedoch empfohlen, im Rahmen der Erstellung der Vergabeunterlagen zur wettbewerblichen Vergabe der Regionalbusverkehre die Vorgabe des Einsatzes von Hybridbussen im Stadt-Umland-Verkehr im Sinne einer „Brückentechnologie“ zu prüfen.

Empfehlung

Im Regionalverkehr ist eine Umstellung auf E-Busse (Brennstoffzellenbusse) vorzusehen, sobald die technologischen Randbedingungen vor Ort (Wasserstoffproduktion) und die technische Zuverlässigkeit dieses bei gleichzeitig angemessener Wirtschaftlichkeit ermöglicht.

Zu prüfen ist, ob die Brennstoffzellenbusse durch den Auftraggeber (Landkreis) oder einer kommunalen Infrastrukturgesellschaft beschafft werden, damit im Interesse einer optimalen Wertschöpfung (die absehbar mit hohen Fördersätzen beschaffen) Fahrzeuge auch nach Vertragsende 2034 für den Busverkehr im Landkreis Schweinfurt zur Verfügung stehen.

6.1.5 Elektrifizierung des Busverkehrs im Stadtverkehr Schweinfurt

Der Stadtrat Schweinfurt hat am 26.10.2021 zur Elektrifizierung des Stadtbusverkehrs folgenden Beschluss gefasst: *„Die Verwaltung wird beauftragt, die Transformation des ÖPNV hin zu batteriebetriebenen Bussen gemeinsam mit der Stadtwerke Schweinfurt GmbH zu forcieren und mindestens gemäß den Beschaffungsrichtlinien des Gesetzes über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge zeitnah auszubauen. Fördermittel sollen ausgeschöpft werden.“*

Die Stadtwerke Schweinfurt GmbH planen für Februar/ März 2022 den Start einer Machbarkeitsstudie zur Umstellung der gesamten Busflotte auf batterieelektrischen Antrieb. Die Ergebnisse sollen bis Herbst 2022 vorliegen. Weiterhin bemühen sich die Stadtwerke intensiv um Fördermittel.

Aus Sicht der Nahverkehrsplanung sind folgende Randbedingungen bzw. Anforderungen innerhalb der Machbarkeitsstudie zu berücksichtigen:

- Möglichkeit einer veränderten Umlaufgestaltung im Kontext mit einem überplanten Liniennetz (denkbar sind überwiegend tagesdurchgängige Umläufe im Stadtverkehr in der Grundlast ohne zwischenzeitliches Einrücken auf den Betriebshof),

- zusätzliche Abstellkapazitäten und veränderte Werkstattanforderungen für Umstellung auf E-Busse (bei Depotladung größerer Platzbedarf),
- erforderliche Ladestationen im Streckennetz (Endhaltstellen) im Falle einer (Teil-) Realisierung der Gelegenheitsladung bei möglicherweise autark betreibbaren Linien (inkl. Schaffung einer Umfeld-Akzeptanz im Bereich der Ladestationen).

6.1.6 Förderung

Das Bundesverkehrsministerium hat am 07.09.2021 die neue „Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr“ vorgestellt³⁴.

Folgende Schwerpunkte sind förderfähig³⁵:

- die Beschaffung und Umrüstung von Bussen mit alternativen Antrieben sowie
- die Beschaffung der zum Betrieb notwendigen Infrastruktur mit:
 - 80 % der Investitionsmehrkosten zur Dieselreferenz für Batterie-, Brennstoffzellen- und Batterieoberleitungsbusse,
 - 40 % Investitionsmehrkosten zur Dieselreferenz für Biogas-Busse,
 - 40 % der Investitionsvollkosten für die zum Betrieb notwendige, nicht öffentliche Infrastruktur,
- und Machbarkeitsstudien.

Nach der Finanzplanung stehen bis 2024 insgesamt 1,25 Milliarden Euro für die Förderung zur Verfügung.

6.2 Digitalisierung

Die Digitalisierung ist unbestritten der „Hoffnungsträger“ zur Attraktivierung des Öffentlichen Verkehrs. Sie ermöglicht vielfältige Verbesserungen für die ÖPNV-Nutzenden:

- elektronische und mobiles Ticketsysteme,
- Echtzeitinformationen,
- intermodale Reiseauskunft und Buchung,
- Auslastungsvorhersagen,
- IST-Informationen barrierefreie Nutzbarkeit der Angebote und Infrastrukturen.

³⁴ siehe: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2021/103-scheuer-foerderung-saubere-busse.html>

³⁵ ebenda

Auch für die Verkehrsunternehmen ergeben sich vielfältige Optionen zur Optimierung der Prozesse und zur Verbesserung der Betriebsqualität:

- Erhebung der Fahrgastnutzung,
- Steuerung des Betriebes,
- Überwachung/ soziale Sicherheit,
- Ansteuerung von LSA.

Seite | 84

Neben diesem Nutzen ist aber zu berücksichtigen, dass die Entwicklung von (maßgeschneiderten) digitalen Lösungen finanzielle, zeitliche und personelle Ressourcen erfordert. Zu beachten ist, dass es Lösungen gibt, die standardisiert, bewährt und belastbar sind (z. B. Rechnergestützte Betriebsleitsysteme). Andere Lösungen (z. B. spezifische Buchungs-App) sind komplexer und benötigen deshalb auch wesentlichen Entwicklungsaufwand.

Auch die Frage, auf welcher Ebene Projekte initiiert und realisiert werden, spielt in der Festlegung einer aufgabenträgerspezifischen Digitalisierungs-Strategie eine nicht unerhebliche Rolle. Kleinräumige Lösungen (z. B. Landkreisebene) sind zwar schneller umsetzbar, erfordern aber im Vergleich zu den potenziell Nutzenden hohe Entwicklungskosten und binden Ressourcen in der Verwaltung. Großräumige Lösungen dauern in der Entwicklung meist länger, lassen aber dafür eine höhere Nachhaltigkeit (viele potenzielle Nutzer) erwarten und es können in größeren (Gebietskörperschafts-) Strukturen auch kompetente, leistungsfähige Betreuungseinheiten aufgebaut werden.

Empfehlung

Bewährte, belastbare Standardlösungen können auf Ebene des Nahverkehrsraumes auch als „Insellösung“ realisiert werden. Komplexere Lösungen sollten im Rahmen und auf Ebene des Verkehrsverbundes entwickelt werden.

6.3 Berücksichtigung des aktuellen Fachkräftemangels

Das Thema der Fachkräftegewinnung liegt vordergründig bei den Verkehrsunternehmen. Die Aufgabenträger können hier höchstens am Rande wirken. Vor dem Hintergrund der anstehenden wettbewerblichen Vergabe der Leistungen im Regionalbusverkehr sollte der Landkreis Schweinfurt jedoch in gewissen Umfang unterstützend agieren.

Für die Gewinnung von Fachkräften gibt es keine „Patentrezepte“. Nachfolgend werden – in aller angemessenen Zurückhaltung – einige Ideen, Hinweise und Empfehlungen dargelegt.

❖ Wie kann die Basis für gute/ angemessene Bezahlung gelegt werden?

- Instrument „Ausschreibungsunterlagen“: Vorgabe hochwertiger Qualitäten, die eine adäquate Ausbildung und Schulung erfordern, gekoppelt mit wirksamer, stringenter Kontrolle der Qualitätserfüllung
→ „Billiges Personal“ würde für Unternehmen „teuer“ werden!

❖ **Wie können Dienstzeiten attraktiv gestaltet werden?**

- Instrument „Fahrplangestaltung“: Planung tagesdurchgängiger Fahrpläne, so dass die Bildung von ungeliebten „geteilten Diensten“ (in Folge von Bedienungspausen am Vormittag und Nachmittag) nicht erforderlich wird; aber auch passende Dienste für Teilzeitbeschäftigte ermöglichen.

❖ **Wie könnte der Landkreis das „Feld vorbereiten“?**

- allgemeine Imagekampagne („Ab Sommer 2024 – tolle Busfahrer*innen gesucht!“)
- Ansprache von Flüchtlingen; ab 2023 Ausbildungskooperation mit kommunalen Verkehrsunternehmen
- Finanzierungsmodelle für Kraftfahrerausbildung entwickeln und anbieten
- Aktionstage in Kooperation mit Verkehrsunternehmen
- Ausloten der Möglichkeiten des Recruitings durch professionelle Agenturen
- Programm zur Fachkräftegewinnung (z. B. Akquirierung von Fahrern für Bedarfsverkehre mit „kleinem Beförderungsschein“ und begleitende Ausbildung zu „großen Busfahrern“)

6.4 Autonomes/ automatisiertes Fahren

Das autonome/ automatisierte Fahren im ÖPNV ist aktuell vielfältig in den Medien und in der Fachdiskussion präsent und wird als Hoffnungsträger für die Schaffung effizienter ÖPNV-Angebote im ländlichen Raum gesehen (Bedienung der „letzten Meile“).



Abbildung 10: Autonomer Bus-Shuttle in Monheim am Rhein (Einsatzstrecke ZOB – Altstadt)

Aktuell erfolgt in mehreren Regionen in Deutschland die konkrete Anwendung in Form von „Pilotprojekten“³⁶. 2021 wurden einige neue Projekte gestartet. Die Projekte sind aber eher als „Demonstration und Schaufenster für neue Technik“ zu verstehen und weniger echte Mobilitätsprojekte (Technologie-Forschung, nicht Verkehrswende).

Die marktführenden Bushersteller sind im Feld „autonomes Fahren“ aktuell nicht tätig, die Anbieter sind meist Startups.

Die Fach- und Branchendiskussionen reichen in großer Bandbreite von großer Euphorie bis zu tiefer Skepsis. Eine Rolle spielt, dass bereits seit Längerem von Seiten der Hersteller und Forschenden immer wieder Versprechungen auf einen baldigen „Quantensprung“ im Raum stehen. Eine höhere Zuverlässigkeit und höhere Geschwindigkeiten wurden gerade in den letzten Wochen wieder vermehrt in Aussicht gestellt.

Eine aktuelle Studie³⁷, die hinsichtlich Auftraggeber und Gutachter als „neutral“ vermutet werden kann, kommt eher zu ernüchternden Einschätzungen:

- der Weg zum autonomen Fahren im straßengebundene Fahren ist *„noch sehr weit“*,
- autonomes Fahren (5. und letzte Stufe) im öffentlichen Raum scheint erst für die Zeit nach 2030 realistisch zu sein,
- praktische Tests in ÖPNV-nahen, begrenzten Einsatzbereichen offenbaren allerdings *„technologische Herausforderungen“*,
- bisherige Prognosen zur Verfügbarkeit autonomer Fahrzeuge erscheinen möglicherweise als zu optimistisch,
- aktuelle Projekte deuten darauf hin, dass die *„technischen Schwierigkeiten“* autonomen Fahrens im öffentlichen Straßenraum *„gravierender“* sind als bisher angenommen,
- die (aktuell) maximale Geschwindigkeit von 18 km/h mindert die Akzeptanz bei den Fahrgästen und auch bei den anderen Verkehrsteilnehmenden.

Es kann eingeschätzt werden, dass autonome Busse zumindest auf absehbare Zeit (noch) nicht wirklich sinnvoll in der Lage sind, wirksam Mobilitätsprobleme lösen. Sie sind

- (noch) zu langsam!
→ Busse sind nur auf sehr kurzen Strecke konkurrenzfähig
- verfügen (noch) über zu geringe Platzkapazitäten!
→ die vergleichsweise hohen Anschaffungskosten und die Erfordernis eines Operators an Bord stehen in keinem sinnvollen Verhältnis zur überschaubaren Platzzahl

³⁶ konkrete Auflistung siehe: <https://www.vdv.de/liste-autonome-shuttle-bus-projekte.aspx>

³⁷ siehe: VDI/ VDE Technik + Innovation GmbH; im Auftrag des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr; Berlin 2021

- sind (noch) zu anfällig ggü. „unvorhersehbaren“ Ereignissen
→ Eingreifen des Operators dämpft Attraktivität des Verkehrsmittels

Am 28.07.2021 trat das „Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und des Pflichtversicherungsgesetzes – Gesetz zum autonomen Fahren“ in Kraft.³⁸ Mit diesem Gesetz wurde der Rechtsrahmen zum Regelbetrieb von autonomen Kraftfahrzeuge (Stufe 4) in festgelegten Betriebsbereichen im öffentlichen Straßenverkehr geschaffen. Dieses neue Gesetz der Bundesregierung könnte einen Entwicklungsschub für die technologische Entwicklung bringen. Die Entwicklung ist aber abzuwarten.

Empfehlung

Der Einsatz autonomer Busse muss im Hinblick auf die Lösung von Mobilitätsproblemen sinnvoll sein und muss die Verkehrswende unterstützen können. Hierzu sind Fahrzeuge und Betriebssysteme erforderlich, die nachhaltig stabil ihren Fahrbetrieb durchführen können. Sobald diese Voraussetzungen erfüllt sind, sollte der konkrete Einsatz solcher Fahrzeuge auch im Nahverkehrsraum in Betracht gezogen werden.

Vor dem Hintergrund der vielfältigen („Pflicht-“) Aufgaben, die insbesondere beim Landkreis Schweinfurt mit dem Paradigmenwechsel des Übergangs in eine wettbewerbliche Vergabe, der Einrichtung von Bedarfsverkehren, der Integration in den Verkehrsverbund und auch der Elektrifizierung des Busverkehrs, in den nächsten Jahren anstehen, erscheint es nicht angeraten, kurzfristig eine weitere „Baustelle“ mit einem Technologie-Pilotprojekt zum Einsatz autonomer Busse anzugehen.

³⁸ siehe: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/DG/gesetz-zum-autonomen-fahren.html>

7 Tarifintegration und Verbundbildung im Nahverkehrsraum

7.1 Analyse der Ausgangssituation

Seite | 88

Im Nahverkehrsraum existieren zwei Tarifstrukturen:

- im Regionalverkehr ein Wabentarif (seit 01.08.2021),
- im Stadtverkehr ein Zonentarif.

Im Stadt-Umland-Bereich der Stadt Schweinfurt besteht somit die Situation, dass die meisten Orte zwar über den Stadtverkehrstarif verfügen (z. B. Flexikarte für Vielfahrer), in anderen (benachbarten) Orten aber der Regionalverkehrstarif mit anderen Ticketarten gilt (z. B. Geldersheim und Üchtelhausen). In der Preisbildung zeigen sich zumindest bei den Hauptticketarten zwischen Regionalverkehr und Stadtverkehr Schweinfurt nur geringe Disharmonien.

Die beiden Tarifarten sind zwar nicht „völlig verschiedene Welten“, aber gewisse Diskrepanzen sind aus Kundensicht im Sinne eines harmonischen Angebotes nicht marginal.

Im Vergleich der Tarifregelungen zwischen Regionalverkehr und Stadtverkehr sind folgende Auffälligkeiten herauszustellen:

- Im Regionalverkehr beträgt die Rabattierung der 6er-Karte 25 %. Im Stadtverkehr ist die Flexikarte das dazu adäquate Tarifangebot, diese wird als personalisierte und als übertragbare Karte angeboten. Die Rabattierung der übertragbaren Flexikarte beträgt jedoch nur 10 % (Zone 1), 8 % (Zone 2) bzw. 6 % (Zone 3). Die klassischen „Häufigfahrer“ (nicht täglich, aber mehrfach die Woche) haben somit je nach Wohnort merklich unterschiedliche Tarifprodukte zur Wahl.
- Die Jahreskarte ist im Regionalverkehr nur im Abonnement und nur bei der Deutschen Bahn erhältlich.
- Während im Regionalverkehr alle Zeitkarten grundsätzlich übertragbar sind, ist im Stadtverkehr nur die Jahreskarte übertragbar im Angebot. Bei dieser besteht ggü. der personalisierten Jahreskarte ein um rund 20 % höherer Preis.
- Im Stadtverkehr ist die Fahrradmitnahme kostenfrei, im Regionalverkehr muss dagegen ein Kinderfahrtschein gelöst werden.

Tabelle 13: Tarifstrukturen und -regelungen in Stadt und Landkreis Schweinfurt

Kriterium	Regionalverkehr Landkreis Schweinfurt (seit 01.08.2021)	Stadtverkehr Schweinfurt
	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsgemeinschaft Landkreis Schweinfurt (VSW) 	<ul style="list-style-type: none"> Stadtwerke Schweinfurt GmbH
Basis der Preisermittlung	<ul style="list-style-type: none"> Wabentarif (1 Wabe = 1 Preisstufe) 	<ul style="list-style-type: none"> Zonentarif (3 Zonen)
	<ul style="list-style-type: none"> Preisbildung richtet sich nach der Zahl der befahrenen Waben auf dem kürzesten Linienfahrweg, einschließlich Start- und Zielwabe 	<ul style="list-style-type: none"> Zonen („Ringe“) rund um das Schweinfurter Zentrum (Zone 1 entspricht Stadtgebiet)
Preisvorteile/ Rabatte	<ul style="list-style-type: none"> 6er-Karte im Durchschnitt um 25 % rabattiert Schülermonatskarte um 40 % rabattiert (Förderung des Ausbildungsverkehrs für Selbstzahler) 	<ul style="list-style-type: none"> Flexikarte: ermöglicht Einzelfahrten zum vergünstigten Mehrfahrtenpreis; pro Monat sind die Fahrtkosten auf den maximalen Monatspreis der jeweiligen Tarifzone begrenzt; die Flexikarte ist unbegrenzt gültig, es erfolgt eine monatliche Abrechnung
Tageskarte	<ul style="list-style-type: none"> nein 	<ul style="list-style-type: none"> Einzel- und Familientageskarten; gültig von Montag bis Freitag ab 8 Uhr; an Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen ganztägig; Familientageskarten sind für bis zu zwei Erwachsene und drei zahlungspflichtige Kinder gültig; übertragbar
Übertragbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> Monats- und Wochenkarten 	<ul style="list-style-type: none"> Jahreskarte
Fahrradmitnahme	<ul style="list-style-type: none"> Einzelfahrschein Kind nach der jeweiligen Preisstufe 	<ul style="list-style-type: none"> kostenfrei keine Fahrradmitnahme an Schultagen zwischen 7 Uhr und 8 Uhr

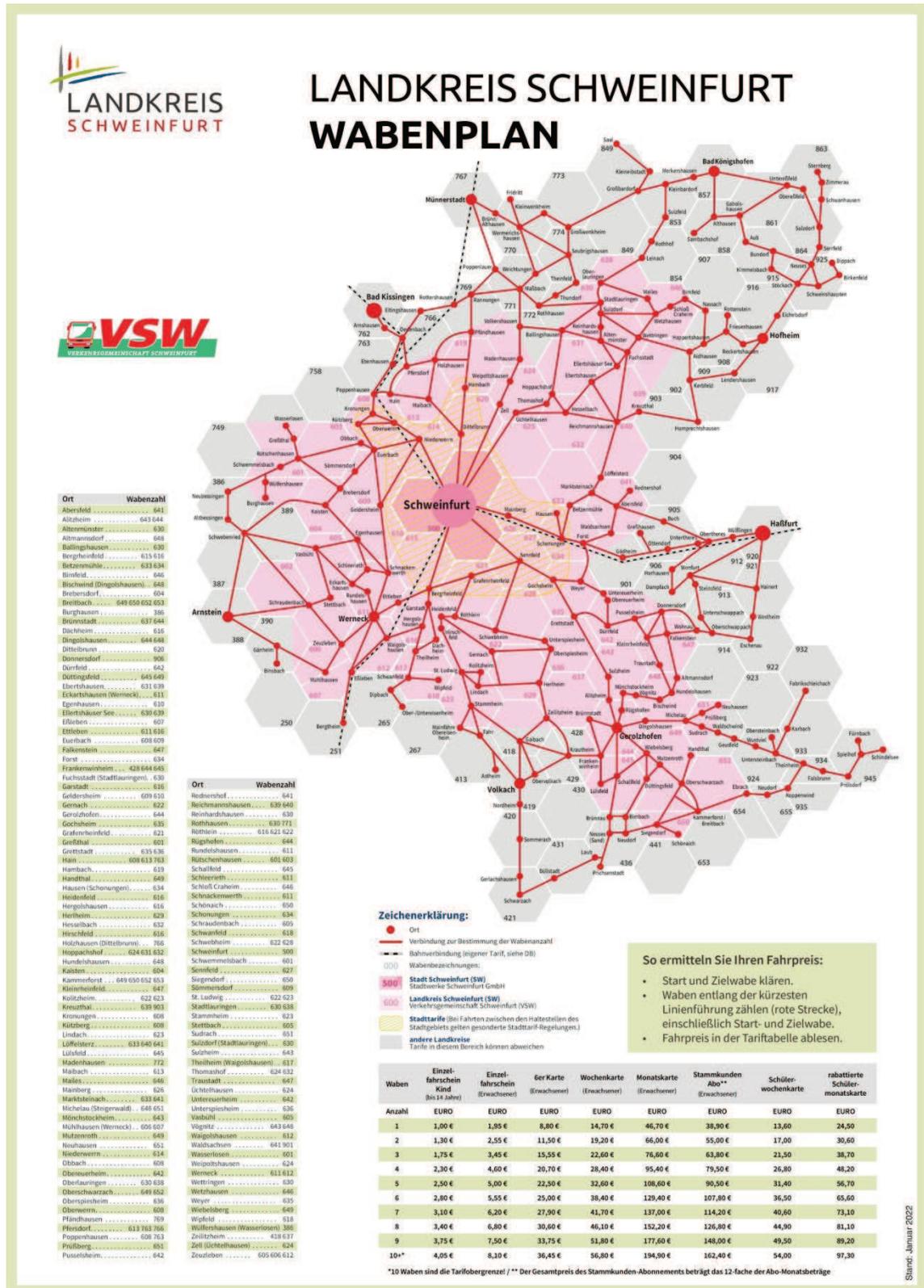


Abbildung 11: Wabentarif im Landkreis Schweinfurt³⁹

³⁹ Bildquelle: Landratsamt Schweinfurt (Stand Januar 2022)

7.2 Weiterentwicklung mit Integration in den Tarifverbund

Die für eine abschließende Voll-Integration des Nahverkehrsraums in den Tarifverbund der Nahverkehr Mainfranken GmbH (NVM) erforderliche Umstellung des Zonentarifes des Stadtverkehrs Schweinfurt in einen Wabentarif ist die absehbar größte Herausforderung der Verbundintegration.

Die Nachteile für die Fahrgäste durch Umstellung des Zonen-Tarifs auf den Waben-Tarif sollten für den Großteil der Fahrgäste nicht zu übermäßig ausfallen. Für Fahrgäste, die innerhalb der heutigen Zone 1 fahren, treten (mit Ausnahme der Preis-anpassungen mit Verbundbeitritt) keine signifikanten Änderungen ein. Dies betrifft 80 % der SWS-Fahrgäste. Der Großteil der Fahrgäste der Zone 2 und 3 fahren in die Zone 1 bzw. in Gegenrichtung.

Eine merkliche Tarifierhöhung würde sich jedoch für die Fahrgäste ergeben, die aus den Zonen 2 oder 3 über die Zone 1 in einen anderen Bereich der Zonen 2 oder 3 durchfahren und zukünftig damit in der Wabenstruktur drei bis fünf Waben bezahlen müssten. Die Anzahl der Betroffenen dürfte überschaubar bleiben, es handelt sich jedoch erfahrungsgemäß bei den Betroffenen nicht selten um sozial schwächere Nutzengruppen. Eine umfassende Tarifgerechtigkeit im Großraum Schweinfurt würde eine zusätzliche Finanzierung zum Ausgleich der Mindereinnahmen erfordern.

Die 2022 anstehende Verkehrserhebung wird die Grundlagen für die konkrete Berechnung der finanziellen Auswirkungen der Tarifintegration des Tarifes des Stadtverkehrs Schweinfurt liefern.

8 Anforderungsprofil für die Weiterentwicklung und Ausgestaltung des ÖPNV im Nahverkehrsraum Landkreis und Stadt Schweinfurt – Allgemeine Rahmenbedingungen –

8.1 Ziele und Grundsätze

8.1.1 Ziele der Qualitätsstandards

Der Nahverkehrsplan ist das wirksame Steuerungsinstrument der Aufgabenträger zur Weiterentwicklung des ÖPNV. Die Definition von Qualitätsstandards nimmt hierbei eine elementare Bedeutung ein. Sie konkretisieren das öffentliche Verkehrsinteresse durch Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot, die Angebotsqualität und die Investitionsplanung. Die Qualitätsstandards bilden die Grundlage für die Gestaltung des künftigen ÖPNV-Angebots. Sie beschreiben den von den Aufgabenträgern gewollten Zielzustand des ÖPNV-Angebotes nach Art und Umfang, dienen als Maßstab für die Bewertung des vorhandenen Nahverkehrsangebots und gelten grundsätzlich für das gesamte ÖPNV-Angebot im Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers. Zudem sind die Qualitäts- und Mindestbedienungsstandards

- Grundlage für die Berücksichtigung der Belange und Interessen des Aufgabenträgers durch die zuständige Genehmigungsbehörde bei der Bewertung von Genehmigungsanträgen (siehe PBefG § 8, Abs. 3a),
- Voraussetzung für die Ausgestaltung von Verkehrsverträgen
- sowie für die Kontrolle in der Leistungserbringung.

Erklärtes Ziel ist es, die Mobilität der Bevölkerung in Landkreis und Stadt Schweinfurt nachhaltig auf hohes Niveau zu bringen bzw. auf hohem Niveau zu sichern und gleichzeitig das ÖPNV-Angebot nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu gestalten. Die Mindeststandards basieren auf der vorgesehenen Entwicklung eines integrierten Verkehrsangebots von SPNV, Regionalverkehr, Stadt-Umland-Verkehr und Stadtverkehr.

Die nachfolgend definierten Qualitätsvorgaben gelten für die Erbringung der Verkehrsleistungen aller Verkehre in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises und der Stadt. Sie bieten den betreibenden Verkehrsunternehmen eine verlässliche Arbeits- und Entscheidungsgrundlage bezüglich der vom Aufgabenträger angestrebten ÖPNV-Entwicklung.

Bei Veränderungen, z. B. durch Fahrplanoptimierungen haben die Verkehrsunternehmen die Einhaltung der Standards und der Anforderungen sicherzustellen. **Die Standards stellen somit eine verbindliche Grundlage für den öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDA) bzw. für die Vergabe der Verkehrsleistungen dar.**

Die Verkehrsunternehmen sind verpflichtet, die Einhaltung der Standards und Zielwerte im Rahmen der ÖDA kontinuierlich zu überprüfen und durchgängig zu gewährleisten. Können die Anforderungen von den Verkehrsunternehmen im Zusammenhang mit Angebotsveränderungen oder Infrastrukturmaßnahmen aus unterschiedlichen Gründen nicht eingehalten werden, ist der Aufgabenträger zwingend und rechtzeitig vor der geplanten Veränderung zu informieren. Abweichungen von den definierten Standards bedürfen der vorherigen Zustimmung des Aufgabenträgers.

Von Nachauftragnehmern durchgeführte Leistungen müssen vollumfänglich den hier beschriebenen Qualitäten entsprechen.

Die im Nahverkehrsplan 2007 formulierten Qualitätsstandards werden unter Berücksichtigung der veränderten raumstrukturellen, verkehrsplanerischen, gesetzlichen, wirtschaftlichen und finanziellen Rahmenbedingungen fortgeschrieben.

8.1.2 Grundsatz ausreichende Verkehrsbedienung

Unter „ausreichender Verkehrsbedienung“ wird die im öffentlichen Verkehrsinteresse angemessene Bedienung durch ÖPNV-Leistungen verstanden. Der Begriff bezieht sich dabei weitreichend auf alle Merkmale der Verkehrsbedienung und -erstellung, nicht nur auf Merkmale der Angebotsqualität wie die Bedienungshäufigkeit, sondern auch auf die Durchführungsqualität, die Fahrzeug- und Personalanforderungen, die Umweltaspekte und die Verkehrsintegration.

Im PBefG ist in § 8 Abs. 3 Satz 2 ausdrücklich geregelt, dass der Aufgabenträger *„Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan“* definiert. Der Aufgabenträger kann somit im Nahverkehrsplan sämtliche Kriterien der Verkehrsbedienung festlegen und hat dabei einen großen Ermessensspielraum. Es handelt sich um eine vom jeweiligen Aufgabenträger spezifische vorzunehmende, planungshoheitliche Festlegung. Die Genehmigungsbehörde hat demgegenüber keinen eigenen Spielraum zur Beurteilung der ausreichenden Bedienung.⁴⁰

Im Falle einer Vergabe der Verkehrsdienste müssen also die vom Aufgabenträger definierten Anforderungen mindestens erfüllt werden. Dies gilt auch für konkurrierende eigenwirtschaftliche Anträge, über die die Genehmigungsbehörde zu entscheiden hat: *„Die Genehmigung ist zu erteilen, wenn der beantragte und in seinen Bestandteilen verbindlich zugesicherte Verkehr mindestens dem bisherigen Verkehrsangebot entspricht und darüber hinaus von den in der Vorabbekanntmachung beschriebenen weitergehenden Anforderungen zur Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung nur unwesentlich abweicht.“* (§ 13 Absatz 2a PBefG, Satz 3).

⁴⁰ Sibylle Barth in Recht des ÖPNV, Praxishandbuch für den Nahverkehr mit VO (EG) Nr. 1370/2007, PBefG und ÖPNV-Gesetze der Länder; Band 2 Kommentar, S. 273 (Dr. Hubertus Baumeister, Hamburg 2013).

Abweichungen, die als „wesentlich“ gelten, definieren die Sätze 4 und 5 der Norm: *„Als wesentlich gelten grundsätzlich Abweichungen von Anforderungen zu Linienweg und Haltestellen, zu Bedienungshäufigkeit und Bedienungszeitraum, zur Abstimmung der Fahrpläne und zur Barrierefreiheit. Das Gleiche gilt für Anforderungen zur Anwendung verbundener Beförderungstarife und Beförderungsbedingungen, für die ein Ausgleich nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gezahlt werden soll.“* (§ 13 Absatz 2a PBefG, Sätze 4 und 5).

8.1.3 Qualitätsvorgaben an die Ausgestaltung des ÖPNV

Mit der Definition der Qualitätsstandards werden verschiedene Ziele verfolgt:

A) Qualitätssicherung

- Eine Bewertung des gegenwärtigen ÖPNV-Angebotes erfolgt im Rahmen der Nahverkehrsplanung anhand klar formulierter Qualitätsstandards.
- Die aufgrund der Qualitätsstandards ermittelten Defizite (im Rahmen der Bewertung des bestehenden ÖPNV-Angebots) werden hinsichtlich ihres Handlungsbedarfes für eine Beseitigung der Defizite bewertet. Unter Beachtung der Zielsetzungen stellt der Handlungsbedarf eine wesentliche Basis für die Erarbeitung von zielgerichteten Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems dar.
- Qualitätsstandards sind die Basis für eine effiziente Erfolgskontrolle der vergebenen Verkehre durch den Aufgabenträger und sind Bedingung für die Ausgestaltung eigenwirtschaftlicher Anträge sowie Bestandteil von öffentlichen Dienstleistungsverträgen.

B) Einheitlichkeit der ÖPNV-Bedienung

- Auf Grundlage der Qualitätsvorgaben wird ein einheitliches und angemessenes Angebot im ÖPNV gewährleistet.

C) Nahverkehrsplan als Grundlage für den ÖDA bzw. die Vergabe der Verkehrsleistungen

- Der Nahverkehrsplan beschreibt die ausreichende Verkehrsbedienung der Bevölkerung im ÖPNV (siehe Kapitel 8.1.2). Hieraus leiten sich die in einer Vorabkennzeichnung nach § 8a Abs. 2 PBefG anzugebenden Anforderungen an Verkehrsdienste ab. Ferner sind die hiesigen Festlegungen Basis für die Spezifikation gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen, die einem Betreiber in einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag aufgegeben werden.

8.2 Qualitätsstandards und Qualitätsziele

Erklärtes Ziel ist es, die Mobilität der Bevölkerung in Landkreis und Stadt Schweinfurt nachhaltig auf hohem Niveau zu sichern und gleichzeitig das ÖPNV-Angebot nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu gestalten. Die nachfolgenden Qualitätsstandards basieren auf der vorgesehenen Entwicklung eines integrierten Verkehrsangebots von SPNV, Stadt- und Regionalbusverkehr.

Sie dienen definierten Qualitätszielen, deren Erreichen für eine ausreichende Verkehrsbedienung erforderlich ist.

Die Ableitung der im Folgenden dargestellten Qualitätsstandards orientiert sich ausgehend von den im Nahverkehrsplan Stadt und Landkreis Schweinfurt 2007 festgelegten Qualitätsstandards, an folgenden Grundlagen:

- Anforderungen aus dem Mobilitätskonzept für den Landkreis Schweinfurt, 2019 – Zielsystem C,
- anerkannte wissenschaftliche und brancheninterne Empfehlungen zur Ausgestaltung der Qualitätsstandards im öffentlichen Personennahverkehr. Insbesondere sind hier die Veröffentlichungen der FGSV⁴¹ und des VDV⁴² zu nennen,
- Raum- und siedlungsstrukturelle Entwicklungen, gesellschaftliche und demografische Veränderungen, geänderte Rahmenbedingungen im Bereich der Arbeits- und Freizeitzeiten bzw. entsprechender Verhaltensanpassungen,
- umweltpolitische Anforderungen nach Maßgabe der einschlägigen gesetzlichen Vorgaben.

Der NVP legt den Rahmen für die Bedienungsqualität (räumliche und zeitliche Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes) und die Beförderungsqualität (Komfort und Kundenorientierung) sowie Umweltqualität fest.

Die Festlegung von Qualitätsstandards ist notwendig, um den ÖPNV nicht nur als reine Daseinsvorsorge zu begreifen, sondern als bevorrechtigtes Mobilitätssystem und somit als attraktive Alternative zum MIV zu entwickeln, das den Zielen des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit angemessen Rechnung trägt. Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit sind wesentliche Parameter, welche den Umfang der Bedienungsstandards definieren.

⁴¹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs; Ausgabe 2010.

⁴² Verband Deutscher Verkehrsunternehmen – Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV; Beka-Verlag 2001.

8.3 Qualitätskriterien

Grundsätzlich sind die Qualitätsstandards auf alle Linien in den definierten Linienbündeln im Landkreis (siehe Kapitel 18.2) sowie im Stadtverkehr Schweinfurt, anzuwenden. Dies gilt auch für von Nachauftragnehmern durchgeführte Leistungen.

Seite | 96

Bei grenzüberschreitenden Linien, die nicht den definierten Linienbündeln bzw. dem Stadtverkehr Schweinfurt zugeordnet sind, gelten in der Regel die in den jeweiligen Regularien der Nachbargaufgabenträger definierten Qualitätskriterien (z. B. NVP, ÖDA). Der Landkreis bzw. die Stadt Schweinfurt werden in diesem Fall in der Abstimmung mit den Nachbargaufgabenträgern auf eine bestmögliche Qualität der grenzüberschreitenden Verkehre hinwirken.

Die folgenden Qualitätskriterien und -standards orientieren sich u. a. an den Anforderungen der DIN EN Norm 13816:2002 (CEN/TC „Transport – Logistik und Dienstleistungen“). Für die einzelnen Kriterien sowie Unterkriterien sind die grundsätzlichen Ziele bzw. Anforderungen festgelegt sowie die zu erfüllenden Mindeststandards benannt.

Nachfolgend aufgeführte Qualitätskriterien (Tabelle 14) werden im Nahverkehrsplan inkl. ihrer Mindeststandards beschrieben. Die konkreten Anforderungen an die Angebots- und die Beförderungsqualität in Landkreis und Stadt Schweinfurt werden in den Kapitel 16 (Teil B; Landkreis Schweinfurt) und Kapitel 24 (Teil C; Stadt Schweinfurt) ausführlich beschrieben.

Tabelle 14: Kriterien und Unterkriterien der Qualitätsstandards

Qualitätskriterium	Unterkriterium	Zuständigkeit für Realisierung / Sicherstellung des Qualitätskriteriums	
		Aufgabenträger (ggf. Delegation an Verbund)	Verkehrsunternehmen
Angebotsqualität/ Bedienungsstandards	Erschließungsqualität	x	
	Verkehrszeiten / Betriebszeitfenster	x	
	Bedienungsstandards	x	
	Verbindungsstandards	x	
Betriebspflicht	Verfügbarkeit des Fahrtangebotes / Ausfallquote		x
	Pünktlichkeit		x
Tarif und Vertrieb	Anwendung des Verbundtarifs	x	(x)
	Vertrieb	x	(x)

Qualitätskriterium	Unterkriterium	Zuständigkeit für Realisierung / Sicherstellung des Qualitätskriteriums	
		Aufgabenträger (ggf. Delegation an Verbund)	Verkehrsunternehmen
Information	Information vor der Fahrt		x
	Information an Haltestellen		x
	Information während der Fahrt		x
	Information im Störfall	x	x
Komfort	Platzkapazitäten / Besetzungsgrad		x
	Fahrzeuge		x
	Haltestellen	x	x
Kundenbetreuung	KundenCenter und weitere Vertriebsstellen	(x)	x
	Personal mit Kundenkontakt		x
	Kontaktmöglichkeiten		x
	Beschwerdemanagement		x
	Zielgruppenspezifische Trainings- und Beratungsangebote		x
	Marketing	x	(x)
Sicherheit	Allgemein	x	x
	Ausstiege zwischen den Haltestellen		x
	Pandemie	x	x
Betriebliche Q-Standards und -pflichten	Betriebshof/ Betriebsleitstelle		x
	Verantwortliche Ansprechperson		x
	Betriebs-, Verspätung- und Störfallmanagement		x
	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem/ ITCS		x
	Buspräferenzsystem	x	x
	Disposition der bedarfsgesteuerten Verkehre		x
	Sozialstandards		x
	Gesundheitsschutz		x

8.4 Netzhierarchie

Der ÖPNV kann nicht in allen Teilbereichen der Stadt Schweinfurt und des Landkreises Schweinfurt die gleichen Verkehrsaufgaben im Hinblick auf die differenzierten Mobilitätsmärkte wahrnehmen sowie flächendeckend die gleiche Attraktivität im Vergleich zur Pkw-Nutzung herausbilden.

Seite | 98

Im Nahverkehrsraum wird in diesem Kontext, unter Berücksichtigung der realen Fahrgastpotenziale, in Anlehnung an den Gliederungsansatz des NVP 2007 von Stadt und Landkreis Schweinfurt sowie unter Berücksichtigung der verkehrspolitischen Vorgaben (siehe Kapitel 4, Leitsatz 3) eine differenzierte ÖV-Angebotsqualität bzgl. der MIV-Konkurrenzfähigkeit mit Differenzierung des ÖV-Systems in drei Stufen vorgesehen.

Systemstufe 1: ÖV als Konkurrenzsystem zum MIV in Gebieten und Relationen mit sehr hoher Verkehrsnachfrage

(vgl. Leitsatz 3 der Verkehrspolitischen Zielsetzung, Kapitel 4)

Eine sehr hohe Verkehrsnachfrage entsteht beispielsweise bei der Verbindung großer Verkehrserzeuger und der Anbindung der dicht besiedelten Stadtteile:

- SPNV (radiale Achsen aus der Region mit sehr hoher Verkehrsnachfrage),
- Stadtbuslinien in Schweinfurt (Systemmerkmal: 15-Minuten-Takt und besser),
- Regionales Hauptbusnetz im Stadt-Umland-Verkehr Schweinfurt (Systemmerkmal: 30-Minuten-Takt und besser).

Systemstufe 2: ÖPNV als Alternativsystem zum MIV in Gebieten und Relationen mit mittlerer bis hoher Verkehrsnachfrage

(vgl. Leitsatz 3 der Verkehrspolitischen Zielsetzung, Kapitel 4)

- Stadtbuslinien in Schweinfurt (nicht durch Stufe 1 abgedeckt),
- Hauptachsen innerhalb des Landkreisgebietes (Systemmerkmal: 60-Minuten-Takt und besser).

Systemstufe 3: ÖPNV als Grundversorgung in Gebieten und Relationen mit sehr geringer bis geringer Verkehrsnachfrage

(vgl. Leitsatz 3 der Verkehrspolitischen Zielsetzung, Kapitel 4)

- ländlicher Raum (nicht durch Stufen 1 und 2 abgedeckte Relationen, Achsen und Gebiete, das heißt weitere Buslinien und alternative Bedienungsformen zur Sicherstellung des Erschließungsgrundsatzes).

Die Anbindung neu entstehender innerstädtischer Gebiete (Wohn-, Gewerbe-, Sondergebiete) erfolgt gemäß ihrer funktionalen Zuordnung zur Gebietskategorie und der Netzhierarchie.

9 Liniennummern-Systematik

Mit der Integration in den Verkehrsverbund ist eine Neustrukturierung der Liniennummern vorgesehen:

- Stadt Schweinfurt (Stadtverkehr): Nummernbereich 100 - 199
- Landkreis Schweinfurt (Regionalverkehr): Nummernbereich 200 - 299

Seite | 99

Diese Neustrukturierung ist eine Chance zur Etablierung einer Systematik, welche vordergründig aus Sicht des Fahrgastes und einer transparenten Kommunikation gedacht ist. Folgende Grundsätze werden dazu definiert:

- räumliche Orientierung,
- Hauptlinien mit hoher Bedeutung im Jedermannverkehr mit leicht merkbaren Nummern („0“ am Ende),
- eigene Nummernblöcke für Spezialverkehre (z. B. Freizeitlinien).

Stadtverkehr Schweinfurt

- Linie 100 („Doppel-Null-Linie“): reservieren für TOP-Linie/ Premiumlinie in Schweinfurt (z. B. „Ost-West-Magistrale“)
- Linien 110, 120, 190: Hauptlinien im dichten Takt
- Linien 1X1 bis 1X5: (ggf. räumlich) zugeordnete Ergänzungslinien
- Linien 1X6 bis 1X9: Schulverkehrslinien
- Linien 101 bis 109 (oder 190 bis 199): Spät- und Wochenendverkehr („Freizeitlinien“)

Zu prüfen ist, ob Stadt- und Regionallinien im gleichen Korridor mit kompatiblen Nummer benannt werden können (Linien 150 – 250).

Regionalverkehr Schweinfurt

- Grundprinzip: räumliche Orientierung im Uhrzeigersinn
- Linie 200 („Doppel-Null-Linie“): reservieren für zukünftige, verbundweite TOP-Linie (z. B. langlaufende Linie)
- Linien 210, 220, 290: Hauptlinien/ Premiumlinien im Landkreis Schweinfurt
- Linien 215, 225, 295: Ergänzungslinien zu den Hauptlinien
- Linien 2X1 bis 2X4: lokale Linien in den Teilräumen
- Linien 2X6 bis 2X9: Schulverkehrslinien in den Teilräumen
- Linien 201 bis 209 (oder 291 bis 299): reservieren für Freizeitlinien
- Linien 211, 222, 233, 244, 255, 266, 277, 288 und 299: Sammelnummern für On-Demand-Bereiche

10 Tendenzen der Mobilitätsentwicklung

10.1 Allgemeine Entwicklungen der Mobilität – Globaltrends

Aus aktuellen Studien (Situation vor Corona) sind folgende Globaltrends zur Entwicklung der Mobilität erkennbar⁴³:

- Die sogenannte „Mobilitätsquote“ (Anteil der Bürger, die an einem durchschnittlichen Tag unterwegs waren) und die durchschnittliche Anzahl der Wege pro Person sind zwischen 2002 und 2017 erkennbar gesunken. Bemerkenswert ist, dass die Rückgänge in der „Mobilitätsquote“ ggü. früheren Jahren am Wochenende höher ausfallen als an Werktagen. Diese Veränderungen werden vordergründig durch eine geringere Mobilitätsquote bei Kindern und Jugendlichen und von Haushalten mit niedrigem ökonomischen Status hervorgerufen.
- Der ÖPNV ist (Stand 2017) in seinem Modal-Split-Anteil in den vergangenen 15 Jahren von 8 % leicht auf 10 % gewachsen. Während in Metropolen der ÖPNV-Anteil 20 % beträgt, liegt er im ländlichen Raum (kleinstädtischer, dörflicher Raum) nur bei 5 %. In Mittelstädten im städtischen Raum wie Schweinfurt liegt der durchschnittliche ÖPNV-Anteil bei 8 %.
- Das Fahrrad steigt (leicht) nicht nur in seinem Anteil am Modal-Split, sondern vor allem in der erbrachten Fahrleistung. Es wird häufiger und auch auf längeren Strecken das Fahrrad genutzt.
- Der Führerschein-Anteil wird vor allem in der Altersgruppe der unter 30-Jährigen ggü. früheren Generationen leicht, aber signifikant geringer. Bei den Senioren überschreitet er dagegen inzwischen die 80-Prozent-Marke.
- Bei den Senioren wächst die Automobilität weiter, besonders erheblich in den höheren Altersgruppen. Im Gegensatz zu früheren Jahren fahren immer mehr ältere Frauen Auto.
- Die jüngeren Bevölkerungsgruppen weisen demgegenüber aktuell eine höhere ÖPNV-Affinität auf als noch vor einigen Jahren, es wird zumindest in den großen Städten eine weitere Orientierung zur Multimodalität erwartet.

⁴³ Quellen:

- infas Institut für angewandte Sozialwissenschaften GmbH Bonn; in Kooperation mit: Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. Berlin und IVT Research GmbH Mannheim: Mobilität in Deutschland – Kurzreport; Studie für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur; Bonn 2018.
- infas Institut für angewandte Sozialwissenschaften GmbH Bonn; in Kooperation mit: Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. Berlin, IVT Research GmbH Mannheim und infas 360 GmbH: Mobilität in Deutschland – Zeitreihenbericht 2002 – 2017; Studie für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur; Bonn 2019.

- Der Anteil des Berufsverkehrs ist ggü. 2008 durch ein Wachstum gekennzeichnet, was mit dem höheren Beschäftigungsniveau bei vergleichsweise gleichbleibender Gesamtbevölkerung zusammenhängt. Auch beruflich bedingte Wege zeigen einen deutlichen Zuwachs. Arbeitswege und beruflich bedingte Wege nehmen nunmehr einen Anteil von etwa einem Drittel aller Wege ein. Leicht zurückgegangen ist dagegen der Anteil der Freizeitwege und der Einkaufswege.

10.2 Auswirkungen des demografischen Wandels auf die Mobilität

Der demografische Wandel wird absehbar auch in den nächsten 10 bis 15 Jahren deutlich spürbare Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten und damit auf das Verkehrsaufkommen haben.

Für die Nahverkehrsplanung in der Stadt Schweinfurt haben die nachfolgend erläuterten, aus heutiger Sicht erkennbaren Entwicklungen eine Bedeutung:

- Aus aktuellen Trendbetrachtungen wird augenfällig, dass die mobile Altersgruppe der jungen Erwachsenen (18-29-Jährige) sich durch einen rückläufigen Pkw-Besitz auszeichnet⁴⁴. Dieser Effekt ist in den großen Städten ausgeprägter als auf dem Land. Dennoch ist es sinnvoll, dass sich der ÖPNV auch außerhalb der Metropolen auf diese zahlenmäßig kleine Gruppe einstellt, die überdurchschnittlich viele Wege pro Tag zurücklegt. Neben dem Ausbildungs- und Berufsverkehr ist der Freizeitverkehr, auch in den Abend- und Nachtstunden, in dieser Altersgruppe stark ausgeprägt.
- Durch die bereits heute schon bevölkerungsstarke Altersgruppe der über 60-Jährigen (generell hohe Pkw-Verfügbarkeit bei hoher Autoaffinität in der Mobilität; in sich sehr differenziert zu betrachtende Altersgruppe) wird auf der einen Seite der Freizeitverkehr zukünftig an Bedeutung gewinnen, auf der anderen Seite muss sich der ÖPNV auf eine älter werdende Gesellschaft einstellen. Neben der barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV werden auch in den Bereichen der Fahrplaninformationen und des Fahrscheinvertriebs, sowie bei der Ausgestaltung des Fahrplanangebots modifizierte Strategien notwendig werden.

Die Auswirkungen dieser soziodemographischen Prozesse auf das Mobilitätsgeschehen werden in der Regel nicht schlagartig auftreten, sondern verlaufen kontinuierlich und je nach Teilregion mit verschiedenen Geschwindigkeiten (Ausnahmen sind beispielsweise Standortschließungen (Betrieb, Schulstandort) und dem damit verbundenen abrupten Wegfall des Zielverkehrsaufkommens an einem Ort).

⁴⁴ ebenda

Bezogen auf das Nachfragepotenzial der über 60-Jährigen für den ÖPNV, sind folgende generellen Aussagen festzuhalten:

- Das Fahrgastaufkommen der Senioren ist in den vergangenen Jahren – trotz demografischen Wandels und attraktiver Seniorentickets – zurückgegangen, weil Senioren länger den eigenen PKW nutzen. Nach Einschätzung der Verkehrswissenschaft wird die ältere Bevölkerung auch zukünftig durch eine höhere Autoaffinität als frühere Generationen gekennzeichnet sein. Hinzu kommen neue Mobilitätsangebote, wie E-Bikes, welche die Verkehrsmittelwahl beeinflussen. In der Konsequenz heißt dies für den ÖPNV, dass die in der Vergangenheit in der Branche häufig als „treue Stammkunden“ betrachteten Senioren gerade in städtischen Räumen stärker zu „wahlfreien Verkehrsteilnehmern“ werden. Diese haben auch höhere Ansprüche an den ÖPNV, nicht nur bezüglich der Barrierefreiheit, sondern auch im Hinblick auf Merkmale wie Komfort, Angebots-transparenz und Verfügbarkeit.
- Hochbetagte befriedigen ihre Mobilitätsbedürfnisse im Status Quo kaum/ nicht mit dem ÖPNV. Dies liegt jedoch oftmals am Wohnstandort und nicht am ÖPNV-Angebot (Wohnstandorte älterer Menschen (Hochbetagter) ausgerichtet an den Mobilitätseinschränkungen).
- Die Bereitschaft zur Veränderung des Wohnstandortes im Alter wird zukünftig möglicherweise weiter an Bedeutung gewinnen (Rückzug in Kern- und Innenstädte mit vielfältiger Infrastruktur).

10.3 Entwicklung des ÖPNV in Zeiten der Corona-Pandemie

Die Corona-Pandemie und deren Folgen haben 2020 das Mobilitätsverhalten in Deutschland merklich verändert! Der ÖPNV ist der offensichtliche Verlierer dieser Veränderungen⁴⁵. Im bundesdeutschen Durchschnitt hat sich der ÖPNV-Anteil am Mobilitätsverhalten von 10 % aus der Vor-Corona-Zeit auf 5 % im Mai 2020, auf 8 % im Oktober 2020 und auf 7 % im Mai 2021 vermindert. Trotz Normalisierung ist für den ÖPNV im Frühjahr 2021 keine Erholung erkennbar⁴⁶.

ÖPNV verliert dabei insbesondere die sog. „wahlfreien Mobilitätsteilnehmenden“ und in Haushalten mit hohem ökonomischen Status (2017: ÖPNV-Modal-Split 8 %; Mai 2021: 2 %) Für niedrige Einkommensgruppen hat der ÖPNV in der Pandemie-Zeit dagegen weiterhin eine hohe Bedeutung und verliert dort auch weniger an Fahrgästen.

⁴⁵ siehe: Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB): Mobilitätsreport 03, Ergebnisse aus Beobachtungen per repräsentativer Befragung und ergänzendem Mobilitästracking bis Ende Oktober, Ausgabe 15.12.2020, Bonn, Berlin, mit Förderung des BMBF

⁴⁶ siehe: Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB): Mobilitätsreport 05, Ergebnisse aus Beobachtungen per repräsentativer Befragung und ergänzendem Mobilitästracking bis Ende Juli, Ausgabe 16.08.2021, Bonn, Berlin, mit Förderung des BMBF

Fehlende Aktivitäten und daraus resultierende fehlende Mobilitätsbedarfe, aber auch die subjektiv empfundene Unsicherheit im ÖPNV, beispielsweise durch eine nicht sichergestellte Abstandswahrung, werden als wichtige Gründe für den immensen Fahrgastrückgang gesehen. Es werden seit Beginn der Pandemie nicht nur weniger Wege zurückgelegt, sondern diese Wege nun auch vermehrt mit dem eigenen Pkw oder zu Fuß bzw. mit dem Rad bewältigt.

„Darüber hinaus ist die Frage, welches Verkehrsmittel von der Krise des öffentlichen Verkehrs profitiert, noch eindeutiger als im Herbst des vergangenen Jahres zu beantworten: so steigen im Mai 2021 noch einmal mehr Menschen von Bus und Bahn auf das Auto um, als es im Oktober und Mai 2020 der Fall war.“⁴⁷

Es ist davon auszugehen, dass der pandemiebedingte Trend, vermehrt zum eigenen Pkw und dem eigenen Fahrrad zu greifen, auch nach Corona bleiben wird⁴⁸.

⁴⁷ ebenda

⁴⁸ siehe: infas (2020): Mobilitätsreport Bayern 02, Bonn unter https://www.stmb.bayern.de/assets/stmi/vum/handlungsfelder/42_mobilitaetsreport_bayern_02.pdf, S. 17-18 [Zugriff am 10.08.2021]

11 Zukünftige Anforderungen an die Finanzierung des ÖPNV

Regionalverkehr (Landkreis Schweinfurt)

Für den Landkreis Schweinfurt ist zukünftig (spätestens ab 2024) von einer wesentlichen Zunahme des Finanzierungsbedarfes auszugehen. Neben der Finanzierung der gewollten gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen ist auch zu berücksichtigen, dass das Vertragscontrolling der zukünftig (absehbaren) ÖDA-Verkehre die Schaffung zusätzlicher Ressourcen beim Aufgabenträger erforderlich machen wird.

Stadtverkehr Schweinfurt (Stadt Schweinfurt)

Der Finanzierungsbedarf im Stadtverkehr Schweinfurt wird in den nächsten Jahren absehbar deutlich ansteigen. An erster Stelle steht hier die Elektrifizierung des Busverkehrs (siehe auch Kapitel 6.1.5), welche zu immensen Folgekosten im investiven Bereich führt. Es ist davon auszugehen, dass diese Folgekosten durch Fördermittel (siehe Kapitel 6.1.6) wesentlich vermindert werden können. Weiterhin könnte, wenn sich der Trend des schleichenden Fahrgastrückgangs seit 2016 fortsetzt (siehe Kapitel 21.3) und/ oder die pandemie-bedingten Fahrgastverluste nicht wieder zurückgewonnen werden können, bedingt durch zurückgehende Einnahmen die Kostenunterdeckung im Betrieb ansteigen.

Teilbaustein B

- Landkreis Schweinfurt -

Da im Rahmen der Erstellung des Mobilitätskonzeptes für den Landkreis Schweinfurt bereits eine umfangreiche Bestandsaufnahme stattgefunden hat, kann im Folgenden vielfach auf die Ergebnisse aus ebendieser Bestandsaufnahme aus den Jahren 2017/18 verwiesen werden. Wenn möglich, werden die Daten aktualisiert und die Aussagen aus dem Mobilitätskonzept auf ihre Gültigkeit überprüft.

12 Bestandsaufnahme Raum- und Siedlungsstruktur

12.1 Bevölkerungsentwicklung und Demografie

Bevölkerungsverteilung und -entwicklung

Die folgende Tabelle bildet die Verteilung der Landkreisbevölkerung auf die einzelnen Gemeinden sowie die Veränderung gegenüber der Zählung aus dem Jahr 2011:

Seite | 107

Tabelle 15: Entwicklung der Einwohnerzahlen von 2011 bis 2020.⁴⁹

Gemeinde	Einwohnerzahl 09.05.2011	Einwohnerzahl 30.06.2020	Veränderung gegenüber 2011
Bergrheinfeld	5.103	5.345	4,7%
Dingolshausen	1.274	1.354	6,3%
Dittelbrunn	7.094	7.350	3,6%
Donnersdorf	1.933	1.971	2,0%
Euerbach	2.997	3.056	2,0%
Frankenwinheim	1.002	971	-3,1%
Geldersheim	2.475	2.786	12,6%
Gerolzhofen, St	6.700	6.865	2,5%
Gochsheim	6.253	6.440	3,0%
Grafenrheinfeld	3.410	3.451	1,2%
Grettstadt	4.126	4.265	3,4%
Kolitzheim	5.405	5.648	4,5%
Lülsfeld	808	830	2,7%
Michelau i.Steigerwald	1.140	1.119	-1,8%
Niederwerrn	7.939	8.321	4,8%
Oberschwarzach, M	1.401	1.427	1,9%
Poppenhausen	4.185	4.409	5,4%
Röthlein	4.600	4.477	-2,7%
Schonungen	7.713	7.676	-0,5%
Schwanfeld	1.894	1.799	-5,0%
Schwebheim	3.900	4.202	7,7%
Sennfeld	4.043	4.520	11,8%
Stadtlauringen, M	4.148	4.058	-2,2%

⁴⁹ eigene Darstellung nach: Bayerisches Landesamt für Statistik

Gemeinde	Einwohnerzahl 09.05.2011	Einwohnerzahl 30.06.2020	Veränderung gegenüber 2011
Sulzheim	1.995	2.020	1,3%
Üchtelhausen	3.882	3.812	-1,8%
Waigolshausen	2.848	2.711	-4,8%
Wasserlosen	3.430	3.344	-2,5%
Werneck, M	10.293	10.201	-0,9%
Wipfeld	1.093	1.043	-4,6%
Schweinfurt (Landkreis) gesamt	113.084	115.471	2,1%

Die Bevölkerungszahl des Landkreises Schweinfurt ist seit 2011 insgesamt um 2,1% gewachsen. Die größten Veränderungen können die Gemeinde Geldersheim⁵⁰ verzeichnen mit einem Wachstum von 12,6 % sowie Sennfeld mit einem Zuwachs von 11,8 %.

Ein starkes Wachstum wird außerdem in den Gemeinden Schwebheim (7,7 %), Dingolshausen (6,3 %), Poppenhausen (5,4 %) und Bergrheinfeld (4,7 %) verzeichnet.

Vergleichsweise starke Rückgänge der Bevölkerungszahlen haben die Gemeinden Schwanfeld (-5,0 %), Waigolshausen (-4,8 %) und Wipfeld (-4,6 %) zu verzeichnen.

Insgesamt fällt ein Trend auf: Gemeinden in unmittelbarer Nähe zu Schweinfurt können überwiegend Bevölkerungszuwächse verzeichnen, während mit zunehmender Entfernung von Schweinfurt die Bevölkerungszahlen eher schrumpfen oder stagnieren.

Demografie

Die demografische Entwicklung im Landkreis folgt indes weiterhin dem allgemeinen deutschlandweiten Trend – die Bevölkerung wird insgesamt älter und „bunter“. So haben die Anteile der über 65-Jährigen in den vergangenen Jahrzehnten stetig zugenommen, während die Anteile der unter 18-Jährigen im gleichen Zeitraum abgenommen haben.

⁵⁰ Die Zuwächse in der Gemeinde Geldersheim sind vermutlich zu einem Großteil auf die mit der Einrichtung des Ankerzentrums für Geflüchtete zusammenhängenden Effekte zurückzuführen.

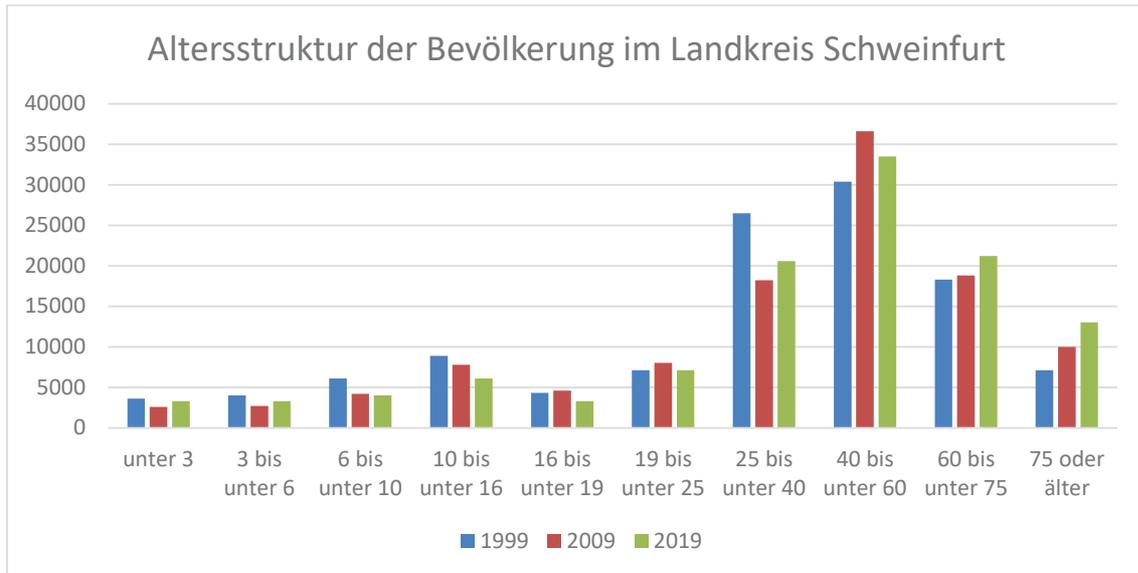


Abbildung 12: Altersstruktur im Landkreis Schweinfurt.⁵¹

Prognosen des Bayerischen Landesamts für Statistik gehen von einer Fortsetzung dieses Trends aus. Somit würden sich die Anteile der älteren Bevölkerungsgruppen weiter vergrößern.

Besonders gravierend ist dabei der Umstand, dass während der Seniorenanteil stark zunimmt, die Anteile der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter abnehmen.

Für den ÖPNV bedeuten diese Entwicklungen, dass unter anderem folgende Herausforderungen bewältigt werden müssen:

- Die Anpassung der Infrastruktur an eine zunehmend ältere Klientel,
- Die Erschließung alternativer Points of Interest (medizinische Grundversorgung, Freizeitziele),
- Die Anpassung des Angebotes an zunehmend individuelle Lebensstile,
- Das Aufbrechen der MIV-Affinität der Senioren und Erschließung neuer Fahrgastpotenziale in dieser Zielgruppe,
- Damit einhergehend die Bereitstellung eines ÖPNV-Systems, das als echte Alternative zum MIV wahrgenommen werden kann,
- Das Erfüllen der zunehmenden Erwartungen an den ÖPNV: Hoher Fahrkomfort, hohe Servicequalität, hohe Taktfrequenz, Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit.

⁵¹ eigene Darstellung nach: Bayerisches Landesamt für Statistik

12.2 Beschäftigtenentwicklung und Pendlerverhalten

Die Anzahl der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer ist im Landkreis in den letzten Jahren stetig gewachsen. Während die Beschäftigtenzahlen in der Land- und Forstwirtschaft leicht sanken, gab es eine deutliche Zunahme in den Bereichen Handel, Verkehr und Gastgewerbe, Unternehmensdienstleistungen sowie öffentlichen und private Dienstleistungen.

Das Pendlersaldo des Landkreises ist dabei mit Ausnahmen der Stadt Gerolzhofen und der Gemeinden Gochsheim, Grafenrheinfeld und Sennfeld eindeutig negativ.⁵² Die mit Abstand stärkste Pendlerverflechtung besteht dabei mit der kreisfreien Stadt Schweinfurt (siehe Abbildung 13). Ein weiteres relevantes Ziel des Pendlerverkehrs ist Würzburg, das gilt vor allem für die Gemeinden im südwestlichen Teil des Landkreises.

Eine detaillierte Untersuchung des Pendlerverhaltens im Landkreis ist im Rahmen der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes für den Landkreis Schweinfurt erfolgt. An dieser Stelle wird daher auf die Kapitel 1.1.2 Arbeitsplatzverteilung sowie 1.2 Mobilitätsangebot, Mobilitätsverhalten und Mobilitätsbedarf des Mobilitätskonzeptes verwiesen.

Für weitere Ausführung zum Pendlergeschehen in Ausrichtung auf das Oberzentrum Schweinfurt wird auf Kapitel 20.3 (Teil C) verwiesen.

⁵² siehe kobra NVS GmbH: Mobilitätskonzeptes für den Landkreis Schweinfurt, Kapitel 1.1.2 Arbeitsplatzverteilung.

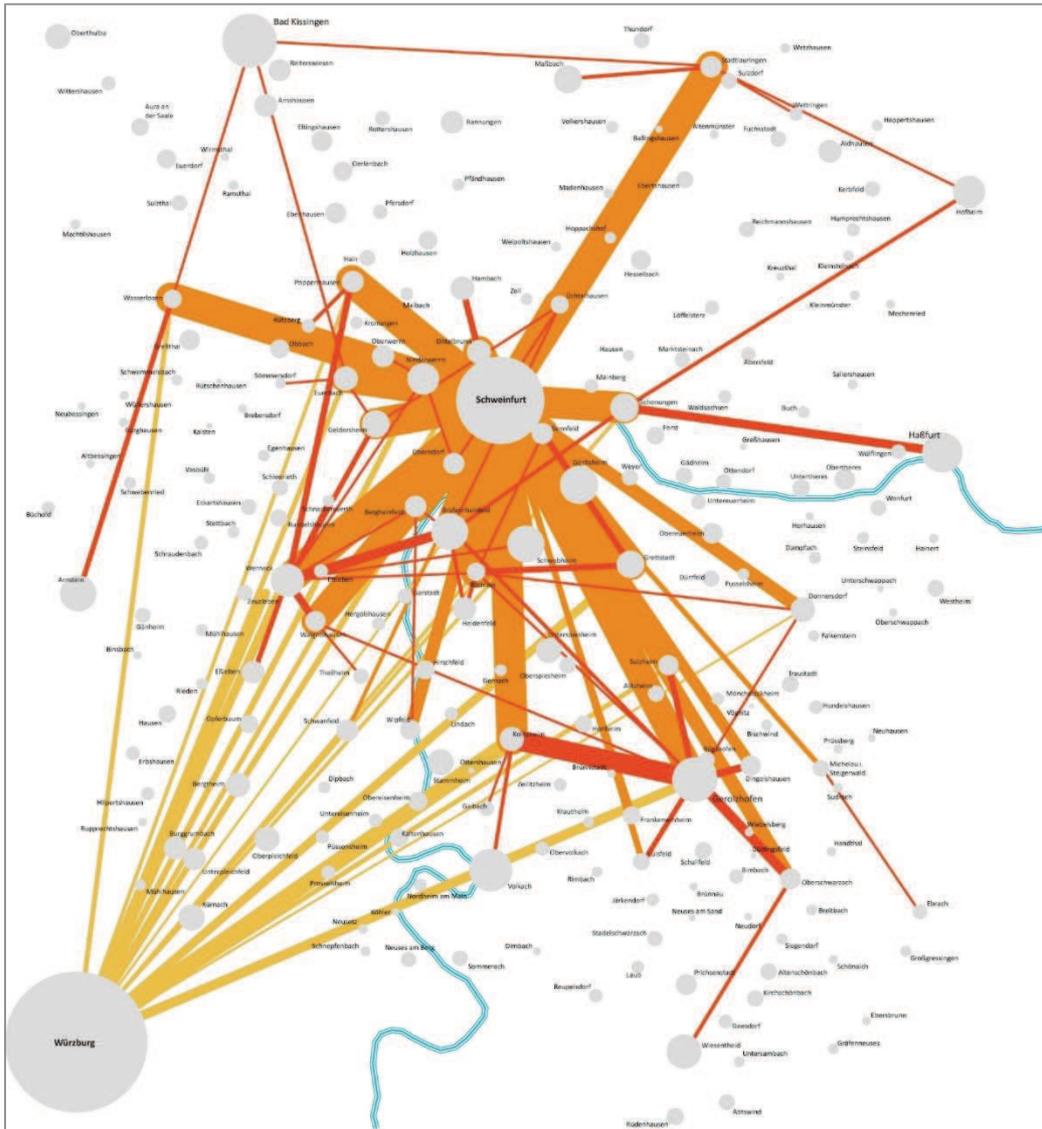


Abbildung 13: Im Rahmen der Haushaltsbefragung 2018 für das Zurücklegen der Arbeitswege genannte Relationen. Dargestellt sind die am häufigsten genannten Wegebeziehungen.⁵³

⁵³ Quelle: kobra NVS GmbH: Mobilitätskonzept für den Landkreis Schweinfurt 2019

12.3 Mobilitätsprägende Rahmenbedingungen

- Das Mobilitätsverhalten im Landkreis ist stark von der Ausrichtung auf die kreisfreie Stadt Schweinfurt geprägt. Neben den oben dargestellten Pendlerbeziehungen betrifft das praktisch auch alle anderen Wegezwecke. Beispielhaft sei hier auf die folgenden Abbildungen zur Freizeit- und Versorgungsmobilität verwiesen.
- Weniger ausgeprägt, aber dennoch erkennbar ist auch stets die Bedeutung der Stadt Gerolzhofen für den südlichen Teil des Landkreises sowie – in abgeschwächter Form – des Marktes Werneck für den Westen.
- Von Bedeutung für den Süden des Landkreises ist zudem die Stadt Volkach, das tritt vor allem bei der Freizeitgestaltung und der täglichen Versorgung zutage.
- Im geringeren Maße sind außerdem auch die Verbindungen zwischen benachbarten Gemeinden sowie zwischen den einzelnen Gemeindeortsteilen untereinander im Mobilitätsverhalten der Landkreisbürgerinnen und -bürger ablesbar.

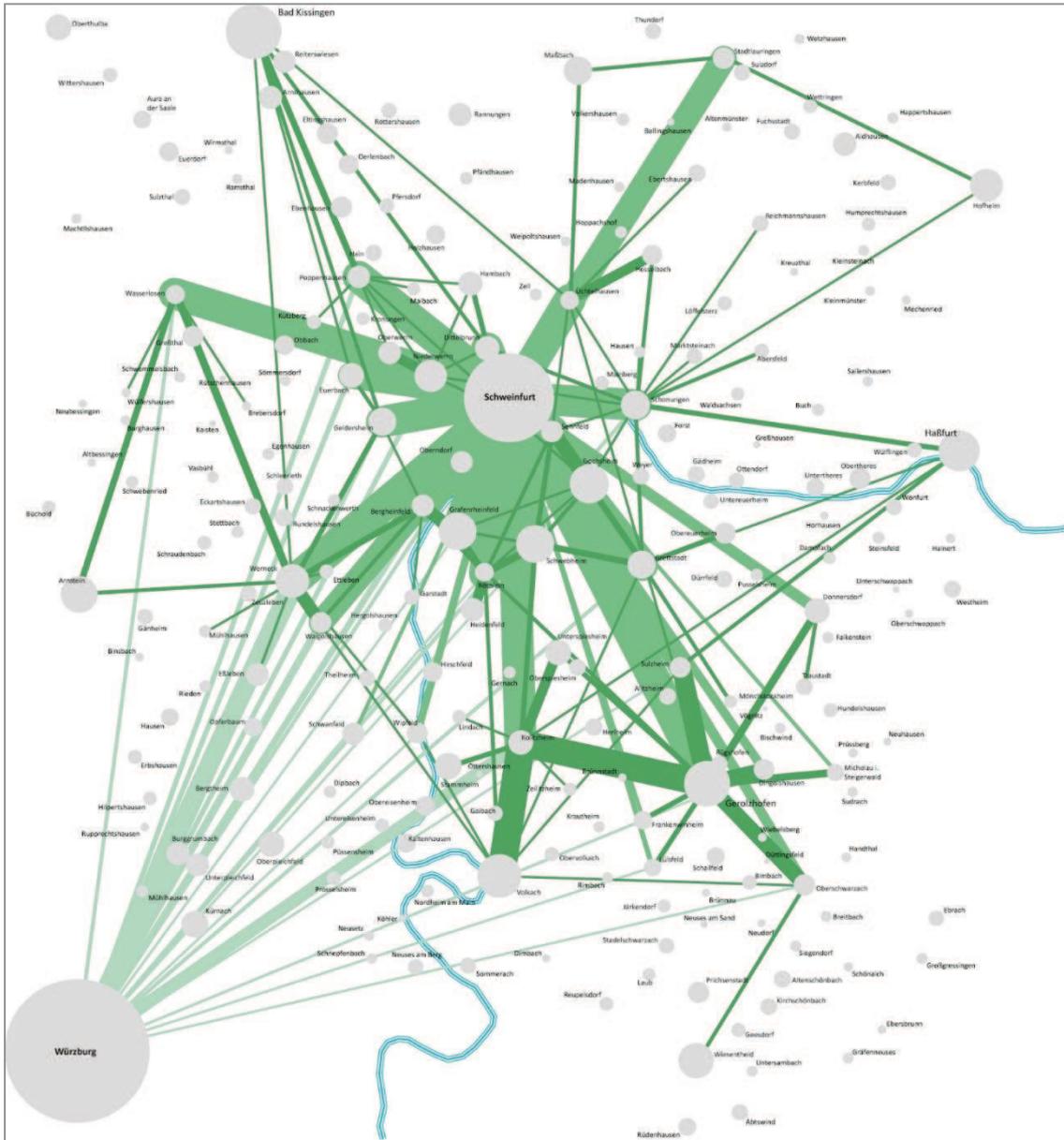


Abbildung 14: Im Rahmen der Haushaltsbefragung 2018 für das Zurücklegen der Freizeitwege genannte Relationen. Dargestellt sind die am häufigsten genannten Wegebeziehungen. ⁵⁴

⁵⁴ ebenda

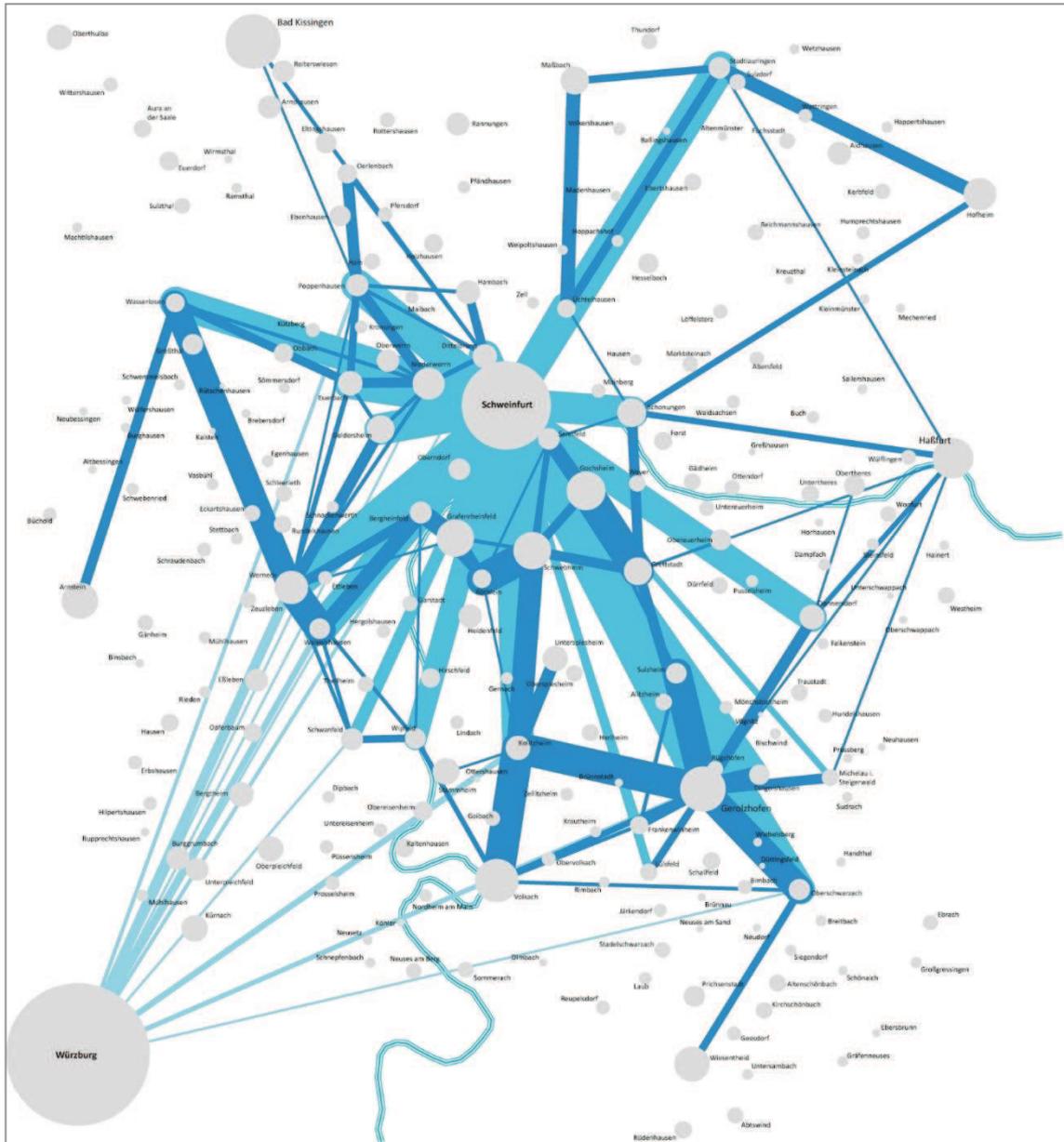


Abbildung 15: Im Rahmen der Haushaltsbefragung 2018 für das Zurücklegen der Wege zur täglichen Versorgung genannte Relationen. Dargestellt sind die am häufigsten genannten Wegebeziehungen.⁵⁵

⁵⁵ ebenda

13 Mobilitätsverhalten und Fahrgastnachfrage im Landkreis Schweinfurt

13.1 Modal Split im Landkreis Schweinfurt

Die Rahmenbedingungen haben sich seit 2017 nicht wesentlich verändert. Die Ergebnisse der Haushaltsbefragung im Rahmen der Erstellung des Mobilitätskonzeptes haben dabei die Ergebnisse der MiD-Befragung (Mobilität in Deutschland) im Wesentlichen bestätigt.

Seite | 115

Laut dem Regionalbericht der MiD⁵⁶ 2017 stellt sich die Hauptverkehrsmittelwahl auf den Wegen wie folgt dar:

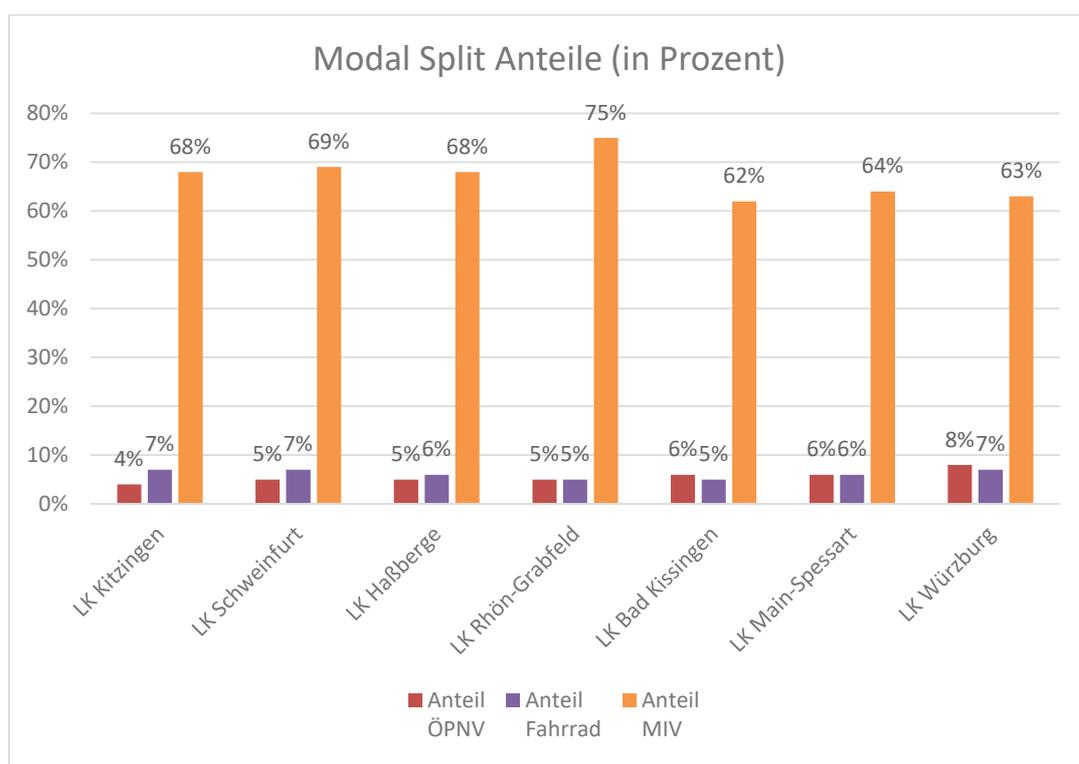


Abbildung 16: Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split) in Landkreisen in Unterfranken)⁵⁷

Im Verkehrsmittelwahlverhalten im Landkreis Schweinfurt zeigen sich keine besonderen Auffälligkeiten im Vergleich zu den direkten Nachbarlandkreisen.

⁵⁶ siehe: infas Institut für angewandte Sozialwissenschaften GmbH Bonn; in Kooperation mit: Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. v. Berlin, IVT Research GmbH Mannheim und infas 360 GmbH Bonn: Mobilität in Deutschland – MiD, Regionalbericht Freistaat Bayern; Studie für Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur; Bonn 2019

⁵⁷ eigene Darstellung nach: ebenda

Das Verkehrsverhalten im Landkreis Schweinfurt ist also erwartungsgemäß stark durch die Pkw-Nutzung geprägt, insgesamt liegt der Anteil der mit dem MIV zurückgelegten Wege bei 69 %.

Auffällig bei der im Rahmen des Mobilitätskonzepts durchgeführten Haushaltsbefragung war der sehr hohe Anteil an Haushalten mit mehreren zur Verfügung stehenden motorisierten Fahrzeugen (41 % der teilnehmenden Haushalte verfügen über zwei Fahrzeuge, 29 % über drei und mehr).⁵⁸

Abhängig vom Wegezweck verlagert sich die Verkehrsmittelwahl in einigen Fällen weg von der Pkw-Nutzung: während der Pkw bei den Arbeitswegen deutlich dominiert, werden Wege, die zur täglichen Versorgung oder zur Freizeitgestaltung angetreten werden, häufiger mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt.⁵⁹ Im von Schülerinnen und Schülern dominierten Ausbildungsverkehr stellt sich die Situation erwartungsgemäß anders dar: hier werden die meisten Fahrten mit dem ÖPNV unternommen.

Für alle Wegezwecke und Verkehrsmittel gilt: auch wenn es Querbeziehungen innerhalb des Landkreises gibt – die meisten Fahrten haben unabhängig vom Wegezweck die Stadt Schweinfurt als Ziel. In geringerem Maße trifft das auch (lokal begrenzt) auf das Mittelzentrum Gerolzhofen und das Unterzentrum Werneck zu. Außerhalb des Landkreises ist die kreisfreie Stadt Würzburg der wichtigste Attraktor. Das trifft für alle Wegezwecke zu.

13.2 Fahrgastnachfrage im ÖPNV

Die letzte Fahrgastzählung erfolgte im Herbst 2017 und Frühjahr 2018 im Rahmen der Erstellung des Mobilitätskonzeptes. Für Detailergebnisse sei an dieser Stelle daher auf das Kapitel 1.2.1 Ergebnisse der Fahrgastzählung verwiesen. Zusammenfassend lässt sich Folgendes festhalten:

- Die Linien mit dem höchsten Fahrgastaufkommen sind die Linie 8137 (Schweinfurt – Volkach) und die Linie 8160 (Schweinfurt – Gerolzhofen – Oberschwarzach).
- Im Vergleich zu Fahrgastzahlen aus dem Jahr 2005 (im Rahmen der NVP-Fortschreibung erhoben) sind auf fast allen Linien deutliche Fahrgastrückgänge zu verzeichnen. Eine Ausnahme stellt die Linie 8160 dar, die einen Zuwachs von 23 % aufweist. Auf den meisten anderen Linien liegen die Rückgänge bei ca. 25 % der Fahrgäste. Angesichts der Tatsache, dass rund 77 bis 80 % der Fahrgäste Schülerinnen und Schüler sind⁶⁰, und die Schülerzahlen (Schülerinnen und Schüler mit ausgegebenem Fahrschein) im gleichen Zeitraum ebenfalls um rund 25 % zurückgegangen sind, kann hier eine direkte Kausalität vermutet werden.

⁵⁸ Kobra NVS GmbH: Mobilitätskonzept für den Landkreis Schweinfurt, Kapitel 1.2.4

⁵⁹ ebenda

⁶⁰ siehe Protokoll des Experteninterviews mit den Verkehrsunternehmen am 10.01.2018 im Rahmen der Erstellung des Mobilitätskonzepts (unveröffentlicht)

14 Bestandsaufnahme ÖPNV-Angebot

14.1 Schienenpersonennahverkehr

Die Planung und Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) liegen grundsätzlich in der Aufgabenträgerschaft der Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) und sind damit nicht unmittelbarer Gegenstand der Fortschreibung des Nahverkehrsplans für Landkreis und Stadt Schweinfurt. Da jedoch unter planerischen Gesichtspunkten eine Koordinierung des Busverkehrs und des SPNV sinnvoll ist und zudem die gesetzliche Regelung eine Abstimmung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) mit dem SPNV-Angebot vorsieht findet das SPNV-Angebot bei der Erstellung des Nahverkehrsplans Berücksichtigung. Grundlage bildet die komprimierte, nachrichtliche Darstellung des SPNV-Angebotes in Kapitel 2.2.2.

14.2 Straßengebundener ÖPNV

14.2.1 Netz, Produkte und Bedienungsangebot

Das Netz der ÖPNV-Linien im Landkreis Schweinfurt wird von folgenden Merkmalen wesentlich geprägt:

- Die eindeutige Ausrichtung aller Linien auf die Stadt Schweinfurt. Das gilt für alle Linien bis auf die folgenden Ausnahmen (die unten genannten Linien dienen weitgehend dem Schul- und Ausbildungsverkehr):
 - Linie 440 Wipfeld – Würzburg: Die Linie hat bis auf die Haltestellen in Wipfeld und Schwanfeld keine weiteren Halte im Landkreis Schweinfurt.
 - Linie 8217 Wiesentheid – Prichsenstadt – Gerolzhofen: Stellt eine Verbindung nach Wiesentheid im Landkreis Kitzingen dar.
 - Linie 8285 Geesdorf – Gerolzhofen: Dient der Anbindung der Ortsteile von Gerolzhofen und Oberschwarzach.
 - Linie 9112 Hofheim – Stadtlauringen: Verbindet die Ortsteile der Gemeinde Stadtlauringen mit der Stadt Hofheim im Landkreis Haßberge.
 - Linie 9307 Schweinfurt – Gerolzhofen – Untersteinbach: Stellt Verbindungen im südlichen Teil des Landkreises Schweinfurt und im westlichen Teil des Landkreises Haßberge sicher.
 - Linie 9308 Gerolzhofen – Gaibach – Volkach – Münsterschwarzach – Kollitzheim: Stellt Verbindungen im südlichen Teil des Landkreises Schweinfurt und im nördlichen Teil des Landkreises Kitzingen sicher.



Abbildung 17: Linienetzplan der Regionalverkehre im Landkreis Schweinfurt (Quelle: Landratsamt Schweinfurt)

- Eine Ausrichtung auf Belange des Schulverkehrs und damit einhergehend:
 - Einzelne Linien, die fast ausschließlich der Beförderung der Schülerinnen und Schüler dienen. Beispielhaft seien hier die zwei drei 9307 (Schweinfurt – Gerolzhofen – Untersteinbach) und 9308 (Gerolzhofen – Gaibach – Volkach – Münsterschwarzach – Kollitzheim) genannt.

- Eine Verästelung der meisten Linienwege. Die meisten Linien haben keinen eindeutig definierten Linienweg, sondern bedienen auf alternierenden Linienwegen, um eine möglichst breite Abdeckung zu gewährleisten. Häufig werden parallele Fahrten derselben Linie auf unterschiedlichen Linienwegen mit demselben Ziel (in der Regel Schule/ Schulzentrum) angeboten.
- Eine fehlende Vertaktung. Die meisten Linien sind auf die Schulbeginn- und Schulschlusszeiten hin ausgerichtet. Dadurch kommt es zur Konzentration der Fahrten in der morgendlichen Hauptverkehrszeit, während im Laufe des Nachmittags häufig die Rückfahrten angeboten werden.
- Mit den oben genannten Aspekten einhergehend erfolgt in Ferienzeiten eine deutliche Ausdünnung des ÖPNV-Angebotes. Das betrifft oft die Ortsteile, die bereits an Schultagen lediglich über Einzelfahrten bedient werden.
- Zahlreiche Ausnahmen in den Fahrplänen. Zusammen mit der Ausrichtung auf den Schulverkehr hat die betriebliche Optimierung des Fahrtenangebotes u. a. zu folgenden Besonderheiten geführt:
 - Viele Fahrten werden nur an bestimmten Wochentagen angeboten (z. B. Montag bis Donnerstag).
 - Auf einigen Fahrten (meist aus Richtung Schweinfurt oder Mittel-/ Untzentrum) ist lediglich der Ausstieg möglich. Ein Zustieg ist an der gleichen Haltestelle nicht vorgesehen, selbst wenn es ohne nennenswerte Zeitverluste möglich wäre.
 - In vielen Fahrplänen sind einzelne Fahrten vorgesehen, bei denen die Haltestellen in einer abweichenden Reihenfolge angefahren werden (in den Fahrplänen in der Regel mit dem Kürzel „99“ versehen).
 - Einige Fahrten werden nur bei vorheriger telefonischer Anmeldung ausgeführt. Die Telefonnummern und die Zeiten der Vorbuchung für die jeweiligen Linien können je nach betreibendem Unternehmen voneinander abweichen.
- In den Stadtumlandgemeinden wie Sennfeld oder Niederwerrn kommt es aufgrund der parallelen Bedienung durch die Linien der Stadtwerke Schweinfurt zu einer wesentlich höheren Bedienungshäufigkeit. Dieser Umstand ist allerdings weitgehend unbekannt und wird nicht als Angebotserweiterung wahrgenommen. Eine Tarifgemeinschaft zwischen Stadt- und Regionalbus besteht nicht, was die Nutzung der potenziell vorhandenen höheren Bedienungshäufigkeit zusätzlich erschwert.

Tarifstruktur

Für die Tarifgestaltung ist die Verkehrsgemeinschaft Schweinfurt (VSW) zuständig, neben den örtlichen Busunternehmen bieten die Deutsche bzw. die Erfurter Bahn im Landkreis Schweinfurt einen Gemeinschaftstarif an. Seit dem 01.08.2021 gilt im gesamten Landkreis Schweinfurt ein Wabentarif. Das bis dahin geltende Fahrkartenangebot ist weiterhin erhalten geblieben und besteht aus den folgenden Fahrkartenarten:

Einzel- und Mehrfahrtenkarten:

- Kinderfahrchein - ab 6 Jahren
- Einzelfahrchein - ab 15 Jahren
- 6er Karte - übertragbar

Zeitkarten:

- Wochenkarte - übertragbar
- Monatskarte - übertragbar
- Jahreskarte (nur im Abonnement bei der Deutschen Bahn erhältlich)

Schülerzeitkarten:

- Schülerwochenkarte (mit Vorlage der Berechtigungskarte)
- Rabattierte Schülermonatskarte (mit Vorlage der Berechtigungskarte)

Schülerferienkarte:

- Jahreskarte für Schüler bis 18 Jahre (gilt ganztägig an Samstagen, Sonn- und Feiertagen sowie an Ferientagen ab 9.00 Uhr)

14.2.2 Verbindungen in benachbarte Nahverkehrsräume

Die über Linien des SPNV sichergestellten Verbindungen sind im Detail in Kapitel 2.2.2 in „Teilbaustein A – Rahmenbedingungen und Zielvorgaben für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans für Landkreis und Stadt Schweinfurt“ aufgeführt. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um Verbindungen nach Würzburg, Haßfurt, Bamberg, Bad Kissingen und Bad Neustadt a. d. Saale. Alle Verbindungen werden im Stundentakt (teilweise durch Taktüberlagerung von Linien) angeboten.

Weitere Verbindungen in benachbarte Nahverkehrsräume werden über die folgenden Buslinien sichergestellt:

Tabelle 16: Busverbindungen in benachbarte Nahverkehrsräume

Nahverkehrsraum	Linie	Bedienungshäufigkeit
Landkreis Bad Kissingen	8136	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindung zwischen Schweinfurt und Rannungen (Über Poppenhausen). Stundentakt zwischen Schweinfurt und Pfändhausen, Verbindung nach Rannungen im verdichteten Zweistundentakt.
	8164	<ul style="list-style-type: none"> • Vereinzelte Schulfahrten zwischen den Ortsteilen von Wasserlosen und Hammelburg.
	8171	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindung zwischen Schweinfurt und Maßbach. Überwiegend Schulverkehr. Abseits vom Schulverkehr einzelne Fahrten zu den Hauptverkehrszeiten. • Eine Vertaktung und Verdichtung des Angebots ist zum August 2022 vorgesehen.
Landkreis Rhön-Grabfeld	8170	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindung zwischen Schweinfurt und Bad Königshofen i. Gr. Überwiegend Schulverkehr mit Verstärkerfahrten zu den Hauptverkehrszeiten. • Eine Vertaktung und Verdichtung des Angebots ist zum August 2022 vorgesehen.
Landkreis Haßberge	8130	<ul style="list-style-type: none"> • Einzelne Fahrten zu Hauptverkehrszeiten zwischen Schweinfurt und Aidhausen.
	8132	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindung zwischen Schweinfurt und Aidhausen. Einzelne Fahrten nach Schweinfurt (morgens) und aus Schweinfurt (am späten Nachmittag/ frühen Abend).
	8156	<ul style="list-style-type: none"> • Angenäherter Stundentakt zwischen Schweinfurt und Haßfurt.
	9112	<ul style="list-style-type: none"> • Schulfahrten zwischen den Ortsteilen der Gemeinde Stadtlauringen und Hofheim.
	9307	<ul style="list-style-type: none"> • Überwiegend Schulfahrten zwischen Gerolzhofen und Untersteinbach.
Landkreis Kitzingen	8137	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindung zwischen Schweinfurt und Volkach. Stundentakt mit zusätzlichen Fahrten zu den Hauptverkehrszeiten.
	8217	<ul style="list-style-type: none"> • Angenäherter Stundentakt mit zusätzlichen Fahrten in den Hauptverkehrszeiten zwischen Gerolzhofen und Wiesentheid.
Landkreis Main-Spessart	8134	<ul style="list-style-type: none"> • Angenäherter Stundentakt zwischen Schweinfurt und Arnstein bzw. Schwebenried.

15 Stärken-Schwächen-Analyse

15.1 Bewertung der Erschließungsqualität in Bezug auf die Raumstruktur und Bewertung der Bedienungshäufigkeit

Seite | 122

Die grundsätzliche Ausstattung mit Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs ist landkreisweit mindestens als angemessen zu bezeichnen: die Abdeckung der Siedlungsflächen ist unter Berücksichtigung des 500m-Einzugsradius beinahe vollständig gegeben. Abgesehen von einigen Ortsrändern ist nur ein einziger Ortsteil von Michelau i. Steigerwald nicht mit einer Haltestelle ausgestattet, nämlich Sudrach.

Allerdings werden bei weitem nicht alle dieser Haltestellen regelmäßig angefahren, die meisten dienen der Schülerbeförderung und sind auf die Bedienung zu entsprechenden Zeiten ausgelegt. Das bedeutet in der Regel auch, dass die Bedienungsrichtung festgelegt ist: morgens lediglich Abfahrt Richtung Schule(n), nachmittags lediglich Rückfahrten.

Die im Rahmen des Mobilitätskonzepts durchgeführte Analyse bezüglich der Erfüllung der Richt- bzw. Grenzwerte der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern hat zahlreiche Mängel offenbart (vgl. hierzu Mobilitätskonzept für den Landkreis Schweinfurt, Kapitel 1.2.2). Die mangelhafte Bedienungshäufigkeit zieht sich durch alle Zeitlagen, besonders offensichtlich ist dabei die fehlende Bedienung an den Wochenenden. Das betrifft vor allem – aber nicht ausschließlich – Orte mit weniger als 500 Einwohnerinnen und Einwohnern. Es gilt zudem: Während die Schweinfurter Umlandgemeinden nicht nur von den hier oft zusammenlaufenden Linienwegen (und somit automatisch von einer höheren Bedienungshäufigkeit), sondern zudem von der zusätzlichen Bedienung durch die Buslinien der städtischen Werke profitieren, ist die Bedienungshäufigkeit in den Gemeinden im Rest des Landkreises deutlich niedriger. Das führt zu ungleichen Lebensverhältnissen, die nach Möglichkeit vermieden werden sollten.

Da das wesentliche Merkmal des Zielsystems C aus dem Mobilitätskonzept, das als Grundlage für die Nahverkehrsplanung dienen soll, eine stündliche Bedienung (Abfahrt und Ankunft) aller Orte im Landkreis ist, sind in den folgenden Abbildungen die aktuellen An- und Abfahrten pro Ort je nach Tagesstunde dargestellt.⁶¹

⁶¹ Es sind die folgenden Zeitlagen abgebildet:

- vor 5:00 Uhr
- 5:01 – 6:00 Uhr
- 6:01 – 7:00 Uhr
- ...
- 18:01 – 19:00 Uhr
- nach 19:00 Uhr

Dabei sind – im Gegensatz zu den Darstellungen im Mobilitätskonzept – auch Bedarfsfahrten berücksichtigt. Als Grundlage der Untersuchung dienen die ab dem Dezember 2019 bzw. September 2020 gültigen Fahrpläne.

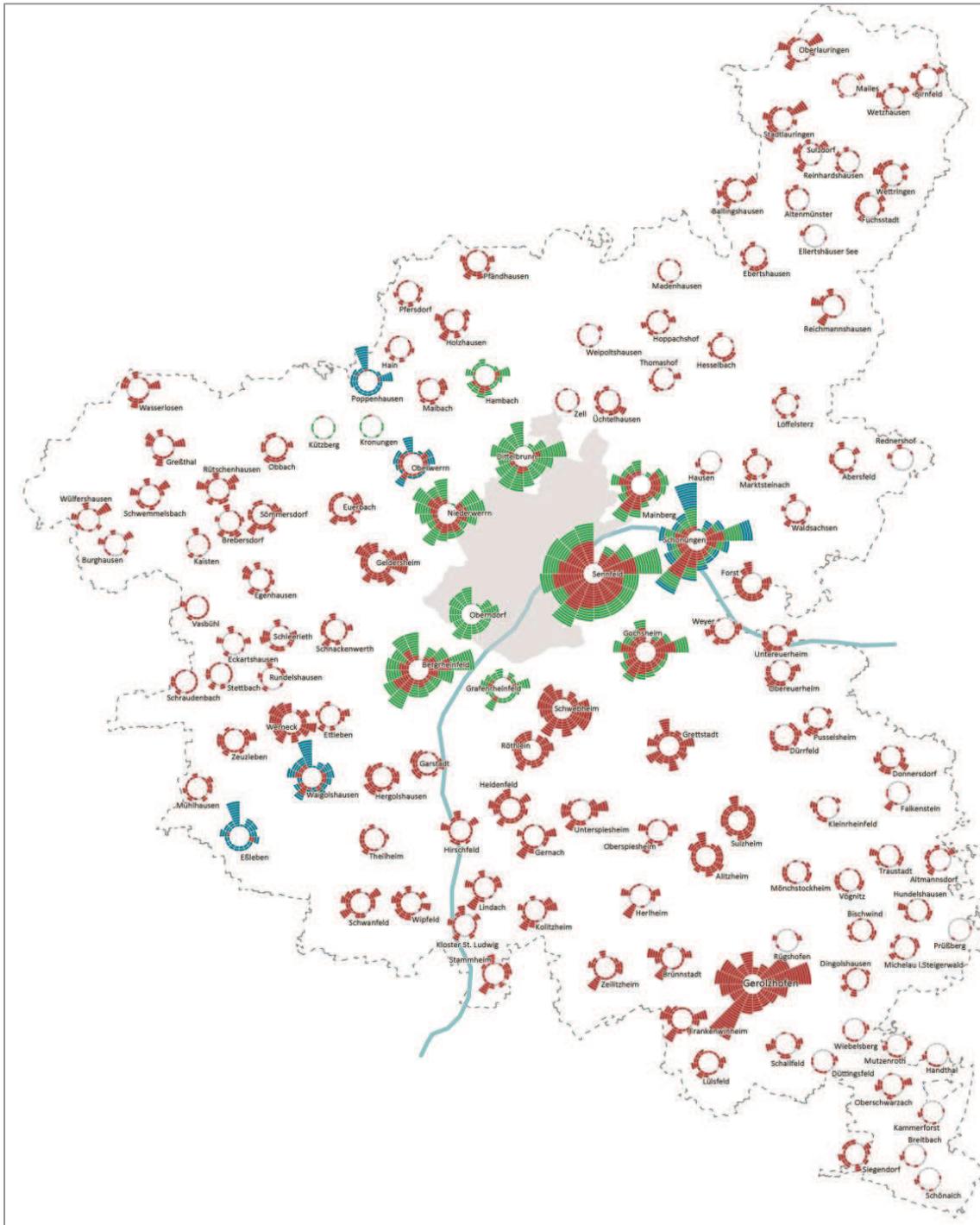
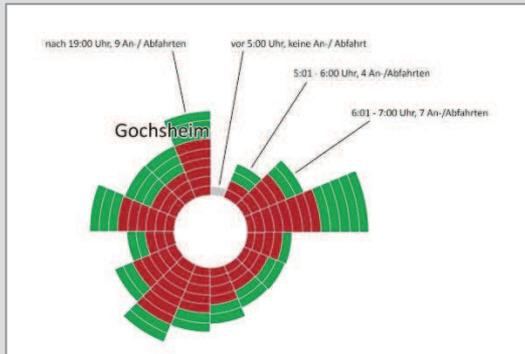


Abbildung 18: Tägliche An- und Abfahrten pro Ort an Schultagen (Stand 02/2021)

Hinweis: Die Darstellung in Abbildung 18 ist wie folgt zu lesen:



Farbliche Kodierung:

- Rot: Regionaler Busverkehr
- Grün: Busverkehr der Stadtwerke Schweinfurt
- Blau: Schienenpersonenverkehr

Sehr deutlich tritt auch in dieser Abbildung der Unterschied in der Qualität der ÖPNV-Anbindungen in den Schweinfurter Umlandgemeinden und dem Rest des Landkreises hervor. Lediglich Gerolzhofen kann aufgrund seiner Größe, der zentralörtlichen Funktion, der Start- oder Endpunkte verschiedener Buslinien und der Stellung als ehemalige Kreisstadt eine ähnlich hohe Verbindungsqualität aufweisen.

Des Weiteren lässt sich anhand der Abbildung der weiter oben bereits erwähnte Sachverhalt ablesen: in vielen Ortsteilen konzentriert sich die Bedienung auf Hauptverkehrszeiten – es handelt sich dabei überwiegend um Fahrten zur Schülerbeförderung.

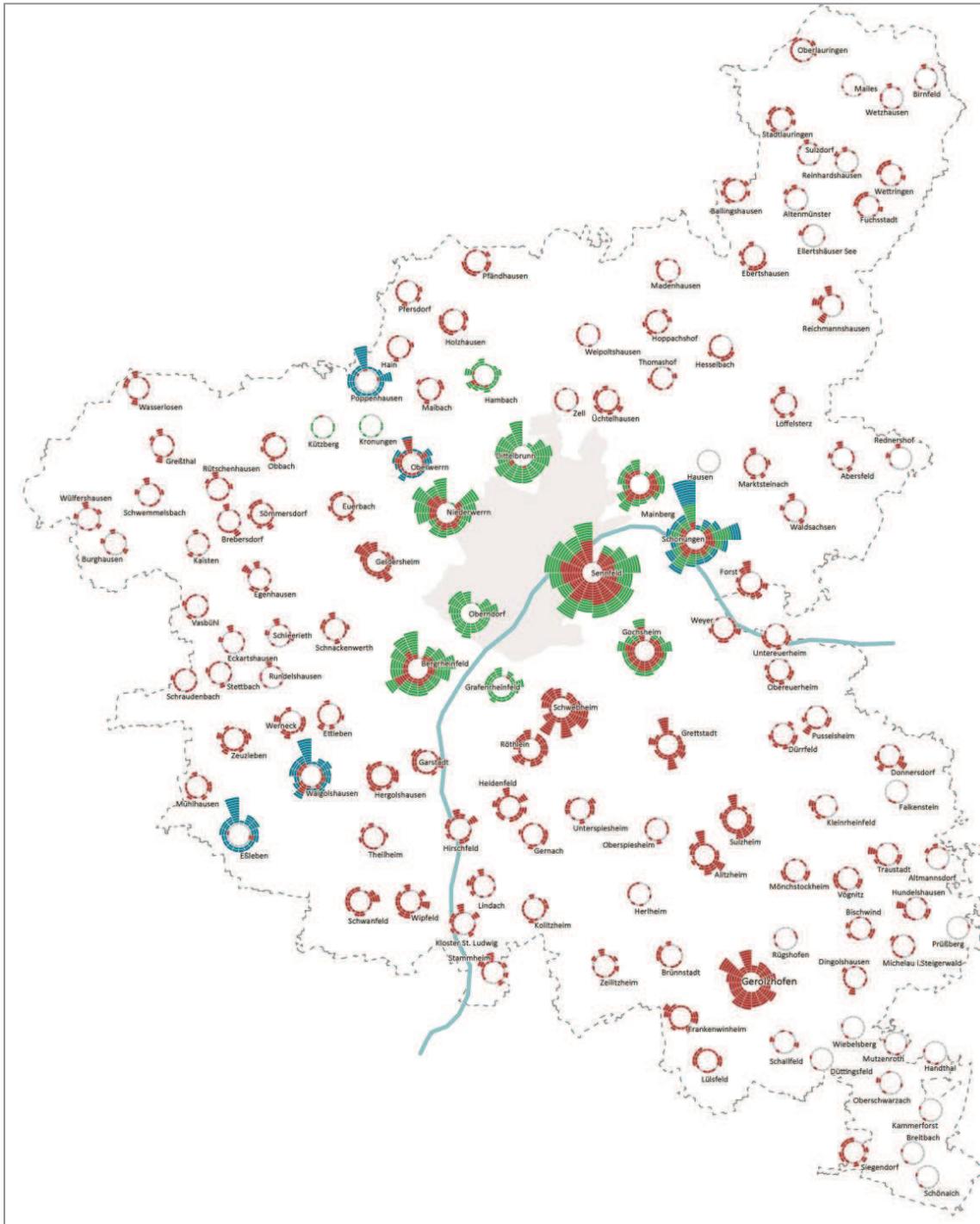


Abbildung 19: Tägliche An- und Abfahrten pro Ort an Ferientagen (Stand 02/2021)

In Ferienzeiten wird das Angebot deutlich reduziert, vor allem die „Bedienungsspitzen“, die sonst zu Schulanfangs- und Endzeiten auftreten, werden flacher.

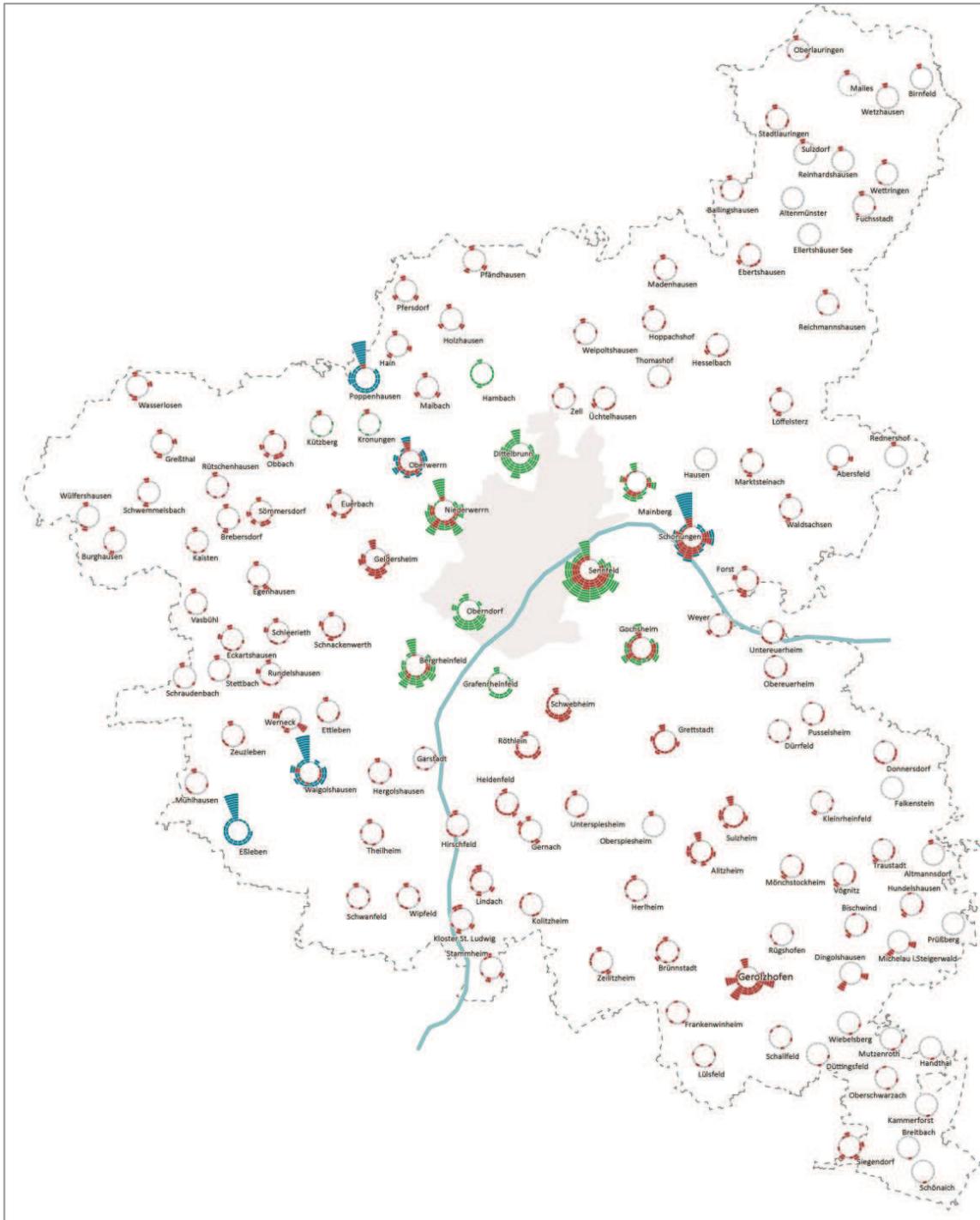


Abbildung 20: Tägliche An- und Abfahrten pro Ort an Samstagen (Stand 02/2021)

Am Wochenende wird das Bedienangebot weiter reduziert, einige Orte werden gar nicht mehr angefahren (z. B. Ortsteile von Oberschwarzach).

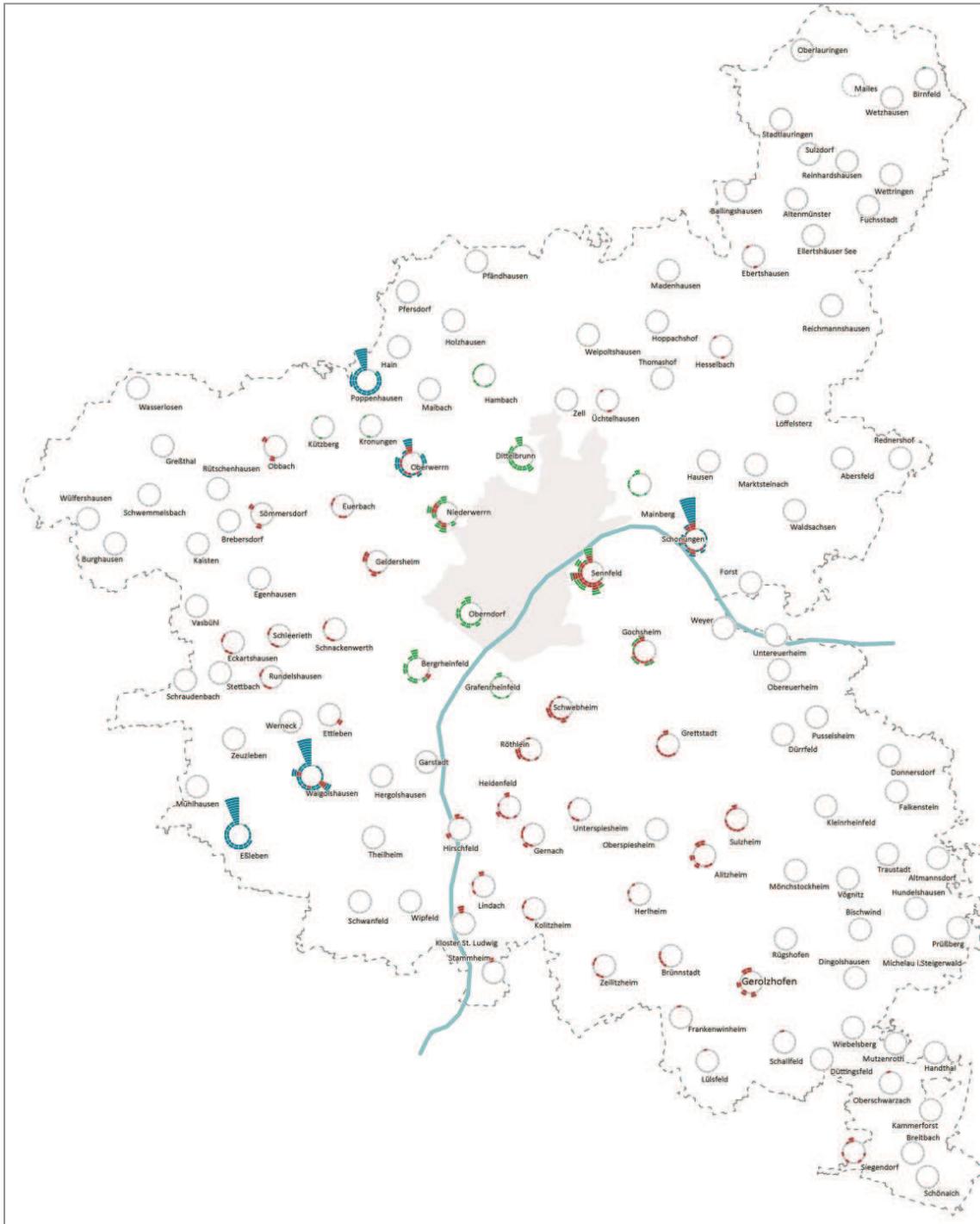


Abbildung 21: Tägliche An- und Abfahrten pro Ort an Sonn- und Feiertagen (Stand 02/2021)

An Sonn- und Feiertagen besteht das Angebot fast ausschließlich an Orten fort, in denen eine Anbindung an die Bahn oder das Netz der Stadtwerke Schweinfurt gegeben ist. Orte am Rand des Landkreises werden nicht mehr bedient.

Um den Vorgaben des Zielsystems C zu entsprechen, müssten an Arbeitstagen in jedem Ort – unabhängig von seiner Größe – sowohl in Schul- als auch in Ferienzeiten je Stunde mindestens zwei Fahrten angeboten werden (eine Fahrt pro Richtung). Damit sind ausdrücklich auch Bedarfsfahrten gemeint.

15.2 ÖPNV-Infrastruktur

Die ÖPNV-Infrastruktur im Landkreis weist teilweise starke Qualitätsunterschiede auf. Das gilt sowohl für die Fahrzeug- als auch für die Haltestelleninfrastruktur. Die Bereitstellung der Fahrgastinformationen (in erster Linie über den Internetauftritt des Landkreises) ist in den letzten Jahren zunehmend professionalisiert und vereinheitlicht worden.

15.2.1 Fahrzeugausstattung

Die Verkehre im Landkreis werden von unterschiedlichen Privatunternehmen (aktuell weitestgehend eigenwirtschaftlich) durchgeführt. Dementsprechend unterschiedlich ist die Zusammensetzung der jeweiligen Fahrzeugflotten. Die Unterschiede betreffen sowohl die eingesetzten Fahrzeugarten (z. B. Reisebusse im Schulverkehr), als auch Alter, Modernisierungsgrad und technische Ausstattung der Fahrzeuge.

15.2.2 Verknüpfungspunkte und Haltestellen

Verknüpfungspunkte

Einer der größten Kritikpunkte am Netz des ÖPNV im Landkreis Schweinfurt ist die mangelhafte Verknüpfung seiner Teilnetze. Das zeigt sich besonders deutlich am Mangel an Verknüpfungspunkten zwischen den Systemen.

Lediglich der Schweinfurter Hauptbahnhof kann als systemübergreifender Verknüpfungspunkt bezeichnet werden. Doch auch wenn hier drei Systeme aufeinandertreffen – regionaler Bahnverkehr, regionaler Busverkehr und städtischer Busverkehr – sind diese drei Systeme nur mangelhaft aufeinander abgestimmt. Die Umstiege vom/ zum SPNV sind selten optimiert, der Umstieg zwischen den Regional- und den Stadtbuslinien ergibt sich eher durch die hohe Taktung der am Hauptbahnhof verkehrenden Stadtbuslinien, denn durch eine bewusste Planung.

Weitere Verknüpfungspunkte zwischen dem Regional- und dem städtischen Busverkehr sind nicht vorhanden. Im Gegenteil: Es werden einige Haltestellen im Stadtgebiet von Bussen der regionalen Linien passiert, ohne dass dort gehalten wird – ein Umstand, der immer wieder für Irritationen bei Fahrgästen sorgt.

Dem Bahnhof Waigolshausen kommt im Landkreis am ehesten die Rolle eines Verknüpfungspunktes zwischen dem MIV und dem SPNV zu. Hier besteht stündlich eine Verbindung zum Schweinfurter Hauptbahnhof (Fahrzeit 6 bis 8 Minuten) und nach Würzburg (Fahrzeit 25 bis 30 Minuten). In beiden Fällen sind die Fahrzeiten dem MIV gegenüber mehr als konkurrenzfähig.

Die weiteren Bahnhofspunkte im Landkreis Poppenhausen, Oberwerrn und Schoningen haben keine wesentlichen verknüpfenden Qualitäten und dienen lediglich der Erschließung der genannten Orte.

Als Verknüpfungspunkt innerhalb des Regionalbussystems kann der Bahnhof Gerolzhofen genannt werden. Hier treffen Umlandlinien auf weiterführende Linien aus/ in Richtung Schweinfurt.

In allen genannten Fällen besteht hinsichtlich ihrer (potenziellen) Verknüpfungsfunktion Optimierungsbedarf. Das betrifft sowohl die Gestaltung der Haltestelle/ des Knotenpunktes als auch die Abstimmung der Fahrpläne aufeinander.

Seite | 129

In Zukunft wird eine weitere Verknüpfungsebene definiert werden müssen: Haltestellen, die dem Umstieg zwischen den Systemstufen 2 (regelmäßig verkehrende Regionalbuslinien) und 3 (Fahrten im Bedarfsverkehr) dienen. Gleichzeitig können diese Haltestellen oder ihr unmittelbares Umfeld als Vorhaltepunkte für Fahrzeuge des Bedarfsverkehrs dienen. Im Rahmen eines Projektes wird aktuell die Einführung eines Bedarfsverkehrs im südlichen Teil des Landkreises Schweinfurt und nördlichen Teil des Landkreises Kitzingen geplant. Dabei sind im Landkreis Schweinfurt die Haltestellen Gerolzhofen Bahnhof und Heidenfeld Post als Umstiegshaltestellen definiert worden. In den anderen für die Bedienung mit Bedarfsverkehren vorgesehenen Teilräumen werden entsprechende Verknüpfungspunkte benannt werden müssen.

Haltestellen

Im Landkreis Schweinfurt sind insgesamt 578 Haltestellenpositionen im landkreiseigenen Katastersystem erfasst. Einige dieser Abfahrtspositionen werden bereits jetzt nur bei Bedarf angefahren, bei einigen anderen ist nur der Ein- bzw. nur der Ausstieg vorgesehen.

Die Haltestellen weisen zum Teil erhebliche Unterschiede hinsichtlich ihrer Gestaltung und des Ausbaustandards auf. Die Bandbreite reicht von modern ausgebauten Haltestellen mit niederflurgerechtem Hochbord und taktilen Leitsystemen bis hin zu einfach angelegten Fahrbahnrandhaltestellen. In einigen Fällen sind mit einigem Aufwand Haltestellen angelegt worden, die jedoch nicht spaltfrei anfahrbar sind (s. folgende Beispiele).

Aufgrund der Tatsache, dass es sich um eine Vielzahl von zuständigen Straßenbau- lastträgern handelt (in der Regel die Städte, Märkte und Gemeinden des Landkreises) gibt es aktuell keine einheitlichen Ausbaustandards.



Abbildung 22: Oberlauringen Raiffeisenbank: Eine relativ aufwendige Haltestelle mit Fahrgastunterstand, die jedoch aufgrund ihrer Lage in einer Kurve nicht optimal angefahren werden kann. (Quelle: Haltestellenkataster Landkreis Schweinfurt)



Abbildung 23: Maibach Holzhäuser Straße: Ein veralteter Fahrgastunterstand und keine Zuwegung zur Haltestelle. (Quelle: Haltestellenkataster Landkreis Schweinfurt)



Abbildung 24: Niederwerrn Obertor: Fahrgastunterstand, Sonderbord, Auffindestreifen und barrierefreie Querungsstelle in unmittelbarer Nähe. (Quelle: Haltestellenkataster Landkreis Schweinfurt)

15.3 Transparenz und Nutzbarkeit des ÖPNV aus Kundensicht

Die bereits weiter oben erwähnte starke Ausrichtung des regionalen ÖPNV auf die Erfordernisse des Schulverkehrs führt dazu, dass sowohl die Transparenz/ Begreifbarkeit als auch die Nutzbarkeit des Angebots für andere (potenzielle) Zielgruppen stark eingeschränkt wird. Bei unveränderter Fortführung des jetzigen Systems ist u. a. auf Grund absehbarer demographischer Entwicklungen ein Verlust von Modal-Split-Anteilen im ÖPNV hoch wahrscheinlich. Dadurch ist absehbar, dass das jetzige System der Eigenwirtschaftlichkeit im Landkreis Schweinfurt zukünftig an seine Grenzen gerät. Es ist unwahrscheinlich, dass sich die Zielsetzungen des Zielsystems C mit eigenwirtschaftlichen Verkehren werden realisieren lassen.

Wie bereits im Kapitel 14.2.1 dargestellt, leidet die Übersicht des Angebots unter der fehlenden Taktung und den irregulären Linienwegen. Hinzu kommen zahlreiche Ausnahmen in den Fahrplänen, die die Übersicht und Verständlichkeit zusätzlich erschweren:

- Fahrten, bei denen Haltestellen in geänderter Reihenfolge angefahren werden,
- Fahrten, die vorbestellt werden müssen (die Telefonnummern und Mindestvorbestellzeiten können je nach Unternehmen variieren),
- Fahrten, die nur an bestimmten Werktagen stattfinden,
- Haltestellen, an denen nur der Zustieg vorgesehen ist,
- Haltestellen, an denen nur der Ausstieg vorgesehen ist.

Des Weiteren wird von den meisten Fahrgästen bemängelt, dass bei einem Umstieg zwischen Linien der regionalen Verkehrsunternehmen und der Stadtwerke Schweinfurt jeweils eine zusätzliche Fahrkarte gelöst werden muss.

Die im Rahmen des Mobilitätskonzeptes geführten Experteninterviews haben die Eindrücke der Fahrplananalyse weitestgehend bestätigt: Während das Angebot in den Schweinfurter Umlandgemeinden im Wesentlichen für gut bis ausreichend gehalten wird, ist das Angebot im restlichen Landkreis für das Aufsuchen der meisten Alltagsziele wie Arbeitsstätten, Geschäfte des täglichen Bedarfs, Freizeit-, Sport- und Kultureinrichtungen etc. vielfach nicht geeignet.⁶²

Als besonders mangelhaft empfanden die meisten Experten das Angebot in den Abendstunden und am Wochenende. Somit spielt der regionale ÖPNV bei der Freizeitgestaltung faktisch keine Rolle.

Viele Auszubildende kommen außerdem nicht zu ihren (Wunsch-) Ausbildungsstätten, wenn diese nicht in einem der zentralen Orte liegen. Das Problem stellt sich besonders gravierend für junge Menschen ohne Führerschein dar, da sie in der Wahl ihrer Ausbildungsstätte stark eingeschränkt werden. Gleichzeitig wird es für Ausbildungsbetriebe in den kleineren Orten zunehmend schwieriger (kompetente und motivierte) Auszubildende zu bekommen.

15.4 Zusammenfassung Stärken und Schwächen

Stärken

- Die meisten Siedlungsflächen liegen im Einzugsradius (500 m) von Haltestellen.
- Das unmittelbare Umland der Stadt Schweinfurt ist durch die teilweise doppelte Bedienung durch Regionalbusse und Stadtbuslinien sehr gut an den ÖPNV angebunden. Allerdings ist dies den (potenziellen) Fahrgästen, wie bereits weiter oben beschrieben, weitgehend unbekannt.
- Die Schülerbeförderung ist flächendeckend gewährleistet.

Schwächen

- Die Bedienungshäufigkeit jenseits der von Stadtbuslinien bedienten Orte fällt im Rest des Landkreises stark ab.
- Die Bedienung zu Randzeiten (Nebenverkehrszeiten, Wochenenden, Feiertage) ist vielfach mangelhaft.
- Das Angebot ist sehr unübersichtlich gestaltet, so dass potenzielle Neukundinnen und Neukunden abgeschreckt werden.
- Es gibt keine Verknüpfungspunkte zum Stadtverkehr und nur bedingt auf die Ankunfts-/ Abfahrzeiten abgestimmte Verknüpfungen zum Bahnverkehr am Hauptbahnhof Schweinfurt.

⁶² Vgl. hierzu Mobilitätskonzept für den Landkreis Schweinfurt, Kapitel 1.2.3 Ergebnisse der Experteninterviews.

- Die Finanzierung des eigenwirtschaftlichen Systems ist abhängig von den Schülerzahlen, die absehbar rückläufig sein werden. Zusätzlich verschärft werden die Bedingungen durch die pandemiebedingten Rückgänge der Fahrgastzahlen sowie die unter Umständen nachhaltigen Veränderungen im Mobilitätsverhalten. Insgesamt gerät das jetzige Modell des ÖPNV im Landkreis Schweinfurt dadurch erheblich unter Druck.

15.5 Gesamtbewertung

Mit Hilfe einer SWOT-Analyse⁶³ werden weitere Merkmale, die über die reine ÖPNV-Angebotsqualität hinaus die Qualität des ÖPNV beeinflussen, beurteilt. Es wird zunächst herausgearbeitet, wo der ÖPNV im Landkreis Schweinfurt aktuell steht, darauf aufbauend werden Chancen und Risiken im Hinblick auf die weitere Entwicklung des ÖPNV aufgezeigt. Diese dienen als Grundlage für die Entwicklung von Maßnahmen im NVP.

⁶³ SWOT: Strengths (Stärken), Weaknesses (Schwächen), Opportunities (Chancen) und Threats (Risiken).

Tabelle 17: Gesamtbewertung – SWOT-Analyse

I. Marktauftritt und Marktposition			
Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> • der Linienbetrieb ist auf Wirtschaftlichkeit hin optimiert • gemeinsamer Tarif durch den Zusammenschluss der Busunternehmen in der VSW (Verkehrsgemeinschaft Schweinfurt); ab 01.08.2021 VSW Warentarif in Vorbereitung auf den Tarif des Verkehrsverbundes • einige Linien bereits aktuell mit hoher Fahrgastnachfrage 	<ul style="list-style-type: none"> • Rückgang der Fahrgastzahlen zwischen 2005 und 2017/ 2018 (Erhebung im Rahmen des Mobilitätskonzepts) um durchschnittlich 25 % • das Angebot ist primär auf Bedürfnisse von Schülerinnen und Schülern sowie auf Bestandskundinnen und Bestandskunden ausgerichtet • Teile des Landkreises nur mangelhaft bedient, betrifft speziell die „Ränder“ 	<ul style="list-style-type: none"> • einige Linien können mit geringfügigen Anpassungen im Zielsystem „aufgehen“ 	<ul style="list-style-type: none"> • für Neukundinnen und Neukunden, Neubürgerinnen und Neubürger, Ortsfremde und Gelegenheitsnutzende erscheinen Liniennetz und Bedienungsangebot im Regionalbusverkehr nur schwer nachvollziehbar

II. Systemqualität			
II.1 Netzwirksamkeit und Systembildung			
Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> • radiale Ausrichtung praktisch aller Linien auf Schweinfurt als zentralen Ort mit Bedeutungsüberschuss • in lokalen/ regionalen Zentren wie z. B. Gerolzhofen werden ebenfalls Linien zusammengeführt • am Hauptbahnhof Schweinfurt sowie an weiteren Bahnhaltipunkten im Landkreis Möglichkeit zum Umstieg in den SPNV • stadtnahe Gemeinden durch Linienüberlappung mit einem guten Angebot • durch (teilweise) Verzweigung der Linienwege wird eine fast flächendeckende Minimalversorgung des Landkreises erreicht • in Zeiten mit geringer Nachfrage werden bereits Bedarfslinien angeboten 	<ul style="list-style-type: none"> • Richtwerte für die Bedienung vielfach unterschritten • viele Ortsteile nur durch einzelne Fahrten nach Schweinfurt/ aus Schweinfurt an den ÖPNV angebunden • viele Fahrten finden in den Ferien nicht statt • viele Gemeindehauptorte nur mangelhaft oder gar nicht an die Ortsteile angebunden • Die Anbindung an das Stadtzentrum von Schweinfurt ist wenig systematisiert, in unterschiedlichen Linienkorridoren ist die Qualität der Erreichbarkeit des Stadtzentrums unterschiedlich ausgeprägt. • Umsteigen zwischen Stadt- und Regionalbusverkehr erfolgt i. d. R. am Hauptbahnhof, eine <u>zentrale</u> innerstädtische Verknüpfungshaltestelle Regionalverkehr/ Stadtverkehr ist nicht vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> • Ausbildung von Premiumlinien, die auf direktestem Weg Schweinfurt mit den zentralen Orten im Landkreis (und teilweise außerhalb des Landkreises verbinden) • Ausbau des bereits bestehenden Bedarfsfahrtenangebots hin zu einem einheitlichen System • Verknüpfung der Linienfahrten und der Bedarfsfahrten untereinander zur Herstellung einer Zubringerfunktion • stärkere Verfolgung des Planungsansatzes einer integrierten und koordinierten Gestaltung des Stadt-Umland-Verkehres im Zusammenspiel Stadtbus – Regionalbus 	<ul style="list-style-type: none"> • Negativspirale möglich: Fahrten/ Linienabschnitte mit geringer Fahrgastnachfrage werden eingestellt, daraufhin wird das System unattraktiver • die alternierenden Linienwege bedeuten, dass einige Ortsteile zu Verkehrszeiten nicht bedient werden, in denen u. U. Nachfrage besteht

II.2 Netztransparenz			
Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> System in Grundzügen klar, da einseitige Ausrichtung auf die Stadt Schweinfurt sowie einzelne Knoten wie Gerolzhofen oder Werneck 	<ul style="list-style-type: none"> Fahrpläne mit vielfältigen Ausnahmen, z. B.: <ul style="list-style-type: none"> Bedienung an bestimmten Wochentagen Haltestellen werden in abweichender Reihenfolge angefahren insgesamt keine Taktung erkennbar und aufgrund vieler Taktsprünge nicht leicht merkbares Bedienungsangebot Bestellung von Bedarfsfahrten nicht gebündelt, sondern beim jeweils ausführenden Unternehmen teilweise „Bedienverbote“ in Schweinfurt bzw. den stadtnahen Gemeinden: Haltestellen werden entweder von den Stadtwerken <u>oder</u> von den Regionalbussen bedient Liniennummern geben keinen Aufschluss über Bedienungsangebot 	<ul style="list-style-type: none"> (Neu-) kundenfreundliche Gestaltung durch Einführung von Taktverkehren auf teilweise bestehenden Linien und weitestgehenden Verzicht auf Ausnahmen in Fahrplänen Systematisierung des Bedarfsangebots Aufhebung der „Bedienverbote“ Neubenennung der Linien nach einem transparenten System 	<ul style="list-style-type: none"> Berücksichtigung der unterschiedlichen bevorzugten Beförderungzeiten (Pendlerinnen und Pendler, Schülerinnen und Schüler) kann erneut dazu führen, dass Ausnahmen Eingang in die Fahrpläne finden

II.3 Erreichbarkeit und Anbindung			
Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> das Angebot orientiert sich im Wesentlichen am Schulverkehr, die Belange dessen sind im gesamten Landkreis vollständig berücksichtigt 	<ul style="list-style-type: none"> direkte Wege sind lediglich nach Schweinfurt möglich, alle anderen Verbindungen sind entweder mit Umstiegen realisierbar oder werden aktuell nicht angeboten 	<ul style="list-style-type: none"> die Erreichbarkeit von zusätzlichen Zielen im Landkreis ließe sich am effizientesten über Bedarfsverkehre realisieren 	<ul style="list-style-type: none"> Linienanpassungen zur Verbesserung der kleinräumigen Erschließung (weitere Schleifen, Stiche usw. im Linienverlauf, Berücksichtigung möglicher Tangentialverbindungen etc.) würde Transparenz des ÖPNV-Systems weiter beeinträchtigen
II.4 Marktgerechte Angebotsdifferenzierung			
Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> einzelne Linien mit Verkehren annähernd im Stundentakt das Angebot ist sehr stark nachfrageorientiert aufgebaut 	<ul style="list-style-type: none"> starke Quantitätsunterschiede in der Bedienungshäufigkeit, viele Linien mit Minimalangebot (einzelne Fahrten pro Verkehrstag) einige Angebote sind den potenziellen Fahrgästen teilweise völlig unbekannt 	<ul style="list-style-type: none"> die Linien mit den bereits jetzt hohen Fahrgastzahlen können als Premiumlinien das Grundgerüst des neuen Netzes bilden 	<ul style="list-style-type: none"> eine ausschließliche Ausrichtung am Bedarf schließt mögliche Neukunden in anderen Zeitlagen aus und kann zur oben erwähnten Negativspirale aus Angebotskürzungen und Attraktivitätsverlust führen

III. Angebotsqualität			
III.1 Erschließungsqualität			
Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> • weitgehende Flächenerschließung durch vorhandene Haltestellen 	<ul style="list-style-type: none"> • einzelne Gewerbegebiete in Ortsrandlagen nicht angebunden 	<ul style="list-style-type: none"> • die wenigen vorhandenen Lücken lassen sich über Bedarfsangebote und virtuelle Haltestellen schließen • virtuelle Haltestellen sind zudem dazu geeignet die bereits gegebene Erschließung weiter zu verbessern 	<ul style="list-style-type: none"> • Anspruch einer 100%igen Erschließung könnte zu wirtschaftlichen Angeboten ohne messbaren Nachfragezuwächsen führen (mit Augenmaß handeln)
III.2 Bedienungsqualität			
Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> • dichtes Angebot entlang einiger Hauptsachsen • Linienüberlagerung im Schweinfurt-nahen Raum führt zu einem sehr guten Gesamtangebot 	<ul style="list-style-type: none"> • kaum Takte erkennbar • starke Unterschiede in der Bedienungshäufigkeit • starker Abfall der Bedienungshäufigkeit vom Zentrum zur Peripherie 	<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau der Flächenwirkung des ÖPNV durch Verknüpfung von Regel- und Bedarfsverkehren und Gewährleistung eines Studententaktes 	

III.3 Reisezeit			
Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> die nachfragestarken Linien sind bereits reisezeitoptimiert 	<ul style="list-style-type: none"> die „fächerartige“ Flächenbedienung führt zu verlängerten Reisezeiten Reisezeitverluste entstehen überwiegend in Schweinfurt, Nadelöhre sind hier vor allem die Mainbrücken 	<ul style="list-style-type: none"> Mischung aus möglichst direkt geführten Premiumlinien, sonstigen Hauptlinien mit „Sammel-funktion“ sowie Bedarfsverkehren mit Zubringerfunktion könnte die Attraktivität des gesamten Netzes steigern 	<ul style="list-style-type: none"> weitere Reduzierung der Reise-geschwindigkeiten durch wach-sende Behinderungen infolge der zunehmenden Flächenkon-flikte in den Straßenräumen, vor allem im Umfeld der Stadt Schweinfurt und in Schweinfurt selbst

IV. Beförderungsqualität und Infrastruktur			
IV.1 Fahrzeuge			
Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> • weitestgehend moderne Busflotten bei den ausführenden Verkehrsunternehmen • im Regelverkehr kommen überwiegend Fahrzeuge mit Niederflurtechnik und Fahrgastinformationstechnik zum Einsatz 	<ul style="list-style-type: none"> • insgesamt sehr unterschiedliches Fahrzeugmaterial 	<ul style="list-style-type: none"> • durch eine forcierte Fahrzeugbeschaffungsstrategie könnte der Fahrgastkomfort im Bussystem nachhaltig erhöht und die Antriebswende unterstützt werden 	<ul style="list-style-type: none"> • dynamische Entwicklung der Technik im Fahrzeugbereich (Fahrgastkomfort, Informatisonstechnik, Barrierefreiheit, Antriebstechnologie usw.) erhöht Erwartungshaltung der Fahrgäste und erfordert somit regelmäßige Erneuerung der Fahrzeugflotte, welche höhere Investitionen nach sich ziehen
IV.2 Verknüpfungspunkte			
Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> • Verknüpfungspunkte zum SPNV auch im Landkreis vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> • insgesamt nur wenige Verknüpfungspunkte im Landkreis (sowohl untereinander als auch zum Stadtverkehr) • städtebaulich und gestalterisch oft minderwertige Anlagen 	<ul style="list-style-type: none"> • funktionierende Vernetzung im ÖPNV-System durch gestalterisch und funktional hochwertige Verknüpfungspunkte 	<ul style="list-style-type: none"> • geringe, zurückgehende Nutzerakzeptanz infolge nicht ausreichend attraktiver Verknüpfungspunkte, vor allem am Hauptbahnhof Schweinfurt

IV.3 Haltestellen			
Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> • einzelne Haltestellen in modernem Erscheinungsbild • Ausstattung vieler Haltestellen mit Witterungsschutz/ Wartehalle 	<ul style="list-style-type: none"> • viele Bushaltestellen mit Ausbau- bzw. Erneuerungsbedarf • Regionalverkehrshaltestellen im Stadtzentrum mit wesentlichen Mängeln hinsichtlich Ausstattung und Erscheinungsbild 	<ul style="list-style-type: none"> • moderne Haltestelle als überzeugende, einladende „Einstiegspunkte“ in das ÖPNV-System 	<ul style="list-style-type: none"> • geringe, zurückgehende Nutzerakzeptanz infolge nicht ausreichend attraktiver Haltestellen, insbesondere an aufkommensstarken Punkten (z. B. Regionalverkehrshaltestellen im Stadtzentrum)
V. Barrierefreiheit			
V.1 Fahrzeuge			
Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> • im Regelverkehr fast alle Fahrzeuge Niederflur bzw. Low Entry (mit Rampe) und digitaler Fahrgastinformation 	<ul style="list-style-type: none"> • kein einheitlicher Standard bei den Vorgaben zur Barrierefreiheit der eingesetzten Fahrzeuge 	<ul style="list-style-type: none"> • eindeutige Vorgaben im Nahverkehrsplan würden eine Vereinheitlichung der Standards ermöglichen 	<ul style="list-style-type: none"> • dynamische Entwicklung der Technik im Fahrzeugbereich erhöht Erwartungshaltung der Fahrgäste im Hinblick auf Barrierefreiheit (insbesondere Fahrgastinformation)

V.2 Haltestellen			
Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> ein paar wenige barrierefrei ausgebaute Bushaltestellen im LKR Schweinfurt gibt es, finanzielle Unterstützung durch Förderung 	<ul style="list-style-type: none"> Busbahnhof am Hauptbahnhof (Regionalverkehr) nicht barrierefrei lediglich etwa 23 % der 578 Haltestellenpositionen sind barrierefrei ausgebaut einige Haltestellen trotz Umbau in den letzten Jahren mit Mängeln hinsichtlich Barrierefreiheit spaltfreie Anfahrbarekeit vieler Bushaltestellen nicht gegeben 	<ul style="list-style-type: none"> Anreize schaffen durch ergänzendes Förderprogramm LKR SW Umfassende Information über vorhandene Fördermöglichkeiten beim Ausbau von Haltestellen an die Straßenbaulastträger 	<ul style="list-style-type: none"> ausgebaute Haltestellen entsprechen nach einigen Jahren nicht mehr dem Stand der Technik, so dass Ausstattungsdifferenzen je nach Alter der Haltestellen entstehen (betrifft insbesondere Bodenindikatoren); bedingt durch Fördermittelbindung können nicht regelmäßig Anpassungen erfolgen
V.3 Fahrgastinformationen			
Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> Flyer und relevante Informationen auf der Seite des Landratsamtes ÖPNV Wegweiser 	<ul style="list-style-type: none"> Fahrgastinformationen müssen teilweise von den jeweiligen Unternehmen erfragt werden, keine gemeinsame Anlaufstelle 	<ul style="list-style-type: none"> Einheitliches Design durch NVM 	

VI. Kundenservice und Fahrastrinformation			
VI.1 Fahrgastinformation			
Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> Netzplan und Linienfahrpläne auf der Seite des Landratsamtes Fahrplanheft Wohin du willst APP 	<ul style="list-style-type: none"> Die seit 2019 eingesetzte App „Wohin-Du-Willst“ weist aktuell noch geringe Nutzerzahlen aus, zudem wird sie nicht von allen Verkehrsunternehmen mit Daten beliefert 	<ul style="list-style-type: none"> Beibehalten der „mehrgleisigen“ Fahrgastinformationswege mit Mix aus persönlicher Beratung, gängigen Medien, digitaler Fahrgastinformation sowie Printmedien zukunftsorientiert: Entwicklung einer Mobilitäts-App (QR-Code für schnelle Auffindbarkeit) als Verbundlösung 	
VI.2 Tarifstruktur			
Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> übersichtliches und klar definiertes Fahrscheinsortiment seit dem 1.08.21 geltender Wabentarif in Vorbereitung auf den Verbundbeitritt 	<ul style="list-style-type: none"> noch kein Verbundtarif Umstieg in Stadtbuss wird zusätzliches Ticket benötigt 	<p>Verbundraumerweiterung 2024, ein Ticket, eine Region</p>	

VI.3 Ticketvertrieb			
Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> • Papiertickets beim Fahrpersonal • In Einzelfällen können Tickets direkt beim Verkehrsunternehmen erworben werden 		<ul style="list-style-type: none"> • Vorhalten von verschiedenen Vertriebskanälen ermöglicht vielfältige Zielgruppenansprache • Einführung E-Ticket Verbundraum 	
VII. Sonstiges			
VII.1 Umweltaspekte			
Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> • für künftige Verkehre im Landkreis ist die Einhaltung der EURO-VI-Norm verpflichtend 			

VII.2 Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln			
Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
	<ul style="list-style-type: none"> keine abschließbaren Bike-and-Ride-Anlagen für hochwertige Fahrräder/ Pedelecs im ÖPNV-System 	<ul style="list-style-type: none"> Park-and-Ride-Ausbau verstärkt wohnungsnah in der Region Erweiterung der Einzugsbereiche von Haltestellen durch nutzungsgerechte Bike-and-Ride-Anlagen 	<ul style="list-style-type: none"> Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln nur punktuell an einzelnen Haltestellen, keine Flächenwirksamkeit im System

-
-

16 Anforderungsprofil für die Weiterentwicklung und Ausgestaltung des ÖPNV Landkreis Schweinfurt – Qualitäts- und Mindestbedienungsstandards –

16.1 Merkmale der Angebotsqualität/ Bedienungsstandards

16.1.1 Ausgangslage und Methodik

Im Hinblick auf die Gewährleistung einer angemessenen Bedienung der Bevölkerung durch den ÖPNV in Anlehnung an Art. 5 Abs 1 BayÖPNVG definieren Stadt und Landkreis hinsichtlich der Angebotsqualität entsprechende Bedienungsstandards.

Diese Bedienungsstandards sind **Mindeststandards**, deren Gewährleistung gegenüber den Fahrgästen der Landkreis als Aufgabenträger als verkehrspolitische Zielsetzung verfolgt.

Ausgangspunkt der folgenden Überlegungen sind die Festlegungen aus dem Mobilitätskonzept des Landkreises Schweinfurt sowie die Fortentwicklung des Zielsystems C aus dem Mobilitätskonzept, dass sich aus den folgenden drei Teilnetzen zusammensetzt:

- Hauptlinien, im Laufe der Weiterentwicklung des Zielsystems weiter aufgeteilt in:
 - Premiumlinien, die auf den Relationen mit den höchsten Fahrgastpotenzialen vorgesehen sind, mindestens ein Mittelzentrum (im oder außerhalb des Landkreises Schweinfurt) anbinden und sich durch möglichst direkte Linienführungen auszeichnen.
 - Hauptlinien, die überwiegend der Anbindung von Unterzentren an Schweinfurt dienen, sowie Verkehre auf die Mittelzentren Gerolzhofen und Werneck zuführen. Die Linienführung ist hierbei ein Kompromiss aus möglichst direkten Linienwegen und der Anbindung möglichst vieler Ortsteile.
- Schulverkehre: Dort, wo Schulfahrten nicht in die Fahrpläne der Hauptlinien aufgenommen werden können, werden diese zu separaten Linien des Schulverkehrs zusammengefasst. Das Ziel ist, den Schulverkehr auf mindestens dem bedarfsgerechten Bestandsniveau fortzuführen.
- Bedarfsverkehre: Diese erfüllen zwei Funktionen:
 - Dienen als Zu- und Abbringerverkehre zu/ von den Hauptlinien.
 - Dienen zur Realisierung aller weiteren Relationen, die nicht durch die Hauptlinien abgedeckt werden (z. B. Quer- und Tangentialverbindungen, Verbindungen zwischen Ortsteilen etc.).

Es wird das im Mobilitätskonzept aufgestellte Ziel verfolgt, die Mindeststandards möglichst flächendeckend im gesamten Landkreis zu gewährleisten. Sie können aufgrund der Bandbreite der im Landkreis vorhandenen Strukturen nicht in allen Bereichen in gleicher Art erfüllt werden. Unter Berücksichtigung verkehrsrelevanter Strukturen, wie der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte sowie der Funktionalität und Zentralität einzelner Teilräume, sind diese Mindeststandards im jeweils zugeordneten Teilnetz zu realisieren (Hauptlinien oder Bedarfsverkehr).

Die Angebotsqualität umfasst die folgenden Kriterien:

- Erschließungsqualität (siehe Kapitel 24.1.2),
- Bedienungsqualität (siehe Kapitel 24.1.3 und Kapitel 24.1.4),
- Verbindungsqualität (siehe Kapitel 24.1.5).

Ziel dieser Bedienungsstandards soll es sein, ein Grundangebot zu schaffen, mit dem der Bevölkerung des Landkreises eine angemessene Bedienungsqualität entsprechend den Nachfragepotenzialen und der Bedienungsanforderungen geboten und eine Grundversorgung mit Mobilitätsangeboten gewährleistet wird.

Die Bedienungsstandards sind zudem Grundlage für die einheitliche Bewertung der Angebotsqualität im Nahverkehrsraum.

Sie dienen dem Landkreis Schweinfurt in der Aufgabenträgerfunktion als verbindliche Bewertungs- und Planungsbasis für Angebotsveränderungen im Geltungszeitraum des NVP. Ein Unterschreiten wird als Indikator für eine mögliche Unterbedienungs aufgefasst, die im Rahmen der Angebotsplanung näher zu untersuchen ist. Dies schließt jedoch nicht aus, dass in begründeten Einzelfällen (z. B. hoher Betriebsaufwand bei gleichzeitig geringer Fahrgastnachfrage) eine Unterschreitung der Standards durch den jeweiligen Aufgabenträger zugelassen werden kann. Somit können **Abweichungen** von den dargestellten Standards im Einzelfall durch den Aufgabenträger festgelegt werden.

16.1.2 Anforderungen an die Erschließungsqualität

Allgemein

Die Erschließungsqualität beschreibt die Anforderungen an die räumliche Erreichbarkeit des ÖPNV durch die Anbindung mit Haltestellen. Diese setzt sich zusammen aus

- der räumlichen Erschließungswirkung von Haltestellen und Haltepunkten (auf Basis differenzierter Haltestelleneinzugsbereiche als Radius um die Haltestelle) und
- dem Erschließungsgrad (erschlossene Einwohnerinnen und Einwohner in Bezug zur Gesamteinwohnerzahl des jeweiligen Betrachtungsraums).

Einzugsbereiche der Haltestellen

Die im Folgenden als Anforderungen an die Erschließungswirkung im Landkreis Schweinfurt definierten Standards für die Haltestelleneinzugsbereiche orientieren sich an den Empfehlungen von FGSV⁶⁴ und VDV⁶⁵ und gelten für Haltestellen entlang der Hauptlinien des Landkreises. Eine Haltestelle wird im Zusammenhang mit der Bewertung der Erschließungsqualität nur dann als „ÖPNV-bedient“ gewertet, wenn sie im Tagesverkehr (Zeitraum 6 bis 20 Uhr) mit der definierten Mindestqualität angefahren wird.^{66/67}

Seite | 149

Im gesamten Landkreis werden die Einzugsbereiche einheitlich für die Bahnhöfe und Haltestellen im Sinne eines „Regelfalls“ definiert. Lediglich in Gebieten mit sehr geringer Bevölkerungsdichte und auch in Industrie- und Gewerbegebieten⁶⁸ kommen größere Einzugsbereiche zur Anwendung.⁶⁹ In diesen Bereichen sowie allgemein in Gebieten ohne direkten Anschluss an regelmäßig verkehrende Hauptlinien ist die Einrichtung virtueller Haltestellen für den Bedarfsverkehr vorgesehen.

⁶⁴ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs; 2010.

⁶⁵ Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV): Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV; Beka-Verlag 2001.

⁶⁶ Gilt für Haltestellen in größeren zusammenhängenden Siedlungsbereichen; topografische Bedingungen (z. B. starke Steigungen zwischen Wohnquartieren und der nächstgelegenen Haltestelle sowie die Trennwirkung natürlicher und künstlicher Zäsuren) sind zu berücksichtigen.

⁶⁷ Dazu gehören auch ausschließlich durch Bedarfsverkehre bediente Haltestellen.

⁶⁸ i. d. R. größere Flächen/ Grundstücke

⁶⁹ Eine Haltestelle soll eine Mindestfahrgastmenge generieren können, um auch den Aufwand für die Haltestelleninfrastruktur (z. B. Anforderungen Barrierefreiheit) sowie deren Pflege und Instandhaltung rechtfertigen zu können. Wegen der geringeren Bevölkerungsdichte sind vor diesem Hintergrund größere Haltestelleneinzugsbereiche angemessen.

Tabelle 18: Standards der „Erschließungsqualität“ im Landkreis Schweinfurt – Mindestanforderungen für die Haltestelleneinzugsbereiche (Radius Luftlinie)

	Regelfall	Gebiete mit sehr geringer Siedlungsdichte, Wohn- und Gewerbegebiete an Ortsrändern etc.
Bus/ alternative Bedienung ⁷⁰	300-500 m	500-700 m
SPNV	1.000 m	1.000 m
Mindestbedienung für Wertung der Haltestelle als "ÖPNV-bedient" (HVZ+NVZ) ⁷¹	60 Min.	60 Min.

Das Kriterium gilt als erfüllt, wenn mindestens 90 % der auf Basis der definierten Einzugsbereiche vom ÖV erschlossen werden.⁷²

Anzustreben ist darüber hinaus eine möglichst direkte Erschließung wichtiger Ziele wie:

- wichtige Infrastruktureinrichtungen mit hoher Bedeutung für den Publikumsverkehr (z. B. medizinische Einrichtungen und Behörden) sowie
- herausragende Tourismus- und Naherholungsziele.

Ebenfalls anzubinden – unter Umständen über Bedarfsverkehre/ virtuelle Haltestellen – sind neue Wohn- und Gewerbegebiete mit nennenswertem ÖPNV-Potenzial.

Bei der räumlichen Wirkung der Haltestelleneinzugsbereiche sind natürliche und künstliche Barrieren, wie Gewässer, Bahnstrecken und Autobahnen, einschränkend zu berücksichtigen.

16.1.3 Verkehrszeiten

Die Definition der Verkehrszeiten ist Grundlage für die zeitdifferenzierte Festlegung der Bedienungsstandards. Darüber hinaus beschreiben sie das Rahmenbetriebszeitfenster, währenddessen eine ÖPNV-Bedienung zu gewährleisten ist.

Zur Festlegung der zeitlichen Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes werden Verkehrstage und Verkehrszeiten definiert.

⁷⁰ Bedarfsgesteuerte Angebote/ Bedarfsverkehre.

⁷¹ Gilt auch bei Bedienung mit Bedarfsverkehren.

⁷² Auch hierbei ist die Bedienung mit Bedarfsverkehren/ die Ausstattung mit virtuellen Haltestellen zu berücksichtigen. Die genannten Einzugsradien können in diesen Fällen deutlich unterschritten werden, bzw. die Vorgabe, 90 % der Einzugsbereiche zu erschließen, deutlich übertroffen werden.

Folgende Verkehrstage werden aufgrund des unterschiedlichen Mobilitätsverhaltens der Fahrgäste an den einzelnen Wochentagen separat betrachtet:

- Mo-Fr: Montag – Freitag,
- Sa: Samstag,
- So/Fei: Sonn- und Feiertag

Die Verkehrszeiten an den einzelnen Verkehrstagen beschreiben die verschiedenen Zeitfenster im Tagesverlauf, die durch die Nachfrage im Mobilitätsverhalten, die Nutzerstruktur der Fahrgäste sowie weiterer begleitender Faktoren (z. B. Ladenöffnungszeiten, Schichtzeiten bei größeren Betrieben etc.) geprägt sind.

Für das Gebiet des Landkreises Schweinfurt werden unter Berücksichtigung

- charakteristischer Nutzerstrukturen für bestimmte Zeitabschnitte (z. B. im Berufs-, Schul-, Ausbildungs-, Versorgungs- und Freizeitverkehr) und
- der aktuellen Ladenöffnungszeiten

verschiedene Grundtypen der Verkehrszeiten definiert.

Aus den definierten Betriebszeitfenstern ist ausdrücklich nicht die Anforderung ableitbar, dass eine Linie zu diesen Zeiten betrieben werden muss. Insbesondere für die Verkehrszeiten am Wochenende können die Betriebszeiten je nach Nachfragesituation im begründeten Einzelfall noch weiter angepasst werden.

Die Verkehrszeiten an den einzelnen Verkehrstagen beschreiben die verschiedenen Zeitfenster im Tagesverlauf, die durch die Nachfrage im Mobilitätsverhalten, die Nutzerstruktur der Fahrgäste sowie weiterer begleitender Faktoren (z. B. Ladenöffnungszeiten, Schichtzeiten bei größeren Betrieben etc.) geprägt sind. Vorgesehen werden folgende Grundtypen der Verkehrszeiten:

Hauptverkehrszeit (HVZ)

Die Hauptverkehrszeit ist gekennzeichnet durch die Belange des Schul-, Ausbildungs- und Berufsverkehrs sowie zum Teil auch des Einkaufsverkehrs.

Diese Verkehre sind somit zeitlich an die Anfangs- und Endzeiten der Schulen, Arbeitsstätten und Einkaufsstandorte sowie räumlich an deren Standorte gebunden.

Normalverkehrszeit (NVZ)

Die Normalverkehrszeit umfasst allgemein den Zeitraum von montags bis freitags außerhalb der Zeitfenster der Hauptverkehrszeit (HVZ) und der Schwachverkehrszeit (SVZ). Die Normalverkehrszeit ist gekennzeichnet durch Einkaufs-, Besorgungs- und Freizeitverkehr.

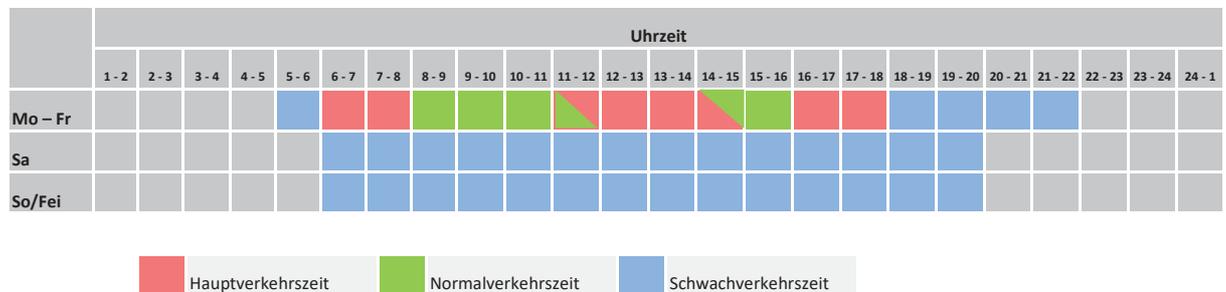
Schwachverkehrszeit (SVZ)

Die Schwachverkehrszeit umfasst Montag bis Freitag den Frühverkehr (vor der morgendlichen Hauptverkehrszeit) sowie den Spätverkehr und die Wochenenden. Der Schwerpunkt der ÖPNV-Verkehrsnachfrage in der Schwachverkehrszeit ist dem Bereich des Freizeitverkehrs zuzuordnen.

Tabelle 19: Definition der Verkehrszeiten und Rahmenbetriebszeitfenster im Landkreis Schweinfurt

Verkehrstag	Verkehrszeit	Abk.	Betriebszeitfenster
Mo.-Fr.	Schwachverkehrszeit	SVZ I	5:00 – 6:00
	Hauptverkehrszeit	HVZ I	6:00 – 8:00
	Normalverkehrszeit	NVZ I	8:00 – 11:30
	Hauptverkehrszeit	HVZ II	11:30 – 14:30
	Normalverkehrszeit	NVZ II	14:30 – 16:00
	Hauptverkehrszeit	HVZ III	16:00 – 18:00
	Schwachverkehrszeit	SVZ II	18:00 – 22:00
Sa.	Schwachverkehrszeit	SVZ III	7:00 – 20:00
So./ Feiertag	Schwachverkehrszeit	SVZ IV	7:00 – 20:00

Tabelle 20: Übersicht über die Verkehrszeiten im Landkreis Schweinfurt



Bei grundsätzlich geänderten Rahmenbedingungen (z. B. Änderung der Ladenöffnungszeiten, späterer Schulbeginn) sind die Zeitfenster zu überprüfen ggf. anzupassen. Darüber hinaus können die Verkehrszeiten bei der Anbindung von Zielen mit besonderen Anforderungen (z. B. SPNV-Anschlüsse, Schulen, Gewerbestandorte, Kliniken, Freizeitstandorte) flexibel gehandhabt werden. Bestehende Vertaktungen sind dabei zu berücksichtigen.

In der Linientabelle (Anhang) werden linienspezifisch z. T. weitere Differenzierungen vorgenommen.

16.1.4 Anforderungen an die Bedienungsqualität

Gemäß den Vorgaben aus dem Mobilitätskonzept und der Weiterentwicklung des Zielsystems C ist werktags für den gesamten Landkreis flächendeckend eine stündliche Bedienung in den folgenden Zeiträumen vorgesehen:

- Premiumlinien:
 - Richtung Schweinfurt: 5:00 – 21:00 Uhr
 - Aus Richtung Schweinfurt: 6:00 – 22:00 Uhr
- Hauptlinien:
 - Richtung Schweinfurt 5:00 – 19:00 Uhr
 - Aus Richtung Schweinfurt 6:00 – 20:00 Uhr
- Bedarfsverkehre: 5:00 – 23:00 Uhr

Für Samstage, Sonn- und Feiertage sind auf allen regelmäßig verkehrenden Linien jeweils 4 Fahrtenpaare im Zeitraum von 9:00 – 18:00 Uhr vorgesehen. Ergänzend sind an diesen Verkehrstagen im Zeitraum von 7:00 – 20:00 Uhr flächendeckend Bedarfsverkehre vorgesehen.

Bei grundsätzlich geänderten Rahmenbedingungen (z. B. Änderung der Ladenöffnungszeiten, späterer Schulbeginn) sind die Zeitfenster zu überprüfen ggf. anzupassen. Darüber hinaus können die Verkehrszeiten bei der Anbindung von Zielen mit besonderen Anforderungen (z. B. SPNV-Anschlüsse, Schulen, Gewerbestandorte, Kliniken, Freizeitstandorte) flexibel gehandhabt werden. Bestehende Vertaktungen sind dabei zu berücksichtigen.

16.1.5 Anforderungen an die Verbindungsqualität

Allgemein

Die Verbindungsqualität ist neben der Bedienungsqualität eine der Kernqualitäten des ÖPNV. Maßgebliche Faktoren der Verbindungsqualität sind die Reisezeit einer Verbindung und damit zusammenhängend die Zahl der Umstiege.

Lange Fahrtzeiten und häufiges Umsteigen senken den Komfort einer ÖPNV-Verbindung erheblich und wirken sich negativ auf die Akzeptanz durch die Kundinnen und Kunden, insbesondere die nicht ÖPNV-gebundenen (sog. „Wahlfreie“), aus.

Ziel für die Nahverkehrsplanung Landkreis Schweinfurt ist es daher, eine möglichst schnelle Erreichbarkeit relevanter Ziele zu gewährleisten. Dennoch kann das ÖPNV-System nicht nur mittels direkter Verbindungen betrieben werden. Im Nahverkehrsplan werden daher Anforderungen definiert, innerhalb derer Fahrgäste ihr Ziel erreichen sollen.

Anforderungen an die Reisezeit

Wichtiger Faktor im Hinblick auf die Erreichbarkeit ist die Tür-zu-Tür-Reisezeit. In ländlichen Räumen ist der MIV aufgrund der hohen Verfügbarkeit von Pkw in der Regel der Standard, an dem sich andere Mobilitätsangebote messen lassen müssen.

Als Anforderung an Reisezeiten im ÖPNV im Landkreis wird daher definiert, dass die Reisezeit (ohne Zu- und Abgangszeit) das 1,5-fache der Pkw-Reisezeit auf einer vergleichbaren Strecke nicht übersteigen soll.

Anforderungen an die Umsteigehäufigkeit

Ähnlich wie für die Reisezeit gilt auch für die Umsteigehäufigkeit die Zielsetzung, diese so gering wie möglich zu halten. Als Anforderung wird definiert, dass das Oberzentrum Schweinfurt aus jedem Ort im Landkreis mit maximal einem Umstieg erreicht werden muss. Hiermit sind ausdrücklich auch Umstiege zwischen Bedarfs- und Regelverkehren gemeint.

Fall sich bei Umstiegen aus dem Bedarfs- in den Regelverkehr nur eine geringe Restreisezeit ergibt, ist dem Fahrgast die gesamte Fahrstrecke im Bedarfsverkehr anzubieten.

Im Schulverkehr ist bei allen morgendlichen Schulfahrten möglichst eine umsteigefreie Verbindung anzubieten.

Anschlussbindungen an den Verknüpfungspunkten

Bei Umsteigeverbindungen sind an den Haltestellen bzw. Verknüpfungspunkten zwischen Bus und Zug oder zwischen Buslinien untereinander Anschlüsse mit möglichst optimalen Wartezeiten zu gewährleisten.

Verknüpfungspunkte sind diejenigen Haltestellen, an denen systematisch Anschlüsse / Übergänge zwischen den verschiedenen Produkten (Bahn, Bus) und Linien geplant und angeboten werden. In der Regel weisen sie neben umsteigenden Fahrgästen auch aufgrund ihrer zentralen Lage eine besonders hohe Zahl von Ein- und Aussteigern auf. Diese Verknüpfungspunkte müssen eine nutzerfreundliche Gestaltung und Ausstattung insbesondere im Hinblick auch barrierefreien Ausbau, Fahrgastinformationen, Witterungsschutz, Beleuchtung, Sitzgelegenheit und Wegweisung besitzen.

Als Verknüpfungspunkte mit systematischen Verknüpfungen im ÖPNV-Netz des Landkreises Schweinfurt sind folgende Haltestellen vorgesehen:

- Stadtrandhaltestellen in räumlicher Nähe zum Rossmarkt (etwa Oberbank, oder eine idealerweise neu einzurichtende Haltestelle Rossmarkt Nord im Bereich „Bauerngasse/ Zeughaus“. An diesen Haltestellen ist der Umstieg zwischen Regional- und Stadtverkehr vorgesehen.
- Hauptbahnhof Schweinfurt: Hier ist der Umstieg zwischen den Hauptlinien des Landkreises untereinander sowie der Umstieg zwischen den Premiumlinien und dem SPNV vorgesehen.
- Bahnhaltelpunkt Waigolshausen: Umstieg zwischen Bus und SPNV, aber auch zwischen MIV und SPNV.
- Werneck Schloss/ Rathaus: Umstieg zwischen den im Westen des Landkreises verkehrenden Buslinien.
- Gerolzhofen Bahnhof: Umstieg zwischen den im Süden des Landkreises verkehrenden Linien.

Seite | 155

Weiterhin sind für den Bedarfsverkehr Umsteigehaltestellen zum Linienverkehr vorzusehen. Im Süden/ Südosten des Landkreises sind im Rahmen des Pilotprojektes zur Einrichtung von On-Demand-Verkehren in den Landkreisen Schweinfurt und Kitzingen bereits die Haltestellen „Gerolzhofen Bahnhof“ und „Heidenfeld Post“ als Umsteigepunkte definiert worden.

Im Westen des Landkreises können die oben erwähnten Haltestellen in Werneck und Waigolshausen sowie die Haltestelle „Poppenhausen Bahnhof“ diese Funktion übernehmen. Im Norden/ Nordosten des Landkreises sind die Umstiege an den Haltestellen „Schonungen Bahnhof“ und „Stadtlauringen Marktplatz“ vorzusehen.

Tabelle 21: Umsteigehaltestellen im Landkreis

Haltestelle	Umstieg Bus-Bahn	Umstieg Bus-Bus	Umstieg Bedarfsverkehr
Schweinfurt Hauptbahnhof	X	X	
Schweinfurt Oberbank		X	
Schweinfurt Rossmarkt Nord		X	
Gerolzhofen Bahnhof		X	X
Heidenfeld Post			X
Waigolshausen Bahnhaltelpunkt	X		X
Werneck Schloss/ Rathaus		X	X
Poppenhausen Bahnhof			X
Üchtelhausen Gewerbegebiet ⁷³			X
Schonungen Bahnhof	X		X
Stadtlauringen Marktplatz			X

Das ÖPNV-Gesamtsystem ist so zu strukturieren, dass an den Verknüpfungspunkten in den Hauptrelationen möglichst direkte Anschlüsse bzw. geringe Wartezeiten bestehen. Bei entsprechender Fahrplansicherheit sollen Übergangszeiten in Last- richtung der Systeme Bus/ Schiene im Bereich zwischen 10 und 15 Minuten und im Busverkehr bzw. zu bedarfsgesteuerten Angeboten im Bereich bis 10 Minuten in Abhängigkeit der Fußwege und der örtlichen Gegebenheiten angestrebt werden. Die Fußwege an den Verknüpfungspunkten sollen barrierefrei sein und minimiert werden.

An den Verknüpfungspunkten sind in den Hauptrelationen möglichst direkte Anschlüsse bzw. geringe Wartezeiten zu gewährleisten.

Zudem sind spezifisch Mindestumsteigezeiten zu berücksichtigen, die von vielfältigen Einflüssen (z. B. bauliche Gestaltung der Verknüpfungsanlage, barrierefreie Nutzbarkeit, Verspätungsanfälligkeit) abhängig sind.

⁷³ Haltestelle in Planung

Bei gut einsehbaren Verknüpfungssituationen kann auch eine kürzere als die oben definierte Übergangszeit zwischen Buslinien bzw. zu bedarfsgesteuerten Bedienungsformen vereinbart werden, wenn die Anschlüsse somit durch das Fahrpersonal im Regelfall gewährleistet werden können. Bei nicht ausreichender Fahrplansicherheit (z. B. Behinderungen und Störungen durch MIV) sowie an Verknüpfungspunkten mit längeren Umsteigewegen mit regelmäßigem Auftreten ist demgegenüber ein Zuschlag von bis zu 5 Minuten zulässig.

In der SVZ sollen Anschlüsse gesichert funktionieren, d. h. absehbare Verspätungen z. B. des Zubringerverkehrsmittels sind, soweit betrieblich möglich, abzuwarten.

Bei Zielkonflikten in der Anschlussbildung sind in Abstimmung mit dem Aufgabenträger (und ggf. unter Einbindung des benachbarten Landkreises) die Prioritäten anhand der konkreten Fahrgastzahlen festzulegen.

16.2 Anforderungen an den Schulverkehr

Schulverkehre sind zusammen mit den Regelverkehren im Rahmen der drei Linienbündel (siehe Kapitel 18.2) auszuschreiben. Das ausführende Unternehmen hat dabei Sorge zu tragen,

- dass alle Schulstandorte in Schweinfurt aus allen Ortsteilen mit Beförderungsbedarf im jeweiligen Raum erreicht werden,
- dass außerdem die folgenden Schulstandorte an die Orte in ihren Einzugsgebieten angebunden werden: Gerolzhofen, Schonungen, Hofheim i. UFr., Bad Königshofen, Hammelburg, Arnstein und Gaibach,
- dass alle Grund- und Mittelschulen, die nicht über freigestellte Schulverkehre angebunden sind, aus den jeweils zugewiesenen Orten erreicht werden (s. unten).

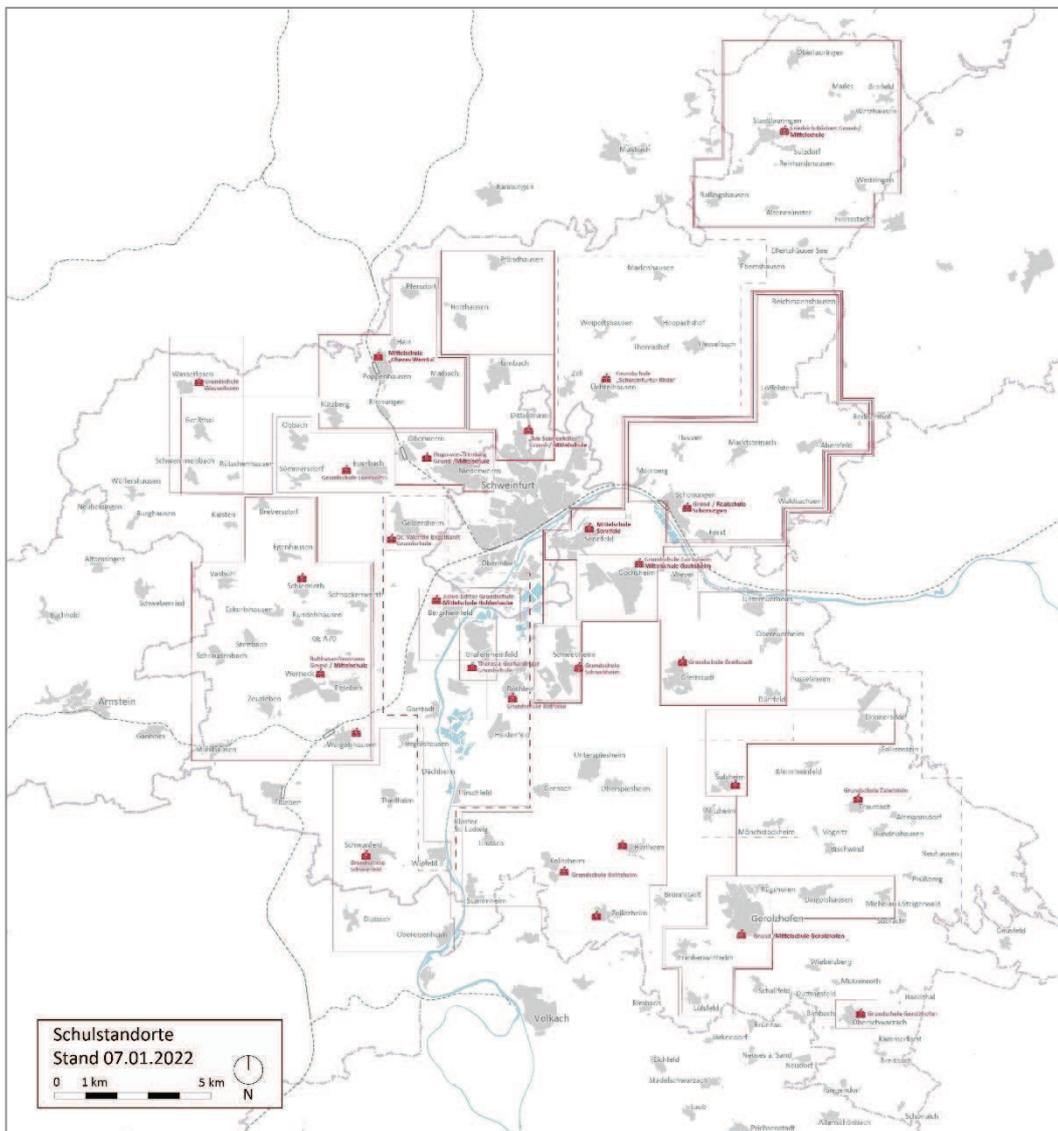


Abbildung 25: Standorte der Grund- und Mittelschulne und ihre Einzugsgebiete

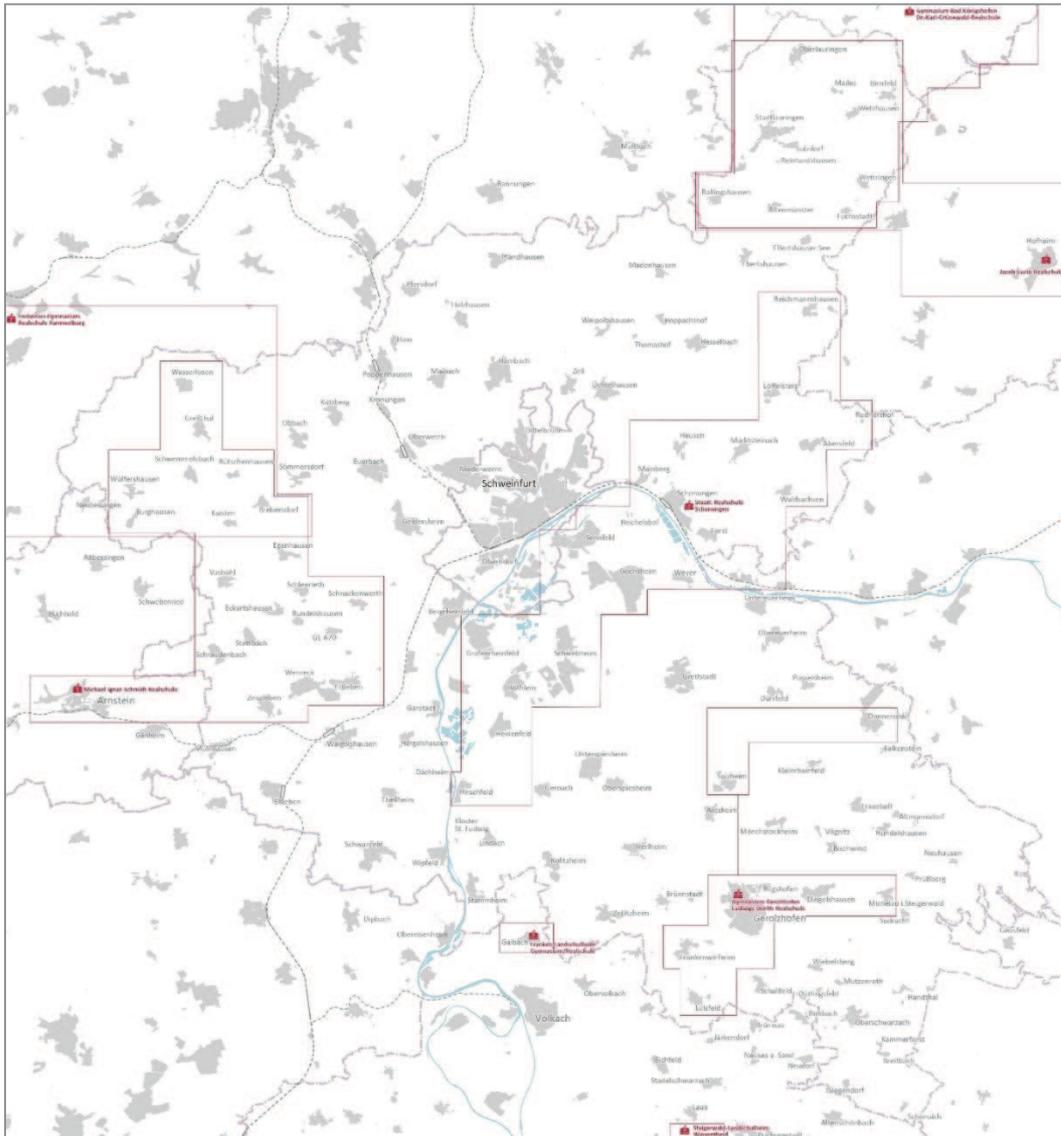


Abbildung 26: Standorte der weiterführenden Schulen und ihre Einzugsgebiete

Das ausführende Unternehmen hat sich außerdem mit den jeweiligen Schulen hinsichtlich der Anpassung der Fahrpläne an Schulbeginn und -schluss abzustimmen.

Die dem Schulverkehr dienenden Fahrten sind – sofern sie nicht bereits durch die Hauptlinien abgedeckt werden – entweder in separaten Fahrplänen zusammenzufassen oder in Abstimmung mit dem Aufgabenträger in die Fahrpläne der Hauptlinien einzubinden.

Maximale Schulwegzeiten

Bei der Beförderung der Schülerinnen und Schüler sind folgende Vorgaben einzuhalten:

- Die maximale Schulwegzeit (Geh-, Warte- und Fahrzeit) der Schülerinnen und Schüler der Grund- und Mittelschulen soll jeweils für den Hin- und Rückweg 30 Minuten nicht überschreiten.

- Die maximale Schulwegzeit (Geh-, Warte- und Fahrzeit) der Schülerinnen und Schüler der weiterführenden Schulen soll jeweils für den Hin- und Rückweg nicht länger als 60 Minuten betragen.
- Umstiege zwischen Linien sind nur in Ausnahmefällen, nur für Schülerinnen und Schüler der weiterführenden Schulen und nur in Abstimmung mit dem Aufgabenträger vorzusehen.

Bei der Beförderung der Schülerinnen und Schüler im öffentlichen Personennahverkehr, bei dem der Buseinsatz zu fahrplanmäßig vorgegebenen Zeiten erfolgt, sind längere als die o. g. Wartezeiten zumutbar, wenn aufgrund öffentlicher Interessen eine Verlegung der Fahrzeiten nicht zu vertreten ist. Die Entscheidung hierüber obliegt dem Aufgabenträger, der Schulträger ist ins Benehmen zu setzen.

Die oben genannten Vorgaben gelten, wenn der jeweils nächstgelegene geeignete Schulstandort aufgesucht wird.

An- und Abfahrten

Es sind mindestens folgende Schulanfahrten und -abfahrten abzusichern:

- für alle Schulen eine Hinfahrt,
- Für Grundschulen: Bis zu drei Rückfahrten in Abstimmung mit den jeweiligen Schulen;
- Für weiterführende Schulen: Es ist auf jeden Fall eine Rückfahrt nach der 6. Unterrichtsstunde anzubieten. Je nach Bedarf und in Absprache mit den Schulen sind bis zu zwei Rückfahrten anzubieten, die tatsächliche Anzahl der Rückfahrten ist auf die jeweils aktuellen Stundenpläne abzustimmen. Für die zusätzlichen Rückfahrten sind Abweichungen im Beförderungsstandard zulässig (z. B. Abbringerverkehre im Bedarfsverkehr).

Auslastung

Hierbei gelten sowohl im Regellinienverkehr als auch bei ausschließlich der Schüler(-innen)-Beförderung dienenden Fahrten die unter 16.3.4.1 Platzkapazitäten/ Besetzungsgrad definierten Vorgaben. Von dieser Vorgabe kann in begründeten Ausnahmefällen abgewichen werden.

Im Rahmen der Linienbündel sind die Beziehungen der Schulen zu den zugewiesenen Ortsteilen zu berücksichtigen (s. unten).

Linienbündel Nordost

Verbindungen aus den folgenden Ortsteilen zu/ von den Schweinfurter Schulstandorten: Zell, Weipoltshausen, Hesselbach, Waldsachsen, Abersfeld, Rendershof, Ebertshausen, Altenmünster, Fuchsstadt, Wettringen, Reinhardshausen, Sulzdorf, Wetzhausen, Mailles und Birnfeld.

Des Weiteren sind die folgenden weiterführenden Schulen an die Orte in ihren Einzugsgebieten anzubinden:

Tabelle 22: Weiterführende Schulen und anzubindende Orte im Linienbündel Nordost

Schule	Anzubindende Orte
Staatl. Realschule Schonungen <i>Schonungen</i>	Ortsteile von Schonungen, Grafenrheinfeld, Schwebheim, Röthlein, Sennfeld, Gochsheim, Weyer, Heidenfeld, Hirschfeld
Gymnasium Bad Königshofen und Dr.-Karl-Grünewald-Schule (Realschule) <i>Bad Königshofen (Landkreis Rhön-Grabfeld)</i>	Markt Stadtlauringen (Altenmünster, Ballingshausen, Birnfeld, Fuchsstadt, Mailes, Oberlauringen, Stadtlauringen, Sulzdorf, Wettringen, Wetzhausen)
Jacob-Curio-Realschule <i>Hofheim i. UFr. (Landkreis Haßberge)</i>	Markt Stadtlauringen (Altenmünster, Ballingshausen, Birnfeld, Fuchsstadt, Mailes, Oberlauringen, Stadtlauringen, Sulzdorf, Wettringen, Wetzhausen)

Außerdem ist im Linienbündel Nord die Anbindung der folgenden Grund- und Mittelschulen an die ihnen zugewiesenen Orte vorzusehen:

Tabelle 23: Grund- und Mittelschulen und anzubindende Orte im Linienbündel Nordost

Schule und Standorte der Schulhäuser	Anzubindende Orte
Grundschule „Am Sonnenteller“ <i>Dittelbrunn, Hambach</i>	Holzhausen, Pfändhausen (nach Dittelbrunn und Hambach)
Grundschule Schonungen <i>Schonungen</i>	Ortsteile Schonungen

Die übrigen Grund- und Mittelschulen werden über freigestellte Schulverkehre an die zugewiesenen Orte angebunden und müssen nicht im Rahmen des Linienbündels berücksichtigt werden.

Linienbündel Süd

Verbindungen aus den folgenden Ortsteilen zu/ von den Schweinfurter Schulstandorten: Unterspiesheim, Oberspiesheim, Gernach, Herheim, Brünnsstadt, Falkenstein.

Des Weiteren sind die folgenden weiterführenden Schulen an die Orte in ihren Einzugsgebieten anzubinden:

Tabelle 24: Weiterführende Schulen und anzubindende Orte im Linienbündel Süd

Schule	Anzubindende Orte
Gymnasium Gerolzhofen und Ludwig-Derleth-Realschule <i>Gerolzhofen</i>	Stadt Gerolzhofen (Gerolzhofen, Rügshofen), Gemeinde Dingolshausen (Bischwind, Dingolshausen), Gemeinde Donnersdorf (Donnersdorf, Falkenstein, Kleinrheinfeld, Pusselsheim, Traustadt), Gemeinde Frankenwinheim (Brünnsstadt, Frankenwinheim), Gemeinde Grettstadt (Dürrfeld, Grettstadt, Obereuerheim, Untereuerheim), Gemeinde Kolitzheim (Gernach, Oberspiesheim, Unterspiesheim), Gemeinde Michelau i. Steigerwald (Altmannsdorf, Hundelshausen, Michelau, Neuhausen, Prüßberg, Sudrach), Gemeinde Lültsfeld (Lültsfeld, Schallfeld), Markt Oberschwarzach (Breitbach, Düttingsfeld, Handthal, Kammerforst, Mutzenroth, Oberschwarzach, Schönaich, Siegendorf, Wiebelsberg) Gemeinde Sulzheim (Alitzheim, Mönchstockheim, Sulzheim, Vögnitz)
Franken-Landschulheim Gaibach (Gymnasium/ Realschule) <i>Gaibach (Landkreis Kitzingen)</i>	Gemeinde Kolitzheim (Gernach, Herlheim, Kolitzheim, Lindach, Oberspiesheim, Stammheim, Unterspiesheim, Zeilitzheim), Gemeinde Röthlein (Heidenfeld, Hirschfeld, Röthlein), Gemeinde Wipfeld (St. Ludwig, Wipfeld) und der Gemeinde Schwanfeld (Schwanfeld)
Steigerwald-Landschulheim <i>Wiesentheid (Landkreis Kitzingen)</i>	

Außerdem ist im Linienbündel Süd die Anbindung der folgenden Grund- und Mittelschulen an die ihnen zugewiesenen Orte vorzusehen:

Tabelle 25: Grund- und Mittelschulen und anzubindende Orte im Linienbündel Süd

Schule und Standorte der Schulhäuser	Anzubindende Orte
Grundschule Donnersdorf <i>Traustadt, Sulzheim</i>	Donnersdorf nach Traustadt
Grundschule Gerolzhofen <i>Gerolzhofen, Oberschwarzach</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Dingolshausen, Michelau, Frankenwinheim, Gerolzhofen, Lülsfeld, Schallfeld, Breitbach, Düttingsfeld, Handthal, Kammerforst, Mutzenroth, Siegendorf, Wiebelsberg, Bimbach nach Oberschwarzach • Brünstadt, Düttingsfeld, Frankenwinheim, Michelau, Rügshofen, Schallfeld, Oberschwarzach, Schönaich, Wiebelsberg nach Gerolzhofen
Mittelschule Gerolzhofen <i>Gerolzhofen</i>	Dingolshausen, Michelau, Prüßberg, Donnersdorf, Falkenstein, Pusselsheim, Traustadt, Altmannsdorf, Hundelshausen, Mönchstockheim, Vögnitz, Brünstadt, Frankenwinheim, Gernach, Herlheim, Kolitzheim, Lindach, Oberspiesheim, Stammheim, Unterspiesheim, Zeilitzheim, Schallfeld, Düttingsfeld, Handthal, Oberschwarzach, Schönaich, Siegendorf, Wiebelsberg nach Gerolzhofen
Grundschule Gochsheim <i>Gochsheim</i>	Weyer nach Gochsheim
Mittelschule Gochsheim <i>Gochsheim</i>	Abersfeld, Forst, Hausen, Löffelsterz, Mainberg, Marktsteinach, Reichmannshausen, Schonungen, Waldsachsen, Weyer, Dürrfeld, Obereuerheim, Untereuerheim, Grettstadt, Schwebheim und Sennfeld nach Gochsheim
Grundschule Grettstadt <i>Grettstadt</i>	Weyer, Dürrfeld, Obereuerheim, Untereuerheim nach Grettstadt
Grundschule Kolitzheim <i>Herlheim, Stammheim, Zeilitzheim</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Stammheim, Lindach, Kolitzheim, Zeilitzheim, Oberspiesheim, Unterspiesheim nach Herlheim • Zeilitzheim; Unterspiesheim, Gernach, Kolitzheim, Lindach nach Stammheim
Grundschule Röthlein <i>Röthlein</i>	Heidenfeld, Hirschfeld nach Röthlein
Grundschule Sennfeld <i>Sennfeld</i>	Reichelshof nach Sennfeld

Schule und Standorte der Schulhäuser	Anzubindende Orte
Mittelschule Sennfeld <i>Sennfeld</i>	Grettstadt, Obereuerheim, Untereuerheim, Schwebheim, Sennfeld, Gochsheim, Schwebheim, Abersfeld, Forst, Hausen, Löffelsterz, Mainberg, Marktsteinach, Reichmannshausen, Schonungen, Waldsachsen nach Sennfeld

Die übrigen Grund- und Mittelschulen werden über freigestellte Schulverkehre an die zugewiesenen Orte angebunden und müssen nicht im Rahmen des Linienbündels berücksichtigt werden.

Linienbündel West

Verbindungen aus den folgenden Ortsteilen zu/ von den Schweinfurter Schulstandorten: Wülfershausen, Burghausen, Schwemmelsbach, Rütschenhausen, Sömmersdorf, Kaisten, Brebersdorf, Vasbühl, Egenhausen, Schraudenbach, Stettbach, Eckartshausen, Schleerieth, Rundelshausen, Garstadt, Hergolshausen, Dächheim, Theilheim, Wipfeld, Schwanfeld.

Des Weiteren sind die folgenden weiterführenden Schulen an die Orte in ihren Einzugsgebieten anzubinden:

Tabelle 26: Weiterführende Schulen und anzubindende Orte im Linienbündel West

Schule	Anzubindende Orte
Michael-Ignaz-Schmidt-Realschule <i>Arnstein (Landkreis Main-Spessart)</i>	Gemeinde Wasserlosen (Brebersdorf, Burghausen, Greßthal, Kaisten, Rütschenhausen, Schwemmelsbach, Wasserlosen, Wülfershausen) und Markt Werneck (Eckartshausen, Egenhausen, Eßleben, Ettleben, Mühlhausen, Rundelshausen, Schleerieth, Schnackenwerth, Schraudenbach, Stettbach, Vasbühl, Werneck, Zeuzleben)
Realschule Hammelburg und Frobenius-Gymnasium <i>Hammelburg (Landkreis Bad Kissingen)</i>	Gemeinde Wasserlosen (Brebersdorf, Burghausen, Greßthal, Kaisten, Rütschenhausen, Schwemmelsbach, Wasserlosen, Wülfershausen)

Außerdem ist im Linienbündel West die Anbindung der folgenden Grund- und Mittelschulen an die ihnen zugewiesenen Orte vorzusehen:

Tabelle 27: Grund- und Mittelschulen und anzubindende Orte im Linienbündel West

Schule und Standorte der Schulhäuser	Anzubindende Orte
Julius-Echter-Grundschule <i>Begrheinfeld</i>	Garstadt nach Begrheinfeld
Mittelschule Holderhecke Begrheinfeld	Garstadt und Wipfeld nach Begrheinfeld
Grundschule Euerbach <i>Euerbach</i>	Obbach und Sömmersdorf nach Euerbach
Grundschule Wasserlosen <i>Wasserlosen</i>	Greßthal, Schwemmselbach, Rütchenhausen nach Wasserlosen

Die übrigen Grund- und Mittelschulen werden über freigestellte Schulverkehre an die zugewiesenen Orte angebunden und müssen nicht im Rahmen des Linienbündels berücksichtigt werden.

16.3 Merkmale der Beförderungsqualität - Qualitätsstandards für den Verkehr im Landkreis Schweinfurt

Seite | 166

Die absehbare Neuvergabe der Liniengenehmigungen der Regionalbusverkehre ab August 2024 ermöglicht dem Landkreis Schweinfurt die umfassende Festlegung von Anforderungen und Standards für die Durchführung der Verkehre und für die Servicequalität. Mit der Qualitätsvorgabe ergibt sich unmittelbar auch die Konsequenz für die Finanzierung dieser Anforderungen. Der Landkreis ist somit ab August 2024 originär für das Qualitätsmanagement im Regionalbusverkehr verantwortlich.

Die im Nahverkehrsplan nachfolgend definierten Anforderungen an die Verkehrsdurchführung gelten somit ab Beginn der Neugenehmigung der Linienverkehre bzw. wenn derzeit gültige Genehmigungen vorzeitig (z. B. bei Entbindung von der Betriebspflicht) enden. Bis zu diesem Zeitpunkt sind die im Nahverkehrsplan 2007 festgelegten Standards weiterhin gültig, um eine ausreichende Kontinuität für die Verkehrsunternehmen im Hinblick auf getätigte Investitionen im Zusammenhang mit der noch kurzen Laufzeit der gültigen Genehmigungen gewährleisten zu können.

Die im Nahverkehrsplan definierten Standards gelten verbindlich für die Liniengenehmigungen im Verantwortungsbereich des Aufgabenträgers Landkreis Schweinfurt. Abweichungen von den Standards sind im Einzelfall mit dem Aufgabenträger rechtzeitig zu vereinbaren. Die Standards gelten nicht, wenn in Betrauungsakten oder anderen vertraglichen Regelungen andere Bestimmungen vorgesehen sind.

16.3.1 Betriebspflicht

16.3.1.1 Verfügbarkeit des Fahrtangebotes/ Ausfallquote

Die Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit des Fahrplanangebotes ist die Basisleistung des Betreibers und steht im Zentrum der Kundenwahrnehmung. Der Fahrgast erlebt neben den nicht durchgeführten Fahrten auch verfrühte und stark verspätete Fahrten als ausgefallen.

Zur Absicherung der Beförderungspflicht sind ausreichende Einsatzwagen-Kapazitäten einzuplanen.

- Als Anforderung wird festgelegt, dass die im veröffentlichten Fahrplan aufgeführten Fahrten stattfinden. Bei geplanten Betriebsunterbrechungen⁷⁴ werden Ersatzverkehre gemäß Fahrplan durchgeführt. Bei ungeplanten Betriebsunterbrechungen⁷⁵ erfolgt – soweit sinnvoll – unverzüglich die Sicherung des Betriebsablaufs durch Ersatzverkehre oder Anschlussmöglichkeiten.
- Nicht geleistete Fahrten gelten immer als Fahrtausfall, unabhängig davon, ob dieser im Einflussbereich des Verkehrsunternehmens liegt oder nicht. Im Falle höherer Gewalt (ganztägige Ausfälle aufgrund von Unwetter, Naturkatastrophen, Streik) wird in enger Abstimmung mit dem Aufgabenträger besprochen, ob bzw. wie nicht geleistete Fahrten gewertet werden.

Seite | 167

Abweichungen von den konzessionierten Linienwegen sind im Regelverkehr unzulässig.

- Die Ausfallquote wird als Zielwert auf eine Obergrenze von 1 % als Quartalswert festgelegt. Eine Fahrt gilt als ausgefallen, wenn sie gar nicht bzw. nur teilweise (Teilausfälle) stattfindet. Zudem gelten Fahrten ab einer Verspätung von 30 Minuten als ausgefallen bzw. wenn die Abfahrt stark verfrüht (60 Sekunden vor der 1. Sekunde der jeweiligen Fahrplanminute der im Fahrplan definierten Abfahrtszeit) durchgeführt wird.
- Als Messkriterium wird die Differenz zwischen der gesamten Soll-Fahrplanleistung (gem. Fahrplan) und der tatsächlichen Ist-Leistung gesamt betrachtet. Auswertung durch das Verkehrsunternehmen und/oder den Aufgabenträger bzw. einen von ihm beauftragten Dritten mit seinem Rechnergestützten Betriebsleitsystem (RBL/ ITCS). Dabei sind Belange des Datenschutzes zu beachten.

Abweichungen von den konzessionierten Linienwegen sind im Regelverkehr unzulässig.

Die Ausfallquote und die Ausfälle sind differenziert nach Art des Ausfalls im Qualitätsbericht (siehe Kapitel 16.4.2) zu dokumentieren.

⁷⁴ Geplante Unterbrechungen sind z. B. Baustellen oder Großveranstaltungen, bei denen ein Umleitungsfahrplan mind. zwei Tage vor der Unterbrechung erstellt und veröffentlicht werden muss. Der Betreiber ist für das Umleitungsmanagement verantwortlich.

⁷⁵ Ungeplante Unterbrechungen treten ohne bzw. mit geringer Vorwarnzeit ein (z. B. Fahrzeugausfall, nicht gemeldete Demonstrationen, Unfall, Notarzteinsatz im Fahrzeug). Diese Unterbrechungen können sowohl im oder außerhalb des Einflussbereiches des Betreibers liegen und erfordern keinen Ersatzfahrplan. Jedoch ist eine entsprechende Kommunikation sicherzustellen.

16.3.1.2 Pünktlichkeit

Die Pünktlichkeit definiert im Wesentlichen die Zuverlässigkeit des ÖPNV-Systems, sie stellt somit die Basis für ein zuverlässiges und kundenorientiertes Nahverkehrsangebot dar.

Die Fahrten im Regionalverkehr im Landkreis Schweinfurt sind pünktlich zu erbringen. Der Betrieb gilt als **unpünktlich**, wenn die Abfahrt nicht in einem Zeitfenster

- im Linienverkehr von bis zu 5,00 Minuten nach der 1. Sekunde der definierten Abfahrtszeit im Linienverkehr bzw. verfrüht vor der 1. Sekunde der festgelegten Abfahrtszeit
- im bedarfsgesteuerten On-Demand-Verkehr von bis zu 5,00 Minuten⁷⁶ nach der 1. Sekunde der definierten Abfahrtszeit bzw. 1,00 Minuten verfrüht vor der 1. Sekunde der festgelegten Abfahrtszeit

Nicht gewertet werden Unpünktlichkeiten bedingt durch äußere Einflüsse (Streik, Unwetter, Straßensperrungen, Naturgewalten und Bombendrohungen), die jeweils mindestens eine Stunde den Regionalbusbetrieb beeinflussen.

Die Vorgaben zur Pünktlichkeit gelten ausdrücklich auch bei geplanten Abweichungen vom Regelfahrplan, für die ein Fahrplan erstellt und kommuniziert wird.

Als **Qualitätsziel** wird für die aktuell vorhandene bzw. bis 2024 einzurichtende ÖPNV-Infrastruktur eine Pünktlichkeitsquote als Jahreswert über alle Linien von 80 % bis Ende 2025 (Die Vorgabe basiert auf Erfahrungswerten aus vergleichbaren Nahverkehrsräumen) festgelegt.

Bis Ende 2025 ist ein Pünktlichkeitsmonitoring aufzubauen und mindestens einmal jährlich durchzuführen. Das Pünktlichkeitsmonitoring dient zusätzlich dem Zweck, eine der Realität im Nahverkehrsraum adäquate Pünktlichkeitsquote zu ermitteln. Diese soll ab 2026 entsprechend angepasst werden. Bei starker Abweichung vom festgelegten Qualitätsziel sind auf den betroffenen Linien Verspätungsanalysen durchzuführen und Maßnahmen zur Busbeschleunigung zu ergreifen. Die Verbesserung der Pünktlichkeit soll nicht vordergründig über Anpassungen im Fahrplan und längere Fahrzeiten, sondern vordergründig über Abbau von Störungen und Busbeschleunigungsmaßnahmen erreicht werden. Sollte der Verkehr nicht über eigenwirtschaftliche Anträge vergeben werden, wird als Anforderung in den ÖDA-Unterlagen festgelegt, dass der Betreiber eine quartalsweise Berichterstattung beim Aufgabenträger vornimmt (siehe Kapitel 16.4.2). Diese dient insbesondere der Qualitätskontrolle und -sicherung (siehe Kapitel 16.4.1). Sobald sich die Notwendigkeit des Eingreifens in laufende Prozesse abzeichnet, sind Zwischenberichte schnellstmöglich zu erstellen.

Während der kommenden ÖDA-Laufzeit ab 2024 ist der Zielwert für eine Pünktlichkeitsquote zu entwickeln, die in dem dann anschließenden ÖDA als Standard für die Einhaltung der Pünktlichkeit definiert wird.

⁷⁶ In den Vergabeunterlagen kann spezifiziert werden, bei welchen Karenzzeiten Vertragsstrafen angesetzt werden. Diese Zeiten können vom hier genannten Wert abweichen.

16.3.2 Tarif und Fahrscheinvertrieb

16.3.2.1 Vorgaben zur Anwendung des Verbundtarifs

Das Verkehrsunternehmen hat den vom Aufgabenträger vorgegebenen Tarif sowie die jeweils gültigen Beförderungsbedingungen anzuwenden.

Nach dem angestrebten Beitritt zum Verkehrsverbund Mainfranken kommt der Verbundtarif zum Einsatz. Bis zum vollzogenen Verbundbeitritt gilt der VSW-Wabentarif⁷⁷.

Seite | 169

16.3.2.2 Anforderungen an den Vertrieb

Vertriebswege

Der Betreiber hat unter Beachtung der nachstehenden Regelungen den Vertrieb des vollständigen Ticketsortiments gemäß der jeweils gültigen Tarifbestimmungen (aktuelle bzw. zukünftige Fahrscheinarten) zu übernehmen und sicherzustellen. Die vorzuhaltenden Bezahlssysteme müssen dem Kunden die Möglichkeit bieten, ein Ticket zu jeder Zeit zu kaufen.

Der Betreiber hat den Vertrieb des Fahrscheinsortiments über verschiedene Vertriebswege sicherzustellen. Der Ticketvertrieb (Einzelfahrscheine und Gruppentickets) hat mindestens über Fahrscheindrucker im Barverkauf gemäß der jeweils gültigen Tarifbestimmungen zu erfolgen (aktuelle bzw. zukünftige Fahrscheinarten). Neben dem Fahrscheinverkauf in den Fahrzeugen durch das Fahrpersonal (Einzelfahrscheine und Gruppentickets; Fahrscheindrucker oder über einen Fahrscheinautomaten) sollte es eine weitere Möglichkeit des Fahrscheinerwerbs geben (z. B. im Vorverkauf oder online).⁷⁸

Der Auftraggeber hat das Recht, im Rahmen der Vertragslaufzeit weitere Fahrscheinarten einführen, Fahrscheinarten aus dem Verkaufssortiment zu streichen und/ oder die Fahrpreisbemessung zu ändern.

Das Verkehrsunternehmen hat auf Verlangen des Auftraggebers die Möglichkeit des Vertriebs elektronischer Tickets mit bargeldlosem Zahlungssystem (Chipkarte, Ticketerwerb Smartphone oder vergleichbar) anzubieten. Die unternehmensübergreifende Interoperabilität der elektronischen Fahrkarten ist hierbei durch das Verkehrsunternehmen sicherzustellen. In den Fahrzeugen ist die entsprechende Infrastruktur (Chipkartenv validator für bargeldlose Bezahlungsmöglichkeit) vorzuhalten.

⁷⁷ VSW = Verkehrsgemeinschaft Schweinfurt

⁷⁸ Der Verkehrsverbund strebt zudem die Entwicklung eines e-Tarifes an. Dabei sollen check-in-/be-out-Systeme Anwendung finden.

Das Verkehrsunternehmen hat auf eigene Kosten bis spätestens zwei Wochen vor der Verkehrsaufnahme umfassend und vollständig die Schulung und Unterweisung des auf den ausgeschriebenen Linien vorgesehenen Fahrpersonals zur sicheren Beherrschung der Vertriebstechnik und der Tarifstrukturen sicherzustellen.

16.3.3 Anforderungen an die Fahrgastinformation

Der rechtzeitigen bedarfsgerechten Information von potenziellen wie auch regelmäßigen Nutzerinnen und Nutzern des ÖPNV kommt eine Schlüsselstellung zu. Der Fahrgast muss die Möglichkeit haben, sich vor der Fahrt, an der Haltestelle und während der Fahrt ausreichend über den ÖPNV unter Normalbedingungen sowie bei Betriebsabweichungen zu informieren.

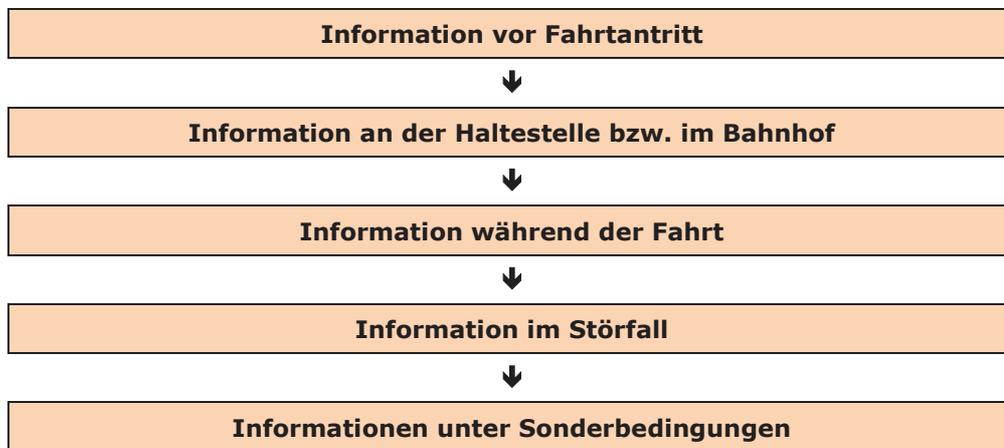


Abbildung 27: Durchgängige (barrierefreie) Informationskette⁷⁹

Die Informationen müssen aktuell, genau, vollständig, einheitlich, verständlich und nutzbar sein. Die Bereitstellung der Informationen erfolgt über Print- und digitale Medien sowie Telefon.

Zur Informationsvermittlung sind alle gängigen Medien und Informationskanäle zu nutzen. Dies sind gedruckte Informationen und Fahrplaninformationen an den Haltestellen, die persönliche Auskunft und die Information per Telefon, Internet, Smartphone-App und soziale Netzwerke. Derzeit findet durch die Digitalisierung eine Veränderung der Informationskultur statt. Während Printmedien tendenziell an Bedeutung verlieren, gewinnen digitale Informationskanäle auch im Bereich des ÖPNV stetig an Bedeutung. Im Rahmen der fortlaufenden Digitalisierung sind diese Informationswege stetig weiterzuentwickeln.

⁷⁹ eigene Darstellung

Gemeinsam mit stationären Informationseinrichtungen gilt es eine ausgewogene Mischung von Informationsquellen bereitzustellen. Die Koordination und Vermarktung der Informationsangebote und die Bereitstellung attraktiver Informationskanäle ist dabei in Zusammenarbeit des Aufgabenträgers mit den Verkehrsunternehmen und ggf. weiteren Partnern voranzutreiben.

16.3.3.1 Information vor Fahrtantritt

Zur Fahrtvorbereitung benötigt der Fahrgast Zugang zu Informationen darüber, wie er den ÖPNV nutzen kann, um sein Ziel zu erreichen.

Die Informationen sind von den Betreibern über folgende Medien bereitzustellen (gilt nicht, wenn der Aufgabenträger oder ein von ihm beauftragter Dritter diese im Rahmen eines Verkehrsvertrages zur Verfügung stellt):

- Homepage/ Apps inkl. Elektronische Fahrplanauskunft und interaktiven Liniennetzplan
- Fahrplanhefte/ Ergänzungshefte (Inhalte: Liniennetze, Liniennetzplan, Verknüpfungspunkte zu flexiblen Bedienungsformen/ On-Demand-Verkehren, Tarife, Beförderungsbedingungen, verbindliche Angabe von Servicenummern und -einrichtungen (Ansprechpartner), alternative Bedienungsformen/ On-Demand-Verkehre, optional: P+R-Standorte, B+R-Standorte),
- Des Weiteren ist von den Betreibern die telefonische Erreichbarkeit während der jeweiligen Betriebszeiten zu gewährleisten. Dabei sind die Betriebszeiten der Bedarfsverkehre zu berücksichtigen.

16.3.3.2 Information an der Haltestelle bzw. im Bahnhof

Die Informationen vor Ort geben Orientierung: Wo genau fährt der Bus ab bzw. wo fährt das Anschlussverkehrsmittel? Auch an der Haltestelle bzw. im Bahnhof wird ein Überblick darüber bereitgestellt, wie der ÖPNV genutzt werden kann.

Die Informationen an den Haltestellen sind über folgende Medien bereitzustellen:

- Haltestellenfahne/ Leitbeschilderung,
- Fahrplanaushang,
- Tarifaushang,
- Haltestellenpläne (schematisch),
- ggf. DFI (dynamische Fahrgastinformation)⁸⁰,
- ggf. Netzpläne⁸¹.

⁸⁰ entsprechend der Zuordnung einer Haltestelle zu einer Haltestellenkategorie (siehe Kapitel 16.3.4.5)

⁸¹ ebenda

Zur Sicherstellung umfassender Informationen sind zudem auch kurzfristig einsetzbare Medien zu nutzen, vorrangig akustische Informationsquellen. An ausgewählten Haltestellen ist auf den Einsatz unterstützender dynamischer Anzeigesysteme zu orientieren, welche die aktuelle Ankunft der nächsten Fahrzeuge ebenso darstellen wie Hinweise im Fall von Störungen.

16.3.3.3 Information während der Fahrt

Die Informationen während der Fahrt stellen den Fahrweg in den Fokus. Der Fahrgast benötigt die Information, wo er sich auf dem Linienweg befindet, wo er umsteigen muss und ob bzw. welche Fahrplanabweichungen es gibt. Bei Störungen ist er möglichst über Reisealternativen zu informieren (vgl. unter „Informationen im Störfall“, s. u.).

Diese Informationen sind im Fahrzeug über folgende Medien bereitzustellen:

- Fahrzeuganzeige außen,
- Linienfahrplan,
- TFT-Monitor; Haltestellenabfolge,
- Haltestellenansage,
- Ansage Umsteigemöglichkeiten,
- Netzpläne (schematisch),
- Linienband,
- ggf. Baustellenplakate.

Zukunftsorientiert ist die Entwicklung einer Mobilitäts-App als Verbundlösung (keine „Insellösung“) voranzutreiben (QR-Code für schnelle Auffindbarkeit).

16.3.3.4 Information im Störfall

Die Informationen im Störfall stellen für die Verkehrsunternehmen die größte Herausforderung dar. Sie sind eine große Chance, die Zufriedenheit der Fahrgäste sicherzustellen.

Bei Störungen werden die Kunden über Ursache und Dauer der Störung sowie über alternative Fahrtmöglichkeiten informiert. Eine Erstinformation an die Fahrgäste im Fahrzeug sollte nach spätestens fünf Minuten erfolgt sein.

Sobald sich umfassendere Ausfälle bzw. Änderungen abzeichnen, sind ggf. auch Hörfunk und Printmedien einzubeziehen.

Über permanente Angebotsanpassungen, temporäre Angebotsveränderungen (z. B. in Folge von Baustellen oder anderen Einschränkungen) oder Sonderverkehre sind die Fahrgäste vom Betreiber im Einvernehmen mit dem Aufgabenträger rechtzeitig u. a. über die örtliche Presse zu informieren.

Im Falle von geplanten oder kurzfristigen Angebotsveränderungen ist eine unverzügliche Information der Fahrgäste über verschiedenen Informationskanäle, insbesondere Printmedien, Internet, soziale Netzwerke und Handzettel o. Ä. in den Fahrzeugen, sicherzustellen. Der Aufgabenträger ist in diesen Fällen mindestens ins Benehmen zu setzen.

16.3.3.5 Barrierefreie Fahrgastinformation

Die Anforderungen an die barrierefreie Fahrgastinformation entsprechend Kapitel 5.3.3 sind zu berücksichtigen.

16.3.4 Anforderungen an den Komfort

Zum Komfort im ÖPNV zählt in erster Line, dass die Fahrgäste die Fahrt als angenehm empfinden. Dazu zählt eine angemessene Ausstattung der Fahrzeuge (u. a. ausreichend Platz), kein Gestank, Sauberkeit und Gepflegtheit in Fahrzeugen und an Haltestellen, gute Informationsauskünfte und freundlicher Umgang durch Personal.

16.3.4.1 Platzkapazitäten/ Besetzungsgrad

Eine qualitativ hochwertige ÖPNV-Beförderung wird gewährleistet, wenn auch für besonders hohe Nachfragewerte auf Einzelfahrten die Platzkapazität in den Fahrzeugen nicht überschritten wird.

Das Platzangebot in den Fahrzeugen orientiert sich an den Empfehlungen von FGSV⁸² und VDV⁸³ und wird mit 4 Personen pro m² Stehplatzfläche festgelegt (zzgl. vorhandenes Sitzplatzangebot).⁸⁴

Grundsätzlich ist sicherzustellen, dass an keiner Haltestelle Fahrgäste zurückbleiben müssen.

Die angestrebte Verkehrswende, d. h. die Verlagerung von Verkehrsanteilen vom MIV auf den ÖPNV, erfordert im Hinblick auf die erkennbaren Komfortanforderungen der vorherigen Pkw-Nutzer zwingend angepasste Anforderungen an die Platzkapazitäten und den Besetzungsgrad. Eine geringere Spitzenauslastung der Fahrzeuge ist zum Erreichen der verkehrspolitischen Zielsetzungen unabdingbar.

⁸² Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs; 2010.

⁸³ Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV): Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV; Beka-Verlag 2001.

⁸⁴ ebenda

Bei der Dimensionierung des Platzangebotes (Sitz- und Stehplätze) in den eingesetzten Fahrzeugen werden deshalb die nachfolgenden Mindeststandards angesetzt.⁸⁵

- In der Hauptverkehrszeit (HVZ) soll das Platzangebot so bemessen sein, dass der Besetzungsgrad (Anzahl der Fahrgäste/ Zahl aller Steh- und Sitzplätze) als Mittelwert über die Spitzenstunde 80 %⁸⁶ in der Regel nicht überschreitet.⁸⁷ Fahrgästen mit einer Aufenthaltszeit von unter 15 Minuten im Fahrzeug ist das Stehen im Bus grundsätzlich zumutbar.
- In der Normalverkehrszeit (NVZ) soll der Besetzungsgrad als Mittelwert über eine Stunde 50 % nicht überschreiten.
- In der Schwachverkehrszeit (SVZ) soll in der Regel jedem Fahrgast ein Sitzplatz angeboten werden. In den Verkehrsspitzen des Schul- und Berufsverkehrs ist deshalb bereits bei gelegentlicher Überschreitung (mind. 25 % im Monat) von 80 % der o. g. Kapazitätsgrenze die betroffene Fahrt genauer zu betrachten. Zeigt sich ein regelmäßiges Erreichen der 90 %-Kapazitätsgrenze, sind entsprechende Maßnahmen zu ergreifen. Dies sind z. B. Anpassung der Gefäßgröße oder Einsatz (weiterer) Verstärker. Im Fall einer ungünstigen Verteilung zeitparallel verkehrender Fahrten umfasst dies auch Maßnahmen zur Erreichung einer günstigeren Verteilung, z. B. durch gezielte Information der Fahrgäste, Änderung der Reihenfolge Regel-/ E-Wagen („welches Fahrzeug fährt vor welchem“), Veränderung der Haltepolitik, etc. Die entsprechenden Maßnahmen sind mit dem Aufgabenträger abzustimmen.

Bei Großveranstaltungen und Sondersituationen (z. B. extreme Witterung) gelten die definierten Qualitätsmaßstäbe ausdrücklich nicht.

16.3.4.2 Anforderungen an die Fahrzeugqualität

Der Fahrzeugeinsatz soll bei allen im Regionalverkehr Schweinfurt tätigen Verkehrsunternehmen, soweit es die betrieblichen Belange zulassen, nach einem weitgehend einheitlichen Standard erfolgen. Insbesondere im Stadt-Umland-Verkehr der Stadt Schweinfurt soll der Fahrzeugstandard weitgehend dem der im Stadtverkehr Schweinfurt eingesetzten Fahrzeuge entsprechen (siehe Kapitel 24.2.4.2). Ausgenommen sind von dieser Forderung lediglich die Verstärker- und Reservefahrzeuge.

Die Anforderungen an die im bedarfsgesteuerten On-Demand-Verkehr einzusetzenden Fahrzeuge sind in Kapitel 16.3.4.4 dargestellt.

⁸⁵ Die Mindeststandards gelten sowohl im Regellinien- als auch im Schulverkehr.

⁸⁶ Als Ausgangswert wird die Herstellerangabe abzüglich 10% des Sitz- und Stehplatzangebots herangezogen.

⁸⁷ Der Mittelwert kann im 30-Minuten-Takt durch vorher und nachher stattfindende Fahrten mit geringer Auslastung ausgeglichen werden.

Alle Fahrzeuge müssen betriebssicher und fahrbereit sein. Die Fahrzeuginstandhaltung und -wartung unterliegt der Aufsichts- und Sorgfaltspflicht des Betreibers.

Die Qualitätsstandards für die im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge im Regionalverkehr beschreiben die erforderliche Ausstattung, den Zustand und das Erscheinungsbild. Dabei spielen die Themen Barrierefreiheit, Komfort, Fahrgastinformation, Betrieb, Vertrieb, Emissionen und Sicherheit eine wichtige Rolle. Darüber hinaus soll zukünftig ein Augenmerk auf die Entwicklung alternativer Antriebskonzepte gelegt werden.

Grundsätzlich haben alle eingesetzten Fahrzeuge im ÖPNV den „Anerkannten Regeln der Technik“ und bei Neubeschaffung dem „Stand der Technik“, den geltenden nationalen und internationalen Normen (DIN/ ISO, EN, StVZO), den Anforderungen nach BOKraft sowie den hierzu erlassenen Richtlinien zu entsprechen. Einzusetzen sind saubere, moderne, ansprechende und komfortable Fahrzeuge.

Bei Neuanschaffung von Fahrzeugen ist die EU-Verordnung (EG) Nr. 661/2009 zu beachten. Darüber hinaus sind bei Neubeschaffungen die aktuellen EURO-Normen und Emissionsgrenzwerte einzuhalten. Das „Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge“⁸⁸ wird zukünftig bei der Beschaffung von Neufahrzeugen eine hohe Bedeutung erlangen.

Im Hinblick auf die geplante Umstellung eines Teiles der Busflotte auf emissionsarme bzw. emissionsfreie Fahrzeuge sind vom beauftragten Unternehmen Maßnahmen zu ergreifen, um die Vorgaben des Gesetzes über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge nach und nach anzupassen.

Die Qualitätsstandards zur Ausstattung der Fahrzeuge gelten grundsätzlich für alle im Regionalverkehr im Landkreis Schweinfurt eingesetzten Fahrzeuge, so im Weiteren nicht explizit Ausnahmen formuliert werden. Für die Einhaltung der Anforderungen ist der Konzessionsinhaber zuständig.

16.3.4.3 Anforderungen an die Ausstattung der Fahrzeuge im Linienverkehr

Folgende Kriterien sind **mindestens** zu erfüllen:

- Die für die Fahrzeugausstattung jeweils gültigen Vorschriften, Verordnungen, Empfehlungen und Richtlinien des VDV, der EU/ ECE, der StVZO und der BOKraft werden eingehalten bzw. berücksichtigt.
- Fahrzeugalter:
 - Regelfahrzeuge: Entweder Einsatz von Neufahrzeugen zum Vertragsbeginn (diese können im gesamten Konzessionszeitraum eingesetzt werden) oder maximal 8 Jahre alte Fahrzeuge zum Einsatzzeitpunkt (mindestens Abgasnorm EURO-VI)

⁸⁸ Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161 vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge sowie zur Änderung vergaberechtlicher Vorschriften¹; vom 9. Juni 2021

- Im Schulverkehr: Maximales Fahrzeugalter zum Einsatzzeitpunkt – 10 Jahre (mindestens Abgasnorm EURO-VI)⁸⁹
- Die Vorgaben zu Fahrzeuglängen werden im Rahmen der Vorabbekanntmachungen bzw. ggf. der Vergabeunterlagen im Abgleich mit den Haltestellenstandards spezifiziert.
- Platzkapazität:
 - Standardlinienbus: 42 Sitzplätze
 - Standardliniengelenkbus: 55 Sitzplätze
- alle Fahrzeuge müssen barrierefrei und mit Niederflertechnik ausgestattet sein:
 - niveaugleiche Ein- und Ausstiege ohne Stufen an allen Türen⁹⁰
 - leicht zu erreichende Festhaltungsmöglichkeiten im Türbereich (auch für Rollstuhlfahrer und Kleinwüchsige geeignet)
 - podestfreie Innenraumgestaltung zwischen Tür 1 und Tür 2 bei Standardlinienbussen und Standardgelenkbussen⁹¹
 - weitere Ausführungen zur barrierefreien Gestaltung der Fahrzeuge siehe Kapitel 5.3.2
- zwei doppelflügelige Türen im Standardlinienbus bzw. drei doppelflügelige Türen im Gelenkbus. Tür 2 jeweils als Außenschwenschiebetür
- Ausstattung mit Sondernutzungsfläche:
 - Eine Sondernutzungsfläche im Standardlinienbus, zwei Sondernutzungsflächen im Standardliniengelenkbus
 - keine die Bewegungsfreiheit behindernde Haltestangen oder sonstige Einbauten auf der Mehrzweckfläche
 - mindestens 900x1.300 mm
- (mechanisch) ausklappbare Rampe an Tür 2 (350 kg)
- Anfahrsperrung bei geöffneter Tür 2 und/oder Tür 3
- Einhaltung der zum jeweiligen Zeitpunkt aktuellen EURO-Normen und Emissionsgrenzwerte⁹²

⁸⁹ In begründeten Einzelfällen können Fahrzeuge, die lediglich geringfügige Einsatzzeiten (z. B. im Rahmen von Verstärkerfahrten) aufweisen, von dieser Vorgabe ausgenommen werden. Entsprechende Details sind in den Vergabeunterlagen zu präzisieren.

⁹⁰ Innenbodenhöhe max. 340 mm, Kneeling-System mit Absenkungen um mindestens 80 mm.

⁹¹ Sitze vor der Vorderachse ggf. über eine Stufe erreichbar

⁹² Umweltbezogene Fahrzeugstandards unterliegen dynamischen Entwicklungsprozessen, sodass eine Verbesserung der ökologischen Standards innerhalb der Fahrzeugflotten ebenfalls sukzessive erfolgt.

- digitale visuelle Fahrgast-Informationssysteme außen (elektronische Anzeigen der Liniennummer außen an der Fahrzeugfront, an der Einstiegsseite, am Fahrzeugheck sowie an der Einstiegsseite gegenüberliegenden Seite, elektronische Fahrtzielanzeige an der Fahrzeugfront)
- digitale visuelle und akustische Fahrgastinformationssysteme innen:
 - digitale visuelle Haltestellen-Innenanzeigen (jeweils nächste Haltestelle und Verlauf)
 - digitale akustische Informationseinrichtungen zur Ankündigung der nächsten Haltestelle; zudem Lautsprecheranlage mit Mikrofon am Fahrerarbeitsplatz, um bei Störungen der automatischen Ansagegeräte die Fahrgäste weiterhin informieren zu können
- Klimaanlage
- Vertriebstechnik oder vergleichbares Gerät zum Fahrkartenverkauf sowie zur Registrierung von Fahrten mit dem e-Ticket
- weitere Komponenten zur Realisierung von Informations- und Kommunikationsmöglichkeiten (siehe Kapitel 16.3.3)
- Fahrradmitnahme ist durch die Fahrzeuggestaltung im Linienverkehr prinzipiell zu ermöglichen

Außenwerbung an Fahrzeugen

Nicht zulässig ist Werbung mit folgenden Inhalten:

- Nikotinwaren,
- Drogen oder sonstige berauschende Mittel,
- politische oder religiöse Aktivitäten,
- gewaltverherrlichende Inhalte,
- sexuelle oder frauenfeindliche oder andere gruppendifferenzierende Werbung.

Folien im Bereich der Fensterflächen sind so anzuordnen bzw. zu gestalten, dass sie die Orientierungsmöglichkeiten und das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste nicht negativ beeinflussen (aus dem Fahrzeug muss der Blick nach außen auch bei Dunkelheit und bei Niederschlag grundsätzlich gewährleistet sein). Eine großflächige Beklebung der Scheiben ist ebenso unzulässig wie eine Vollbeklebung. Ausgenommen hiervon ist die Heckscheibe.

Sollte der Verkehrsverbund hierzu Richtlinien beschließen, treten diese an die Stelle der hier getroffenen Festlegungen. Dies gilt nicht für den Fall, dass sie den obigen nicht zulässigen Werbeinhalten widersprechen.

Erscheinungsbild und Design

Sicherstellung und Pflege eines einheitlichen Corporate Designs (CD; mindestens Außenfarbe des Fahrzeugs) für die zum Regionalverkehr Schweinfurt gehörenden Linien. Ziel des Corporate Designs ist es, eine klar erkennbare Zuordnung zum ÖPNV im Landkreis zu positionieren.

Am Fahrzeug sind Flächen für Gestaltungswünsche des Aufgabenträgers freizuhalten (z. B. einheitliches Logo des Landkreises, Entwicklung eines einheitlichen Corporate Design im Zusammenhang mit dem Eintritt in den VVM).

16.3.4.4 Anforderungen an die Fahrzeuge mit Einsatz im bedarfsgesteuerten On-Demand-Verkehr

Für On-Demand-Verkehre im Landkreis Schweinfurt sind zwei Fahrzeugtypen vorgesehen: Regelfahrzeuge, die jeweils einer Umstiegshaltestelle im Bediengebiet zugeordnet werden, und Verstärkerfahrzeuge. Für beide Fahrzeugtypen gelten die folgenden Mindestvorgaben:

- Personenkraftwagen mit maximal 8 Fahrgastplätzen⁹³,
- Zulassung zur gewerblichen Personenbeförderung nach BOKraft und StVZO,
- max. 6 Jahre alt bzw. 600.000 km Laufleistung zum Einsatzzeitpunkt,
- Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben zum Pandemieschutz,
- Mitführen von 2 einfachen Kindersitzerhöhungen, zzgl. Babyschale am Betriebsitz,
- Fahrzeugklimatisierung.

An die Regelfahrzeuge werden zudem folgende Zusatzanforderungen gestellt:

- Barrierefrei/ -arm (Niederflureinstieg/ automatischer Fußtritt, Automatiktür),
- Mitnahmemöglichkeit für Gepäck, Rollstuhl, Kinderwagen oder Fahrrad,
- Außen-Fahrzielanzeige,
- Einhaltung der Designvorgabe zur Corporate ID und der Vorgaben für Außenwerbung laut den entsprechenden Vergabeunterlagen.

⁹³ Größere Fahrzeuge können vom Betreiber eingesetzt werden, wenn sich daraus keine Einschränkung der Befahrbarkeit der Straßen im Einsatzgebiet ergeben (ist von Betreiber zu prüfen und zu garantieren).

16.3.4.5 Anforderungen an die Ausstattung von Haltestellen

Der Landkreis Schweinfurt definiert im Nahverkehrsplan Anforderungen an die Ausgestaltung der Bushaltestellen. Der Aufgabenträger versteht sich dabei als Koordinator für den Haltestellenausbau im Kreisgebiet und nimmt damit seine Rolle entsprechend den Vorgaben des § 8, Absatz 3 ein.⁹⁴

Seite | 179

Im Nahverkehrsplan werden Anforderungen an die Ausgestaltung der Bushaltestellen definiert. Diese sind ausdrücklich als Empfehlungen zu verstehen, um langfristig eine möglichst für den Fahrgast einheitliche Haltestellen-Infrastruktur im gesamten Nahverkehrsraum Landkreis Schweinfurt schaffen zu können. Insbesondere für Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigung ist eine durchgängig einheitliche Gestaltung der für sie relevanten Elemente in ihrer Reisekette von hoher Bedeutung. Die Anforderungen des PBefG im Hinblick auf die Aussagen zur Barrierefreiheit⁹⁵ sind unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen des Landkreises und der Kommunen entsprechend zu berücksichtigen (siehe auch Kapitel 5.3.1).

Durch das dichte Haltestellennetz im Landkreis soll dem Fahrgast der direkte, barrierefreie und verkehrssichere Zugang zu den Verkehrsmitteln des ÖPNV ermöglicht werden. Haltestellen müssen gut erreichbar, sicher und sauber sein sowie dem Kunden einen angenehmen, der Funktion entsprechenden Aufenthalt bieten. Bei der baulichen Gestaltung der Haltestellen sind die aus den Themenfeldern Barrierefreiheit, Fahrgastinformation, Sicherheit (insbesondere Schulwegsicherung), Komfort und Verknüpfung resultierenden Anforderungen zu beachten.

Die Haltestellen im Landkreis sollen sich in ihrer Ausstattung (jeweils abhängig vom zugeordneten Ausbaustandard, siehe Kapitel 5.3.1.2) an den jeweiligen Planskizzen orientieren, um sukzessive ein möglichst einheitliches Bild der Haltestellengestaltung im gesamten Gebiet des Aufgabenträgers erreichen zu können (Wiedererkennungswert, z. B. durch einheitliche Farben, Pflasterung, Möblierung, Logos). Dies betrifft insbesondere die Ausbildung der taktilen Leitsysteme (Bodenindikatoren), deren funktionelle Einheitlichkeit für die Nutzung durch sehbehinderte Menschen von hoher Bedeutung ist. Der Fahrgast erhält zudem die erforderlichen Informationen zur Nutzung des ÖPNV: Haltestellenname, Linie, Fahrplanangebot und Linienverlauf, Tarife, Sonderinformationen und ausgewählte touristische Zusatzinformationen. Haltestellen an touristisch wichtigen Punkten sind mit entsprechend umfangreicheren Informationen auszustatten. Die Grundsätze der Gestaltung der Infrastruktur sind unter Berücksichtigung der örtlichen und verkehrlichen Gegebenheiten umzusetzen. Die aus Sicht des Aufgabenträgers anzustrebende Einheitlichkeit bedeutet ausdrücklich nicht, dass ortstypische Belange nachrangig zu beachten sind.

⁹⁴ siehe Kapitel 5.1

⁹⁵ siehe Kapitel 5.1.1

Haltestellenkategorien

Die Standards für die Ausgestaltung der Haltestellen werden differenziert nach der Bedeutung und Funktion einer Haltestelle (Fahrgastaufkommen, Anbindung spezifischer Institutionen). Daher erfolgt zunächst eine Kategorisierung der Haltestellen. Die Bushaltestellen werden in vier Kategorien eingeteilt, denen konkrete Ausstattungsmerkmale im Sinne eines „Baukasten-Systems“ zugeordnet werden.

- **Kategorie L-I:** Bushaltestellen an Verknüpfungspunkten bzw. Bushaltestellen mit hoher Verkehrsbedeutung
- **Kategorie L-II:** Bushaltestellen an anderen Verknüpfungspunkten bzw. Bushaltestellen mit mittlerer bis hoher Verkehrsbedeutung
- **Kategorie L-III:** Bushaltestellen mit mittlerer bis geringer Verkehrsbedeutung
- **Kategorie L-IV:** Bushaltestellen mit sehr geringer Verkehrsbedeutung

Ausstattungsstandards

Die nachfolgend festgelegten Ausstattungsstandards sollen im Sinne einer **einheitlichen Lösung** von den Straßenbulasträgern bei Neubau und grundhaften Ausbaumaßnahmen realisiert werden. Vorhandene Haltestellen, welche nicht den Standards entsprechen, sollen, soweit es die finanziellen Möglichkeiten und die Fördersituation ermöglichen, angepasst werden.

Es werden nachfolgende drei Verbindlichkeitsstufen für den Haltestellenausbau vorgesehen:

- erforderliche Ausstattung,
- grundsätzlich anzustrebende Ausstattung (Prüfung des jeweiligen Nutzen-/ Kosten-Verhältnisses),
- situationsbedingt anzustrebende Ausstattung.

Tabelle 28: Ausstattungsstandards für Bushaltestellen

Ausstattungsmerkmal ⁹⁶	L-I	L-II	L-III	L-IV
Definition: <input checked="" type="checkbox"/> erforderliche Ausstattung <input checked="" type="checkbox"/> grundsätzlich anzustrebende Ausstattung (Prüfung des jeweiligen Nutzen-/ Kosten-Verhältnisses) <input type="checkbox"/> situationsbedingt anzustrebende Ausstattung/ im Einzelfall zu prüfen * Bei Haltestellen im Bereich von Einrichtungen mit Relevanz für mobilitätseingeschränkte Personen „erforderliche Ausstattung“				
1. Sicherheit				
transparente Gestaltung des Fahrgastunterstandes mit Einsicht von mindestens drei Seiten und kontrastreiche Warnmarkierung für Sehbehinderte an den Scheiben (im Falle der Realisierung eines Fahrgastunterstandes); Werbeflächen auf der Seite in Fahrtrichtung (Einsehbarkeit der Wartehalle für Busfahrer beim Bedienen der Haltestelle)	■	■	□	-
Ausreichende und blendfreie Beleuchtung (direkt oder indirekt) an Haltestellen (wartender Fahrgast muss vom Fahrpersonal eindeutig sichtbar sein; Fahrgastinformationen müssen lesbar sein)	■	■	-	-
Anordnung in Bereichen, die auch bei Dunkelheit eine Ausleuchtung durch die Fahrzeugbeleuchtung des Busses gewährleisten (Erkennbarkeit wartender Fahrgäste für Busfahrer)	-	-	■	■
Notrufsäule ⁹⁷ (oder Telefonsäule)	□			
Videoschutz ⁹⁸	□	□		
2. Service & Komfort				
Wartehalle und Sitzgelegenheit mindestens in der Hauptlastrichtung ⁹⁹	■	■	□	□*
Abfallbehälter	■	■	□	□

⁹⁶ Im Einzelfall können bei vorhandenen städtebaulichen Restriktionen nicht alle Ausstattungsmerkmale umgesetzt werden.

⁹⁷ Definition Notrufsäule: In Gefahrensituationen kann der Kunde mit der Notrufsäule Hilfe anfordern und ist sofort mit einem persönlichen Ansprechpartner verbunden (z. B. Betriebsleitstelle).

⁹⁸ Hinweis: Die Realisierung von Videoschutz an Haltestellen ist im Einzelfall bzgl. der Erforderlichkeit datenschutzrechtlich zu bewerten und abzustimmen.

⁹⁹ Im Einzelfall kann die Anforderung unterschritten werden, wenn die spezifischen Straßenraumverhältnisse die Realisierung nicht ermöglichen.

Ausstattungsmerkmal	A	B	C	D
3. Information				
Zeichen 224 StVO, Haltestellenname, Linienkennzeichnung, Verbundkennzeichnung, VU-Kennzeichnung	■	■	■	■
Fahrplaninformationen an jedem Bussteig, Telefonnummer für Rückfragen ¹⁰⁰	■	■	■	■
Umfassende Informationspakete (Fahrplan, Tarifinformationen, Liniennetzplan bzw. Liniennetzplanausschnitt, Umgebungsplan); auch für Personen im Rollstuhl lesbar; freie Erreichbarkeit für alle Nutzer; ausreichende Beleuchtung (direkt oder indirekt)	■	■	□	
Linienplan Schnellverkehr (nur an Haltestellen an S-Bahn und SPNV-Haltepunkten)	■	□		
Akustische Fahrgastinformation (z. B. Lautsprecher)	□	□		
Dynamische Fahrgastinformation (DFI)	□	□	□	
Vitrine	□	□	□	
4. Barrierefreiheit				
stufenfreier Zugang zum Bussteig	■	■	■	□
Spalt- und stufenarmer Ein- und Ausstieg zum/ aus dem Fahrzeug	■	■	■	□
Taktils Leitsystem (gemäß DIN 32984)	■	■	□	□
Hauptinformationen im Zwei-Sinne-Prinzip	■ ¹⁰¹	□	□	

Hinsichtlich der Barrierefreiheit sind zur Planung zudem die in Kapitel 5.1.1 aufgeführten gesetzlichen Grundlagen, Normen und Richtlinien zu berücksichtigen.

Für die Einrichtung und bauliche Gestaltung der Bushaltestellen sind grundsätzlich die Straßenbaulastträger oder von ihm beauftragte Dritte zuständig.

Das Verkehrsunternehmen ist zuständig für die Anbringung und Instandhaltung der Haltestellenmasten und -schilder und hat die Haltestellen hinsichtlich der Fahrgastinformationen auf Vollständigkeit und Beschädigungsfreiheit zu kontrollieren.

¹⁰⁰ Werden Haltestellen von mehreren Verkehrsunternehmen bedient, ist die Zuständigkeit ggf. im Einzelfall zu klären.

¹⁰¹ Die wichtigsten Informationen müssen mit zwei der drei Sinne „Hören“, „Sehen“, „Tasten“ erfassbar sein (vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Heft „direkt 64/2008“ Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen).

16.3.4.6 Sauberkeit und Schadensfreiheit

Sauberkeit und Schadensfreiheit von Fahrzeugen

Die Fahrzeuge sind außen grundsätzlich sauber und schadensfrei zu halten, so dass insgesamt ein ansehnlicher und gepflegter Eindruck vermittelt wird. Um dies sicherzustellen, müssen mindestens folgende Leistungen erbracht werden:

Seite | 183

- Die Ausstattungsmerkmale Bordrechner, Außenanzeigen, Innenanzeigen, Lautsprecheranlage, Haltestellenbremse, Heizung und Türöffnung müssen zum Betriebsbeginn vollumfänglich funktionsfähig sein. Zusätzlich müssen die Ausstattungsmerkmale Kneeling, Rollstuhlrampe, Haltestellenansage, Multifunktionsanzeigen und Klimaanlage zum Betriebsbeginn vollumfänglich über ihre Funktionsfähigkeit verfügen. Defekte müssen am Folgetag nach Entdeckung des Mangels beseitigt sein.
- Beschädigungen werden innerhalb von 10 Werktagen repariert; eventuelle Unfallgefahren sind sofort zu beseitigen.
- In den Fahrzeugen sind jederzeit angemessene klimatische Verhältnisse, bezogen auf die jeweilige Jahreszeit, sicherzustellen.
- Bei Betriebsbeginn müssen die Fahrzeuge innen und außen in einem optisch sauberen Zustand sein.
- Grobmüll (z. B. Zeitungen und Getränkebehälter) ist während des Betriebes durch das Fahrpersonal (z. B. in den Wendezeiten) zu entfernen.
- Erhebliche Verunreinigungen des Fahrzeuginnenraumes sind während der Verkehrsdurchführung bei nächstmöglicher Gelegenheit (z. B. bei einer kurzen Standzeit) zu beseitigen, wenn ein schnellstmöglicher Fahrzeugaustausch betrieblich nicht realisierbar ist.
- Fahrzeuge mit ausgesprochen grob verunreinigtem Innenraum (anstößige Verunreinigungen z. B. durch Erbrochenes, Urin etc.) sind unverzüglich zu reinigen bzw. auszuwechseln.
- Fahrzeuge mit großflächigen Graffiti dürfen nicht im Linienverkehr eingesetzt werden.
- Grobe Vandalismusschäden sind kurzfristig, möglichst direkt, zu beseitigen.

Sauberkeit und Schadensfreiheit von Haltestellen

Unabhängig von den verschiedentlich geregelten Zuständigkeiten für die Sauberkeit und die Instandhaltung an und um die Haltestelle, kommt diesem Kriterium in der Wahrnehmung der Fahrgäste eine große Bedeutung zu. Für den Fahrgast ist relevant, dass eine hohe Aufenthaltsqualität an Haltestellen gewährleistet ist. Um dies sicherzustellen, müssen mindestens folgende Leistungen erbracht werden:

- Die Bushaltestellen im Landkreisgebiet müssen ein sauberes und gepflegtes Erscheinungsbild abgeben.
- Beschwerden über mangelnde Sauberkeit sind unmittelbar nachzugehen.
- Die Zuständigkeit für einzelne Bereiche der Haltestelle ist zwischen Aufgabenträger, Straßenbaulastträger und Verkehrsunternehmen zu regeln:
 - Mast, Schild, Fahrplankasten und Vitrine sind vom beauftragten Verkehrsunternehmen oder einem von ihm beauftragten Dritten mindestens zweimal jährlich zu besichtigen. Diese Kontrollen sollten im Rahmen des Fahrplanwechsels stattfinden.
 - Die Haltestellen sind hinsichtlich der Fahrgastinformationen auf Vollständigkeit und Beschädigungsfreiheit zu kontrollieren. Fehlende bzw. beschädigte Fahrgastinformationen sind unverzüglich durch das Verkehrsunternehmen nach Erkennen bzw. nach Meldung durch Dritte zu ersetzen
 - Des Weiteren sind die Haltestellen nach Erfordernis zu reinigen, zu warten und ggf. in Stand zu setzen. Der Betreiber ist dabei zuständig für die Reinigung von Mast, Schild, Fahrplankasten und Vitrine. Der Aufgabenträger bzw. von ihm beauftragte Dritte sind für die regelmäßige Reinigung der Fahrgastunterstände aus Glas und der Wartehäuschen zuständig. Gleiches gilt für die Reinigung der Haltestellenflächen (einschließlich Mülleimer). Zudem sind diese verantwortlich für die Reparatur von beschädigten Haltestellenflächen und Unterständen.
 - Dem Straßenbaulastträger obliegt die Verkehrssicherungspflicht (z. B. Winterdienst) im Bereich der Haltestellen.

Umgehend zu beseitigen sind:

- Schäden, die die Sicherheit gefährden (an Mast, Schild, Fahrplankasten und Vitrine),
- Misstände durch fehlende oder beschädigte Kundeninformationsmedien (z. B. Fahrpläne, Tarifinformationen),
- Grobe Verunreinigungen,
- Graffiti.
- Das Verkehrsunternehmen hat sicherzustellen, dass die Haltestellen und Wartehallen nicht missbräuchlich von anderen genutzt werden (z. B. Einlagerungen von Prospektzustellern).

Schäden, Verunreinigungen etc. an Wartehäuschen und Sitzbänken werden umgehend dem Aufgabenträger gemeldet, im Falle mutwilliger Zerstörung zudem der Polizei.

16.3.5 Serviceleistungen

Seite | 185

16.3.5.1 Kontaktmöglichkeiten

Das Verkehrsunternehmen ist für seine Kundinnen und Kunden montags bis freitags mindestens während der Betriebszeiten telefonisch erreichbar. Das Verkehrsunternehmen veröffentlicht zudem in allen gängigen Medien (z. B. Homepage, Printmedien, App) eine E-Mail- und Postadresse, über die Fahrgäste sich schriftlich an das Unternehmen wenden können.

16.3.5.2 Personal mit Kundenkontakt

Fahrpersonal

Vom Betreiber darf grundsätzlich nur umfassend entsprechend der gesetzlichen Vorgaben ausgebildetes und von ihm für den Einsatz im Landkreis Schweinfurt geschultes Fahrpersonal eingesetzt werden.

Die nachfolgend definierten Anforderungen sind zu gewährleisten:

- Das Fahrpersonal muss über ausreichende Kenntnisse zum Fahrplan, zum Liniennetz, zu den relevanten Anschlussbeziehungen, zum jeweils geltenden Tarif sowie zur örtlichen Situation (z. B. Ortskunde bezüglich Freizeit- und Kulturziele) verfügen und hierzu dem Fahrgast bei Bedarf Auskunft geben.
- Das Fahrpersonal ist über Umleitungen und Betriebsstörungen informiert und kann diese verständlich an die Fahrgäste weiterleiten.
- Das Beherrschen und Anwenden der deutschen Sprache ist für das gesamte Fahrpersonal im Sinne einer reibungslos laufenden Betriebskommunikation verpflichtend. Erforderlich ist eine „sichere Beherrschung“ der deutschen Sprache¹⁰² in Wort und Schrift. Das Personal muss bei Auskünften und Ansagen sprachlich ebenso sicher sein wie bei Störungen oder in Konfliktsituationen. Ausnahmen mit Übergangsfristen können in Einzelfällen vereinbart werden.
- Das Fahrpersonal hat sich gegenüber den Fahrgästen und anderen Verkehrsteilnehmern freundlich, zuvorkommend und hilfsbereit zu verhalten.

¹⁰² Kenntnisse entsprechend Stufe B 2 des Gemeinsamen Europäischen Referenzrahmens: „Kann die Hauptinhalte komplexer Texte zu konkreten und abstrakten Themen verstehen; versteht im eigenen Spezialgebiet auch Fachdiskussionen. Kann sich so spontan und fließend verständigen, dass ein normales Gespräch mit Muttersprachlern ohne größere Anstrengung auf beiden Seiten gut möglich ist. Kann sich zu einem breiten Themenspektrum klar und detailliert ausdrücken, einen Standpunkt zu einer aktuellen Frage erläutern und die Vor- und Nachteile verschiedener Möglichkeiten angeben“. Siehe: <http://www.goethe.de/z/50/commeuro/303.htm>

- Das Fahrpersonal hat besondere Rücksicht auf mobilitätseingeschränkte Fahrgäste zu nehmen. Personen mit Mobilitätseinschränkungen, Personen mit Rollator sowie Personen mit Kinderwagen sind beim Ein- und Ausstieg nötigenfalls zu unterstützen.
- Dem Fahrpersonal müssen die wichtigsten Verhaltensregeln im Umgang mit mobilitätseingeschränkten Personen bekannt sein und von ihnen angewendet werden. Dazu gehört die (auf Anforderung nachzuweisende) Teilnahme an jährlichen Schulungen ggf. unter Einbezug mobilitätseingeschränkter Personen bzw. Methoden wie Altersanzug/ Alterssimulator etc.
- Das Fahrpersonal hat sich einer besonderen Verantwortung für Kinder und Jugendliche bewusst zu sein. Diese Verantwortung bedeutet u. a., dass Kinder und Jugendliche auch bei fehlenden Fahrausweisen nicht von der Beförderung ausgeschlossen werden, wenn dies zu einer Gefährdung oder zu einer unzumutbaren Situation für die Kinder und Jugendlichen führen kann.
- Das Fahrpersonal hat eine einheitliche, branchenübliche Unternehmenskleidung zu tragen. Zu gewährleisten ist ein gepflegtes und seriöses Erscheinungsbild der mit Kundenkontakt tätigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.
- Das Fahrpersonal muss in der Lage sein, die Informations- und Verkaufseinrichtungen umfassend und sicher bedienen zu können. Zudem muss das Fahrpersonal über die Fähigkeit verfügen, Fehlfunktionen oder Ausfälle direkt zu erkennen und der Betriebsleitstelle zu melden.
- Im bedarfsgesteuerten On-Demand-Verkehr besteht eine Beförderungspflicht nur für angemeldete Fahrgäste.
- Im bedarfsgesteuerten On-Demand-Verkehr ist an den Einstiegshaltestellen bis zu fünf Minuten auf verspätete, angemeldete Fahrgäste zu warten, soweit angemeldete Anschlüsse anderer Fahrgäste nicht gefährdet sind.

Leitstellenpersonal

Im Sinne eines reibungslos laufenden Betriebs muss das Leitstellenpersonal über sehr gute Fähigkeiten zur mündlichen und schriftlichen Kommunikation in deutscher Sprache¹⁰³ sowie über ausreichende Kenntnisse und Fähigkeiten zur Bedienung des Funk-/ Kommunikationssystems verfügen, um die verbale Kommunikationsmöglichkeit zwischen Fahrpersonal und Leitstelle sicherzustellen.

¹⁰³ Kenntnisse entsprechend Stufe C1 des Gemeinsamen Europäischen Referenzrahmens: „Kann ein breites Spektrum anspruchsvoller, längerer Texte verstehen und auch implizite Bedeutungen erfassen. Kann sich spontan und fließend ausdrücken, ohne öfter deutlich erkennbar nach Worten suchen zu müssen. Kann die Sprache im gesellschaftlichen und beruflichen Leben oder in Ausbildung und Studium wirksam und flexibel gebrauchen. Kann sich klar, strukturiert und ausführlich zu komplexen Sachverhalten äußern und dabei verschiedene Mittel zur Textverknüpfung angemessen verwenden.“ Siehe <http://www.goethe.de/z/50/commeuro/303.htm>. [Zugriff 02.05.2018]

16.3.5.3 Beschwerdemanagement

Die Kanäle und Regularien des Beschwerdemanagements sind auf der Homepage und in den Printmedien des Betreibers aufzuführen.¹⁰⁴

Die Annahme und Bearbeitung von Kundenresonanzen (Beschwerden und Hinweise der Fahrgäste) liegt im Verantwortungsbereich des Betreibers, welcher hierfür ein eigenes Beschwerdemanagement vor Ort in Schweinfurt vorzuhalten hat. Im Beschwerdemanagement sind vom Betreiber die nachfolgend definierten Leistungen zu erbringen.

- Für die Annahme von Kundenresonanzen sind grundsätzlich alle eingesetzten Personale verantwortlich.
- Als Kundenresonanzen sind alle eingehenden schriftlichen, telefonischen, elektronischen¹⁰⁵ und mündlichen Beschwerden und Hinweise aufzunehmen.
- Die eingegangenen und aufgenommenen Beschwerden und Hinweise sind EDV-gestützt in der Aufnahme und Bearbeitung zu dokumentieren.
- Stellungnahmen zu allen Kundenbeschwerden, welche die Verkehrsdurchführung betreffen, sind innerhalb von zwei Wochen zu bearbeiten und zu beantworten.
- Über (ggf. öffentlichkeitswirksame) Eskalationen o. Ä. im Zusammenhang mit der Annahme von Kundenresonanzen ist der Aufgabenträger unverzüglich zu informieren.
- Die Kundenresonanzen sind jährlich aufzubereiten und in abgestimmten Kategorien dem Aufgabenträger zur Verfügung zu stellen.

16.3.5.4 Zielgruppenspezifische Trainings- und Beratungsangebote

Durchführung von Busschulungen

Auf Anforderung des Aufgabenträgers führt der Betreiber Busschulen durch. Die Busschule findet auf einem geeigneten Platz in Schulnähe oder auf dem Betriebshof des Verkehrsunternehmens statt.

Zu den Übungsinhalten der ÖPNV-Schule zählen:

- Sicheres Verhalten an der Haltestelle: Haltestellenbeschilderung, Platzbedarf eines Busses, Abstand zur Bordsteinkante, toter Winkel.
- Sicheres Ein- und Aussteigen: Zeitvergleich Einstieg mit/ ohne Drängeln, Einklemmschutz an Türen.
- Orientierung im Fahrzeug: Haltestellenanzeige, Halteknopf, Piktogramme, Nothammer.

¹⁰⁴ Der Aufgabenträger bzw. von ihm beauftragte Dritte können ein ergänzendes Beschwerdemanagement aufbauen und betreiben.

¹⁰⁵ E-Mail bzw. Kontaktformular auf Homepage

- Sicheres Verhalten im Fahrzeug: Sitz- und Stehplatz, Vollbremsung.
- Soziales Verhalten im Fahrzeug: Hinweise auf Sauberkeit, Essen und Trinken, rücksichtsvolles Verhalten gegenüber anderen Fahrgästen.
- Sicheres Überqueren der Fahrbahn an der Haltestelle.
- Die Teilnehmer der Busschule bekommen für die Zielgruppe passendes Informationsmaterial und idealerweise persönliche Fahrpläne ausgehändigt.

Durchführung von Mobilitätstrainings

Der Betreiber bietet mindestens zweimal jährlich ein kostenloses und kundenspezifisches Bustraining an (z. B. Rollatortraining). Die Durchführung sollte auf einem zentralen, mit dem ÖPNV erreichbaren Standort erfolgen. Dabei werden theoretische und praktische Elemente zur Nutzung des ÖPNV vermittelt. Auf die Bedürfnisse von Senioren und Menschen mit Behinderungen wird dabei konkret eingegangen.

16.3.5.5 Marketing

Das Verkehrsunternehmen hat, ggf. nach den Vorgaben des Aufgabenträgers, Aufgaben im Bereich Marketing zu erledigen. Diese werden im Rahmen der ÖDA-Unterlagen präzisiert.

16.3.5.6 Sicherheit

Das Thema Sicherheit ist von hoher Relevanz für die Fahrgäste. Ihr Anspruch ist es, dass sie sich jederzeit während der Nutzung des ÖPNV sicher fühlen. Um dies zu gewährleisten, sind mindestens folgende Leistungen zu erbringen:

- In den Fahrzeugen soll jederzeit die Möglichkeit bestehen, im Notfall Kontakt mit dem Fahrpersonal aufzunehmen.
- Das Fahrpersonal hat mindestens alle fünf Jahre an Deeskalations-Schulungen teilzunehmen.
- Die Haltestellen sind gut einsehbar, ausreichend und blendfrei beleuchtet (direkt oder indirekt; wartender Fahrgast muss vom Fahrpersonal eindeutig sichtbar sein) und sauber zu halten.
- Auf Notfälle wird umgehend reagiert.
 - Die Fahrzeuge – mindestens mit Einsatz im Nachtverkehr – sind mit Notfalltastern auszustatten.
 - Es ist eine direkte Kommunikation der Leitstelle bzw. der Rufbereitschaft mit Polizei zu gewährleisten.

16.3.5.7 Ausstieg zwischen den Bushaltestellen

Den Fahrgästen ist zwischen 05:00 und 06:00 Uhr und nach 20.00 Uhr der Ausstieg zwischen zwei Haltestellen zu gewähren, sofern verkehrsrechtliche Vorschriften und örtliche Verhältnisse dies zulassen. Zwischen zwei Haltestellen ist jeweils nicht öfter als einmal zu halten. Das Fahrpersonal ist angehalten, im Nahbereich der geäußerten Wunsch-Ausstiegstelle ein Aussteigen zu ermöglichen.

16.3.5.8 Maßnahmen im Pandemie-Fall

Um im Falle von Pandemien schnell reagieren zu können, ist ein Maßnahmenplan (Pandemieplan) vorzusehen, der zusätzlich zu den gesetzlichen Regelungen und Vorschriften sowie behördlichen Anordnungen temporäre (Hygiene-)Maßnahmen vorsieht, die maximalen Gesundheitsschutz für Personal und Fahrgäste gewährleisten. Der Landkreis Schweinfurt hat als Aufgabenträger zudem das Recht weiterführende Maßnahmen anzuordnen.

16.4 Sicherung und Steuerung der Qualitätsstandards

Um den ÖPNV in der Region Schweinfurt gemäß der in den vorangegangenen Abschnitten beschriebenen Standards zu sichern, muss regelmäßig überprüft werden, ob die Standards eingehalten werden. Dies erfordert die Etablierung von Elementen zur Qualitätssteuerung und -sicherung. Kernelemente können turnusmäßige Gespräche zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen sein, in denen alle Belange die Qualität des ÖPNV betreffend thematisiert und vorangetrieben werden.

Der Betreiber ist verpflichtet, etwaige von ihm eingesetzte Subunternehmer und Verleihunternehmer in die Prozesse zur Qualitätssicherung vollumfänglich einzubeziehen.

Folgende Elemente stellen die Grundpfeiler zur Steuerung und Sicherung der Qualität in Schweinfurt dar:

- regelmäßige Qualitätsbesprechungen zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen,
- Einigung über die relevanten und zu messenden Qualitätskriterien und ihrer Standards, über Zielwerte für diese Qualitätsstandards sowie über die Messverfahren,
- jährliches Monitoring der Zielwerte inkl. Schwerpunktsetzungen für das kommende Jahr,
- Maßnahmenmanagement im Falle von erkannten Qualitätsdefiziten,
- Dokumentation als turnusmäßiger, mindestens jährlicher Qualitätsbericht.

16.4.1 Zielwerte, Messungen und Auswertungen

Die Auswahl der Qualitätskriterien, deren Qualitätsstandard überprüft und gesichert werden soll, orientiert sich zum einen an der DIN EN 13816:2002.

Zielwerte sowie die Messverfahren und die Auswertungen zur Überprüfung der Standards (und der Zielwerte) werden von Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen im Rahmen des abzuschließenden Verkehrsvertrages vereinbart.

16.4.2 Berichtswesen

Der Betreiber ist dem Aufgabenträger gegenüber zur Berichterstattung verpflichtet.

Sofort-Meldungen zu ungewöhnlichen Vorkommnissen mit herausragender Öffentlichkeitswirksamkeit

Bei besonderen Vorkommnissen, längeren Betriebsunterbrechungen und schweren Unfällen (z. B. Unfälle mit Personenschaden) ist der Aufgabenträger unverzüglich zu informieren.

Qualitätsberichte

Ein Bestandteil für eine wirksame Sicherung und Steuerung der Qualitätsstandards ist deren Dokumentation. In der Dokumentation muss transparent dargestellt werden, welche Qualitätsstandards bestehen, ob sie erreicht wurden und wie sich die Entwicklung in Bezug auf die Standards darstellt.

Vom Betreiber ist zu diesem Zweck dem Aufgabenträger turnusmäßig (mindestens jährlich) ein Qualitätsbericht zu erstellen und fristgerecht vorzulegen. Dieser hat zu beinhalten:

- Erfüllung der Zielwerte „Ausfallquote“ und „Pünktlichkeitsquote“ sowie Meldung zu Auffälligkeiten bei der „Platzkapazität“ (siehe Kapitel 24.2.4),
- Entwicklung der Fahrzeiteinhaltung je Linie und ggf. Benennung von Beschleunigungsbedarfen,
- Erfüllung der weiteren Qualitäts- und Leistungsstandards,
- Entwicklung Fahrgastnachfrage,
- Aufbereitung der Kundenresonanzen in abgestimmten Kategorien,
- Leistungsdaten,
- Veränderungen im Fahrzeugbestand und Umweltstandards,
- Stand „Barrierefreiheit“ (soweit im Verantwortungsbereich des Betreibers),
- besondere Ereignisse,
- sowie jährlich ggf. weitere Daten und Informationen im Kontext mit der Veröffentlichungspflicht der „Behörde“ nach Artikel 7 der EU-VO 1370/ 2007.

16.5 Betriebliche Qualitätsstandards und -pflichten

Neben den o. g. Qualitätskriterien, die bei der Kundschaft unmittelbar spürbar werden, gibt es darüberhinausgehend weitere betriebsinterne Qualitätskriterien, die hohe Standards aufweisen müssen, um eine hohe Qualität im Betrieb insgesamt gewährleisten zu können. Sicherung und Steuerung der Qualität erfolgen betriebsintern.

16.5.1 Betriebshof und Betriebsleitstelle

Betriebshof

Das jeweilige Verkehrsunternehmen hat wegen der besonderen Anforderungen, die mit der Durchführung eines attraktiven Busverkehrs verbunden sind, eine Betriebsstätte zu führen, die maximal 50 km vom Ausführungsort der Leistung entfernt sein darf (Bezugspunkt: Landratsamt Schweinfurt).

In dem Betriebshof sind ausreichend Räumlichkeiten für

- Verkehrsmanagement,
- Werkstatt,
- Ersatzvorhaltung,
- Datenerfassung/ Speicherung,
- das Personal (Sozialräume) sowie
- ausreichend Stauraum für Fundsachen,
- Büro des verantwortlichen Ansprechpartners

vorzuhalten.

Ein Abstellen der für den Linienverkehr notwendigen Fahrzeuge auf öffentlichen Flächen bzw. im öffentlichen Verkehrsraum ist ohne schriftliche Genehmigung durch die zuständige Behörde nicht zulässig.

Betriebsleitstelle

Das Verkehrsunternehmen hat weiterhin im Betriebshof oder an einem alternativen Standort im Nahverkehrsraum eine **Betriebsleitstelle** einzurichten und zu betreiben, welche eine lückenlose Kommunikation mit den eingesetzten Fahrzeugen sicherstellt.

An diese Betriebsleitstelle bestehen folgende Anforderungen:

- Besetzung durch einen verantwortlichen Mitarbeiter oder eine verantwortliche Mitarbeiterin (entscheidungs- und handlungsbefugten) während der Betriebszeiten der Linien Montag bis Freitag im Zeitraum von 30 Minuten vor der ersten Fahrplanfahrt bis 18:30 Uhr. Zu den anderen Verkehrszeiten ist ein Bereitschaftsdienst mit Handlungskompetenz und Mobilfunkerreichbarkeit vorzuhalten.

- Steuerung und Durchführung eines ordnungsgemäßen Fahrbetriebes inkl. Überwachung der Ausfahrten und des Fahrpersonals hinsichtlich der ordnungsgemäßen Dienstausbung,
- Entscheidungen zur Anschlusssicherung im Verspätungsfall,
- Planung und Umsetzung von Maßnahmen bei Abweichungen vom Regelfahrplan,
- Steuerung und Überwachung des Verkehrsablaufs im Liniennetz (mobile Verkehrsaufsicht),
- Störungsmanagement (inkl. Sicherstellung aktueller Fahrgastinformation bei Störungen etc.),
- Einrichtung/ Verlegung von Haltestellen bei Umleitungen,
- Koordination von Verkehren bei Sonderveranstaltungen/ Baumaßnahmen einschließlich notwendiger Abstimmungen mit Polizei, Ordnungsamt bzw. sonstigen zuständigen Ämtern,
- Dokumentation der täglichen Vorkommnisse,
- Teilnahme am Bereitschaftsdienst,
- Unterstützung beim Fundsachenmanagement.

In der Haupt- und Normalverkehrszeit ist permanent ein sog. „Fahrdienstleiter“ bzw. eine „Fahrdienstleiterin“ in der Betriebsleitstelle einzusetzen. Diese(r) ist für die Einhaltung der einschlägigen Gesetze und Vorschriften sowie für die Qualitätssicherung der Verkehrsdurchführung verantwortlich.

16.5.2 Verantwortliche Ansprechperson auf Seiten des Betreibers

Am Ort des Betriebshofs ist ein Verkehrsleiter/ eine Verkehrsleiterin oder eine Person mit vergleichbaren Fach-, Entscheidungs- und Handlungskompetenzen bestellt, sofern nicht die Geschäftsleitung selbst dort ansässig ist. Bei Störungen und in Not-situationen muss dieser Ansprechpartner/ diese Ansprechpartnerin oder eine andere entscheidungs- und handlungsbefugte Person zu den üblichen Bürozeiten unmittelbar vor Ort persönlich verfügbar sein.

Der Betreiber hat sicherzustellen, dass sein Unternehmen für den Aufgabenträger während der jeweiligen Betriebszeit telefonisch erreichbar ist.

16.5.3 Betriebs-, Verspätung- und Störfallmanagement

Das Verkehrsunternehmen sorgt für eine sichere, ordnungsgemäße und reibungslose Bedienung des Verkehrsgebietes, um einen pünktlichen und störungsfreien Betrieb zu gewährleisten.

Das Verspätungsmanagement obliegt dem Betreiber. Er hat dazu die Verfügbarkeit von Reservefahrzeugen während der gesamten täglichen Betriebszeit zu gewährleisten. Diese sind einzusetzen, sobald sich Verspätungen von über 30 Minuten auf die Pünktlichkeit der nächstfolgenden Fahrplanfahrt des betroffenen Fahrzeuges übertragen würden.

Bei extremen Verhältnissen, wie Glatteis, unvorhergesehenem Wintereinbruch, Sturmböen, unvorhersehbaren gravierenden Verkehrsstaus, verspätungsrelevanten Tagesbaustellen, kurzfristiger Straßensperrungen wegen Unfall, Einsatz von Polizei, Rettungsdienst und Feuerwehr usw. können mit dem Auftraggeber kurzfristig per E-Mail (ggf. nach gesonderter Festlegung durch den Auftraggeber zusätzlich über ein anderes elektronisches Kommunikationsmedium) Ausnahmeregelungen zu den oben definierten Regelungen im Verspätungsmanagement abgestimmt werden (im Einzelfall und im Sinne der weitest möglichen Aufrechterhaltung des Betriebs).

Diese Regelung gilt unabhängig von der unter „Verfügbarkeit des Fahrtangebotes/ Ausfallquote“ getroffenen Aussage zu als ausgefallen zu wertenden Fahrten.

Die Fahrgäste sind unverzüglich mit aktuellen Informationen über Störungen und Ersatzverkehre zu versorgen (z. B. im Bus, an Haltestellen mit DFI, im Internet, über die Fahrplan-App, soziale Netzwerke). Sie werden über Ursache und Dauer der Störung sowie über alternative Fahrtmöglichkeiten informiert. Je nach Art und Auswirkung der Störung sind darüber hinaus auch Print- und Radiomedien bzw. soziale Medien einzubeziehen.

Bei Verspätungen ist bei umsteigenden Fahrgästen im Regionalbusverkehr eine Abstimmung zwischen den Fahrzeugen über die Gewährleistung des Umsteigens der betroffenen Fahrgäste herbeizuführen. Die Entscheidung bzgl. des Abwartens auf umsteigende Fahrgäste obliegt der Betriebsleitstelle des Auftragnehmers.

Mit Betreibern anderer Buslinien (z. B. auf/ vom Stadtverkehr) sind Abstimmungen im Störungs- bzw. Verspätungsfall bei Fahrgastbetroffenheit, soweit eine Abstimmung nicht unmittelbar zwischen den Fahrzeugen mit Funk möglich ist, mit deren Leitstelle herbeizuführen.

Geplante Betriebsabweichungen

Bei planbaren bzw. geplanten Betriebsunterbrechungen (Baustellen etc.) gilt ein Ersatzverkehr nach vorher kommuniziertem Fahrplan. Ziel der Ersatzverkehre ist es, eine dem Regelangebot vergleichbare Angebotsqualität anzubieten. Dabei können abweichende Fahrzeugstandards zum Tragen kommen, die jedoch bestimmte Mindestanforderungen erfüllen müssen:

- Niederflurtechnik,
- Ticketkontrollsystem (kontrollierter Vordereinstieg muss erfolgen),
- adäquate Be- und Entlüftung,
- grundlegende Fahrgastinformation (Fahrtziel, Liniennummer),
- technisch angemessene Kommunikationsmöglichkeit mit der Leitstelle.

Ungeplante Betriebsabweichungen

Bei ungeplanten Betriebsabweichungen bzw. Störungen des Regelverkehrs (durch plötzliche Ereignisse etc.) sind zur Aufrechterhaltung einer ausreichenden Verkehrsbedienung schnellstmöglich Ersatzverkehre bereit zu stellen.

16.5.4 Rechnergestütztes Betriebsleitsystem/ ITCS

Zur Effektivitätssteigerung der Betriebsdurchführung (u. a. Funckerreichbarkeit der Fahrzeuge, Pünktlichkeit der Fahrten, Beeinflussung der Lichtsignalanlagen, Anschlusssicherung) sowie zur Datenbereitstellung für Echtzeit-Fahrgastinformationen hat der Betreiber ein Rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL/ ITCS¹⁰⁶) zu betreiben (bzw. das vom Aufgabenträger oder einem von ihm beauftragten Dritten gestellte einzusetzen).

Das RBL/ ITCS-System muss mindestens folgende Funktionen erfüllen:

- **Störungsmanagement**
Manuell bedienbare Tools sowie Tools zur automatischen Organisation des Betriebsablaufes bei Störungen müssen unterstützt werden.
- **Anschlusssicherung**
Diese Funktion übernimmt sowohl die Überwachung interner Anschlüsse als auch die Sicherung von Anschlüssen von bzw. zu Fremdunternehmen.
- **Ansteuerung der Dynamischen Fahrgastinformationssysteme an den Haltestellen mit entsprechender Ausstattung.**
- **Sprachkommunikation**
Es ist eine Sprachkommunikation sowohl des Fahrpersonals mit der Leitstelle als auch untereinander zu unterstützen.
- **Fahrzeugverfolgung und Visualisierung**
Es muss eine georeferenzierte Verfolgung und Visualisierung des Laufwegs einbezogener Fahrzeuge erfolgen.
- **Ermittlung von Qualitätskennziffern**
Die automatische Ermittlung von Qualitätskennziffern ist zu ermöglichen. Hierzu sind die Bereitstellungszeiten an der Starthaltestelle sowie die Ankunfts- und Abfahrzeiten an allen Haltestellen mit den Fahrplanvorgaben zu vergleichen. Dabei erfolgt die Referenzierung der überwachten Fahrt auf den für den Verkehrstag gültigen Fahrplan. Die erfassten Rohdaten müssen selektiert und nachbearbeitet werden können, um Pünktlichkeitsreports an definierten Messpunkten bzw. die Ermittlung einer Pünktlichkeitsquote als Jahreswert über alle Linien zu ermöglichen.

Es ist eine Infrastruktur vorzuhalten, die die Lieferung von Echtzeitdaten sicherstellt. Darüber hinaus ist ein technischer Ansprechpartner vor Ort zu bestellen.

¹⁰⁶ ITCS: Intermodal Transport Control System

Ermittlung und Weitergabe von Echtzeitdaten

Das Verkehrsunternehmen ist zur kostenlosen Bereitstellung von Echtzeitdaten über die definierten Schnittstellen gemäß VDV-Schriften 453 und 454 verpflichtet. Die Lieferung der Echtzeitinformationen ist durch das ITCS des Unternehmens sicherzustellen.

Das Verkehrsunternehmen hat den Technischen Anhang zum Datenüberlassungsvertrag (TA-DÜV) für das „Durchgängige Elektronische Fahrplanauskunfts- und Anschlusssicherungs-System“ auf Basis von Echtzeitdaten (DEFAS BAYERN) zwingend zu beachten.

Beim Einsatz von Subunternehmern ist sicherzustellen, dass auch die im Regelverkehr eingesetzten Subunternehmer-Fahrzeuge vom Betreiber mit ITCS ausgestattet sind.

Für Bedarfsverkehre sind gemäß der „Richtlinie zum Förderprogramm Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum für bedarfsorientierte Bedienformen des allgemeinen ÖPNV und Pilotprojekte landkreisübergreifender Expressbusverbindungen im Omnibusverkehr“ die Soll-Daten und Buchungsinformationen im durchgängigen elektronischen Fahrgastinformations- und Anschlusssicherungssystem Bayern (DEFAS Bayern) zur Verfügung zu stellen. Weiterhin ist eine Möglichkeit vorzusehen, dem Fahrgast digital und in Echtzeit Informationen zum aktuellen Standort des für seine Abholung vorgesehenen Fahrzeugs sowie den voraussichtlichen Abholzeitpunkt zu übermitteln. Diese Informationen können (unabhängig von der Übermittlung der Soll-Daten an DEFAS) über ein separates Medium zur Verfügung gestellt werden.

16.5.5 Disposition der bedarfsgesteuerten Verkehre

Das Dispositionssystem für On-Demand-Verkehre soll die Disposition einer fahrplanfreien Personensammelbeförderung zwischen Haltestelle, virtuellen Haltepunkten sowie Points of Interest (POI) ermöglichen und hierfür folgende Funktionen enthalten:

- Fahrplan- und Tarifauskunft,
- Möglichkeit zur Buchung und Bezahlung des ODV und von Anschlussverkehrsmitteln im Verbundbereich,
- automatisierte Rechnungstellung für ODV-Verkehrsunternehmen,
- statistische Auswertung,
- Möglichkeit zur Anlage von Benutzerkonten mit unterschiedlichen Rechten (Administrator-, Lese- und Schreibrechte) sowie grundsätzliche Mandantenfähigkeit.
- Abwicklung der Buchungs- und Abrechnungsvorgänge inklusive entsprechender Dokumentation,
- Zuordnung von Fahraufträgen sowie Nahverfolgung und Dokumentation der Ausführung dieser,

- langfristige Vorhaltung aller erhobenen Daten für statistische Auswertungen,
- Exportfunktion für Rohdaten in gängigen Formaten (z. B. MS-Excel).

Das Dispositionssystem muss dabei über mindestens folgende Bestandteile verfügen:

- Rechenalgorithmus (Buchung, Disposition, Datenkommunikation, Steuerung, Abrechnung, Auswertung),
- Disponenten/ Administrator-Dashboard,
- Fahrer-App,
- Fahrgast-App,
- Fahrgast-Web-Buchung.

16.5.6 Sozialstandards

Für die Durchführung des Regionalverkehrs ist ein einheitlicher Tarif anzuwenden. Dafür gelten folgende Regeln:

Das Bayerische Staatsministerium für Familie, Arbeit und Soziales hat den Lohn-tarifvertrag Nr. 27, abgeschlossen zwischen dem Landesverband Bayerischer Omnibusunternehmer (LBO) und der Gewerkschaft Verdi, für allgemeinverbindlich erklärt. Die Allgemeinverbindlichkeitserklärung (AVE) ist auf die Omnibusfahrerinnen und Omnibusfahrer der Lohngruppe 2a beschränkt. Dadurch gelten die Rechtsnormen dieses Tarifvertrags als Mindestniveau auch für alle bisher nicht tarifgebundenen Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber und Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer innerhalb des sachlichen und räumlichen Geltungsbereichs des Tarifvertrags.

16.5.7 Gesundheitsschutz

Das Verkehrsunternehmen sorgt für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz für die Belegschaft gemäß den geltenden gesetzlichen Vorschriften. Um im Falle einer lokalen oder globalen Pandemie schnell reagieren zu können, ist ein Maßnahmenplan (Pandemieplan) vorzuhalten, der größtmögliche Sicherheit für das Personal gewährleistet.

17 Prognose der Verkehrsentwicklung

17.1 Prognose-Grundlagen

Für den Prognosehorizont 2030 werden folgende Grundlagen zugrunde gelegt:

- allgemeine bundes- und landesweite Tendenzen der Verkehrsentwicklung,
- die Bevölkerungsvorausberechnung des Bayerischen Landesamtes für Statistik¹⁰⁷.

Zu berücksichtigen ist, dass die dargestellten Prognosewerte die zu erwartenden Entwicklungen auf Basis der zum Prognosezeitpunkt angenommenen Rahmenbedingungen abbildet. Diese können durch nicht berücksichtigte Veränderungen z. B. der wirtschafts-, arbeitsmarkt- oder steuerpolitischen Rahmenbedingungen nachhaltig beeinflusst werden. Eine große Rolle wird die aktuelle Pandemie spielen, deren mittel- und langfristige Wirkung auf die struktur- und mobilitätsprägenden Rahmenbedingungen nicht belastbar abschätzbar sind.

17.2 Entwicklung der nachfragebestimmenden Strukturdaten im Landkreis Schweinfurt

Für die Planungen im Öffentlichen Verkehr im Landkreis Schweinfurt sind neben den heutigen Verkehrsbeziehungen auch die verkehrlichen Auswirkungen der absehbaren ÖPNV-relevanten infrastrukturellen Veränderungen zu berücksichtigen. Dies betrifft insbesondere Siedlungs- und Gewerbeflächenerweiterungen sowie die damit verbundenen Entwicklungen von Einwohner- und Beschäftigtenzahlen.

In den Strukturdaten wurden aus diesem Grund folgende Entwicklungen der verkehrserzeugenden Grunddaten berücksichtigt:

- Bevölkerung,
- Schulstruktur,
- Beschäftigte,
- Einkaufseinrichtungen.

17.2.1 Bevölkerungsentwicklung

Gesamtbevölkerung

Nachdem die Bevölkerung im Landkreis seit 2012 leichte Zuwächse verzeichnen konnte, wird bis ca. 2030 eine weitestgehende Stabilisierung prognostiziert, während danach ein leichter Rückgang der Bevölkerungszahlen erwartet wird¹⁰⁸.

¹⁰⁷ Bayerisches Landesamt für Statistik: Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2039, Demographisches Profil für den Landkreis Schweinfurt

Demografische Entwicklung

Die Auswirkungen des demographischen Wandels und die absehbaren Veränderungen im Mobilitätsverhalten werden sich auf die künftig zu erwartende Verkehrsnachfrage und damit einhergehend auf die Nahverkehrsplanung niederschlagen. Neben der absoluten Bevölkerungsvorausberechnung spielt insbesondere die Altersklassenentwicklung eine wichtige Rolle, da die prognostizierten Bevölkerungsrückgänge nicht in allen Altersgruppen gleichermaßen stark eintreten (vgl. Abbildung 28). Diese Betrachtungsweise dient der Abschätzung der zukünftigen ÖPNV-Nachfrage durch die verschiedenen Gruppen und bildet somit eine Grundlage für eine spätere Angebotsausgestaltung.

Für den Landkreis Schweinfurt sind folgende Tendenzen im kommenden Jahrzehnt erkennbar:

- Die prognostizierte Entwicklung ist insbesondere durch Rückgänge in den mittleren Altersgruppen gekennzeichnet, jedoch ist diese Altersgruppe vergleichsweise groß und heterogen, so dass voraussichtlich deutliche Unterschiede erkennbar sein werden. Diese im Berufsleben stehende Altersgruppe ist in der Regel durch eine hohe Mobilität geprägt, da häufig Berufs-, Versorgungs- und auch (familiäre) Hol-/ Bringdienste gekoppelt sind.
- In der Altersgruppe der unter 18-Jährigen sind leichte Zuwächse prognostiziert. Es wird davon ausgegangen, dass sich die Schülerzahlen an weiterführenden Schulen kurz- bis mittelfristig stabilisieren.
- Der Trend der Überalterung setzt sich fort, es wird ein weiterer signifikanter Zuwachs bei den Senioren erwartet.

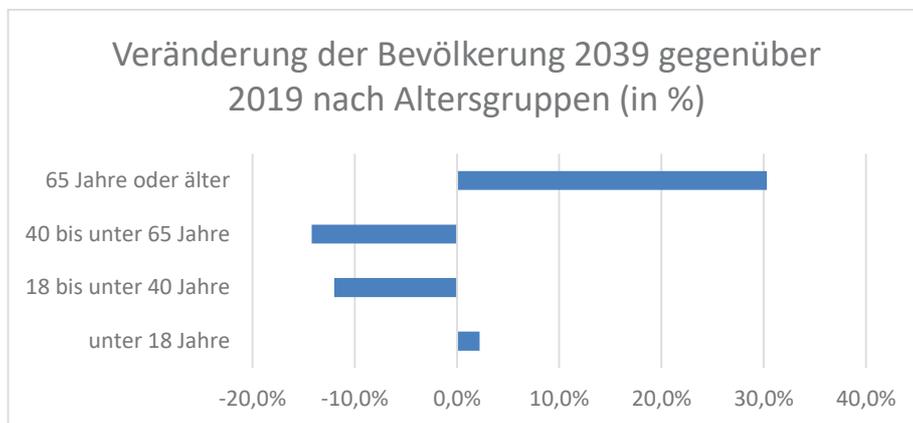


Abbildung 28: Veränderung der Bevölkerung 2039 gegenüber 2019 nach Altersgruppen. ¹⁰⁹

¹⁰⁸ Bayerisches Landesamt für Statistik: Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2039, Demographisches Profil für den Landkreis Schweinfurt

¹⁰⁹ eigene Darstellung nach: Bayerisches Landesamt für Statistik

17.2.2 Schulentwicklung

Grundlage für die Betrachtung der Entwicklung der Schülerzahlen ist ebenfalls die Prognose der Bevölkerungsentwicklung des Bayerischen Landesamtes für Statistik. Dabei lassen sich anhand der prognostizierten Entwicklungen in den einzelnen Bevölkerungsgruppen folgende Annahmen treffen:

- Die Anzahl der 6- bis 10-Jährigen steigt bis 2030 leicht an, sinkt dann bis 2039 wieder etwa auf das Niveau von 2020.
- Die Anzahl der 10- bis 16-Jährigen folgt in etwa der gleichen Entwicklungskurve.
- Die Anzahl der 16- bis 19-Jährigen sinkt bis 2024 zunächst leicht, steigt dann wieder an und erreicht 2030 das Niveau von 2020. Anschließend sind weitere leichte Zuwächse prognostiziert, bis die Größe der Bevölkerungsgruppe Ende der 2030er Jahre stabilisiert.

17.2.3 Beschäftigtenentwicklung

Der prognostizierte Rückgang der mittleren Altersgruppen wird die nächsten Jahre auch merkliche Auswirkungen auf die Beschäftigtenzahlen haben. In der Konsequenz ist von einem Rückgang im Berufsverkehr, welcher dagegen in den letzten zehn Jahren von signifikanten Zuwächsen geprägt war, auszugehen. Inwieweit beschäftigungspolitische Maßnahmen diesen allgemeinen Trend bremsen bzw. kompensieren können, ist nicht absehbar.

Auswirkungen auf den Berufsverkehr dürfte in den nächsten Jahren auch das in der Pandemiezeit in völlig neuer Dimension kultivierte Homeoffice haben. Inwieweit das Homeoffice zukünftig in den relevanten Branchen fester Bestandteil der Arbeitswelt bleibt, ob es sich abschwächt oder sogar ausgebaut wird, kann zum aktuellen Zeitpunkt nicht eingeschätzt werden. Hieraus ist ableitbar, dass der Nahverkehr zukünftig noch stärker in der Lage sein muss, flexibel auf temporäre und/ oder kurzfristige Änderungen in der Arbeitswelt zu reagieren.

17.2.4 Einkaufseinrichtungen und Siedlungserweiterungen

Für die kommenden Jahre sind dem Gutachter im Landkreis Schweinfurt folgende Planungen zur Anlage von größeren Einkaufseinrichtungen seitens der Gemeinden mitgeteilt worden:¹¹⁰

- Einrichtung eines Nahversorgungszentrum in Üchtelhausen (3 ha)
- Ansiedlung eines Einkaufsmarktes im Baugebiet Südost in Gochsheim
- Einzelhandelsansiedlung im Baugebiet Gärtnerei III in Röthlein

Darüber hinaus planen viele Gemeinden die Erweiterung ihrer Siedlungsflächen.

Tabelle 29: Planungsvorhaben zur Siedlungsentwicklung im Landkreis Schweinfurt¹¹¹

Gemeinde/ Stadt/ Markt	Planungsvorhaben
Bergheinfeld	<ul style="list-style-type: none"> • Baugebiet Jahnstraße, Wohnraum, 50 WE, 1,2ha • Baugebiet Goethestraße, 20 Einfamilienhäuser, 1,8ha • Senioreneinrichtungen, 1,0ha
Dingolshausen	<ul style="list-style-type: none"> • Dingolshausen, Baugebiet, 20.900 m² • Bischwind, 9 Bauplätze
Geldersheim	<ul style="list-style-type: none"> • Baugebiet im nord-östlichen Teil, 50 WE • Entwicklung eines Gewerbe-/ Industrieparks, Conn Barracks, ca. 100 ha
Gerolzhofen	<ul style="list-style-type: none"> • Rügshofen, Neubaugebiet, 30 Bauplätze • Gerolzhofen Süd, Am Nützelbach 2, 45 Bauplätze • Industriegebiet An der Alitzheimer Straße, 100.000 m²
Gochsheim	<ul style="list-style-type: none"> • Wohngebiet Süd-Ost Teil II, 35 Bauplätze • Industriegebiet Nordwest IV, 52.423 m²
Grettstadt	<ul style="list-style-type: none"> • Obereuerheim, Baugebiet Sandweg II, 28 Wohneinheiten • Untereuerheim, Baugebiet Baumgarten II, 15 Wohneinheiten
Kolitzheim	<ul style="list-style-type: none"> • Kolitzheim, 20 Wohneinheiten • Lindach, 11 Wohneinheiten
Lülsfeld	<ul style="list-style-type: none"> • Verein "Go & Change", 20 Wohneinheiten • Baugebiet Am Brunnhügel, 15 Wohneinheiten

¹¹⁰ Im Juli/ August 2020 ist eine Befragung aller Gemeinden/ Städte/ Märkte u. a. zu anstehenden Planungen erfolgt.

¹¹¹ benfalls im Rahmen der Gemeindebefragung 2020 ermittelt.

Gemeinde/ Stadt/ Markt	Planungsvorhaben
Niederwerrn	<ul style="list-style-type: none"> Entwicklung eines Gewerbe-/ Industrieparks, Conn Barracks, ca. 100 ha
Poppenhausen	<ul style="list-style-type: none"> Betreutes Wohnen, 40 WE Kützberger Mitte, Wohn- und Gewerbebauten, ca. 50 Bauplätze
Röthlein	<ul style="list-style-type: none"> Baugebiet An der Sulz, 41 Wohneinheiten Erweiterung Industriegebiet, 6 ha Wohngebiet Hirschfeld, 10 Einheiten Wohngebiet Röthlein, Gärtnerei I, 100 Einheiten Gewerbegebiet Röthlein, Gärtnerei III, 20 ha
Schwanfeld	<ul style="list-style-type: none"> Baugebiet Röthen Nord II, 24 Bauplätze
Schwebheim	<ul style="list-style-type: none"> Baugebiet auf dem Gebiet der ehemaligen Gärtnerei
Sennfeld	<ul style="list-style-type: none"> Gewerbegebiet St2272, ca. 5 ha Baugebiet Friedhofstraße, 1,7 ha
Üchtelhausen	<ul style="list-style-type: none"> Ebertshausen, Wohngebiet, 1,7 ha Geschosswohnungsbau + Seniorenwohnen, 3 ha Westen Üchtelhausens, Mischgebiet und allgemeines Wohngebiet
Waigolshausen	<ul style="list-style-type: none"> Nähe Nordring, "Obere Honigleite", 29 Bauplätze
Werneck	<ul style="list-style-type: none"> Seniorenwohnanlage Baugebiete Stettbach, Egenhausen Baugebiete Eßleben, Etleben, Rundelshausen
Wipfeld	<ul style="list-style-type: none"> Baugebiet Thiergärten II, 8 Einfamilienhäuser

17.3 Zukünftige Entwicklung des ÖPNV-Aufkommens im Landkreis Schweinfurt

Für die zukünftige Entwicklung des ÖPNV-Aufkommens können folgende Trends in der bevölkerungsstrukturellen Entwicklung bis 2030 als maßgebend herausgestellt werden:

- Die Bevölkerung im Landkreis Schweinfurt wird sich bis 2030 voraussichtlich auf dem aktuellen Niveau einpendeln.¹¹²
- Die Schülerzahlen werden sich langfristig auf dem Niveau von 2015 stabilisieren.

¹¹² Bayerisches Landesamt für Statistik: Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2039, Demographisches Profil für den Landkreis Schweinfurt

- Die Anzahl junger Erwachsener, welche zumindest in den Städten durch eine zurückgehende Autoaffinität geprägt sind, nimmt im Landkreis Schweinfurt weiter ab.
- Auch die mittleren Altersgruppen, die zumindest in den Städten eine Tendenz zu mehr Multimodalität aufweisen, werden langfristig zurückgehen.
- Die Anzahl der Seniorinnen und Senioren, welche eine zunehmende Autoaffinität zeigen, werden deutlich anwachsen.

Aus den dargestellten Globaltrends und den absehbaren lokalen Entwicklungen lassen sich zumindest Trends zur Entwicklung der ÖPNV-Affinität und der ÖPNV-Nachfrage im Landkreis Schweinfurt ableiten (Annahme: gleichbleibendes ÖPNV- und Tarif-Angebot). In den Altersgruppen „18 bis unter 40 Jahre“ und „40 bis unter 65 Jahre“ ist von einem leichten Anstieg der ÖPNV-Affinität auszugehen.

Die quantitative ÖPNV-Nutzung wird sich deshalb im Kontext mit der prognostizierten Einwohnerentwicklung voraussichtlich weitgehend stabilisieren.

Tabelle 30: Entwicklung der ÖPNV-Nutzung bis 2030 nach Altersgruppen (Annahme: gleichbleibendes ÖPNV- und Tarif-Angebot)

Altersgruppe	Entwicklung der ÖPNV-Affinität	Tendenzen der ÖPNV-Nutzung
unter 18	→	→
18 bis unter 40	→ / ↗	→
40 bis unter 65	→ / ↗	→ / ↘
65 bis unter 80	↘	→ / ↘
80 oder älter	→	→

Fazit:

Die Rahmenbedingungen werden sich für den regionalen Nahverkehr im Landkreis Schweinfurt in den nächsten Jahren nicht verbessern. Ohne System- und Qualitätsverbesserungen im regionalen Busverkehr ist vor diesem Hintergrund von einem weiteren, sukzessiven Rückgang der Fahrgastnachfrage auszugehen.

18 Entwicklungskonzept ÖPNV

18.1 Allgemeine Grundsätze zur Weiterentwicklung des ÖPNV

Das ÖPNV-Angebot im Landkreis Schweinfurt ist aktuell stark von Belangen des Schulverkehrs und Wirtschaftlichkeitsüberlegungen geprägt.

Seite | 203

Im Sinne einer zukunftsfähigen Weiterentwicklung soll das System des Regionalverkehrs modernisiert und für potenzielle neue Fahrgäste attraktiver gestaltet werden. Die angestrebten Verbesserungen bei den Kriterien

- regelmäßige Bedienung,
- leichter Zugang,
- unmittelbare Begreifbarkeit des Systems
- und einfache Merkbarkeit von Fahrplan und Liniennetz
- sind nach den Erfahrungen andernorts wesentliche Erfolgsfaktoren.
- Für die weiteren Überlegungen spielt das im Rahmen des Mobilitätskonzeptes für den Landkreis Schweinfurt entwickelte Zielsystem C eine entscheidende Rolle, das laut Beschluss des Kreisausschusses vom 27.09.2018 die Grundlage für die weiteren Planungen zum ÖPNV im Landkreis darstellen soll. Das Zielsystem C fußt auf drei Säulen bzw. Teilnetzen:
 - Im Stundentakt verkehrende Hauptlinien des „Jedermannverkehrs“:
 - möglichst gleichbleibende Linienwege
 - möglichst keine Ausnahmen im (Takt-) Fahrplan
 - In den Zwischenräumen und zeitlichen Randlagen Bedienung durch Bedarfsverkehre:
 - Fahrplanlose Bedarfsverkehre, die grundsätzlich alle Verkehrsrelationen ermöglichen (allerdings keine Parallelfahrten zum bestehenden ÖPNV-Angebot)
 - Funktion als Zubringer zu den Hauptlinien
 - stündliche Bedienung möglich
- Schulverkehr mindestens auf dem aktuellen Niveau, exakte Bedienung abhängig von tatsächlichen Bedarfen

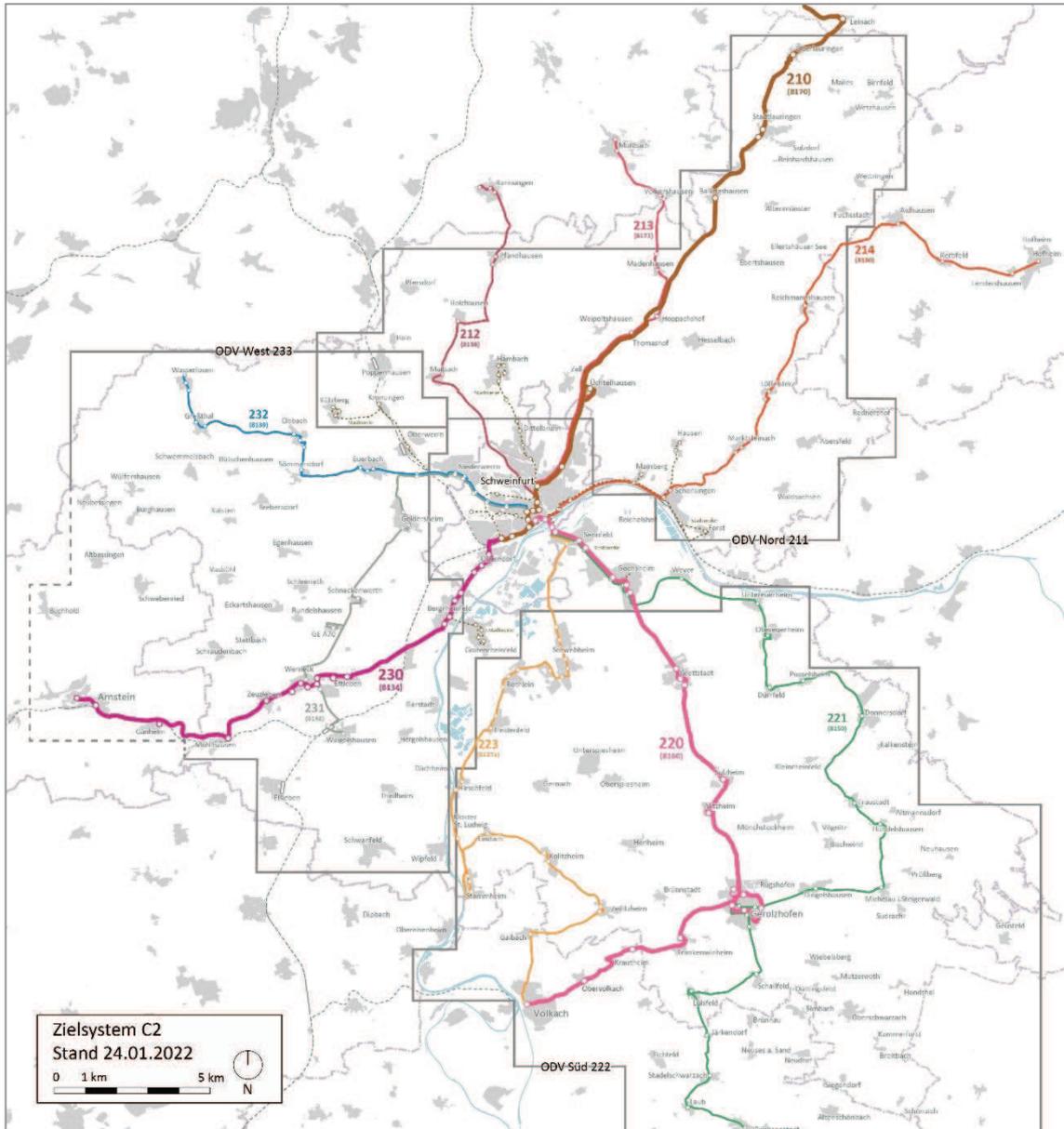


Abbildung 29: Zielsystem C2, Planungsstand Januar 2022

Grundsätzlich ist die Weiterentwicklung des ÖPNV im Landkreis Schweinfurt unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit und eines effizienten Einsatzes der Finanzmittel zu gestalten. Eine nachhaltige Zielerfüllung erfordert jedoch absehbar eine merkliche Verbesserung der Finanzausstattung.

Für die Weiterentwicklung des regionalen Busverkehrs sind, ausgehend von den festgestellten Schwachstellen (siehe Kapitel 15) und den Vorgaben aus dem Zielsystem C Grundprinzipien der Systemgestaltung formuliert worden. Diese Grundprinzipien sollen als „Messlatte“ für zukünftige Überplanungen im Busverkehr dienen.

Grundprinzip 1: Definition von Hauptlinien mit eindeutigen Fahrwegen

Verbesserungspotenzial

Viele Linien befahren aktuell im Laufe eines Verkehrstages alternierende Routen. Zudem enthalten viele Fahrpläne zahlreiche Ausnahmen (Bedienung an bestimmten Wochentagen, Bedienung von Haltestellen in alternierender Reihenfolge etc.), so dass für den Fahrgast die Kenntnis des Fahrplans vorausgesetzt wird.

Lösungsansatz

Definition von Hauptlinien mit eindeutigen Linienwegen, von denen nur in Ausnahmefällen (Schulverkehre auf den Hauptlinien) abgewichen wird.

Umsetzungshinweise

- Bei der Linienführung ist ein Kompromiss zwischen möglichst direktem Linienweg und einer möglichst hohen Erschließungswirkung anzustreben.

Verkehrliche Betrachtung

- Verbesserung der Netztransparenz (weniger Linien im System)
- Verstetigung von bestehenden Verbindungen, Taktverkehre werden von Fahrgästen deutlich besser aufgenommen als unregelmäßige Fahrten.

Grundprinzip 2: Definition von Premiumlinien

Verbesserungspotenzial

Bereits im bestehenden ÖPNV-Netz gibt es bei der Bedienungshäufigkeit und dem Bedienungszeitraum starke Unterschiede zwischen den einzelnen Linien.

Lösungsansatz

Drei Linien mit der voraussichtlich höchsten Fahrgastnachfrage werden als Premiumlinien ausgebildet:

- Möglichst direkte Verbindung zwischen Schweinfurt und einem weiteren zentralen Ort (u. U. auch außerhalb des Landkreises)
- Bei Bedarf zusätzliche Verstärkerfahrten in den Hauptverkehrszeiten
- Längere Bedienung als auf den sonstigen Hauptlinien

Umsetzungshinweise

- Bei der Fahrplanerstellung ist möglichst eine Verknüpfung zum SPNV am Hauptbahnhof Schweinfurt zu realisieren.

Verkehrliche Betrachtung

- Durch die Stärkung bereits aktuell nachfragestarker Linien können zusätzliche Fahrgastpotenziale aktiviert werden.
- Die Verknüpfung der Premiumlinien mit den übrigen Hauptlinien außerhalb der Stadt Schweinfurt (z. B. am Bahnhof Gerolzhofen) ermöglicht eine zusätzliche Feinverteilung im jeweiligen Netzsektor.

Grundprinzip 3: Bildung tagesdurchgängiger Takte
<p>Verbesserungspotenzial</p> <p>Im heutigen Fahrplankonzept viele unterschiedliche Taktgruppen, Taktsprünge und Taktlücken, diese erschweren die Merkmbarkeit des Fahrplans und verhindern auch tagesdurchgängige Anschlussbeziehungen zwischen einzelnen Linien.</p> <p>Lösungsansatz</p> <p>Konsequente Schaffung tagesdurchgängiger Takte auf der jeweiligen Linie.</p>
<p>Umsetzungshinweise</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zu erwarten ist zukünftig mit nicht geringer Wahrscheinlichkeit eine pandemiebedingte Entzerrung der Verkehrsspitzen, so dass sich Fahrgastströme voraussichtlich weiter über den Tag verteilen. Mit einer tagesdurchgängig gleichen Taktung wird dem ebenfalls Rechnung getragen und dient gleichzeitig als Vorbereitung für ggf. wieder auftretende Pandemie-Wellen, die einen gesellschaftlichen Wandel hinsichtlich Mobilitätsbedürfnisse (Stichpunkte sind dabei u. a. Homeoffice, Homeschooling/ Wechselunterricht, Digitalisierung, Abstandswahrung) nach sich ziehen. • Die „taktbestimmenden“ Abfahrzeiten in der Morgenspitze sollten sich an der Zielgruppe der Pendelnden und ihren Präferenzen ausrichten.
<p>Verkehrliche Betrachtung</p> <ul style="list-style-type: none"> • leicht verständlicher, merkbarer Fahrplan zum Abbau von Nutzungshemmnissen • konsequente und tagesdurchgängige Verknüpfungssituationen durch wiederkehrende Anschlussbeziehungen
Grundprinzip 4: Einführung von Bedarfsverkehren
<p>Verbesserungspotenzial</p> <p>Im Landkreis Schweinfurt gibt es viele Orte/ Ortsteile mit geringen bis sehr geringen Fahrgastpotenzialen. Diese Orte werden im aktuellen ÖPNV-Netz mit einigen wenigen Fahrten am Tag bedient.</p> <p>Lösungsansatz</p> <p>Räume mit geringen Fahrgastpotenzialen bieten sich für eine Bedienung mit Bedarfsverkehren an.</p>
<p>Umsetzungshinweise</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aufgrund der geografischen Beschaffenheit des Landkreises bieten sich drei Bedienräume für den Bedarfsverkehr an. • Bei der Umsetzung sind möglichst Kooperationspartner in Form der benachbarten Aufgabenträger zu suchen (analog zum gemeinsam mit dem Landkreis Kitzingen bestehenden Pilotprojekt) • Die Erkenntnisse aus dem Projekt zur Einführung von Bedarfsverkehren in den Landkreisen Schweinfurt und Kitzingen sind bei der Detailplanung der weiteren Bedienräume zu berücksichtigen. • Die Ausschreibungen für die entsprechenden Verkehre sind möglichst so zu gestalten,

dass sie Veränderungen am System auch während der Vertragslaufzeiten zulassen, etwa die Änderung der vorzuhaltenden Flottengröße oder eine Veränderung der Verknüpfungspunkte mit den regelmäßig verkehrenden Linien.

- Entscheidend für die Akzeptanz von Bedarfsverkehren ist ein Grundverständnis des Systems in der Bevölkerung. Hierfür sind seitens des Aufgabenträgers Anstrengungen im Bereich Marketing und Informationsbereitstellung vorzusehen.

Verkehrliche Betrachtung

- Die Bedienung mit Bedarfsverkehren ermöglicht eine Mobilitätsgrundversorgung in Räumen mit geringen Fahrgastpotenzialen.
- Die Bedienung der Räume mit schwacher Nachfrage ist sowohl aus Gründen der Wirtschaftlichkeit als auch aus Gründen der Nachhaltigkeit (kleinere Fahrzeuge mit geringerem Energieverbrauch) sinnvoll.
- Mit der Möglichkeit, jede Stunde ein beliebiges Ziel im Landkreis ansteuern zu können, wird das Mobilitätsangebot in Räumen mit geringen Fahrgastpotenzialen deutlich aufgewertet.

Grundprinzip 5: Zusammenspiel von Stadt- und Regionalverkehr

Verbesserungspotenzial

Linien im Regionalbusverkehr zeigen, je nach Verkehrsunternehmen, unterschiedliche planerische Ansätze der Linienführung in Schweinfurt; eine systematische Netzgestaltung und eine koordinierte Angebotsabstimmung mit dem Stadtverkehr ist nur punktuell erkennbar.

Lösungsansatz

Schaffung einer systematischen Netzstruktur im Regionalbusverkehr für alle Linien (z. B. „Stammstrecke“ Hbf. – Stadtzentrum); anzustreben ist eine sinnvolle Zusammenarbeit mit den aus der Region einfahrenden Buslinien (bis hin zu einer möglichen Zusammenfassung von Stadt- und Regionalbuslinien).

Umsetzungshinweise

- Um den Fahrgästen aus der Region eine optimale Zielerreichung in Schweinfurt zu ermöglichen, ist es sinnvoll, dem Regionalbus die Möglichkeit einzuräumen, an allen relevanten Haltestellen in seinem Bedienungskorridor zu halten (keine Bedienverbote).
- In Bereichen paralleler Bedienung durch Stadt- und Regionalbus sollten die Fahrpläne möglichst aufeinander abgestimmt werden.
- Der Regionalbus sollte in seinem Bedienungskorridor auf möglichst kurzem Wege fahren.
- In Stadtbereichen mit parallelen Bedienungsangeboten ist zu prüfen, ob die ÖPNV-Erschließung auch durch Regionalbuslinien erfolgen kann.

Verkehrliche Betrachtung

- bessere Einbindung der Regionallinien in städtische Verkehrsaufgaben
- bessere Erreichbarkeit des Stadtzentrums
- bessere Verknüpfung Regionalverkehr/ Stadtverkehr

18.2 Linienbündelung

Linienbündelung ist die Zusammenfassung von Linien zu Liniennetzen oder -bündeln. Zur Grundlage für diese Linienbildung wird auf §9 Abs. (2) PBefG verwiesen: „Soweit es die Zielsetzung des § 8 erfordert, kann [...] die Genehmigung für eine Linie oder für mehrere Linien gebündelt erteilt werden.“

Eine Linienbündelung stellt für den Aufgabenträger ein Instrument zur Optimierung des Nahverkehrsangebotes durch Einflussnahme auf die Erteilung von Liniengenehmigungen dar.

Mit der Linienbündelung können folgende Ziele verfolgt werden:

- Es können Verkehre genehmigungsrechtlich zusammengeführt werden, die in Bezug zueinander stehen (z. B. als Bestandteil eines gemeinsamen Teilnetzes oder verknüpft durch Umsteigebeziehungen).
- Weiterhin kann durch Linienbündelung eine gesamtwirtschaftliche Wirksamkeit erreicht werden (Ausgleich zwischen ertragsstarken und ertragsschwachen Linien). Dadurch kann das Herauslösen ertragsstarker Linien aus dem Gesamtzusammenhang des jeweiligen Teilnetzes („Rosinenpickerei“), z. B. bei einem möglichen Genehmigungswettbewerben um Einzellinien, verhindert werden.
- Es können Verknüpfungen zwischen Zubringer- und Hauptlinien abgebildet werden.
- Es können Optimierungen im betrieblichen Ablauf erreicht werden, z. B. bei der Personal- und Fahrzeugeinsatzplanung oder bei der Bildung von Fahrplanumläufen.

Ab dem anvisierten Zeitpunkt der Harmonisierung der Genehmigungszeiten (01.08.2024) sind die Linien des Landkreises Schweinfurt zu folgenden Linienbündeln zusammenzufassen:

Linienbündel Nordost

- Linie 210 (Premiumlinie) Schweinfurt – Stadtlauringen – Bad Königshofen (Landkreis Rhön-Grabfeld)
- Linie 212 Schweinfurt – Maibach – Rannungen
- Linie 213 Schweinfurt – Üchtelhausen – Maßbach
- Linie 214 Schweinfurt – Schonungen – Hofheim i. UFr. (Landkreis Haßberge)
- die dazugehörige Schulverkehre (siehe Kapitel 16.2)

Linienbündel Süd

- Linie 220 (Premiumlinie) Schweinfurt – Gerolzhofen – Volkach (Landkreis Kitzingen)
- Linie 221 Schweinfurt – Donnersdorf – Gerolzhofen – Prichsenstadt (Landkreis Kitzingen)
- Linie 223 Schweinfurt – Stammheim – Volkach (Landkreis Kitzingen)
- die dazugehörigen Schulverkehre (siehe Kapitel 16.2)

Linienbündel West

- Linie 230 (Premiumlinie) Schweinfurt – Werneck – Arnstein (Landkreis Main-Spessart)
- Linie 231 Schweinfurt – Schweinfurt – Werneck – Waigolshausen
- Linie 232 Schweinfurt – Euerbach – Wasserlosen
- die dazugehörigen Schulverkehre (siehe Kapitel 16.2)

Des Weiteren sind parallel dazu die Bedarfsverkehre in den folgenden Räumen zu „Flächenkonzessionen“ zusammenzufassen:

- On-Demand-Verkehr Raum 211 (Nordost)
- On-Demand-Verkehr Raum 222 (Süd)¹¹³
- On-Demand-Verkehr Raum 233 (West)

Weitere gebündelte Bedarfsverkehre (siehe § 50 Abs. 1, PBefG; auch kommerzielle Verkehre) sollen unter dem Gesichtspunkt des öffentlichen Verkehrsinteresses im Landkreis Schweinfurt zu den Betriebszeiten der im NVP beschriebenen ÖPNV-Angebote ausdrücklich nicht genehmigt und realisiert werden (siehe PBefG § 50 Abs. 2).

18.3 Strukturieren der Handlungsfelder

Im Entwicklungskonzept werden die nachfolgend dargestellten Maßnahmen und Prüfaufträge hinsichtlich ihres strategischen Ansatzes in fünf Handlungsfelder unterteilt:

- Handlungsfeld I „Weiterentwicklung des Bedienungsangebotes“
- Handlungsfeld II „Modernisierung und Weiterentwicklung der ÖPNV-Infrastruktur“
- Handlungsfeld III „Schaffung (intermodaler) Verknüpfungen“
- Handlungsfeld IV „Fahrgastinformation und Marketing“

¹¹³ Die Ausschreibung der Bedarfsverkehre im ODV-Raum 222 Süd erfolgt bereits 2022, der Start ist für das Jahr 2023 vorgesehen. Der ODV-Raum umfasst Teile des Landkreises Kitzingen, eine entsprechende Kooperation findet statt.

- Handlungsfeld V „Tarif“
- Handlungsfeld VI „Monitoring“

Innerhalb der einzelnen Bereiche werden neben konkreten **Maßnahmen** zur Optimierung des ÖPNV-Angebotes außerdem **Prüfaufträge** zur weiteren Entwicklung des ÖPNV formuliert.

- **Maßnahmen** sind konkrete Planungsvorhaben zur verkehrlichen und/ oder wirtschaftlichen Verbesserung und Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes, die während ersten fünf Jahre nach Neuvergabe der Liniengenehmigungen umgesetzt werden sollen.
- **Prüfaufträge** beinhalten i. d. R. Ansätze zur Weiterentwicklung des ÖPNV, die weiterer detaillierter Nachfrage- und Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen außerhalb des Fortschreibungsprozesses bedürfen. Die erforderlichen Untersuchungen können zeitnah durchgeführt werden, so dass Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV – bei einer positiven Bewertung – ab dem fünften Jahr nach Neuvergabe der Liniengenehmigungen begonnen bzw. umgesetzt werden können.

18.4 Handlungsfeld I „Weiterentwicklung des Bedienungsangebotes“

I-1 (Maßnahme): Umsetzung des Zielsystems C2 zur Neuordnung regionalen Busverkehrs (bereits im Umsetzungsprozess)

Gemäß den oben aufgeführten Grundprinzipien ist das Zielsystem C aus dem Mobilitätskonzept des Landkreises Schweinfurt zum Zielsystem C2 weiterentwickelt und präzisiert worden.

Gegenüber dem ursprünglichen Zielsystem sind folgende Änderungen vorgenommen worden:

- Definition von drei Premiumlinien gemäß den oben formulierten Grundprinzipien:
 - Linie 210 Schweinfurt – Bad Königshofen (Landkreis Rhön-Grabfeld)
 - Linie 220 Schweinfurt – Gerolzhofen – Volkach (Landkreis Kitzingen)
 - Linie 230 Schweinfurt – Werneck – Arnstein (Landkreis Main-Spessart)
- Reduktion der Anzahl der Hauptlinien (und entsprechende Anpassung der Räume des Bedarfsverkehrs) zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit des Systems und angesichts der aufgrund der Pandemiesituation eingebrochenen Fahrgastzahlen.
- Festlegung der Bedienzeiträume an Werktagen:
 - Premiumlinien:
 - 5:00 – 21:00 Uhr Richtung Schweinfurt
 - 6:00 – 22:00 Uhr Gegenrichtung

- Sonstige Hauptlinien:
 - 5:00 – 19:00 Uhr Richtung Schweinfurt
 - 6:00 – 20:00 Uhr Gegenrichtung
- Bedarfsverkehre:
 - 5:00 – 23:00 Uhr (somit ist gewährleistet, dass der Bedarfsverkehr „Feinverteilung“ der Fahrgäste der letzten Fahrten in den Landkreis übernehmen kann.)
- Festlegung der Bedienung an Wochenenden und Feiertagen:
 - Jeweils 4 Fahrtenpaare auf allen Linien
 - Bedarfsverkehre im gesamten Landkreis im Zeitraum 7:00 – 20:00 Uhr
- aufgrund der Gegebenheiten vor Ort teilweise veränderte Linienführung
- Einführung einer neuen Systematik zur Liniennummerierung (siehe Kapitel 9; Teil A)

18.5 Handlungsfeld II „Modernisierung und Weiterentwicklung der ÖPNV-Infrastruktur“

II-1 (Prüfauftrag): Landkreisweites Programm zur Förderung von barrierefreiem Haltestellenausbau

Beschreibung

Für den barrierefreien Ausbau der Haltestellen sind im Landkreis Schweinfurt den meisten Fällen die Gemeinde als Straßenbaulastträger zuständig. Es ist zu prüfen, inwiefern der Landkreis als Aufgabenträger hier mit einem eigenen Förderprogramm zusätzliche Anreize zu einer zügigen Umsetzung der Barrierefreiheit schaffen kann.

Umsetzungshinweise

- Bei der Aufstellung des Förderprogramms empfiehlt sich eine enge Abstimmung mit der zuständigen Regierungsbehörde.

Verkehrliche Betrachtung

- Sicherstellung der „vollständigen Barrierefreiheit“
- barrierefreie Haltestellen führen auch zur Verminderung von Störungen an Bushaltestellen im Sinne einer optimalen Betriebsabwicklung

18.6 Handlungsfeld III „Schaffung (intermodaler) Verknüpfungen“

18.6.1 Schaffung von Bike+Ride-Anlagen an Bushaltestellen (Prüfauftrag)

III-1 (Prüfauftrag): Schaffung von Bike+Ride-Anlagen an Bushaltestellen
<p>• Beschreibung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Planung und Umsetzung eines Gesamtkonzeptes zur intermodalen Verknüpfung „Fahrrad – Bus“ und „Fahrrad – Bahn“ (Errichtung von hochwertigen Fahrradabstellanlagen/ Bike+Ride-Anlagen) • an zentralen Haltestellen für eine verbesserte Verknüpfung von Rad und ÖPNV • an in Kapitel 24.1.5 aufgezählten Haltestellen, die als Verknüpfungspunkte zwischen unterschiedlichen Verkehrsträgern dienen sollen • an sonstigen Bahnhaltepunkten im Landkreis
<p>Umsetzungshinweise</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prüfung der erforderlichen Kapazitäten bzw. Ermittlung des möglichen Bedarfs, dabei sollte eine Differenzierung zwischen kleineren und größeren Anlagen vorgenommen werden (Vermeidung von Überdimensionierung). • Dort, wo die B+R-Potenziale nicht genau zu ermitteln sind, kann es zweckmäßig sein, probeweise mobile Anlagen (ohne Bodenverankerung) aufzustellen und ihre Akzeptanz über einen gewissen Zeitraum zu beobachten. • Als erster Anhaltspunkt für die entstehenden Baukosten von Radabstellanlagen: Ein einfacher Anlehnbügel kostet rund 75 € (ohne Tiefbau), bei überdachten Reihenparkern kostet der Abstellplatz 1.200 -1.350 € (inkl. Tiefbau); dazu kommen Planungskosten, ggf. Grunderwerbskosten und Wartungskosten • Eine regelmäßige Säuberung und Wartung der B+R-Anlagen (jährlich) ist dringend zu sichern, um ein positives Erscheinungsbild und die langfristige Akzeptanz der Anlage zu gewährleisten.
<p>Verkehrliche Betrachtung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fahrradabstellanlagen erhöhen spürbar die Flächenwirksamkeit / Erschließungswirkung von ÖPNV-Angeboten (ermöglichen Abbau von Erschließungsdefiziten) • verbesserte Verknüpfung der Verkehrsmittel

18.6.2 Einrichtung von Mobilitätsstationen (Prüfauftrag)

III-2 (Prüfauftrag): Einrichtung von Mobilitätsstationen

Beschreibung

- Errichtung von Mobilitätsstationen zur Stärkung bzw. Bündelung und zur verbesserten Sichtbarkeit von inter- und multimodalen Mobilitätsangeboten.
- Stufenweise eines Gesamtkonzeptes an Mobilitätsstationen im Landkreis Schweinfurt, möglichst in Abstimmung mit einem kreisweiten Konzept.
- Ansätze für Standorte
- Verknüpfungspunkte/ Schnittstellen zum Nahverkehr: insbesondere SPNV-Halte, Verknüpfungshaltstellen Bus-Bus, Verknüpfungshaltstellen zum Bedarfsverkehr
- Haltestellen im Landkreis, in deren Einzugsgebiet Unternehmen/ Einrichtungen mit einer hohen Anzahl an Arbeitsplätzen liegen

Umsetzungshinweise

- Einbeziehung möglichst aller alternativer Mobilitätsangebote (ÖPNV/ SPNV, Carsharing-Angebote, Fahrradverleihsystem und hochwertige Fahrradabstellanlagen, B+R, P+R, Taxi-standflächen usw.)
- Entwicklung eines Gesamtkonzeptes mit Festlegung von differenzierter Ausbaustufen
- Umsetzung von (ersten) Stationen (ausgehend von Standorten mit Signalwirkung)
- „klein“ anfangen: Sowohl die Größe der Mobilitätsstation als auch die Anzahl der Mobilitätsstationen können sukzessive ausgebaut bzw. erweitert werden.
- der Faktor „Sichtbarmachung“ ist durch ein ansprechendes Gestaltungskonzept zu gewährleisten

Verkehrliche Betrachtung

- Verbesserung der Akzeptanz von Mobilitätsangeboten jenseits des eigenen Pkw
- Attraktivierung des ÖPNV durch gebündelte Zu- und Abbringer-Angebote (auch und gerade für die letzte Meile)
- Möglichkeiten der Multi- und Intermodalität sichtbar bzw. erlebbar machen

18.7 Handlungsfeld IV „Fahrgastinformation und Marketing“

18.7.1 Barrierefreie Fahrgastinformation (Maßnahme)

IV-1 (Maßnahme): Barrierefreie Fahrgastinformation im Nahverkehrsraum
Beschreibung
Es ist anzustreben, sämtliche relevanten Fahrgastinformationen im Zwei-Sinne-Prinzip gemäß den Ausführungen in Kapitel 5.3.3 zur Verfügung zu stellen.
Umsetzungshinweise
<ul style="list-style-type: none">• Als relevant sind sämtliche Fahrgastinformationen zum Angebot (Fahrpläne, Sonderinformationen etc.) und zur barrierefreien Nutzbarkeit des Angebotes anzusehen.• Es sind technische Möglichkeiten der Informationsübermittlung zu beachten und zu nutzen, z. B. Vorlesefunktion von Browsern, Mobilapplikationen für Menschen mit Einschränkungen etc. Dabei sind unter Umständen die Behindertenbeauftragten des Landkreises/der Gemeinden zur Rate zu ziehen.• Um Insellösungen zu vermeiden ist zudem eine Absprache auf Verbundebene anzustreben.
Verkehrliche Betrachtung
<ul style="list-style-type: none">• Sicherstellung der „vollständigen Barrierefreiheit“• Verbesserung der Fahrgastinformation/ Verbesserung der Orientierung im System für ungeübte Nutzer

18.7.2 Digitale Fahrgastinformation an zentralen, systemprägenden Haltestellen (Prüfauftrag)

IV-2 (Prüfauftrag): Digitale Fahrgastinformation an zentralen, systemprägenden Haltestellen

Seite | 215

Beschreibung

- Umsetzung eines Gesamtkonzeptes zur Digitalen Fahrgastinformation an den Bushaltestellen.
- potenzielle Haltestellen für Digitalen Fahrgastinformations-Anlagen (DFI)
- Haltestellen mit Umsteigefunktion/ Verknüpfungshaltestellen
- Haltestellen mit hohem Anteil Ortsfremder (z. B. tourismusrelevante Ziele)
- wichtige Haltestellen an den Premiumlinien

Umsetzungshinweise

- Beschaffung eines einheitlichen Systems im Bedienungsgebiet (keine Insellösungen)

Verkehrliche Betrachtung

- Verbesserung der Fahrgastinformation/ Verbesserung der Orientierung im System für ungeübte Nutzer
- wirksame Flankierung der Produktqualität der Premiumlinien
- „Werbung“ für den ÖPNV im Straßenbild

18.8 Handlungsfeld V „Tarif“

V-1 (Maßnahme): Einbindung des regionalen Busverkehrs in den Verbundtarif

Beschreibung

Integration des bestehenden Wabentarifs in den Verbundtarif (Zielsetzung: Integration in den Verkehrsverbund Mainfranken)

Umsetzungshinweise

- Begleitung mit einer breit angelegten Imagekampagne

Verkehrliche Betrachtung

- Umsetzung des Mottos „Eine Region – ein Fahrplan – ein Tarif – ein Ticket“ als zentraler Leitgedanke der Nahverkehrsplanung (siehe „Verkehrspolitische Zielsetzungen“; Leitsatz 1)

18.9 Handlungsfeld VI „Monitoring“

18.9.1 Aufbau eines Monitoringsystems

VI-1 (Maßnahme): Aufbau eines Monitoringsystems
Beschreibung
Aufbau eines Monitoringsystems zwecks Übersicht über Linienauslastungen und Fahrgastnachfragen.
Umsetzungshinweise <ul style="list-style-type: none">• Wahlweise Ausstattung der Fahrzeuge auf den Hauptlinien mit Fahrgastzählsensoren oder vergleichbaren Geräten oder regelmäßige Fahrgastzählungen/ Befragungen.• U. U. kann das Monitoringsystem auch verbundweit installiert werden, entsprechende Abstimmungen sind vorzunehmen.• Im Bedarfsverkehr sollte die Nachfrage/ die Anzahl beförderter Fahrgäste aus den von der Dispositionssoftware gelieferten Daten abgelesen werden können.• Ausschreibungen und Verkehrsverträge sind entsprechend so anzufertigen, dass Änderungen an der Qualität und Quantität des Verkehrs auch während der Laufzeit des Vertrages/ der Konzession möglich sind.
Verkehrliche Betrachtung <ul style="list-style-type: none">• Der Aufgabenträger wird in die Lage versetzt, Korrekturen am bestehenden System vorzunehmen. Das ist gerade bei einer so gravierenden Systemumstellung, wie im Landkreis Schweinfurt angestrebt, ein großer Vorteil.

18.9.2 Aufbau eines Systems für (regelmäßige) Qualitätskontrollen

VI-2 (Maßnahme): Aufbau eines Systems für (regelmäßige) Qualitätskontrollen

Seite | 217

Beschreibung

Aufbau eines Systems für (regelmäßige) Qualitätskontrollen zwecks Übersicht über die vertragsgemäße Ausführung der Linienverkehre

Umsetzungshinweise

- Die (verdeckten) Qualitätskontrollen können im Rahmen eines Dienstleistungsauftrags mit einem externen Auftragnehmer umgesetzt werden.
- U. U. kann auch ein verbundweites System installiert werden, entsprechende Abstimmungen sind vorzunehmen.
- Im Bedarfsverkehr sollte die Nachfrage/ die Anzahl beförderter Fahrgäste aus den von der Dispositionssoftware gelieferten Daten abgelesen werden können.
- Ausschreibungen und Verkehrsverträge sind entsprechend so anzufertigen, dass Änderungen an der Qualität und Quantität des Verkehrs auch während der Laufzeit des Vertrages/ der Konzession möglich sind.

Verkehrliche Betrachtung

- Der Aufgabenträger wird in die Lage versetzt, Fehl- und Minderleistungen im Rahmen der Verkehrsverträge zu erkennen und entsprechend handeln zu können. Das ist aus Gutachtersicht gerade bei einer Umstellung auf gemeinwirtschaftliche Verkehre sinnvoll, um die angestrebte Qualität gewährleisten zu können.

18.10 Kostenentwicklung im regionalen Busverkehr

Die oben beschriebenen anvisierten Änderungen im ÖPNV-System im Landkreis Schweinfurt bringen einen deutlichen finanziellen Mehraufwand mit sich. Die angestrebten qualitativen und quantitativen Verbesserungen im ÖPNV sind im Rahmen von eigenwirtschaftlichen Verkehren kaum umsetzbar. Bei einer Umstellung auf Gemeinwirtschaftlichkeit verbleiben zwar die Erlöse durch Fahrscheinverkauf beim Aufgabenträger, dennoch ist insgesamt mit einem deutlichen Defizit zu rechnen.

Zusätzliche finanzielle Belastungen können sich durch geänderte Ansprüche der Fahrgäste an die Beförderungsqualität, die Bedienungshäufigkeit sowie die Verfügbarkeit und Zugänglichkeit von Informationen ergeben.

Von einer Abschätzung der Kosten einer möglichen Umstellung der Flotten auf emissionsneutrale bzw. emissionsarme Fahrzeuge muss noch abgesehen werden, da die Umsetzung des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes (SaubFahrzeug-BeschG) in Landesrecht noch aussteht.

Zu beachten sind zudem die in den letzten Jahren kontinuierlich gesunkenen ÖPNV-Zuwendungen. Diese werden in den kommenden Jahren voraussichtlich weiter sinken, da der Förderbedarf bayernweit steigt, wenn Aufgabenträger ihre Planungen umsetzen, bzw. wenn zusätzliche Anforderungen im ÖPNV zu realisieren sein werden. Es muss daher seitens des Aufgabenträgers die Bereitschaft vorhanden sein, die im ÖPNV-System entstehenden Defizite in Zukunft zu einem Großteil selbst zu tragen.

19 Ausblick und Handlungsprioritäten

Die grundlegende Reform des regionalen ÖPNV-Netzes und die damit einhergehende Vergabe der Leistungen durch den Landkreis als Aufgabenträger stellen einen Paradigmenwechsel im öffentlichen Verkehr im Landkreis Schweinfurt dar.

Der Nahverkehrsplan zeigt hierbei fünf wesentliche Handlungsprioritäten auf, welche für die Zukunftsfähigkeit des ÖPNV im Landkreis Schweinfurt von herausragender Bedeutung sind:

Seite | 219

- Konsequente Umsetzung des Zielsystems C2 (als Fortentwicklung des Zielsystems C aus dem Mobilitätskonzept), das auf drei Säulen fußt:
 - Zehn im Stundentakt verkehrende Hauptlinien
 - Schulverkehre mindestens auf dem aktuellen Niveau
 - Bedarfsverkehre in Räumen mit schwacher Nachfrage
- Schaffung der vollständigen Barrierefreiheit ganzheitlich in den sechs Handlungsfeldern (Haltestellen, Fahrzeuge, Fahrgastinformation, Betrieb/ Unterhaltung/ Störfallmanagement, Fähigkeiten und Kenntnisse Personal sowie Service/ Trainingsangebote)
- Integration der regionalen Busverkehre in den Tarifverbund
- Aufbau eines Systems für Controlling und Qualitätsmanagement
- Vor allem für die Aufgaben in den Bereichen Controlling, Qualitätsmanagement aber auch in den Bereichen Abrechnung/ Einnahmenaufteilung und für sonstige betriebswirtschaftliche Vorgänge wird beim Aufgabenträger qualifiziertes Personal im angemessenen Umfang benötigt. Es ist daher mindestens zu prüfen, ob die vorhandenen Personalkapazitäten für die kurz- und mittelfristig anfallenden zusätzlichen Aufgaben ausreichend sind.

Teilbaustein C

–Stadt Schweinfurt –

20 Bestandsaufnahme Raumstruktur

20.1 Stadtstruktur

Die kreisfreie Stadt Schweinfurt liegt im Norden des Freistaates Bayern und gehört zur Planungsregion Main-Rhön (Region 3) im Regierungsbezirk Unterfranken. Main-Rhön ist eine von 18 Planungsregionen in Bayern und umfasst neben der Stadt und dem Landkreis Schweinfurt auch die Landkreise Rhön-Grabfeld im Norden, Bad Kissingen im Westen und Hassberge im Osten.

Schweinfurt ist Verwaltungssitz des gleichnamigen Landkreises, der die Stadt vollständig umschließt. Ein Teil der Siedlungsgebiete der Umlandgemeinden grenzt unmittelbar an das Stadtgebiet, so dass die Stadtgrenze teilweise nicht mehr erkennbar ist und mit dem Landkreis Schweinfurt verschmilzt.

Die Stadt ist gemäß Landesentwicklungsplan (LEP) Oberzentrum der Region Main-Rhön und übernimmt als solches wichtige Versorgungsaufgaben für die gesamte Region und z. T. auch für den östlichen Bereich des angrenzenden Planungsgebietes Würzburg. So haben sowohl die Innenstadt als auch die großflächigen Einzelhandelsstandorte im Gewerbegebiet Schweinfurt Süd eine hohe Bedeutung im Einkaufsverkehr für den mittel- und langfristigen Bedarf. In der westlichen City entstand 2009 mit der Stadtgalerie das größte innerstädtische Einkaufszentrum Mainfrankens (22.500 m² Verkaufsfläche).

Mit rund 54.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort und etwa 40.700 Einpendelnden bildet Schweinfurt außerdem das wirtschaftliche Zentrum der Region Main-Rhön. Das Einzugsgebiet Schweinfurts erstreckt sich aufgrund der Vielzahl der Arbeitsplätze sowie der wichtigen Bedeutung als Bildungs- und Einkaufsstandort weit über die Stadtgrenzen hinaus und umfasst insbesondere den umgebenden Landkreis Schweinfurt, aber auch im weiteren Umkreis liegende Städte und Gemeinden.

Bis heute wird Schweinfurt von der verarbeitenden Industrie geprägt. Der Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im produzierenden Gewerbe liegt mit rund 51 % weit über dem bayerischen (34 %) und dem deutschen Durchschnitt (rund 24 %). Bedeutende Unternehmen sind neben der Schaeffler Technologies AG & Co. KG die Firma SKF GmbH und die ZF Friedrichshafen AG. Der Dienstleistungssektor ist im Vergleich mit anderen Städten weniger stark ausgeprägt, hat in den letzten Jahren aber an Bedeutung gewonnen.

Neben ihrer Funktion als Wirtschaftsstandort übernimmt die Stadt wichtige zentralörtliche Versorgungsaufgaben im Bereich Bildung. So ist Schweinfurt mit einer Fachhochschule, 21 beruflichen Schulen (darunter vier Berufsschulen, 13 Fach- und Berufsfachschulen sowie weiteren Fachschulen mit unterschiedlichen inhaltlichen Schwerpunkten), elf weiterführenden Schulen, darunter vier Gymnasien, sowie der International School Mainfranken der mit Abstand bedeutendste Bildungsstandort der Region.

Im Schuljahr 2019/2020 besuchten täglich etwa 14.400 Schülerinnen und Schüler Schulen in Schweinfurt. Insbesondere bei den weiterführenden Schulen und Berufsschulen stammen nahezu 2/3 der Schülerinnen und Schüler aus dem Umland.¹¹⁴ Viele Bildungseinrichtungen konzentrieren sich westlich der Innenstadt.

Insbesondere die Hochschule für angewandte Wissenschaft Würzburg-Schweinfurt mit ihren rund 3.000 Studierenden in Schweinfurt und zwei Standorten im Stadtgebiet fungiert als wichtiger Impulsgeber für die wirtschaftliche Entwicklung in der Stadt und der Region. Mit dem Neubau des *i-Campus Schweinfurt* auf dem Areal der einstigen Ledward Barracks wird die Bedeutung der Hochschule weiter gestärkt.

Im Stadtgebiet gibt es zwei größere Krankenhausstandorte. Mit etwa 700 Planbetten und rund 2.000 Mitarbeitenden ist das Leopoldina-Krankenhaus die größte Einrichtung. Das städtische Akutkrankenhaus der Schwerpunktversorgung liegt nordöstlich der Innenstadt im Stadtteil Nordöstlicher Stadtteil. Auf dem Campus befinden sich zudem ein Medizinisches Versorgungszentrum (Ärztehaus) sowie weitere Institute. Das mit etwa 260 Betten etwas kleinere St. Josef Krankenhaus liegt direkt in der Innenstadt und ist somit sehr gut erreichbar. Auch dem Josefskrankenhaus ist ein größeres Ärztehaus mit sieben Fachpraxen angegliedert.

Nicht zuletzt ist Schweinfurt mit dem Theater der Stadt Schweinfurt, zahlreichen Museen, darunter das 2001 neu erbaute Museum Georg Schäfer, sowie dem Kulturhaus „Stattbahnhof“ ein wichtiger Kulturstandort.

In Karte 1 sind alle ÖPNV-relevanten Ziele in der Stadt Schweinfurt dargestellt.

Karte 1: ÖPNV-relevante Ziele in der Stadt Schweinfurt

20.2 Bevölkerungsverteilung und -entwicklung

Bevölkerungsverteilung

Schweinfurt erstreckt sich auf einer Fläche von rund 36 km² und erreicht mit Stand 31.12.2019 eine Gesamtbevölkerung von ca. 53.400 Einwohnerinnen und Einwohnern (Hauptwohnsitz). Somit ist sie die mit Abstand bevölkerungsreichste Stadt in der ansonsten eher ländlich geprägten Planungsregion Main-Rhön.

Die Bevölkerung der Stadt verteilt sich auf 23 statistische Bezirke mit Bevölkerungszahlen von bis zu 9.200 Einwohnern (Bergl).¹¹⁵

¹¹⁴ Stadt Schweinfurt, Amt für Sport und Schulen: Schulen in Schweinfurt (Schuljahr 2019/2020).

¹¹⁵ Stadt Schweinfurt, Bürgeramt: Bevölkerung der Stadt Schweinfurt nach Stadtteilen und Statistischen Bezirken, Datenstand 31.12.2019.

Die Siedlungsschwerpunkte innerhalb der Stadt Schweinfurt sind neben der Innenstadt der südwestlich an die Innenstadt angrenzende städtische Bezirk Bergl (ca. 9.200 EW) sowie die nördlich im Stadtgebiet liegenden fünf Bezirke von Deutschhof (in der Summe ca. 5.900 EW), der Bezirk Hochfeld/Steinberg (ca. 5.000 EW) und der Bezirk „Nördlicher Stadtteil“ (ca. 3.100 EW).

Die durchschnittliche Bevölkerungsdichte der Stadt Schweinfurt liegt bei rund 1.500 EW/km² und somit deutlich über den Durchschnittswerten für den Freistaat Bayern (168 EW/km²) und den Regierungsbezirk Unterfranken (154 EW/km²). Auch im Vergleich mit anderen Städten in der Region Main-Rhön ist Schweinfurt vergleichsweise dicht besiedelt (z. B. Bad Kissingen 321 EW/km², Bad Neustadt a. d. Saale 416 EW/km²; beide Kommunen bilden seit dem LEP 2018 ein gemeinsames Oberzentrum). Lediglich einzelne Städte im regionalen Umfeld (Würzburg 1.460 EW/km² sowie Bamberg 1.416 EW/km²) weisen ähnlich hohe Werte für die Bevölkerungsdichte auf.¹¹⁶

Innerhalb des Stadtgebietes sind die starken strukturellen Unterschiede zwischen den nördlich des Mains bzw. nördlich und östlich der Schienenstrecken gelegenen Gebieten und den südlich daran angrenzenden Stadtbereichen zu erkennen. Die Siedlungsstruktur nördlich des Mains orientiert sich dabei entlang der überörtlichen, klassifizierten Straßen, welche sternförmig auf die Innenstadt zulaufen und dort über tangentielle Verbindungen miteinander verbunden sind. Die Wohngebiete erstrecken sich somit ausgehend von der Innenstadt in die äußeren Bereiche und gehen teilweise nahtlos in die Umlandgemeinden über.

Die dicht bebauten und besiedelten Siedlungsschwerpunkte in der Innenstadt sowie im Bergl und den nördlichen liegenden Nördlicher Stadtteil, Deutschhof, Haardt, Hochfeld-Steinberg und Eselshöhe weisen Bevölkerungsdichten zwischen ca. 5.400 und 2.800 EW/qkm.¹¹⁷ Südlich des Mains befindet sich innerhalb des Schweinfurter Stadtgebiets nahezu keine Wohnbebauung, vielmehr sind hier Industrie- und Gewerbeflächen sowie großflächiger Einzelhandel vorhanden. Insgesamt gibt es ein typisches Gefälle von der Innenstadt in die Randbereiche (vgl. Karte 2).

Bevölkerungsentwicklung

Bei der Betrachtung der Bevölkerungszahlen in der Stadt Schweinfurt im Vergleichszeitraum 2005 (letzter NVP) bis 2020 sind nennenswerte Schwankungen zu verzeichnen (vgl. Abbildung 30). So sank die Bevölkerungszahl bis 2015 (Datenstand 31.12.2014) auf ca. 51.600 EW. Seither wirken u. a. die angestiegene Wohnbautätigkeit (z. B. Eselshöhe, Bellevue, Yorktown Village) und weitere städtebauliche Projekte (z. B. „Stadtgalerie“), so dass die Stadt insgesamt wieder steigende Bevölkerungszahlen aufweist.

Zu dieser Trendumkehr trugen ein weiter wachsender Arbeitsmarkt sowie die Flüchtlingszuwanderung bei.

¹¹⁶ Bayerisches Landesamt für Statistik, Datenstand 31.12.2019.

¹¹⁷ Stadt Schweinfurt, Bürgeramt: Bevölkerung der Stadt Schweinfurt nach Stadtteilen und Statistischen Bezirken, Datenstand 31.12.2019.

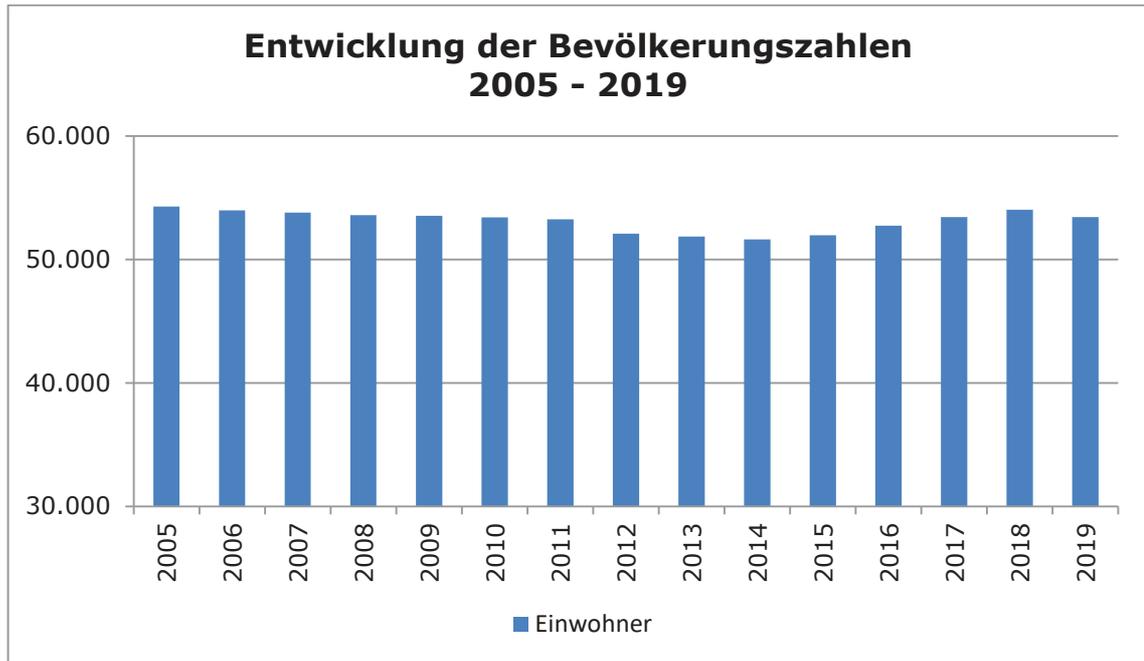


Abbildung 30: Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Schweinfurt 2005 – 2019 (jeweils Stand 31.12.)¹¹⁸

Karte 2 zeigt den Bevölkerungsbestand und die Entwicklung im Vergleich 2004 – 2019 im Oberzentrum Schweinfurt nach statistischen Bezirken.

Erkennbare Zuwächse gab es in der Vergangenheit in der Innenstadt, hier insbesondere in der Altstadt, sowie im statistischen Bezirk Haardt. Während der Nordwestliche Stadtteil in den Jahren seit 2004 zunächst in nennenswerter Größenordnung Bevölkerungszuwächse verzeichnen konnte (2004 – 2017 ca. 700 EW, ca. 22 %), ist in den letzten beiden Jahren dort wieder ein signifikanter Rückgang erkennbar. Ebenfalls rückläufige Bevölkerungszahlen in nennenswertem Umfang hatten in der Vergangenheit die Bezirke Bergl und Hochfeld-Steinberg (vgl. Karte 2).¹¹⁹

Karte 2: Stadtstruktur und Bevölkerungsverteilung Stadt Schweinfurt

¹¹⁸ Datenquelle: Stadt Schweinfurt, Bürgeramt

¹¹⁹ Stadt Schweinfurt, Bürgeramt: Bevölkerung der Stadt Schweinfurt nach Stadtteilen und Statistischen Bezirken, Datenstand 31.12.2019.

Demografie

So wie in vielen Regionen in Deutschland, machen sich auch in der Stadt Schweinfurt die Auswirkungen des demographischen Wandels bemerkbar. Zwar sind die Bevölkerungszahlen in den letzten Jahren wieder gestiegen, der demographische Wandel wird jedoch nicht ausschließlich vom Bevölkerungsrückgang bzw. -wachstum geprägt.

Weitere Merkmale sind

- Alterung der Bevölkerung,
- Wanderung der Bevölkerung,
- Internationalisierung der Bevölkerung und
- Pluralisierung und Individualisierung der Lebensstile.

Die Herausforderungen, die sich demzufolge stellen, beinhalten viele Aspekte, die zur Veränderung der Lebensstile und der Bedürfnisse beitragen und somit in der zukünftigen Entwicklung eine wichtige Rolle spielen werden, z. B.

- Anforderungen an einen barrierefreien ÖPNV,
- „Aufbrechen“ der MIV-Affinität der Senioren und Erschließung neuer Fahrgastpotenziale in dieser Zielgruppe,
- Erfüllen der zunehmenden Erwartungen an den ÖPNV: Hoher Fahrkomfort, hohe Servicequalität, hohe Taktfrequenz, Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit, Beitrag zur Verkehrswende im Zusammenhang mit den erforderlichen Klimaschutzmaßnahmen.

Bereits im NVP 2007 (Bevölkerungsdaten aus 2003¹²⁰) zeichnete sich mit einem Anteil der über 65-Jährigen von 22 % eine Tendenz zur leichten Überalterung der Stadt Schweinfurt im bundesweiten Vergleich (damals 17,4%¹²¹) ab. In den letzten Jahren hat sich dieser Trend weiter ausgeprägt, der Anteil der über 65-Jährigen ist in Schweinfurt auf etwa 24 % (Stand 31.12.2019) gestiegen, der Anteil der Jugendlichen ist dagegen weiter zurückgegangen. Der Anteil der unter 18-Jährigen liegt bei 15,8 %¹²² (im Vergleich 2003: 17,5 %¹²³).

¹²⁰ Planungsgruppe Nord (PGN): Gemeinsamer Nahverkehrsplan Stadt und Landkreis Schweinfurt – Teilraum Stadt Schweinfurt; Kassel 2007

¹²¹ ebenda

¹²² Stadt Schweinfurt, Bürgeramt: Bevölkerung der Stadt Schweinfurt nach Stadtteilen und Statistischen Bezirken, Datenstand 31.12.2019.

¹²³ Planungsgruppe Nord (PGN): Gemeinsamer Nahverkehrsplan Stadt und Landkreis Schweinfurt – Teilraum Stadt Schweinfurt; Kassel 2007

Die dargestellte Entwicklung hat auch Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen. Einerseits weisen die Senioren heute eine höhere PKW-Affinität aus als noch vor 20 Jahren, darüber hinaus haben insbesondere ältere Menschen auch besondere Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur, die es in der Verkehrsplanung zu berücksichtigen gilt. Insbesondere in den Stadtteilen Deutschhof und Nordöstlicher Stadtteil sind die Zeichen der Überalterung deutlich erkennbar (siehe Abbildung 32).

In der räumlichen Betrachtung ist auffällig, dass insbesondere der Süden des Nördlichen Stadtteils sowie Teilbereiche von Hochfeld-Steinberg, der Altstadt sowie der Innenstadt Nord durch einen vergleichsweise hohen Anteil älterer Menschen geprägt sind (>35 %).¹²⁴ Der hohe Anteil der ab 65-Jährigen im Gebiet „Schweinfurt-Süd (Hafen Ost)“ (50,8 %) beruht auf dem dort liegenden Seniorenheim (Pflegezentrum Maininsel) im Kontext mit der geringen Wohnbevölkerung in diesem Gebiet.

Inwieweit dieser Trend auch für die nächsten Jahre wirksam ist, kann aktuell nur vermutet werden, die Stadt ist jedoch bestrebt durch entsprechende Wohnstandortpolitik und weitere Projekte (u. a. Ausbau Fachhochschule) diesem entgegenzuwirken.

¹²⁴ Planersocietät GmbH: Verkehrsentwicklungsplan 2030 Stadt Schweinfurt; Dortmund 2013

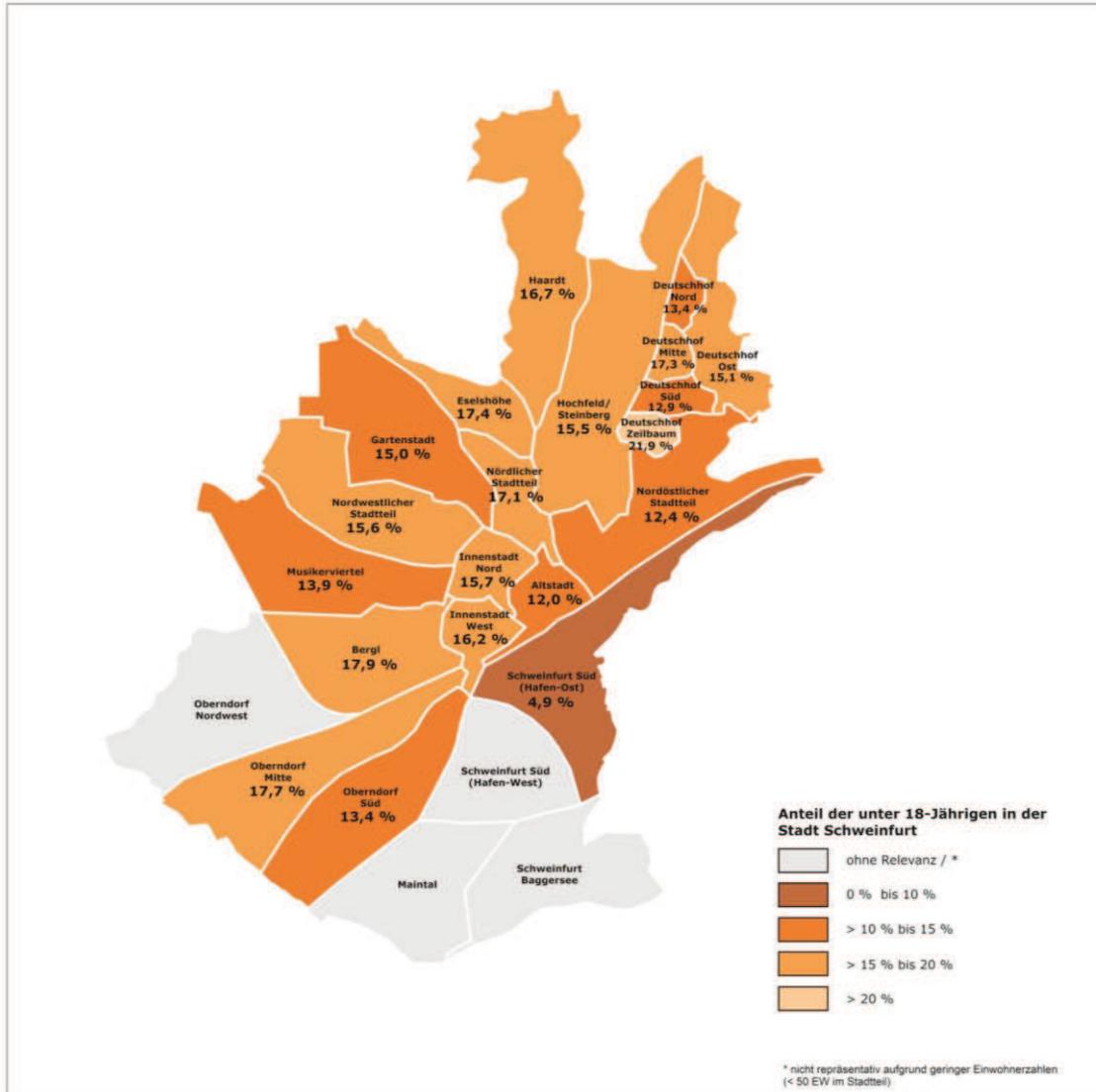


Abbildung 31: Anteil der unter 18-Jährigen in der Stadt Schweinfurt (31.12.2019)¹²⁵

¹²⁵ eigene Berechnung, Datenquelle: Stadt Schweinfurt, Bürgeramt: Bevölkerung der Stadt Schweinfurt nach Stadtteilen und Statistischen Bezirken, Datenstand 31.12.2019.

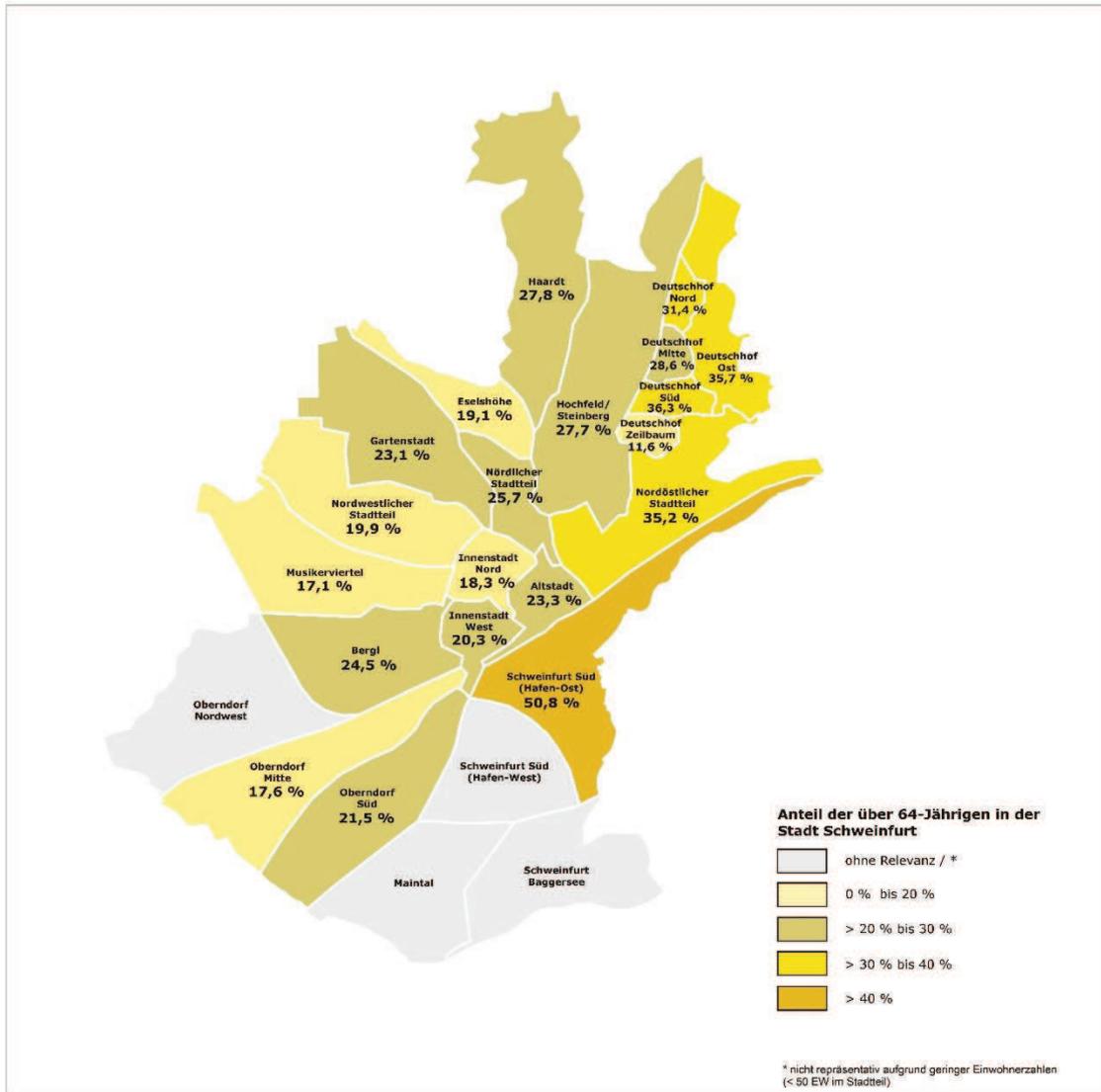


Abbildung 32: Anteil der ab 65-Jährigen in der Stadt Schweinfurt (31.12.2019)¹²⁶

20.3 Beschäftigtenentwicklung und Pendlerverhalten

Die Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Arbeitsort in der Stadt Schweinfurt zeigt ein deutliches Wachstum im Betrachtungszeitraum 2009 bis 2019 (vgl. Tabelle 31). Im Jahr 2019 hatte die Stadt rund 54.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, fast so viele wie am Wohnstandort gemeldete Personen.

Die größten Arbeitgeber sind in den Stadtteilen Bergl (z. B. Firma Schaeffler KG) und Oberndorf sowie südlich des Mains angesiedelt (u. a. Standorte SKF Schwedische Kugellagerfabriken und ZF Friedrichshafen).

¹²⁶ eigene Berechnung, Datenquelle: Stadt Schweinfurt, Bürgeramt: Bevölkerung der Stadt Schweinfurt nach Stadtteilen und Statistischen Bezirken, Datenstand 31.12.2019.

Tabelle 31: Beschäftigtenentwicklung mit Arbeitsort Stadt Schweinfurt 2009 - 2019¹²⁷

Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (am Arbeitsort; Stichtag 30.06.)					
2009	2011	2013	2015	2017	2019
51.138	52.895	53.740	53.642	52.898	53.899

Pendlerverhalten

Die Pendlerstatistiken der Bundesagentur für Arbeit geben einen Hinweis auf die verkehrlichen Verflechtungen im Berufsverkehr. Ausgewiesen werden allerdings ausschließlich die sozialversicherungspflichtig beschäftigten Personen.¹²⁸ Aussagen über die Pendlerhäufigkeit und Dauer können von diesen Statistiken nicht abgeleitet werden.

Schweinfurt hat mit etwa 40.700 Einpendelnden ein sehr hohes Einpendleraufkommen zu verzeichnen. Mit rund 76 % hat die Stadt die zweithöchste Einpendlerquote in Deutschland.¹²⁹ Demgegenüber stehen rund 7.600 Auspendelnde, so dass in Schweinfurt insgesamt ein markanter Einpendlerüberschuss gegeben ist. Dies verdeutlicht die überregionale Bedeutung der Stadt als Arbeitsplatzstandort. Vor diesem Hintergrund soll der Vernetzung von Stadtverkehr Schweinfurt und Regionalverkehr bei der zukünftigen Planung des ÖPNV im Nahverkehrsraum ein besonderes Augenmerk zukommen.

¹²⁷ Bayerisches Landesamt für Statistik, Fürth 2020 (Stand: 29.07.2020)

¹²⁸ ohne Beamte, Freiberufler etc.; ohne Bildungs- und Ausbildungspendelnde

¹²⁹ https://de.wikipedia.org/wiki/Schweinfurt#Bekannte_Unternehmen (abgerufen am 15.09.2020)

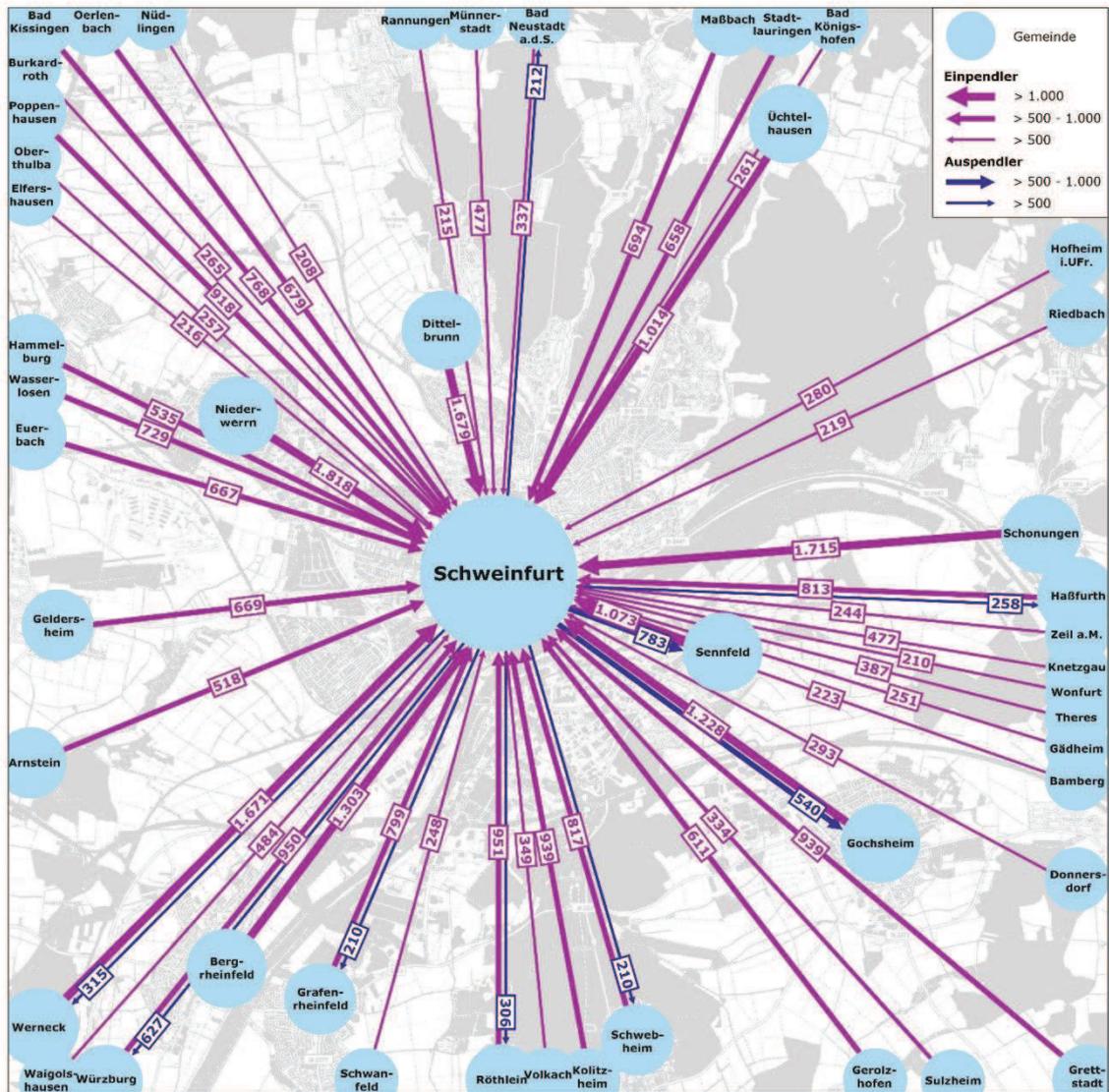


Abbildung 33: Pendleraufkommen in Ausrichtung auf die Stadt Schweinfurt

Für weitere Ausführung zum regionalen Pendlergeschehen wird auf Kapitel 20.3 im „Teilbaustein B – Landkreis Schweinfurt“ verwiesen.

20.4 Zusammenfassung: Mobilitätsprägende Rahmenbedingungen

Die Stadt Schweinfurt ist durch eine „Clusterung“ des Stadtgebietes, die im Wesentlichen durch den Main bestimmt wird, geprägt. Während nördlich des Mains das Stadtzentrum, die Wohngebiete sowie Teile der Großindustrie (z. B. Industrieflächen der Schaeffler KG) angesiedelt sind, liegen südlich des Mains ausschließlich große Industrie- und Gewerbeparks (Hafen-Ost, Hafen-West und Maintal). Mit ca. 600 ha bilden die Industrieflächen das größte zusammenhängende Industriegebiet Bayerns. Durch diese Trennung der nutzungsstrukturellen Funktionen wird ausgeprägt Mobilität über die zwei Mainbrücken generiert.

Die Versorgungs-, Dienstleistungs-, Gesundheits- und Verwaltungsstrukturen sind in der Innenstadt bzw. in den innenstadtnahen Bereichen verortet. Diese, die Mobilitätsströme bestimmenden Rahmenbedingungen, führen zu einer starken radialen Ausrichtung der Mobilität.

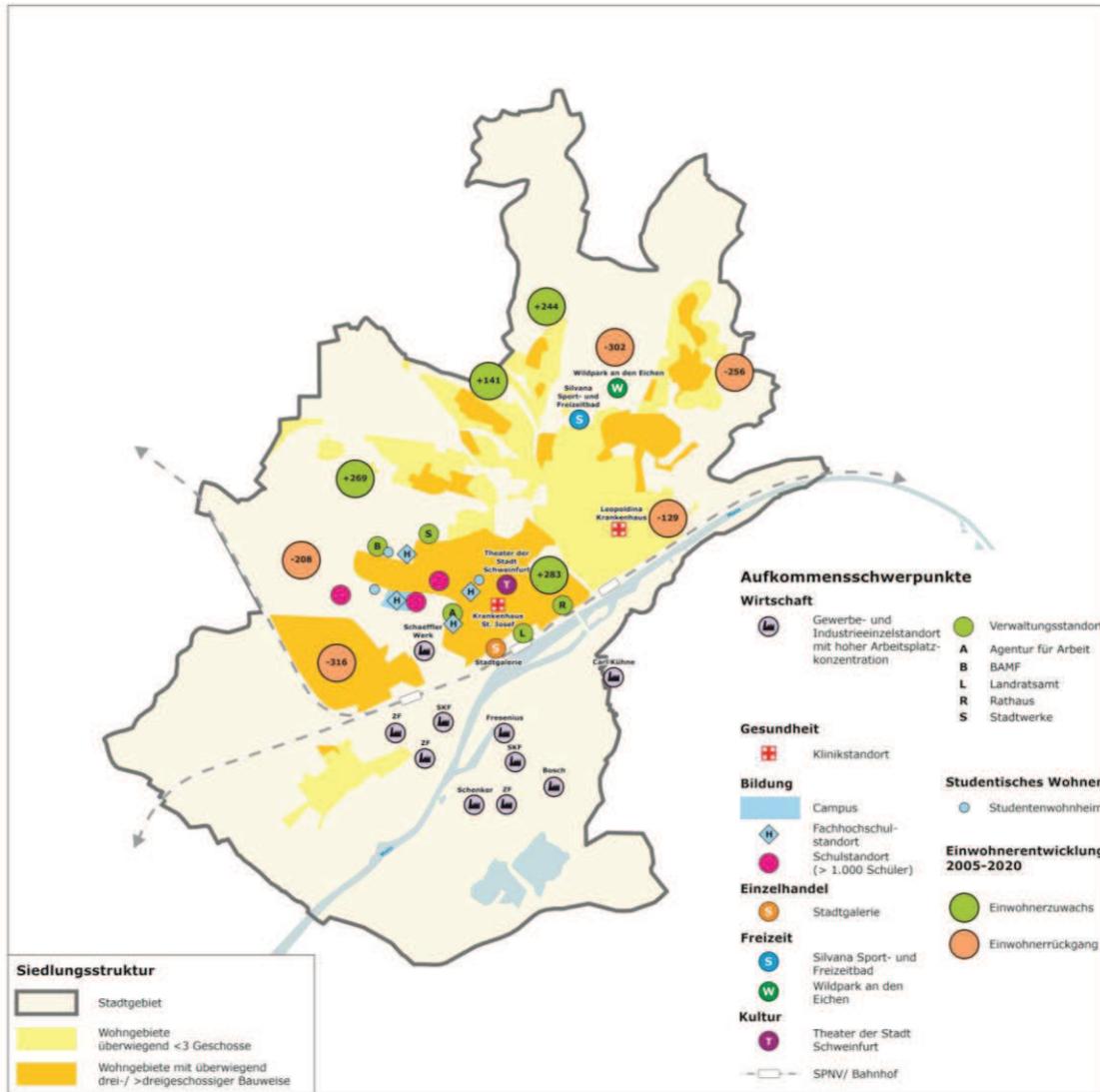


Abbildung 34: Stadtstruktur und Aufkommensschwerpunkte

21 Mobilitätsverhalten und Fahrgastnachfrage

21.1 Modal Split Stadt Schweinfurt

Grundlage für die nachfolgenden Betrachtungen sind Auswertungen aus der Untersuchung „Mobilität in Deutschland“ (MiD 2017).¹³⁰ Für ausgewählte Räume liegen Regionaldaten vor, so dass ein Vergleich mit anderen Kommunen möglich ist.¹³¹

In der Verkehrsmittelwahl der Schweinfurter Bevölkerung nimmt die Pkw- / Krad-Nutzung mit insgesamt 49 % (Selbstfahrerinnen und Selbstfahrer und Mitfahrerinnen und Mitfahrer) zwar den größten Anteil ein, etwa 51 % aller Wege werden jedoch mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes durchgeführt. Maßgeblich Anteil hieran hat mit 31 % der Fußverkehr, auf den Radverkehr entfallen ca. 11 %. Während der Anteil des Fußverkehrs deutlich überdurchschnittlich im Vergleich der betrachteten Städte ist, liegt der Anteil des Radverkehrs etwa im Durchschnitt (MiD 2017).¹³² Der Anteil des ÖPNV liegt mit insgesamt rund 9 % im Durchschnitt der betrachteten Städte, wobei hier mehrere größere Städte (wie Koblenz, Reutlingen und Pforzheim) einbezogen wurden. Dass auch bei hohen Radverkehrsanteilen der ÖPNV beachtliche Anteile erzielen kann, zeigt ein Blick auf Landshut und Erlangen.

Für eine 50.000-Einwohner-Stadt kann eingeschätzt werden, dass der Schweinfurter ÖPNV einen überdurchschnittlich hohen Modal-Split-Anteil erreicht. Für die zukünftige Entwicklung des ÖPNV ist zu beachten, dass es weitaus schwerer ist und mehr Aufwand bedarf, den ÖPNV-Anteil von einem bereits recht hohen Wert noch weiter zu steigern, als von einem vergleichsweise geringen Ausgangswert.

¹³⁰ siehe: infas Institut für angewandte Sozialwissenschaften GmbH Bonn; in Kooperation mit: Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. v. Berlin, IVT Research GmbH Mannheim und infas 360 GmbH Bonn: Mobilität in Deutschland – MiD 2017

¹³¹ siehe: infas Institut für angewandte Sozialwissenschaften GmbH Bonn; in Kooperation mit: Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. v. Berlin, IVT Research GmbH Mannheim und infas 360 GmbH Bonn: Mobilität in Deutschland – MiD, Regionalbericht Freistaat Bayern; Studie für Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur; Bonn 2019 und Mobilität in Deutschland – MiD, Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr; Studie für Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur; Bonn 2019

¹³² Hinweis: Erfassung der Mobilität der Stadtbewohner (ohne Einpendelnde und Besucher).

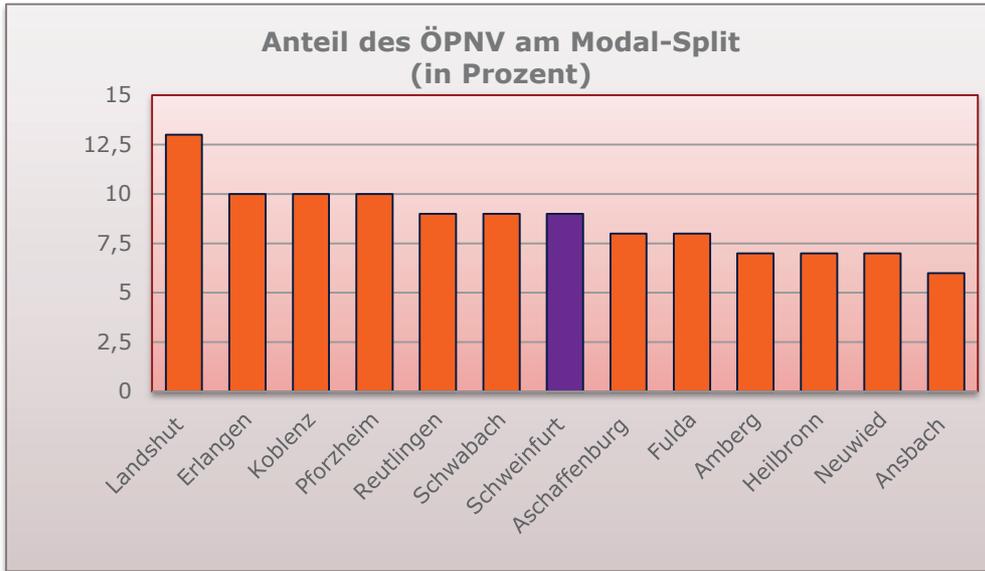


Abbildung 35: Anteil des ÖPNV am Modal-Split in Schweinfurt im Vergleich zu anderen Mittelstädten¹³³

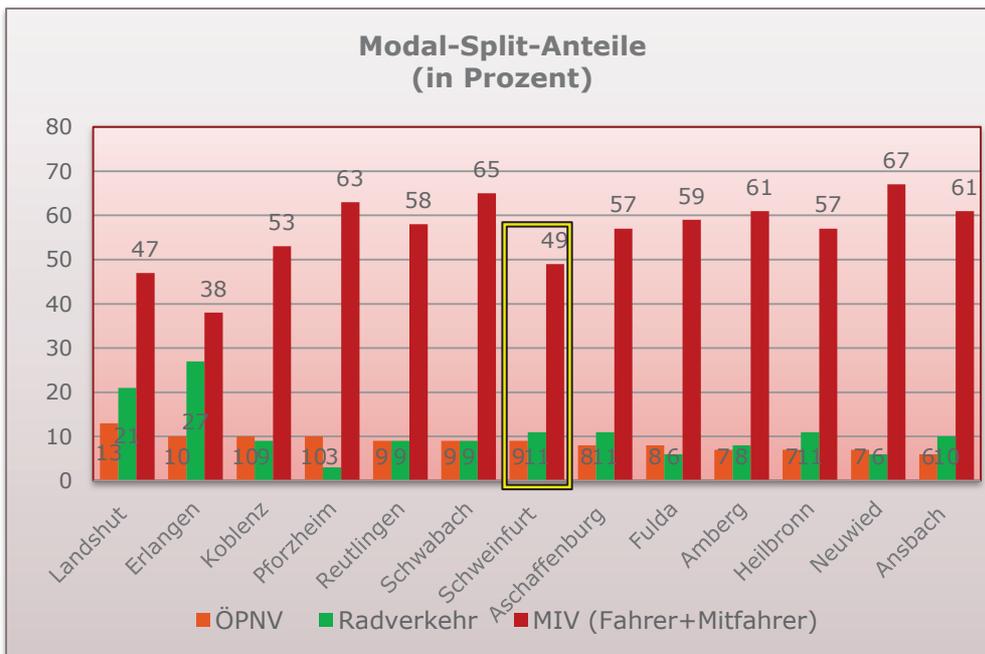


Abbildung 36: Modal-Split in Schweinfurt im Vergleich zu anderen Mittelstädten¹³⁴

¹³³ eigene Darstellung nach:

- infas Institut für angewandte Sozialwissenschaften GmbH Bonn; in Kooperation mit: Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. v. Berlin, IVT Research GmbH Mannheim und infas 360 GmbH Bonn: Mobilität in Deutschland – MiD, Regionalbericht Freistaat Bayern; Studie für Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur; Bonn 2019
- Mobilität in Deutschland – MiD, Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr; Studie für Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur; Bonn 2019

¹³⁴ ebenda

21.2 Globaler Kennwertevergleich zum Angebot

Grundlagen des Vergleiches

Zur Einordnung des städtischen ÖPNV in der Stadt Schweinfurt erfolgt ein grundsätzlicher, globaler Vergleich prägende Kennwerte des Stadtverkehrs mit anderen, vergleichbaren städtischen Verkehrsbetrieben:

- Vergleich Schweinfurt mit anderen mittelstädtischen Verkehrsbetrieben (Städte zwischen 30.000 bis 80.000 Einwohnerinnen und Einwohner)
- 17 Betriebe (Bamberg, Bayreuth, Bocholt, Buchholz, Coburg, Delmenhorst, Detmold, Euskirchen, Friedrichshafen, Goslar, Greifswald, Hürth, Lindau, Rheine, Straubing, Suhl, Weimar)¹³⁵
- Datenbasis: VDV-Statistik 2018¹³⁶
→ bundesweit in einem einheitlichen, standardisierten Raster erhobene Daten

Globaler Kennwertevergleich – Markterfolg

Mit 76 Fahrten pro Einwohner im Einflussgebiet des Stadtbusverkehrs und Jahr¹³⁷ liegen die Stadtwerke Schweinfurt hinsichtlich des Markterfolges deutlich über dem Durchschnitt der betrachteten städtischen Verkehrsbetriebe (vgl. Abbildung 37).

Auch die Angebotseffizienz, welche ein Indiz zur groben Einordnung der Wirtschaftlichkeit eines Verkehrs sein kann, ist im Vergleich zu den anderen Verkehrsbetrieben überdurchschnittlich.

Die Auslastung des Platzangebotes ist im Vergleich der betrachteten Städte mit 16 % durchschnittlich, es besteht insgesamt ein ausgewogenes Verhältnis zwischen erreichter Fahrgastnachfrage und Ausprägung des Beförderungsangebotes (Abbildung 39). Zu berücksichtigen ist, dass es sich bei diesem Wert um einen Durchschnittswert handelt, sowohl zeitlich (Spitzenzeiten/ Schwachverkehrszeit) als auch räumlich (Innenstadtzubringen/ Peripherie).

¹³⁵ Hinweis: es sind nicht von allen Stadtverkehren dieser Größenordnung in Deutschland vergleichbare Daten verfügbar.

¹³⁶ Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV), VDV-Statistik 2018

¹³⁷ eigene Berechnungen, Datenquelle: VDV-Statistik 2018

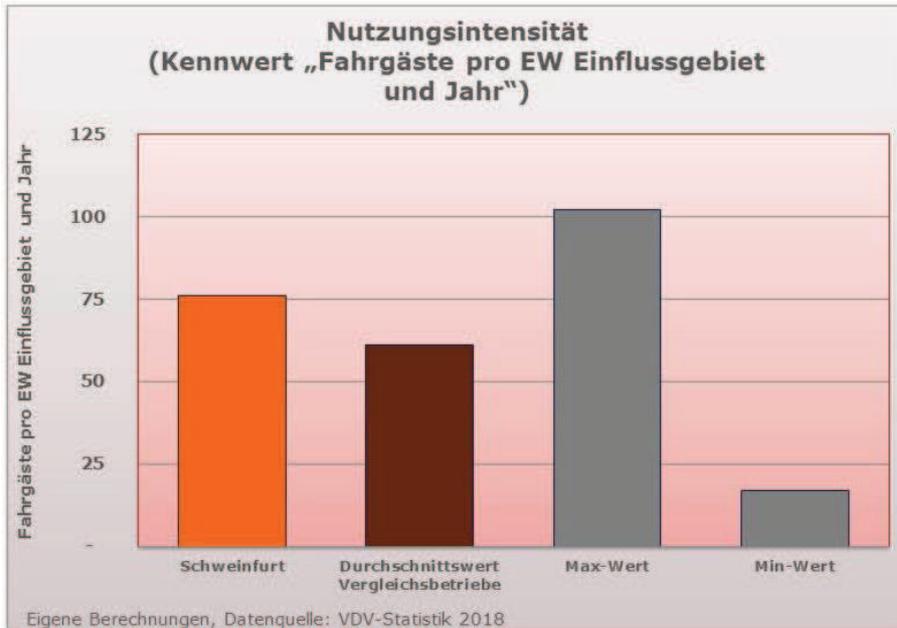


Abbildung 37: Nutzungsintensität Stadtverkehr Schweinfurt

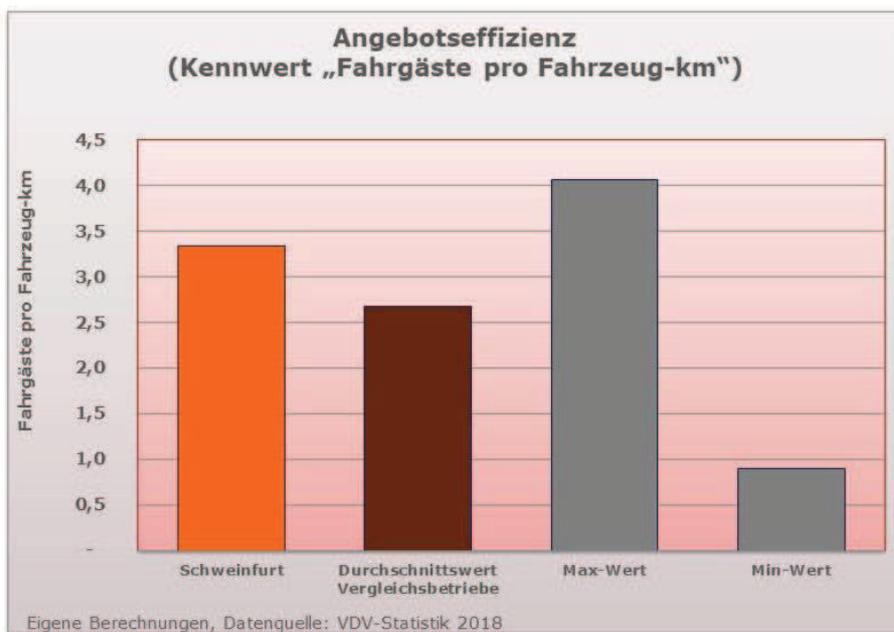


Abbildung 38: Angebotseffizienz Stadtverkehr Schweinfurt

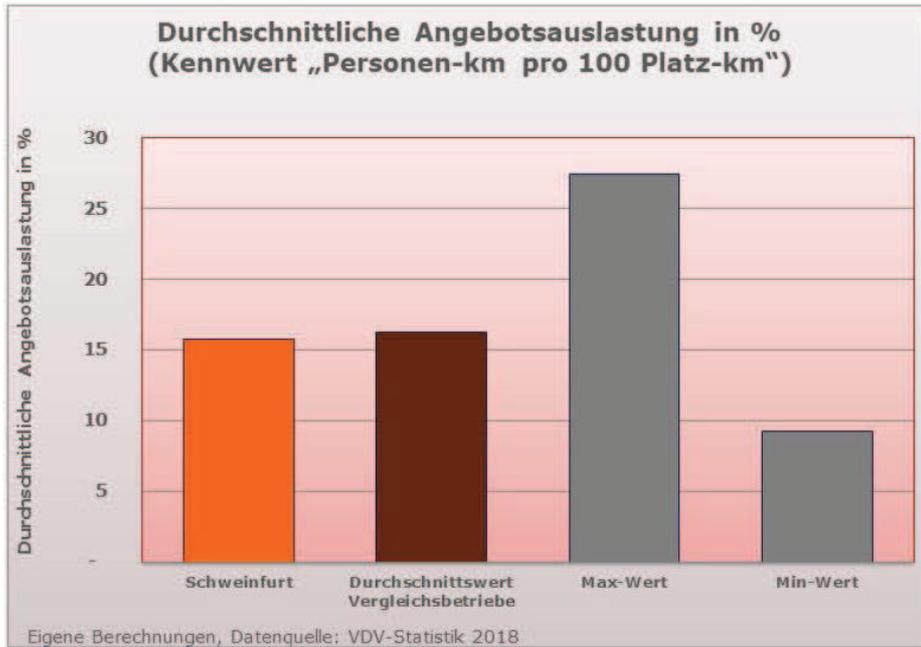


Abbildung 39: Angebotsauslastung Stadtverkehr Schweinfurt

Zusammenfassend kann konstatiert werden, dass der Stadtbusverkehr in Schweinfurt durch

- eine überdurchschnittlich hohe Nutzungsintensität in Bezug zur Bevölkerungszahl,
- eine leicht überdurchschnittliche Angebotseffizienz (gutes Verhältnis „Fahrgastnachfrage zu Leistungsaufwand“!)
- und eine Auslastung des Platzangebotes im Niveau anderer mittelstädtischer Verkehrsbetriebe

geprägt ist.

Ein Handlungsbedarf ist aus diesen Kennwerten somit nicht unmittelbar ableitbar. Um die pandemiebedingten Rückgänge im Fahrgastaufkommen wieder aufholen und mindestens das Niveau des Fahrgastaufkommens aus Mitte der 2010er Jahre erreichen zu können, bedarf es zukünftig zusätzlicher Finanzmittel im Stadtbusverkehr.

21.3 Fahrgastnachfrage und Leistung im Stadtverkehr

Im Jahr 2019 erreichte der Stadtverkehr Schweinfurt eine Gesamtnachfrage im Linienverkehr von etwa 7,33 Mio. Fahrgästen. Das sind rund 2 % weniger als im Vorjahr bei etwa gleichbleibender Verkehrsleistung (ca. 2,33 Mio. Nutz-km).¹³⁸

Der Stadtverkehr in Schweinfurt ist durch eine im Städtevergleich hohe Marktaus-schöpfung geprägt (siehe auch Kapitel 21.1). Dennoch fällt auf, dass die Fahrgastzahlen¹³⁹ seit 2016 – trotz weitgehend stabiler Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahlen kontinuierlich – rückläufig sind. So ist im Vergleich zum Jahr 2016 das jährliche Fahrgastaufkommen um etwa -8 % (ca. 600.000 Fahrgäste) gesunken.¹⁴⁰

Der im Vergleich zum Jahr 2015 leichte Nachfrageanstieg im Jahr 2016 ist mit hoher Wahrscheinlichkeit auf die Einführung des Semestertickets zum Sommer 2016 zurückzuführen. Der Nachfragerückgang in den Jahren 2017/ 2018 steht vermutlich zumindest in Teilen in Zusammenhang mit der Hochrechnungsmethodik im Kontext mit der Einführung des eTicket zum 01.08.2017 (vorher zu hohe Bewertung der Nutzung der Monatskarten). Viele Nutzerinnen und Nutzer sind von Abokarten zum FlexiTicket gewechselt, was sich in der Statistik entsprechend bemerkbar macht. Der Anteil der Barzahler ist trotz des eTickets deutlich gestiegen.

Unabhängig von dieser Erklärung ist die Tendenz der rückläufigen ÖPNV-Nachfrage deutlich erkennbar und kann als Indiz für einen rückläufigen Marktanteil gesehen werden. Diese Entwicklung ist zwar nicht untypisch für Mittelstädte, jedoch nicht für eine Stadt mit der zentralörtlichen Funktion und dem umfassenden Stadtbusangebot wie Schweinfurt.



Abbildung 40: Entwicklung der Fahrgastzahlen im Stadtverkehr Schweinfurt

¹³⁸ Stadtwerke Schweinfurt, Erhebungsbogen zum Nahverkehrsplan (August 2020)

¹³⁹ Standardisierte Hochrechnung der Jahreswerte aus dem Fahrscheinverkauf

¹⁴⁰ Stadtwerke Schweinfurt, Erhebungsbogen zum Nahverkehrsplan (August 2020)

22 Bestandsaufnahme ÖPNV-Angebot

Grundlage der Analyse des ÖPNV-Leistungsangebotes für die Linien im Stadtverkehr Schweinfurt ist das zum Analysestand September 2020 gültige Fahrplanangebot.

Seite | 240

22.1 Schienenpersonennahverkehr

Die Planung und Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) liegen grundsätzlich in der Aufgabenträgerschaft der Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) und sind damit nicht unmittelbarer Gegenstand der Fortschreibung des Nahverkehrsplans für Landkreis und Stadt Schweinfurt. Da jedoch unter planerischen Gesichtspunkten eine Koordinierung des Busverkehrs und des SPNV sinnvoll ist und zudem die gesetzliche Regelung eine Abstimmung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) mit dem SPNV-Angebot vorsieht findet das SPNV-Angebot bei der Erstellung des Nahverkehrsplans Berücksichtigung. Grundlage bildet die komprimierte, nachrichtliche Darstellung des SPNV-Angebotes im Teil A des NVP (siehe Kapitel 2.2.2).

22.2 Straßengebundener ÖPNV

22.2.1 Tarifstruktur und Vertrieb

Tarifstruktur

Im Stadtverkehr Schweinfurt besteht ein umfangreiches Ticketangebot an Einzel- und Mehrfahrtscheinen. Ein gemeinsamer Tarif für Stadt- und Regionalverkehr ist jedoch nicht vorhanden. Diese Tarifproblematik wird mit der sog. „Übersteigerkarte“ aufgefangen, die im Preis rund 15 % günstiger als ein Einzelfahrschein ausfällt. Dies ist eine eher „antiquierte“ Lösung, welche gerade für Vielfahrer, die zum Erreichen ihres Ziels umsteigen müssen, hinsichtlich Preisgerechtigkeit und Handling unattraktiv ist.

Mit dem angestrebten Beitritt aller Aufgabenträger der Region 3 (Region Main Rhön; also auch von Stadt und Landkreis Schweinfurt) zum neuen Verkehrsverbund in der Region Mainfranken ist eine Vereinheitlichung der Preisstruktur über alle die Verbundgemeinschaft bildenden Partner geplant. In Erweiterung des derzeitigen VVM-Verbundgebietes gründeten die Städte Schweinfurt und Würzburg sowie die Landkreise Bad Kissingen, Haßberge, Kitzingen, Main-Spessart, Rhön-Grabfeld, Schweinfurt und Würzburg in einem ersten Schritt zum 01.01.2018 die Aufgabenträgergesellschaft Nahverkehr Mainfranken GmbH (NVM).

Aktuell wird im Stadtgebiet Schweinfurt auf den Stadtverkehrslinien der Tarif der Stadtwerke Schweinfurt angewendet. Es gibt insgesamt drei Tarifzonen, im gesamten Stadtgebiet gilt die Tarifzone 1. Die Fahrscheinpalette der Stadtwerke hält alle gängigen Ticketangebote vor. Sie differenziert sich in ein Sortiment von Einzelfahrkarten, verschiedenen Zeitkarten und Abo-Karten.

Seit 2017 ersetzt das eTicket (Chipkarte) in Schweinfurt für Mehrfahrten und Zeitkarten in weiten Teilen den bisherigen „Busfahrtschein“. Zusätzlich zum Standard-sortiment wurde mit Einführung des eTicket die „Flexikarte“ ins Leben gerufen. Diese ermöglicht Einzelfahrten zum vergünstigten Mehrfahrtenpreis. Pro Monat werden damit die Fahrtkosten auf den maximalen Monatspreis der jeweiligen Tarifzone begrenzt. Inwieweit bzw. in welcher Form das eTicket Eingang in den zukünftigen VVM-Tarif finden wird, wird im Zuge der Beitrittsverhandlungen zu klären sein.

Weitergehende Informationen zum Tarif können unter <https://www.stadtwerke-sw.de/mobilitaet/stadtbustickets> abgerufen werden.

Vertrieb

Mit Ausnahme der Einzel-, Gruppen- und Tageskarten, die als Papiertickets beim Fahrpersonal in den Fahrzeugen erworben werden können, benötigt man für alle anderen Produkte im Vorfeld das eTicket. Dieses kann der Fahrgast im Stadtwerke-Kundenzentrum am Roßmarkt beantragen, weiterhin bei fünf weiteren Partneragenturen (z. B. SILVANA Sport- und Freizeitbad, Einzelhandel) sowie online über die Stadtwerke-Homepage. Auch die Aufbuchung erfolgt an den genannten Stellen bzw. per Lastschriftverfahren.

An den Haltepunkten des SPNV befinden sich Fahrscheinautomaten für die Tickets des Schienenverkehrs. Das Bayerticket der Deutschen Bahn (DB) wird zwar in allen Stadtbussen der Stadtwerke Schweinfurt akzeptiert, ein Verkauf erfolgt bislang jedoch ausschließlich über die Verkaufsstellen der DB.

22.2.2 Grundstruktur des Liniennetzes und Bedienungsangebot

Der Stadtverkehr besteht im Kerngerüst aus den insgesamt 35 Linien der Stadtwerke Schweinfurt (SWS) mit ihren Hauptaufgaben in der Erschließung des Stadtgebietes. Ergänzt wird dieses durch das Bedienungsangebot des Regionalbusverkehrs mit 16 in das Stadtgebiet einbrechenden Linien.

Der Stadtbus Schweinfurt gewährleistet die Erschließung aller Stadtteile, zudem haben auch die benachbarten Kommunen Hambach, Schonungen, Hausen, Sennfeld, Gochsheim, Grafenrheinfeld, Berggrheinfeld, Niederwerrn, Oberwerrn, Kronungen und Kützigberg (letztere beiden sind Ortsteile der Gemeinde Poppenhausen) Anschluss an den Stadtverkehr Schweinfurt.

In der Konsequenz ist die Busnetzstruktur gekennzeichnet durch meist kurze erschließende Linien mit klarer Ausrichtung auf den Roßmarkt sowie langlaufenden Verbindungslinien (z. B. Linien 44, 71/ 72, 81/ 82) mit Erschließungsfunktion außerhalb des Stadtgebietes. Zu „Aufgabenüberfrachtungen“ kommt es in der Regel nicht, da die Linien innerhalb des Stadtgebietes weitgehend ohne zusätzliche Erschließungsaufgaben sind (z. B. Linien 44 und 71/ 72), die Stadtbuslinien, die die Nachbarorte mit andienen verlaufen direkt und mit einer schnellen Linienführung.

Die Innenstadt wird durch die Haltestellen Roßmarkt, Markt, Museum Georg Schäfer und Kornmarkt erschlossen. Zudem bedienen die Linien des Regionalverkehrs in der Innenstadt, z. B. die Haltestellen Kornmarkt, Heilig-Geist-Kirche, Oberbank und Fischerrain sowie peripher die Haltestellen Gericht, Theater und Kunsthalle.

Das Verkehrsangebot der SWS gliedert sich in ein Haupt- und ein Nebennetz. Im Hauptnetz werden grundsätzlich diejenigen Linien zusammengefasst, die den Tagesverkehr unter der Woche von Montag bis Samstag abdecken. Die Linien des Nebennetzes verkehren in der Regel in der Schwachverkehrszeit Montag bis Samstag in den frühen Morgenstunden und ab etwa 18:00 sowie sonntags ganztags. Während im Tagesverkehr Montag bis Samstag i. d. R. jeder Stadtteil von einer separaten Linie bedient wird, verkehren zu Zeiten, in denen das Nebennetz zum Einsatz kommt kombinierte Linien (Linien 13, 23, 33, 43, 53, 63, 83), welche die Linienwege von zwei oder mehr Linien des Hauptnetzes miteinander verbinden. Diese Differenzierung des Angebots wird jedoch nicht deutlich nach außen kommuniziert. Zwar werden beide Liniennetze getrennt in unterschiedlichen Liniennetzplänen dargestellt, dennoch ist das Angebot insbesondere für Neukunden oder Gelegenheitsnutzende zunächst wenig transparent und erschließt sich nicht sofort. Es ist insbesondere von Ausnahmen geprägt. So fahren verschiedene Linien (u. a. die beiden Hauptlinien 11 und 52) entgegen des oben beschriebenen Vorgehens an allen Verkehrstagen.

Der grobe Bedienungszeitraum des Stadtbusnetzes ist i. d. R. montags bis freitags von ca. 5 bis 23 Uhr, samstags von 8 Uhr bis 24 Uhr sowie sonntags/ feiertags von ca. 8 Uhr bis 23 Uhr. Bezogen auf die einzelnen Linien gibt es jedoch zahlreiche Abweichungen.

Tabelle 32 enthält eine Gesamtübersicht über alle Buslinien innerhalb des Stadtgebietes mit Angabe der Liniennummer, des Linienwegs und des maßgeblichen Bedienungsangebotes in Haupt- und Normalverkehrszeit.

Tabelle 32: Linienangebot im Stadtverkehr Schweinfurt (Fahrplanstand 2020)

Linie	Linienverlauf	maßgebliches Angebot
Linien im Hauptnetz		
Linie 10	Campus Express Hbf – FHWS – Hbf	T20
Linie 11	Roßmarkt – Hauptbahnhof – Bergl und zurück	T10
Linie 12	Roßmarkt – Hauptbahnhof – Oberndorf und zurück	T20/T30
Linie 21	Roßmarkt – Mozartstraße – Roßmarkt	(T20)/T30
Linie 22	Roßmarkt – Am Hainig und zurück	unregelmäßig (T20/T30/T40)
Linie 24	Roßmarkt – Niederwerrn und zurück	nachfrageabhängig/ unregelmäßig
Linie 25	Roßmarkt – Niederwerrn – Oberwerrn – Kronungen – Kützberg u. zurück	~ stündlich
Linie 31	Roßmarkt – Gartenstadt und zurück	T20
Linie 32	Roßmarkt – Maibacher Straße und zurück	T20/T30
Linie 41	Roßmarkt – Haardt und zurück	T20/T30
Linie 42	Roßmarkt – Dittelbrunn/ Sonnenteller und zurück	(T20)/T30
Linie 44	Roßmarkt – Dittelbrunn – Hambach und zurück	T30
Linie 51	Roßmarkt – Hochfeld – SILVANA – Roßmarkt	T20
Linie 52	Roßmarkt – Leopoldina-Krankenhaus – Deutschhof und zurück	T10/T15
Linie 61	Roßmarkt – Hafen Ost – Roßmarkt	T20/T30
Linie 62	Roßmarkt – Hafen Ost – Roßmarkt	(T20)/T30
Linie 64	Hauptbahnhof – Industriegebiet Süd – Hauptbahnhof	T20
Linie 71	Roßmarkt – Mainberg – Hausen – Schonungen und zurück	nachfrageabhängig/ unregelmäßig
Linie 72	Hausen – Schonungen – Roßmarkt	Einzelfahrt
Linie 81	Roßmarkt – Sennfeld und zurück	Einzelfahrten
Linie 82	Roßmarkt – Gochsheim und zurück	~ stündlich
Linie 91	Roßmarkt – Bergrheinfeld – Grafenrheinfeld und zurück	(T20)/T30
Linien im Nebennetz (Bedienung i. d. R. Mo-Fr in zeitlichen Randlagen, Sa. ab nachmittags und sonn-/feiertags)		
Linie 13	Roßmarkt – Hbf – Bergl – Oberndorf – Hbf – Roßmarkt	<i>Einzelfahrten Mo-Fr abends und sonntags</i>
Linie 23	Roßmarkt – Mozartstraße – Am Hainig – Roßmarkt	<i>Mo-Sa ab 18 Uhr; So T30</i>

Linie	Linienverlauf	maßgebliches Angebot
Linie 33	Roßmarkt – Maibacher Straße – Gartenstadt – Roßmarkt	Mo-Sa morgens und ab 18 bzw. 15 Uhr; So T30
Linie 43	Roßmarkt – Haardt – Dittelbrunn/ Sonnenteller – Roßmarkt	Mo-Sa ab 18 Uhr; So T60 (ab 16 Uhr)
Linie 53	Deutschhof – Hochfeld – Ernst-Sachs-Str.	Einzelfahrt Mo-Fr im Frühverkehr
Linie 63	Bergl – Industriegebiet Süd – Bergl – Roßmarkt	Mo-Fr Einzelfahrten (lastrichtungsbezogen)
Linie 83	Roßmarkt – Sennfeld – Gochsheim und zurück	Mo-Sa morgens und ab 18 bzw. 14 Uhr; So ~ stündlich
Linien im Schulverkehr		
Linie 9	Schulzentrum – Roßmarkt	Einzelfahrt
Linie 19	Bergl – Richard-Wagner-Str./ Campus – Roßmarkt	Einzelfahrt
Linie 29	Am Hainig – Nw – Roßmarkt/ Neutorstr./ Schulzent. – Nw – Oberwerrn	3 Fahrten
Linie 49	Pirolweg – Schulzentr.-Dittelbrunn/ Sonnenteller – Eselshöhe	2 Fahrten
Linie 59	Schulzentrum – Hochfeld – Deutschhof	Einzelfahrt
Linie 79	Roßmarkt – Schonungen	Einzelfahrt
Linie 99	Ignaz-Schön-Straße – Schulzentrum – Grafenrheinfeld	2 Fahrten

In Karte 3 und Karte 4 werden die Linienwege der in der Stadt Schweinfurt verkehrenden Linien in Haupt- und Nebennetz dargestellt.

Karte 3: Liniennetzplan Stadtverkehr Schweinfurt Bestand (Hauptnetz)

Karte 4: Liniennetzplan Stadtverkehr Schweinfurt Bestand (Nebennetz)

Hauptnetz

Das Hauptnetz wird insgesamt aus 28 Linien gebildet, wobei jedoch acht Linien nur mit Einzelfahrten im Schul- und Berufsverkehr verkehren. Fast alle Stadtverkehrslinien sind als Radiallinien mit Ausrichtung auf den Roßmarkt konzipiert; Durchmesserlinien, das heißt Linien, die über den Roßmarkt hinaus weitergeführt werden, gibt es aktuell nicht.

Somit bestehen zwar aus allen Stadtbereichen (und den angebundenen Landkreisgemeinden) Direktverbindungen in die Innenstadt, für Fahrten, die darüber hinaus gehende Ziele haben, muss jedoch in der Regel umgestiegen werden. Ohne Ausrichtung auf die Innenstadt sind neben den Linien im Schulverkehr lediglich der Campus Express, der ausgehend vom Hauptbahnhof die Hochschulstandorte anbindet (verkehrt nur an Vorlesungstagen) sowie die im März 2020 neu eingerichtete Industriebuslinie Linie 64, die montags bis freitags ganztags im 20-Minuten-Takt den Hauptbahnhof direkt mit den Industrieunternehmen im Schweinfurter Maintal verbindet.

Auffällig sind die in ihrer räumlichen Ausdehnung teilweise recht großzügig gestalteten Endschleifen (insbesondere Linien 12, 21, 32, 51, 62, 81 und 82). Dies hat zwar einerseits den Vorteil, insgesamt größere Fahrgastpotenziale zu erschließen, da die Endschleifen jedoch grundsätzlich nur in einer Richtung bedient werden bedeutet dies in Abhängigkeit der Größe der jeweiligen Schleife auch Attraktivitätsverluste für einen Teil der Fahrgäste, die zielabhängig lange Umwege in Kauf nehmen müssen.

Das Taktangebot im Stadtverkehr ist bedarfsorientiert gestaltet, so dass sich auf den einzelnen Buslinien tlw. deutliche Unterschiede ergeben. Der Großteil der Stadtbuslinien verkehrt tagesdurchgängig mindestens im 30-Minuten-Takt, in den Verkehrsspitzen wird i. d. R. auf einen 20-Minuten-Takt verdichtet. Somit sind nahezu alle Siedlungsbereiche der Stadt im Tagesverkehr mindestens im 30-Minuten-Takt erschlossen.

Die Hauptlinien der Stadtbusse verkehren in einem für eine Stadt dieser Größe vergleichsweise dichten Takt. Die aufkommenstärkste Linie 11 (Roßmarkt – Hauptbahnhof – Bergl), die neben der Anbindung des einwohnerstärksten Stadtteils Bergl zudem die Verbindung zwischen Roßmarkt und Hauptbahnhof übernimmt, wird tagsüber durchgängig alle 10 Minuten bedient. Auch die Linie 52 (Deutschhof), die den Stadtteil Deutschhof an die Innenstadt anbindet wird in der HVZ alle 10 Minuten und in der NVZ alle 15 Minuten bedient.

Nachteilig ist aus Fahrgastsicht die Tatsache, dass kein einheitliches Takt-Schema existiert und auf vielen Linien teilweise mehrere Taktwechsel am Tag stattfinden. Die Fahrplangestaltung ist stark ausdifferenziert und dadurch unübersichtlich (vgl. Abbildung 41). Auch einige Linien ins Umland (z. B. nach Oberwerrn oder Schonungen) sind nicht vertaktet.

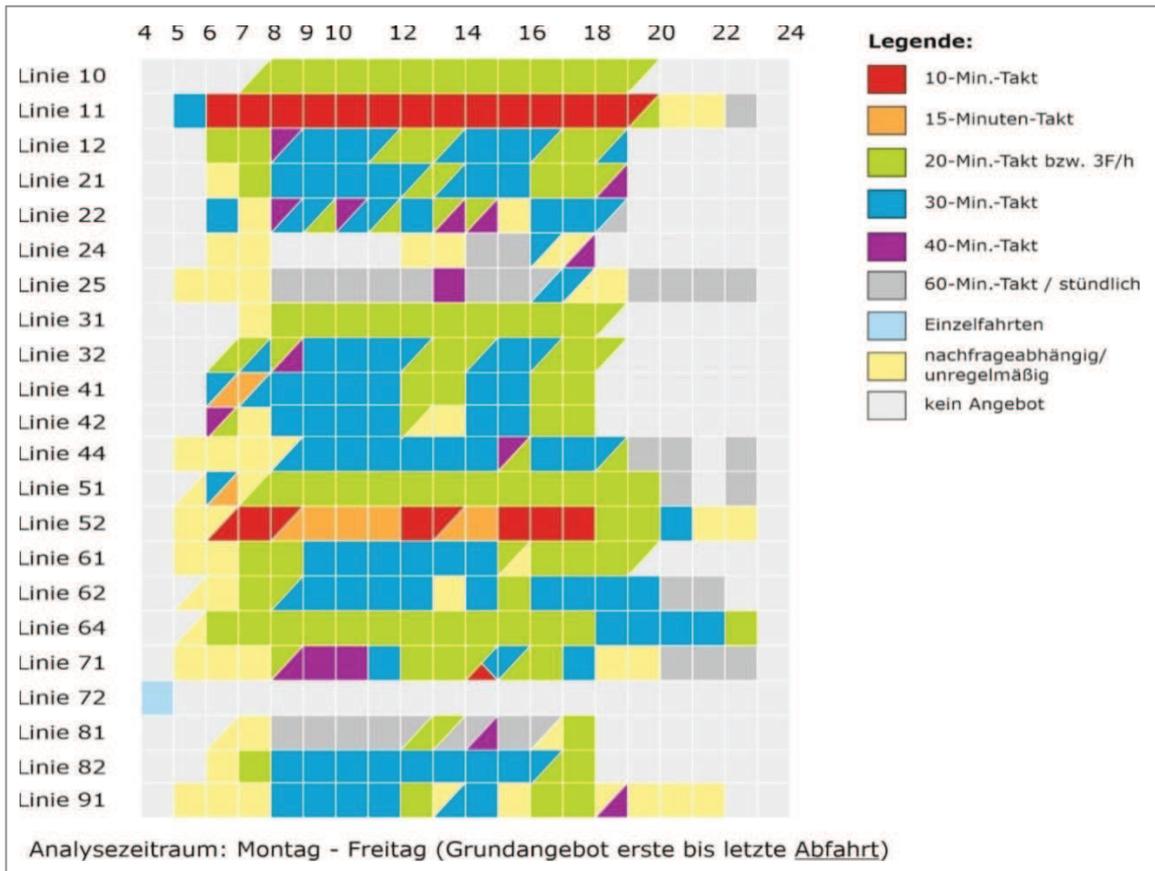


Abbildung 41: Bedienstungsangebot im Stadtbusverkehr Schweinfurt (Hauptnetz)

Nebennetz

Im Früh- und Abendverkehr sowie sonntags wird das Nebennetz gefahren. Dieses kennzeichnet sich durch die Verknüpfung verschiedener Linienverläufe aus dem Hauptnetz zu einer Linie, um so betrieblich optimiert möglichst weite Teile des Stadtgebietes auch außerhalb des Tagesverkehrs andienen zu können. Die Linien des Nebennetzes haben ihren Start- bzw. Endpunkt ausnahmslos am Roßmarkt.

Ein Taktverkehr ist im Nebennetz nicht durchgängig gegeben. Während die Linien 23 und 33 zumindest am Sonntag/ Feiertag (Linie 33 auch Samstagnachmittag) jeweils im 30-Minuten-Takt verkehren, wird auf den übrigen Linien kein Taktverkehr angeboten. Das Angebot ist somit kaum merkbar und erfordert genaue Fahrplankenntnisse.

Ein Angebot im Nachtverkehr gibt es aktuell in der Stadt Schweinfurt nicht.

Stadt-Umland-Verkehr und Regionalbus-Verkehr

Teilweise wird das Stadtbusangebot in Schweinfurt, jedoch offensichtlich nicht bewusst integriert geplant, durch ein- und ausbrechende Regionalbuslinien ergänzt. Prägende Funktion dieser Linien ist die Anbindung der im Umland liegenden Städte und Gemeinden an das Oberzentrum.

Der Regionalverkehr ist in erster Linie auf den Schul- und Berufsverkehr ausgerichtet. So haben die Regionalbusse eine wichtige Zubringerfunktion für das in der Stadt Schweinfurt gelegene Schulzentrum, darüber hinaus erschließt ein Teil der Busse die Industriegebiete. Im Bereich der Innenstadt werden in der Regel die zentralen Haltestellen Kornmarkt, Theater, Kunsthalle, Gericht, Heilig-Geist-Kirche, Oberbank und Fischerrain angefahren.

Der Regionalverkehr ergänzt punktuell den Stadtverkehr (z. B. Bereich Oberndorf, westlich der Innenstadt, Bereich südlich der Innenstadt/ Bahnhof Schweinfurt Mitte), ganz vereinzelt übernimmt er außerdem städtische Erschließungsaufgaben (Linie 8132 im Bereich Deutschhof).

Die Regionalbusse verkehren zwar teilweise parallel zu den Stadtbuslinien, in der Innenstadt jedoch nicht an denselben Haltestellen wie die Stadtbusse halten. Vielmehr sind vor dem Hintergrund aktuell noch bestehende „Unverträglichkeiten“ mit dem Stadtbus teilweise Sonderlösungen entstanden. So gibt es heute neben Haltestellen, die sowohl vom Stadt- als auch von Regionalverkehr bedient werden, darüber hinaus eine Vielzahl Haltestellen, an denen nur der eine bzw. nur der andere Verkehr hält, es gibt Haltestellen, an denen im Regionalverkehr nur ein- bzw. ausgestiegen werden darf und schlussendlich gibt es Haltestellen, die mal sowohl zum Ein- als auch zum Aussteigen genutzt werden, zu anderen Zeiten ist wiederum nur eines von beiden erlaubt.

Das Angebot im Regionalverkehr ist somit wenig transparent und erfordert fundierte Fahrplankenntnisse, die diversen Ausnahmen und Sonderregelungen sind zudem für die Fahrgäste nur schwer nachzuvollziehen. Zudem erfordert die Vielzahl unterschiedlicher Haltestellen und deren Lage eine genaue Ortskenntnis.

Vor dem Hintergrund, dass Schweinfurt ähnlich viele Einpendelnde wie Einwohnerinnen und Einwohner aufweist, werden hier nennenswerte Potenziale für den ÖPNV gesehen, die aktuell jedoch (noch) nicht adäquat abgerufen werden. Im Fokus der Weiterentwicklung des ÖPNV im Nahverkehrsraum sollte somit eine bessere Vernetzung von Stadt- und Regionalverkehr im Sinn eines „Gesamtproduktes“ ÖPNV stehen. Eine Zielvorstellung, die bereits im VEP 2013 formuliert wurde.

Detaillierte Ausführungen zum Regionalbusverkehr im Landkreis Schweinfurt sowie zum Stadt-Umland-Verkehr enthält der Teil B „Landkreis Schweinfurt“ des Gemeinsamen Nahverkehrsplans.

Chronologie der Weiterentwicklung des ÖPNV in Schweinfurt seit 2015

In den letzten Jahren wurden in der Stadt Schweinfurt verschiedene Maßnahmen im Verkehrsangebot und im Bereich Infrastruktur umgesetzt. Flankierend wurden zudem weitere Maßnahmen im Marketing und der Fahrgastinformation, umgesetzt, die zur Attraktivitätssteigerung des Schweinfurter ÖPNV beigetragen haben.

In der folgenden Tabelle sind die wichtigsten Veränderungen im ÖPNV aufgelistet.

Tabelle 33: Chronologie der prägenden Veränderung im ÖPNV in der Stadt Schweinfurt

2015
<p>Allgemein:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schaffung eines interaktiven Netzplans, der mit einer Echtzeit-Verfolgung der Busse via GPS verknüpft ist • Busschule für Kinder und für Senioren mit Rollatortraining <p>Infrastruktur/ Fahrgastinformation:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Neuanschaffung von drei Gelenk- und zwei Solobussen (Austausch älterer Fahrzeuge) <p>Marketing</p> <ul style="list-style-type: none"> • „120 Jahre Bestehen Schweinfurter ÖPNV“, gefeiert mit Tag der offenen Tür
2016
<p>Verkehrsangebot:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Neue Stadtbus-Linie „Campus Express“, verbindet Fachhochschulstandorte sowohl miteinander, als auch mit dem Hauptbahnhof. Die neue Linie fährt montags bis freitags von 7:44 Uhr bis 19:15 Uhr und kann auch von allen anderen Fahrgästen genutzt werden. Es gelten die üblichen Stadtbustarife. <p>Infrastruktur:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Neuanschaffung von 3 Gelenkbussen <p>Marketing:</p> <ul style="list-style-type: none"> • neu eingerichtete Internetseite (www.campus-express-sw.de) • „Mobilitätstage“ in den Industriebetrieben (Infoveranstaltungen) <p>Tarif/ Vertrieb</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mit Beginn des Sommersemesters ab 15. März 2016 Einführung eines Semestertickets, gültig im gesamten Liniennetz der Stadtwerke Schweinfurt (Semesterbeitrag pro Semester 30 Euro)
2017
<p>Verkehrsangebot:</p> <ul style="list-style-type: none"> • kostenlose Fahrradmitnahme <p>Infrastruktur:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anschaffung von vier neuen Bussen • Erneuerung der Bordrechner der gesamten Flotte • kostenfreies WLAN in Stadtbussen, das bis zu 30 Internetanwender gleichzeitig nutzen können; die beiden Hotspots stellt die RegioNet zur Verfügung <p>Tarif/ Vertrieb:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einführung eines eTicket-Systems. Zur Verfügung stehen neben einer neu eingeführten Flexikarte (vergünstigter Mehrfahrtenpreis) das Abo-Angebot Jahreskarte. Die in d.R. personalisierten eTickets gibt es für drei Tarifzonen für Kinder und Erwachsene • Tages- und Einzelkarten gibt es nach wie vor als Papiertickets beim Busfahrer • Änderung: Zahlung der Jahreskarte über monatliche Abbuchungen • Neu: Ergänzungsfahrkarten bei Tarifzonenüberschreitung • Neu: Gruppenkarte für Gruppen ab vier Personen, beim Busfahrer zu erwerben

2018
<p>Allgemein:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wiedererteilung des öffentlichen Dienstleistungsauftrages zur Durchführung des Linienverkehrs durch die Stadt Schweinfurt <p>Infrastruktur:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Neuanschaffung von 4 Solobussen <p>Tarif / Vertrieb:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Abschaffung der Papierfahrtscheine zum Abstempeln
2019
<p>Infrastruktur:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Neuanschaffung von 4 Solobussen <p>Fahrgastinformation:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Neue DFI Anzeiger am Roßmarkt <p>Tarif/ Vertrieb</p> <ul style="list-style-type: none"> • „Ortstickets" in den bedienten Gemeinden im Landkreis (Gemeinde zahlt 50 % der Einzelfahrt) • durch den Landkreis rabattierte Schülermonatskarten
2020
<p>Allgemein</p> <ul style="list-style-type: none"> • zeitweise Umsetzung von Covid 19-Maßnahmen sowohl im Angebot als auch beim Vertrieb <p>Verkehrsangebot:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einführung der Linie 64 als zweijähriger Testbetrieb (neue Haltestellen Fresenius Tor 4, ZF Werk Süd) <p>Marketing:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aktion von Herbst 2020 bis Herbst 2021: Zeitkarteninhaber können außerhalb der Hauptverkehrszeiten eine weitere Person mitnehmen <p>Fahrgastinformation:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zusätzlicher Service Point in der Bodelschwinghstraße

22.2.3 Verknüpfungspunkte

Der wichtigste Verknüpfungspunkt zwischen den Buslinien des Stadtverkehrs ist die zentrale Haltestelle „Roßmarkt“ am westlichen Rand der Innenstadt. Mit Ausnahme des Campus-Express sowie der im März 2020 eingerichteten Industrielinie dienen alle Stadtbuslinien den Roßmarkt an. Durch die zentrale Lage ermöglicht die Haltestelle Roßmarkt eine sehr gute, fußläufige Erreichbarkeit der Innenstadt für die Fahrgäste der Stadtbusse.

Aus Fahrgastsicht suboptimal wird die fehlende Bussteigzuweisung bei ankommenden Fahrzeugen bewertet. Bedingt durch die betriebliche Umlaufplanung kommen die Fahrzeuge einer Linie nicht immer an demselben Bussteig an, was insbesondere für umsteigende Fahrgäste eine stetige Neuorientierung im Bereich der vergleichsweise großzügigen Haltestellenanlage (14 Abfahrtspositionen) bedeuten kann. Abfahrende Linien haben demgegenüber ihren Startpunkt immer an demselben Bussteig.



Abbildung 42: Roßmarkt – zentraler Verknüpfungspunkt im Stadtbusverkehr Schweinfurt

Der bedeutendste systemübergreifende Verknüpfungspunkt in Schweinfurt ist der etwa 2 km südöstlich der Innenstadt gelegene Hauptbahnhof. Neben der Funktion als Schnittstelle zum SPNV ist er auch die zentrale Haltestelle für den Regionalbusverkehr. Zudem ist der Hauptbahnhof derzeit der einzige Bahnhof in Schweinfurt, an dem alle Züge halten. Aufgrund der abseitigen Lage zur Innenstadt und zum Roßmarkt erfolgt die Anbindung des Hauptbahnhofs im Stadtverkehr aktuell lediglich mit einzelnen Linien. Insgesamt ist die Verknüpfung Stadtverkehr – SPNV in Schweinfurt kompliziert, da keiner der drei SPNV-Haltepunkte zentral im Stadtgefüge liegt. Zwar werden sowohl der Hauptbahnhof (u. a. Linie 10) als auch der Stadtbahnhof (u. a. Linie 52) im dichten Takt vom Stadtbusverkehr angefahren, aus einigen Stadtbereichen ist die Anbindung an den SPNV jedoch mit Umsteigen verbunden.

Da der Regionalverkehr unterschiedliche Haltestellen in der Innenstadt andient, besteht aktuell räumlich keine direkte Verknüpfung zwischen den Bussen des Stadt- und des Regionalverkehrs in der Innenstadt. Aufgrund des Fehlens einer zentralen innerstädtischen Verknüpfungshaltestelle erfolgt der Umstieg nicht systematisch, sondern i. d. R. dezentral an unterschiedlichen (passenden) Haltestellen.

Dies ist zum einen im Hinblick auf die Systemtransparenz ungünstig und stellt insbesondere auch für in ihrer Mobilität beeinträchtigte Nutzerinnen und Nutzer eine Hemmschwelle dar.

Der Bahnhofspunkt Schweinfurt Mitte ist ohne räumliche Anbindung an den Stadtbusverkehr, er bietet jedoch Anschluss an den Regionalverkehr (Regionalbushaltestelle Gunnar-Wester-Straße).

Insgesamt sind die Umsteigezeiten zwischen dem Regionalverkehr und dem SPNV durch den nicht vorhandenen Takt der Regionalbuslinien nur in Einzelfällen optimiert; zum Teil bestehen Wartezeiten über 30 Minuten.

22.2.4 Fahrgastinformation

Die Fahrgastinformation in Schweinfurt erfolgt über verschiedene Medien (Printmedien, digitale Informationsmedien, Informationen an Haltestellen). Im Stadtverkehr besteht ein weitgehend gutes Angebot von Informationsmöglichkeiten, punktuell wird Handlungsbedarf für Verbesserungen bei den einzelnen Medien gesehen.

Grundsätzlich ist anzumerken, dass auch im Bereich der Fahrgastinformation die fehlende Abstimmung bzw. konsequente Trennung zwischen Stadt- und Regionalverkehr auffällt. So steht den Fahrgästen für den Nahverkehrsraum Schweinfurt kein einheitliches Auskunfts- und Beratungsangebot zur Verfügung, da jedes Unternehmen gesonderte Informationen herausgibt. Als wesentliche Ursache kann auch hier wieder die fehlende Integration in einem Verkehrsverbund genannt werden.

Aussagekräftige Informationen über das Linien- und Bedienungsangebot erhält man über das Fahrplanbuch, welches auch über die Homepage der Stadtwerke bereitgestellt wird. Weiterhin können umfassende Informationen auch im Internet sowie telefonisch direkt bei den Stadtwerken abgerufen werden. Darüber hinaus befindet sich in der Innenstadt von Schweinfurt, am Standort Roßmarkt, ein Kundencenter, welches auch das gesamte Ticketsortiment der Stadtwerke vertreibt, ein weiteres Kundencenter befindet sich direkt am Betriebshof in der Bodelschwinghstraße.

Printmedien

- Positiv ist, dass das Fahrplanbuch neben den Fahrplänen der einzelnen Linien als Einleger auch schematisierte Liniennetzpläne über das jeweilige Angebot im Haupt- und Nebennetz bieten, über die man einen guten ersten Überblick über das vorhandene Linienangebot bekommt. Des Weiteren ist ein Übersichtsplan des Roßmarktes inklusive der Linien und ihrer Abfahrtspunkte enthalten. Nicht enthalten sind die Fahrpläne des SPNV.
- Positiv herauszustellen sind die umfangreichen Informationen zum Ticketangebot und zum Tarif inkl. der Ausweisung der Vorverkaufsstellen.
- Im Hinblick auf eine leichtere Orientierung sind die Wochentage im Fahrplanbuch farblich abgesetzt. So ist das Bedienungsangebot von montags bis freitags farblich einheitlich dargestellt, in jeweils zwei anderen Farben sind die Fahrplanangebote für samstags und sonntags/ feiertags aufgeführt.

- Das Fahrplanbuch der Stadtwerke ist durchgängig numerisch aufgebaut. Das erscheint auf den ersten Blick nutzerfreundlich, da eine gewisse Systematik in der Liniennummerierung hinsichtlich der räumlichen Zuordnung gegeben ist. Andererseits geben die Liniennummern jedoch keinen Aufschluss über das Bedienungsangebot. Die erste Linie im Fahrplanbuch ist die Linie 9, welche nur im Schulverkehr fährt. Es gibt damit keine (Produkt-) Kennzeichnung der Linien im dichten Takt (Linien 11 und 52). Auch die Systematik der „9er“- Linien (Schulverkehr) sowie der „3er“-Linien (Linien des Nebennetzes) erschließt sich dem ÖPNV-Nutzenden nicht von selbst.
- Im Fahrplanbuch nicht enthalten ist ein Erreichbarkeitsverzeichnis, das es ermöglicht, für konkrete Ziele (Straßennamen) die Busverbindung (Linien) und auch die dort liegende Haltestelle herauszufinden. Das macht es gerade ortsfremden Nutzerinnen und Nutzern häufig schwer, sich zu orientieren.
- Für mobilitätseingeschränkte Personen wäre eine Kennzeichnung der barrierefrei/ niederflurgerecht ausgebauten Haltestellen im Liniennetz bzw. in den Fahrplantabellen sehr wertvoll, um die Nutzung des ÖPNV für diese Nutzergruppe zu erleichtern. Diese Information ist aktuell leider nicht in den Fahrplänen enthalten, eine Aufnahme sollte zukünftig angestrebt werden. Etwas zu relativieren ist die Aussage dadurch, dass die Stadtwerke einen Flyer zum Thema Barrierefreiheit herausgeben, in dem die barrierefrei ausgebauten Haltestellen zumindest aufgelistet sind. Für die Betroffenen ist jedoch ein zusätzlicher Vorgang zur Information erforderlich.
- Für ausgewählte Linien werden zusätzlich Flyer ausgegeben.

Digitale Informationsmedien

- Das zentrale Angebot für Fahrgastinformation, Verbindungsauskunft und Tarifinformationen ist im Stadtverkehr unter <https://www.stadtwerke-sw.de/stadtbuss> zu erreichen. Hier sind Liniennetzpläne, Fahrplanauskunft, Tarifinformationen, Umleitungsverkehre sowie weitere service- und zielgruppenorientierte Informationen zusammengefasst. Insgesamt ist das Informationsangebot der Homepage breit gefächert.
Über das unternehmenseigene Fahrplanprogramm kann der Streckenverlauf der Verbindungen direkt kartographisch angezeigt werden, zudem können auch Haltestellen in der Karte als Start- oder Zielpunkt einer Fahrt automatisch in die Fahrplanauskunft übernommen werden. Mit dem interaktiven Stadtplan können die Stadtbusse in Echtzeit verfolgt werden.
Zwar verfügen die Stadtwerke (noch) über keine mobile Fahrplan-Applikation (Fahrplan App), der interaktive Liniennetzplan steht jedoch für alle Endgeräte optimiert zur Verfügung, so dass man sich auch an der Haltestelle mit dem Smartphone informieren kann.

- Aufgrund der modernen RBL-Technik bei den Stadtwerken (die fahrzeugseitig auch den Subunternehmern zur Verfügung gestellt wird) ist fahrzeugseitig die Voraussetzung für Echtzeitinformationen gegeben. Für den Fahrgast nutzbar gemacht wurde die Echtzeitinformation zunächst an den 14 Haltestellen am Roßmarkt, an denen im Jahr 2020 eine neue DFI Anlage installiert wurde. Zusätzlich gibt es hier einen Übersichtsanzeiger (inkl. Sprachansage), der alle Abfahrten am Roßmarkt in Echtzeit anzeigt bzw. ansagt. Darüber hinaus werden die Live-Standorte der Busse auf einen interaktiven Liniennetzplan übertragen (www.buslinien-schweinfurt.de).

Eine konkrete Zeitschiene für weitere Umsetzungsprojekte gibt es aktuell nicht, angedacht sind jedoch die Haltestellen Hauptbahnhof, Markt und Leopoldina Krankenhaus als nächste Ausbaustufen. Zusätzlich sind Anzeiger in der Fachhochschule sowie in der Stadtgalerie (Einkaufszentrum) geplant.

- Vor dem Hintergrund der wachsenden Bedeutung sind die internetgestützten Informationen zum Thema Barrierefreiheit positiv herauszustellen. So wird z. B. eine Übersicht über alle barrierefrei ausgebauten Haltestellen bereitgestellt. Zudem ist ein Flyer zur Barrierefreiheit mit weitergehenden Informationen abrufbar.

Informationen an Haltestellen

- Standardmäßig sind an den Haltestellen Aushangkästen mit dem an der Haltestelle verkehrenden Linien- und Bedienungsangebot installiert. Darüber hinausgehende Informationen (insbesondere der Liniennetzplan) sind i. d. R. nur an den Haltestellen gegeben, die auch über einen Fahrgastunterstand verfügen.



Abbildung 43: Fahrgastinformation an Haltestellen (links: Grundausrüstung; rechts: umfassendere Fahrgastinformation in den Fahrgastunterständen)

- Dynamische Informationsanlagen gibt es aktuell nur am Roßmarkt (siehe oben).

Informationen in den Fahrzeugen

- Alle im Stadtverkehr eingesetzten Fahrzeuge sind standardmäßig mit digitaler Fahrgastinformation sowohl innen als auch außen am Fahrzeug ausgestattet. In den Fahrzeugen werden die Haltestellen über Monitor als Perlschnur ausgewiesen. Außen an den Fahrzeugen gibt es Front- Seiten- und Heckanzeigen.

Seite | 254

23 Stärken-Schwächen-Analyse

Im Rahmen der Stärken-Schwächen-Analyse wird das bestehende ÖPNV-Angebot auf die Einhaltung der für den Nahverkehrsplan relevanten Qualitätsanforderungen untersucht und bewertet. Basis für die Mängelanalyse sind das Verkehrsangebot und die infrastrukturellen Gegebenheiten im Fahrplanjahr 2020.

Zur Beurteilung des ÖPNV werden folgende Parameter untersucht:

- ÖPNV-Angebotsqualität
 - Erschließungsqualität:
Erreichbarkeit der nächsten ÖPNV-Haltestelle
 - Bedienungsqualität:
Häufigkeit und Regelmäßigkeit des ÖPNV-Angebotes
 - Verbindungsqualität:
Fahrzeit und Umsteigeerfordernisse

Die Bewertung der ÖPNV-Angebotsqualität im Stadtgebiet Schweinfurt erfolgt ausdrücklich auf Basis der im Anforderungsprofil des NVP 2007 für die Weiterentwicklung und Ausgestaltung des straßengebundenen ÖPNV definierten Anforderungen. Betriebswirtschaftliche Aspekte, wie der Aufwand zur Gewährleistung der definierten Beurteilungswerte (beispielsweise von abseits liegenden Siedlungsbereichen), bleiben in dieser Bewertung zunächst unberücksichtigt.

Darüber hinaus werden folgende weitere Qualitätsmerkmale analysiert und bewertet:

- ÖPNV-Infrastruktur (Fahrzeuge, Verknüpfungspunkte und Haltestellen),
- Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit (Störungen und Behinderungen für den ÖPNV)
- Systemtransparenz,
- Service (Fahrgastinformation, Vertrieb),
- Tarif.

23.1 Bewertung der Angebotsqualität

23.1.1 Erschließungsqualität in Bezug auf die Raumstruktur

Die Bewertung der Erschließungsqualität im Status Quo für die Stadt Schweinfurt erfolgt auf Basis der im NVP 2007 definierten Richtwerte für die Haltestelleneinzugsbereiche (vgl. NVP 2007, Kapitel A.3.3). Sie richtet sich nach der räumlichen Erschließungswirkung der ÖPNV-Haltestellen vor Ort. Als Richtwerte für die Erschließungsqualität werden Haltestellenradien von 300 Meter (Innenstadt) bzw. 400 Meter angesetzt. Zu berücksichtigen sind Zugangsbarrieren wie Gewässer, Eisenbahntrassen oder andere Barrieren.

Bewertung der Erschließungsqualität

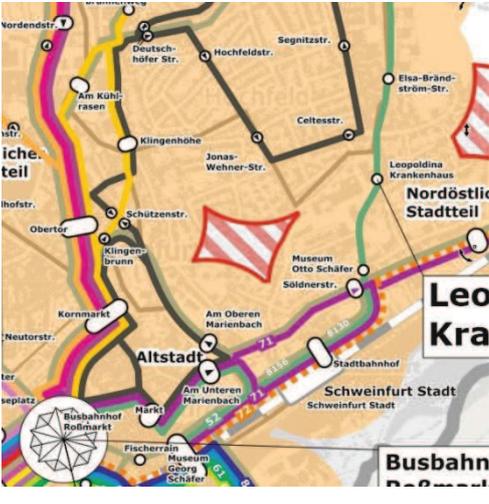
In der Stadt Schweinfurt wird insgesamt eine sehr gute ÖPNV-Erschließungswirkung erreicht. Die Stadt verfügt laut einer Bewertung der Allianz pro Schiene „über das dichteste Haltestellennetz in Deutschland“¹⁴¹. Allein die Stadtbusse fahren 211 Haltestellen im Stadtgebiet an, zusätzlich werden verschiedene Haltestellen im Stadtgebiet exklusiv vom Regionalverkehr bedient.

Die wichtigsten ÖPNV-affinen Infrastruktureinrichtungen verfügen über eine direkte Anbindung (z. B. Hochschule Schweinfurt, Leopoldina-Krankenhaus, St. Josef Krankenhaus mit Ärztehaus). Es besteht eine weitgehend „harmonische“ ÖPNV-Erschließung des Stadtgebietes ohne größere Lücken in den Wohngebieten. Die zentralen Bereiche der Stadtteile sind durch eine sehr hohe Erschließungswirkung gekennzeichnet, aufgrund der vergleichsweise kleinteiligen Netzstruktur gibt es lediglich punktuell kleinere Lücken in der Erschließung, insbesondere in den Randbereichen der Siedlungsgebiete sowie in üblichen „Zwischenlagen“ zwischen den Hauptachsen.

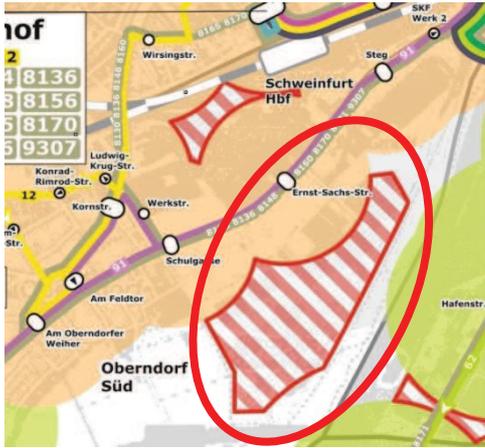
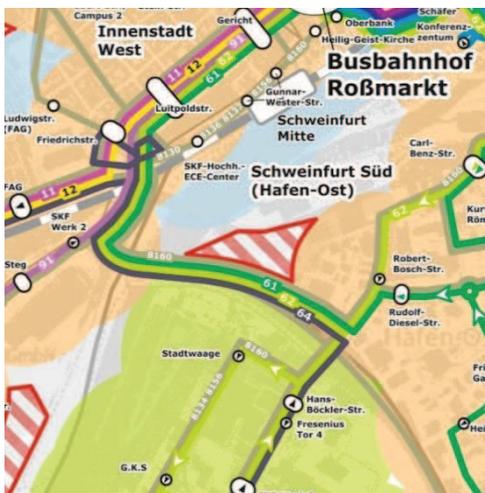
Bei der Bewertung zusätzlich zu berücksichtigen ist, dass das Entwicklungsgebiet „Bellevue“ (ehemals Askren Manor) aktuell nur peripher vom Regionalverkehr zu Schulverkehrszeiten erschlossen wird (Haltestelle „Berufsschule II). Aufgrund der anstehenden Entwicklungen (ca. 650 Wohneinheiten, im Ausbau) wird hier zukünftig ein sehr hoher Bedarf nach einer regelmäßigen ÖPNV-Anbindung gesehen.

¹⁴¹ Mainpost.de: „Schweinfurt hängt sogar Berlin ab“ (21.05.2019); abgerufen am 09.11.2020.

Tabelle 34: Bereiche mit Erschließungsdefiziten in der Stadt Schweinfurt

Stadtbereich/ betroffene Bevölkerung (geschätzt)	Bewertung der Situation	Handlungsbedarf
Deutschhof Zeilbaum/ Nordöstlicher Stadtteil		
	<ul style="list-style-type: none"> • Östliche Siedlungsbereiche zwischen Kurt-Georg-Kiesinger-Straße und Höllental mit vorwiegender Einfamilienhausbebauung (ca. 15 WE ~ 35 EW) liegen außerhalb des Haltestelleneinzugsbereichs ⇒ Siedlungsrandlage • bis zu 700 m zur nächsten Haltestelle „Karl-Brand-Straße“ bzw. „Adolf-Kolping-Straße“ 	<p>sehr gering</p>
Nordöstlicher Stadtteil		
	<ul style="list-style-type: none"> • Östliche Siedlungsbereiche zwischen Deutschfeldstraße/ Babenberger Straße und Höllental/ An der Peterstirn mit vorwiegender Einfamilienhausbebauung (ca. 25 WE ~ 75 EW) liegen außerhalb des Haltestelleneinzugsbereichs ⇒ Siedlungsrandlage • bis zu 700 m zur nächsten Haltestelle „Elsa-Brändström-Straße“/ „Leopoldina Krankenhaus“/ „Mainberger Straße“ 	<p>gering</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Siedlungsbereiche entlang der Robert-Koch-Straße, Frankenstrasse, Weingartenweg und Wingertstraße, Gustav-Adolf-Straße mit vorwiegender Einfamilienhausbebauung (ca. 30 WE ~ 75 EW) liegen außerhalb des Haltestelleneinzugsbereichs • bis zu 600 m zur nächsten Haltestelle „Museum Otto Schäfer“, „Leopoldina Krankenhaus“, „Jonas-Wehner-Straße“, „Klingenhöhe“, „Schützenstraße“ oder „Am Oberen Marienbach“ 	<p>sehr gering (aufgrund des dichten Bedienungsangebotes auf benachbarten Achsen)</p>

Nordwestlicher Stadtteil		
	<ul style="list-style-type: none"> • Teilbereiche der Konversionsfläche (Ledward Barracks und Yorktown Village) und anschließender Kleingartenanlage zwischen Kasernenweg und Franz-Schubert-Straße/ B303 liegen nicht im Haltestelleneinzugsbereich des Stadtbusses • bis zu 700 m zur nächsten Stadtbushaltestelle „Volksfestplatz“ oder „Franz-Schubert-Straße“, bzw. „Mozartstraße“, „Heinrich-Winkler-Str.“ „Blaue Leite“ oder „Galgenleite“ 	<p>aktuell gering; zukünftig mittel bis hoch (<i>Stadtentwicklungsgebiet; Gelände der Landesgartenschau 2026, Nachnutzung Freizeit und Erholung; zudem Ausbau Standort I-Campus</i>)</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Teile des Gewerbe-/ Industriegebietes FAG liegt außerhalb des Haltestelleneinzugsbereichs des Stadtbusses • bis zu 600 m zur nächsten Haltestelle „FAG“, Ludwigstraße (FAG)“, „Friedrichstraße“, „Friedrich-Ebert-Straße“, „Campus II“, „Ignaz-Schön-Straße“, „Richard-Wagner-Straße/ Campus I“ oder „Hauptbahnhof Schweinfurt“ 	<p>keiner</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • neues, in der Entwicklung befindliches Stadtquartier „Bellevue“ liegt außerhalb der Haltestelleneinzugsbereiche der vorhandenen Linien • der Einzugsbereich der Haltestelle „Berufsschule II“ kann nicht angesetzt werden, da natürliche Barrieren nach Norden diesen begrenzen (keine adäquate Fußwegverbindung) 	<p>sehr hoch</p>

Oberndorf Süd		
	<ul style="list-style-type: none"> • Teile des Gewerbe-/ Industriegebietes (ZF Services/ Kläranlage Schweinfurt) an der Uferstraße und angrenzender Sportanlage liegt außerhalb des Haltestelleneinzugsbereichs • bis zu 900 m zur nächsten Haltestelle „Ernst-Sachs-Straße“, „Schulgasse“ 	gering
Schweinfurt Süd (Hafen-Ost)		
	<ul style="list-style-type: none"> • Teile des Gewerbe-/ Industriegebietes an der Rudolf-Diesel-Straße, B286 liegt außerhalb des Haltestelleneinzugsbereichs • bis zu 800 m zur nächsten Haltestelle „Robert-Bosch-Straße“ 	gering

Aus den hier dargestellten Erschließungsdefiziten lässt sich nicht unmittelbar ein Handlungsbedarf ableiten. Es ist im Einzelfall zu prüfen, ob sich eine wirtschaftlich vertretbare und betrieblich bzw. verkehrlich sinnvolle ÖPNV-Erschließung auf Basis des vorhandenen Marktpotenzials umsetzen lässt.

Karte 5: ÖPNV-Erschließung Stadt Schweinfurt

23.1.2 Bedienungsqualität

Zur Bewertung der Bedienungsqualität im Stadtverkehr Schweinfurt werden die im NVP 2007 in Kapitel A.3.4 definierten Richtwerte für die zeitliche Verfügbarkeit, die Angebotshäufigkeit und die Regelmäßigkeit (Taktangebot bzw. die Anzahl der Fahrtenpaare pro Stunde) herangezogen. Die Analyse erfolgt zum Fahrplanstand 2020.

Der NVP 2007 definiert, dass „als Grundbedienung für die dichter besiedelten Wohngebiete sowie die übrigen relevanten Ziele in Schweinfurt [...] mindestens ein 30-Minuten-Takt in der HVZ und NVZ angestrebt“ werden soll. „Auf allen Hauptverkehrsachsen sollte mindestens eine Bedienung im 15-Minuten-Takt, ggf. durch die Kombination verschiedener Linien, angeboten werden“.

Die im Stadtbusverkehr Schweinfurt erreichte Marktausschöpfung von rund 75 Fahrten pro Einwohner im Einflussgebiet des Stadtbusverkehrs und Jahr (siehe Kapitel 21.2) kann als Erfolg und als grundsätzliche Bestätigung des derzeitigen ÖPNV-Angebotes gewertet werden. Das Leistungsangebot (verschiedene Linien mit dichtem Bedienungsangebot im 10-, 15-, 20-Min.-Takt), welches derzeit im Stadtbus-System vorgehalten wird, ist als vergleichsweise ausgeprägt für Stadtverkehre in ähnlicher Größenordnung und mit entsprechender Zentralität und Struktur zu bewerten. Nachteilig wirkt sich jedoch aus, dass es keine einheitliche Taktfamilie gibt und das Angebot aufgrund vieler Taktsprünge nicht leicht merkbar ist.

In Karte 6 ist das Bedienungsangebot im Tagesverkehr im Stadtverkehr Schweinfurt dargestellt (Bedienungszeitraum Mo-Fr 6-20 Uhr). Betrachtet werden nur die Stadtverkehrslinien; die Fahrpläne der zusätzlich im Stadtgebiet verkehrenden Regionalbuslinien sind nicht auf die Fahrpläne der Stadtbuslinien abgestimmt.

Insgesamt werden die im NVP 2007 ursprünglich definierten Anforderungen aus allen Stadtteilen erfüllt.

Entlang der Relation Bergl – Hbf – Roßmarkt – Leopoldina Krankenhaus – Deutschof wird über die Linien 11 und 52 ein dichtes Angebot im 10-Minuten-Takt bzw. 15-Minuten-Takt vorgehalten. Durch die Überlagerung verschiedener Linien wird darüber hinaus insbesondere der gesamte Bereich um die Innenstadt und Altstadt mit einem dichten Angebot bedient.

Über ein mindestens 20-minütiges Angebot verfügen die Stadtteile Gartenstadt und Hochfeld/Steinberg sowie der Bereich Hafen Ost, durch Überlagerung verschiedener Linie außerdem Teile des Musikerviertels und des Nördlichen Stadtteils.

Alle übrigen Stadtbereiche werden tagesdurchgängig mindestens im 30-Minuten-Takt bedient.

Karte 6: Bedienungsqualität im Status Quo Mo-Fr 6-20 Uhr (Hauptnetz; Fahrplan 2020)

Im Abendverkehr (Mo-Fr ab ca. 19 Uhr, Samstag ab ca. 15) und auch an Sonntagen/ Feiertagen wird in der Regel das „Nebennetz“ gefahren. Unterstützend werden nachfrageabhängig zudem die Linien 11, 25, 51, 52, 71 und 91, an Sonn- und Feiertagen zudem die Linien 41, 42, 44 bedient. Das Angebot ist nur bedingt vertaktet, vielmehr liegt der Fokus außerhalb der Haupt- und Nebenverkehrszeit auf den betrieblichen Belangen. Dieser umlaufoptimierte Ansatz ist aus ökonomischer Sicht durchaus verständlich, aus Fahrgastsicht wirkt dies jedoch nachteilig. Erschwerend kommt hinzu, dass es keine eindeutige Trennung zwischen den beiden Netzen (Haupt- und Nebennetz) gibt, sodass außerhalb der HVZ und NVZ (insbesondere für ungeübte Nutzer) nur schwer ersichtlich ist, welche Linien fahren und welche nicht.

Ein bedarfsorientierter Verkehr (z. B. TaxiBus, Anruf-Linienbus oder Anruf-Sammel-Taxi), wie er in zahlreichen anderen deutschen Städten insbesondere in den Schwachverkehrszeiten angeboten wird, könnte hier zumindest zeit- und/ oder gebietsweise Abhilfe schaffen, existiert in Schweinfurt bislang jedoch nicht.

23.1.3 Verbindungsqualität

Zur Bewertung der Verbindungsqualität wird auf Basis der im NVP 2007 in Kapitel A.3.5 definierten Richtwerte durchgeführt. Die Analyse erfolgt zum Fahrplanstand 2020.

Erreichbarkeit der Innenstadt

Insgesamt werden die definierten Richtwerte zur Erreichbarkeit des Versorgungsbereichs Innenstadt durchgängig erfüllt. Aufgrund der sternförmigen Ausrichtung des Busnetzes auf die Innenstadt und den Roßmarkt durch alle Stadtbus-Linien sind die Ziele in der Innenstadt aus allen Stadtteilen direkt, also ohne Umstieg, erreichbar. Auch die Stadtbereiche in Randlage sind innerhalb von 20 Minuten im Versorgungsbereich der Innenstadt.

Erreichbarkeit weiterer Ziele im Stadtgebiet

Das Liniennetz des Stadtverkehrs besteht weitestgehend aus Radiallinien mit Ausrichtung auf den Roßmarkt, dem zentralen Verknüpfungspunkt des Stadtverkehrs in der Innenstadt. Einzelne bestehende Durchbindungen sind betrieblicher Natur und werden nicht als solche publiziert. Für die Fahrgäste ist somit regelmäßig ein Umstieg erforderlich, wenn sie über die Innenstadt hinaus Ziele in anderen Bereichen der Stadt erreichen wollen. Aufgrund des dichten Taktes vieler Linien während der HVZ bedingt dies in der Regel zu diesen Zeiten keine längeren Wartezeiten, so dass die im NVP 2007 definierte Anforderung einer Beförderungszeit zwischen Stadtteil und sonstigen Zielen im Stadtgebiet von unter 45 Minuten eingehalten wird.

Während der übrigen Verkehrszeiten können hingegen zwischen verschiedenen Linien längere Umsteigezeiten entstehen, da die Vertaktung und die Anschlüsse der am Roßmarkt ankommenden und abfahrenden Linien nicht systematisch aufeinander abgestimmt sind.

Verbindungen in benachbarte Regionen

Wichtigster Verknüpfungspunkt zwischen SPNV und Stadtbusverkehr ist der Hauptbahnhof. Aufgrund des 10-Minuten-Takts der Linie 11 bestehen in Richtung Innenstadt und somit auch in die anderen Stadtteile mindestens in der HVZ gute Verbindungen (siehe oben). In und aus Richtung Oberndorf werden die SPNV-Anschlussbedingungen in Richtung Würzburg ebenfalls als positiv bewertet, die Wartezeiten zu den Bahnen liegen meist unter 15 Minuten. In und aus Richtung Bamberg sind die Übergänge teilweise deutlich über 15 Minuten (insbesondere aus Richtung Bamberg kommend), jedoch wird auch in dieser Relation in der Regel stündlich eine attraktive Umsteigeverbindung mit rund 10 Minuten Wartezeit gewährleistet.

Ein weiterer Verknüpfungspunkt zwischen SPNV und Stadtverkehr ist der Stadtbahnhof. Aufgrund des 10- bzw. 15-Minuten-Taktes der Linie 52 werden auch hier mindestens während der Hauptverkehrszeit attraktive Übergänge zwischen Bus und SPNV gewährleistet, aber auch in den Abendstunden sind Anschlussmöglichkeiten vorgesehen.

Der Bahnhof Schweinfurt Mitte wird nicht direkt vom Stadtverkehr angefahren.

Aufgrund der meist fehlenden Vertaktung des Regionalverkehrs sind an keinem der Verknüpfungspunkte zum SPNV im Schweinfurter Stadtgebiet systematische Verknüpfungen zwischen Regionalverkehr und SPNV erkennbar. Zwar sind in Einzelfällen die An- und Abfahrtszeiten zwischen Bus und Schiene an den Bahnhöfen aufeinander abgestimmt. Aufgrund der fehlenden Vertaktung bestehen diese Verknüpfungen aber nur zu bestimmten Zeiten.

23.2 Transparenz des Liniennetzes

Das Liniennetz des Stadtverkehrs wirkt an vielen Stellen, insbesondere für ungeübte Fahrgäste und für Ortsfremde, überfrachtet und wenig transparent. Folgende Schwachstellen sind herauszustellen:

- Linie 11: aufgesplittete Führung im Einrichtungsverkehr im Bereich Bergl (Fahrgäste müssen zu ihrer Haltestelle stadteinwärts oder stadtauswärts Umweg über Endstelle nehmen)
- Linie 21: Linie verläuft als große Schlaufe mit spürbaren Umwegen
- Linien 22, 24 und 25: unübersichtliche Netzstruktur in Niederwerrn bedingt durch aufgesplittete, sich überlagernde Linienführung
- Linie 32: Linie verläuft als große Schlaufe mit spürbaren Umwegen; durch Überlagerung mit Linien 42 und 44 wird Erkennbarkeit der Linienführung noch erschwert
- Linie 51: Linie verläuft als große Schlaufe mit spürbaren Umwegen; Stiche zum Wildpark und zum SILVANA machen Linienführung noch problematischer in der Nachvollziehbarkeit

- Linie 61: Linie verläuft als große Schlaufe; zusätzliche Verschränkung im Industriegebiet verstärkt Unübersichtlichkeit
- Linie 62: Linie verläuft im Industriegebiet als große Schlaufe mit spürbaren Umwegen
- Linie 81: größere Schlaufe in Sennfeld; Stich zum Ärztehaus Am Rempertshag macht die Linienführung unattraktiver für durchfahrende Fahrgäste

23.3 Anbindung der Innenstadt

23.3.1 Stadtverkehr

Im Stadtverkehr besteht mit der nahezu mittig im Stadtzentrum liegenden Haltestelle „Roßmarkt“ eine optimale Anbindung an die Innenstadt. Die Haltestellen „Kornmarkt“ und „Markt“ sichern ergänzend die Anbindung der östlichen und nord-östlichen Innenstadtbereiche.

23.3.2 Regionalverkehr

Im Regionalverkehr ist hinsichtlich der Innenstadthanbindung und -erschließung nur bedingt eine konzeptionelle Systematik erkennbar. Die Haltestellen „Theater“ und „Kunsthalle“ (bzw. „Gericht“) werden vom Großteil der Regionallinien angefahren und sind somit die offensichtlichen „Zentralhaltestellen“. Die Ausstattung, der Zustand und die Ausstrahlung dieser Haltestellen entsprechen jedoch in keinster Weise dieser Funktion.

Auch die anderen Innenstadthaltestellen des Regionalverkehrs zeigen hinsichtlich Lagegunst und Ausstattung wesentliche Mängel. Die Haltestellen „Oberbank“ und „Heilig-Geist-Kirche“ sind korrespondierende Richtungshaltestellen (mit unterschiedlichem Namen), die jedoch rund 120 Meter auseinanderliegen. Die Bauerngasse wird von vier Regionallinien ohne Halt durchfahren, obwohl hier eine günstige Lage für eine Haltestelle in Bezug zum Roßmarkt und zur Fußgängerzone wäre.

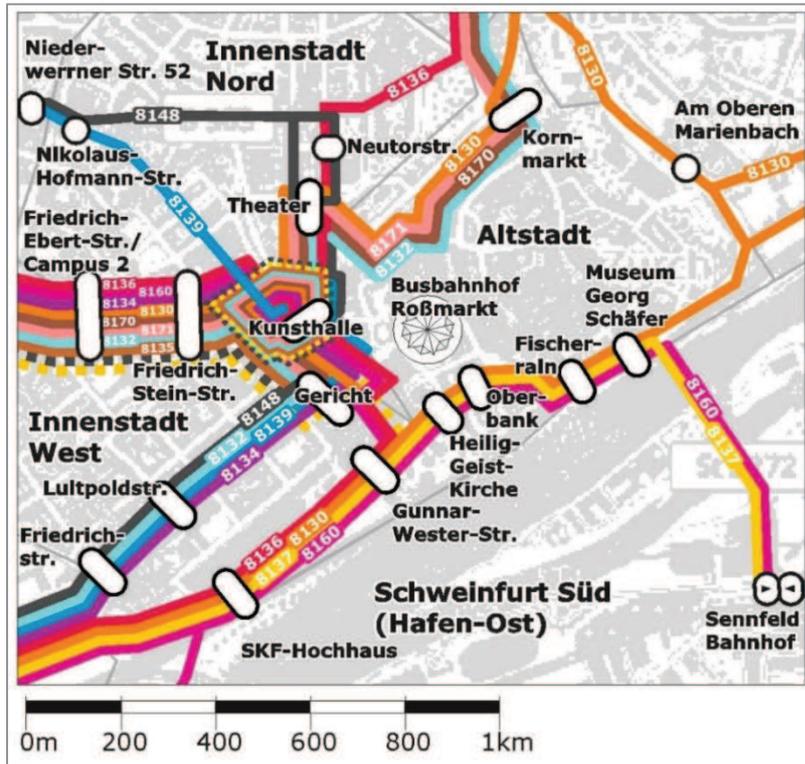


Abbildung 44: Linienführung und Haltestellenlage der Regionalverkehre im Stadtzentrum Schweinfurt



Abbildung 45: Haltestelle „Kunsthalle“ – zentrale Innenstadt Haltestelle des Regionalbusverkehrs

23.4 ÖPNV-Infrastruktur

An vielen Stellen verfügt der städtische ÖPNV in Schweinfurt über eine moderne Infrastruktur. Das gilt insbesondere für die Fahrzeuginfrastruktur, aber auch mehrere Haltestellen zeigen ein modernes Erscheinungsbild. Die Fahrgastinformation hat in den letzten Jahren zunehmend an Qualität gewonnen (z. B. DFI mit Echtzeit am Roßmarkt, interaktiver Liniennetzplan mit Echtzeit; siehe Kapitel 22.2.4).

23.4.1 Fahrzeugausstattung

Die SWS verfügt zum Analysezeitpunkt über einen Fahrzeugpark von insgesamt 40 eigenen Bussen (27 Solo- und 13 Gelenkbusse) zur Abwicklung des Stadtverkehrs. Dazu kommen 11 Busse von Subunternehmern.

Die SWS-Fahrzeuge besaßen zu diesem Zeitpunkt ein Durchschnittsalter von etwa 6,2 Jahre¹⁴², aktuell Anfang 2022 beträgt das Durchschnittsalter rund 7,5 Jahre. Im Jahr 2019 sind vier Standardlinienbusse neu angeschafft worden. Angestrebt wird vom Unternehmen eine jährliche Beschaffung von vier Fahrzeugen bei einer durchschnittlichen Haltedauer von ca. 10 Jahren.

Im Stadtverkehr Schweinfurt wird eine moderne Busflotte mit entsprechenden Ausstattungsstandards eingesetzt. Es kommen ausschließlich Niederflur- bzw. Low Entry-Busse mit Rampe zum Einsatz (Traglast 350 kg), alle Fahrzeuge sind zudem standardmäßig mit digitaler Fahrgastinformation sowohl innen als auch außen am Fahrzeug ausgestattet. Des Weiteren verfügen alle Fahrzeuge über WLAN. Eine Klimaanlage ist jedoch nur am Fahrerarbeitsplatz installiert, im Fahrgastraum gehören diese nicht zum Standard.

Das Fehlen einer Klimaanlage ist aus Fahrgastsicht unter Komfortaspekten als Defizit zu beurteilen. Zwar kann der Einsatz von Klimaanlagen im Stadtverkehr (noch) nicht als allgemeingültiger Standard bezeichnet werden, in den letzten Jahren ist jedoch bundesweit eine wesentliche Zunahme der Beschaffung von Fahrzeugen mit Klimaanlagen in Stadtverkehren zu beobachten. Auch Videoschutzeinrichtungen sind in den Bussen in Schweinfurt nicht vorhanden.

Alle Busse der Stadtwerke Schweinfurt GmbH (sowie auch die der eingesetzten Subunternehmer) verfügen über ein modernes RBL (IVU.control.fleet, IVU.ticket.box / IVU.realtime), welches u. a. ein Echtzeit Monitoring in der Leitstelle ermöglicht. Darüber hinaus können die Live-Standorte der Busse auch auf den interaktiven Liniennetzplan übertragen werden (siehe <https://www.buslinien-schweinfurt.de>) und es ermöglicht, dass bei Bedarf die Fahrten vom Verkehrsmeister getauscht und direkt auf die Bordrechner geschickt werden können.

¹⁴² Stand 22.09.2020

Unter Marketingaspekten kritisch ist die an einigen Bussen großflächige Außenwerbung einzuschätzen. Damit wird der Bus eher zur „rollenden Litfaßsäule“. Das Erscheinungsbild des städtischen Nahverkehrs wird somit überdeckt, die Busse sind nicht unmittelbar als Produkt „Stadtbus“ erkennbar. Gerade „Auto-Werbung“ ist im Kontext mit der Vision „Verkehrswende“ eher kontraproduktiv. Auch wenn die Außenwerbung eine nicht zu unterschätzende Einnahmequelle ist, zeigen Beispiele andernorts, dass Außenwerbung verträglicher gestaltbar ist.

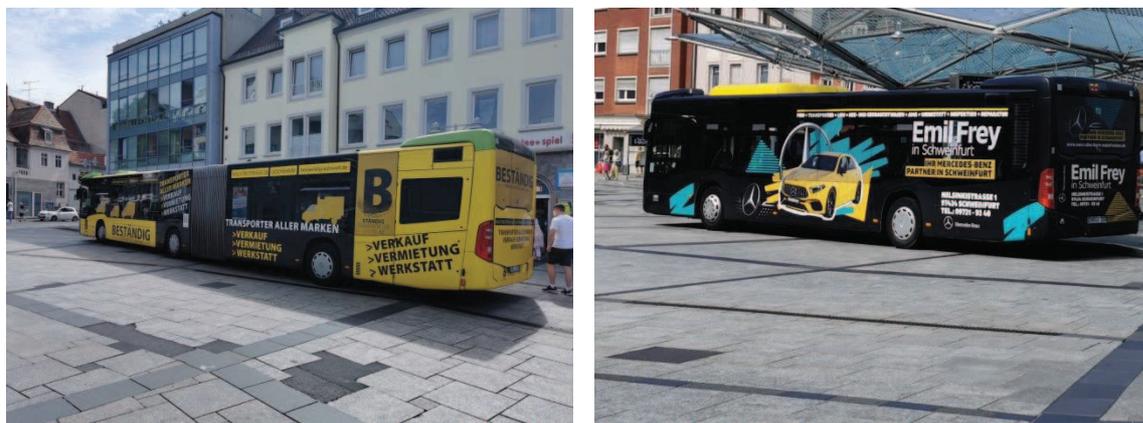


Abbildung 46: Beispiele für eine ausgeprägte, dominierende Außenwerbung an den Bussen im Stadtverkehr

Umweltstandards

Aufgrund der Beschaffungsstrategie des Unternehmens ist der bei den Fahrzeugen des SWS vorherrschende EU-Abgasstandard als vergleichsweise hoch zu bewerten. Alle Fahrzeuge verfügen mindestens über EEV-Standard, annähernd die Hälfte der Fahrzeuge haben den höchsten EURO VI-Standard.

Tabelle 35: Schadstoffklassifizierung der Fahrzeuge im Stadtverkehr der Stadt Schweinfurt (Stand 2020; ausschließlich eigene Fahrzeuge)

EURO-Norm	Anzahl der Fahrzeuge
EEV	21
EURO-Norm VI	19

23.4.2 Verknüpfungspunkte und Haltestellen

Verknüpfungspunkte

Hauptverknüpfungspunkt für den Stadtverkehr ist die Haltestelle Roßmarkt. Diese stark frequentierte Haltestelle ist zwar im Wesentlichen niederflurgerecht ausgestaltet, jedoch gibt es keine Bodenindikatoren für sehbehinderte Menschen und Blinde.

Die Verknüpfungsanlage verfügt über eine gute Ausstattung (u. a. Überdachung, Sitzgelegenheiten, digitale Übersichtsanzeige und DFI an den Bussteigen, Toiletten, Schließfächer, Defibrillator, Videoschutzanlage).

Der Verknüpfungspunkt ist insgesamt optisch ansprechend gestaltet, ist aufgrund der Weitläufigkeit der Anlage (alphabetisch geordnete Abfahrtspositionen gibt es neben dem sternförmig angelegten Platz zudem in den vier abgehenden Straßen) jedoch zunächst etwas komplizierter in der Erfassung. Hier hilft jedoch die digitale Übersichtsanzeige, sich zu orientieren.

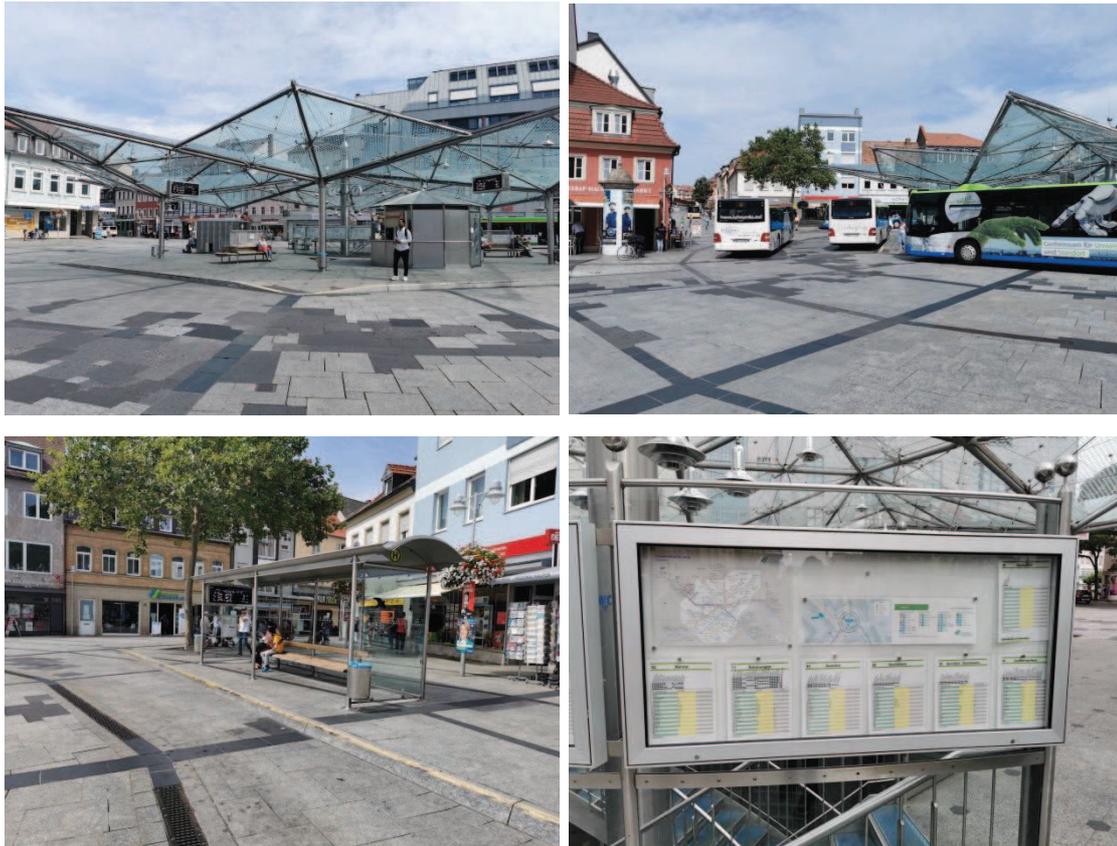


Abbildung 47: Zentraler Verknüpfungspunkt „Roßmarkt“

Am Hauptbahnhof ist aus Fahrgastsicht die Umsteigesituation als unattraktiv zu bewerten. Der auf dem Vorplatz des Bahnhofsgebäudes gelegene Busbahnhof der Regionalbusse entspricht nicht mehr den heutigen Ansprüchen an einen modernen ÖPNV. In seinem Gesamtbild vermittelt der Busbahnhof wenig Aufenthaltsqualität. Die baulichen Gegebenheiten lassen eine Nutzung des Hauptbahnhofes für mobilitätseingeschränkte Menschen nur bedingt zu. Weder ist eine stufenfreie Erreichbarkeit der Abfahrtspositionen bzw. der Fahrplaninformationstafeln gegeben, noch gibt es Hochborde, die einen stufenfreien Einstieg in die Fahrzeuge gewährleisten, oder Bodenindikatoren für sehbehinderte Fahrgäste. Auch sind weder Witterungsschutz noch Sitzgelegenheiten vorhanden. Die angebotene Fahrgastinformation beschränkt sich auf das Fahrplanangebot, ergänzende Informationen z. B. zum Tarif sind nicht vorhanden. Auch gibt es keine dynamische Anzeige der aktuellen Abfahrtszeit, wie mittlerweile an vielen größeren Verknüpfungspunkten üblich.

Ein barrierefreier Zugang zum Hausbahnsteig (SPNV) ist zudem relativ weit entfernt vom Haupteingang des Empfangsgebäudes, vom Busbahnhof und von der Stadtbushaltestelle.



Abbildung 48: Zentraler Busbahnhof für den Regionalverkehr am Hauptbahnhof

Haltestellen

Innerhalb des Stadtgebietes Schweinfurt fahren die Stadtbusse insgesamt 211 Haltestellen an, ein hoher Anteil dieser Haltestellen wird aufgrund der Linienführung der einzelnen Linien jedoch nur in eine Richtung angefahren. Die Haltestellen weisen zum Teil erhebliche Unterschiede hinsichtlich ihrer Gestaltung und des Ausbaustandards auf. Die Bandbreite reicht von modern ausgebauten Haltestellen mit niederflurgerechtem Hochbord und taktilen Leitsystemen bis hin zu einfach angelegten Fahrbahnrandhaltestellen.

Die hohe Anzahl an Bushaltestellen im Stadtgebiet bringt es mit sich, dass die bisherigen Bemühungen noch nicht dazu geführt haben, die überwiegende Anzahl vollständig behindertengerecht auszustatten. Mit Stand Juni 2020 sind 58 Stadtbushaltestellen mindestens in einer Fahrtrichtung nach der Definition der SWS „barrierefrei“ ausgebaut, das entspricht rund 27 % der mit dem Stadtbus bedienten Haltestellen (vgl. Karte 7).¹⁴³ Im Vergleich zum Juni 2018 wurden somit sieben weitere Haltestellen umgebaut.¹⁴⁴

¹⁴³ Homepage Stadtwerke Schweinfurt, Liste „Barrierefreie Haltestellen“ (<https://www.stadtwerke-sw.de/stadtbus/barrierefreiheit/>; abgerufen am 23.09.2020; aktuell: <https://www.stadtwerke-sw.de/mobilitaet/stadtbus/mit-dem-stadtbus-unterwegs>)

¹⁴⁴ Stadtwerke Schweinfurt: Flyer Barrierefreiheit „Der Stadtbus für alle“ (Stand Juni 2018)

Ein großer Teil der Haltestellen verfügt mittlerweile über Witterungsschutz, wobei auch hier deutlich Unterschiede in der Qualität erkennbar sind.

Auffällig ist, dass es kein einheitliches Corporate Design (CD) für die städtischen ÖPNV-Zugangsstellen gibt. Zwar sind die Fahrplanaushänge einheitlich gestaltet, die visuelle Wirkung, die eine CD im Hinblick auf einen hohen Wiedererkennungswert hat, ist jedoch nicht gegeben. Die Haltestellenmasten sind für einen städtischen Nahverkehr eher unauffällig.

Eine digitale Fahrgastinformation gibt es (aktuell) nur am Roßmarkt, die Einrichtung weiterer Anlagen ist jedoch angedacht.

Karte 7: Barrierefrei ausgebaut Haltestellen im Stadtbus-System Schweinfurt



Abbildung 49: Bushaltestelle mit Richtungshaltestellen mit unterschiedlichem Ausbaustandard nach dem jeweiligen „Stand der Technik“ (Haltestelle Luitpoldstraße, links stadteinwärts, rechts stadtauswärts)

Auffällig ist im innerstädtischen Bereich die Diskrepanz im Erscheinungsbild einiger Regionalbushaltestellen ggü. dem höheren Standard der Stadtbushaltestellen.



Abbildung 50: Regionalbushaltestellen (links: Kunsthalle; rechts Theater)

Auch bei den Fahrplaninformationen zeigt sich ein signifikanter Qualitätsunterschied zwischen Stadtverkehr und Regionalverkehr. Im Regionalverkehr müssen die Fahrplanaushänge als nicht barrierefrei eingestuft werden.



Abbildung 51: Fahrplanaushänge (links: Stadtverkehr; rechts: Regionalverkehr)

23.5 Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit

23.5.1 Pünktlichkeit

Im Jahr 2019 wurde im Stadtverkehr Schweinfurt eine Pünktlichkeitsquote von rund 84 % als Jahreswert über alle Linien erreicht. Kriterien für eine pünktliche Fahrt wurden wie folgt definiert:

- pünktlich sind alle Fahrten die im Zeitfenster „minus 1 Minute bis plus 3 Minuten“ ggü. der veröffentlichten Zeit abfahren,
- gewertet werden alle Fahrten an allen Haltestellen.

Im Vergleich mit anderen Städten der Größe und Struktur von Schweinfurt ist dieser Wert als höchstens „durchschnittlich“ zu bewerten, insbesondere vor dem Hintergrund der eigentlich in Schweinfurt vorhandenen Busbevorrechtigung an LSA (vgl. Karte 8).

Herauszustellen sind in erster Linie die Schullinien, die einen sehr hohen Anteil an verspäteten Fahrten aufweisen. Positiv fallen hingegen die kombinierten Linien 13, 23 und 33 auf, die außerhalb der Verkehrsspitzen in zeitlichen Randlagen und am Wochenende fahren.

23.5.2 Infrastruktur zur Busbeschleunigung

Die Busse fahren im Stadtgebiet Schweinfurt weitestgehend auf der Straße im Autoverkehr mit. Lediglich auf der Maxbrücke gibt es stadteinwärts eine ca. 200 Meter lange Busspur, die kurzfristig eine unabhängige Führung ermöglicht. Nachteilig ist jedoch, dass diese Busspur ca. 50 Meter vor der LSA in eine MIV-Spur übergeht und der Bus sich dort hinter dem Rückstau einordnen muss.



Abbildung 52: Busspur Maxbrücke

An insgesamt 30 Lichtsignalanlagen im Stadtgebiet gibt es Bevorrechtigungen für den Bus, wobei jedoch nicht an allen LSA die Bevorrechtigung optimal im gedachten Sinne funktioniert. So ist z. B. die Situation an der Gerichtskreuzung (verstärkt durch die Baustelle) problematisch.

In Karte 8 sind die Maßnahmen der Busbeschleunigung im Stadtgebiet kartografisch aufbereitet.

Karte 8: Maßnahmen zur Busbeschleunigung in der Stadt Schweinfurt

23.5.3 Maßgebliche Störungen und Behinderungen für den ÖPNV aus Sicht des Verkehrsunternehmens

Betriebliche Defizite und Verspätungen im System entstehen in der Regel durch Störungen im Verkehrsfluss, meist hervorgerufen durch hohe Verkehrsbelastungen im MIV, welche durch Baustellen noch verstärkt werden.

Die SWS hat aus ihrer Sicht die in der folgenden Tabelle dargestellten Probleme, Störungen und Kapazitätsengpässe, die sich negativ auf die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des ÖPNV auswirken, benannt. Die hier genannten, problematischen Bereiche decken sich mit der Einschätzung des Aufgabenträgers.

Wesentliche Probleme hinsichtlich **Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit** sind:

- Es sind lediglich zwei Brücken über den Main vorhanden. Kommt es hier zu Stausituationen, so wirkt sich das unmittelbar auf das gesamte Straßennetz im Umfeld aus, in dessen Folge Verspätungen im Busnetz entstehen.
- Die Ausfahrt vom Roßmarkt über den Jägersbrunnen (stadtauswärts) ist insbesondere seit Beginn der Baustelle am Gericht unbefriedigend. Die Grünphasen sind aus Sicht des ÖPNV zu kurz (ca. 6 Sekunden). Das ist insbesondere im Schulverkehr problematisch, da zeitgleich bzw. mit wenigen Minuten Abstand viele Busse den Jägersbrunnen in Richtung Theater und Luitpoldstraße verlassen, die Grünphase aber maximal zwei Fahrzeuge bei grün passieren lässt.

Seite | 271



Abbildung 53: Typische Stausituation stadteinwärts auf der Maxbrücke

Als Probleme im Hinblick auf **Kapazitätsengpässe** sind herauszustellen:

- im morgendlichen Schulverkehr ist die Kapazitätsgrenze erreicht,
- auf der Linie 11 ist trotz Gelenkbuseinsatz im 10-Minuten-Takt die Kapazitätsgrenze erreicht, in Richtung Roßmarkt sind die Busse ab Hauptbahnhof bereits voll.

Zeitlich begrenzte Probleme im Busbetrieb entstehen bei Sondersituationen im Zusammenhang mit Veranstaltungen:

- häufige Sperrungen des Marktplatzes aufgrund von Veranstaltungen (Umleitungen Linien 51, 52 und 71),
- gelegentlich wird die Funktion des Roßmarktes durch Veranstaltungen und Demonstrationen beeinträchtigt (Marathon, Faschingsumzug, Demonstrationen),

- bei Veranstaltungen auf dem Volksfestplatz wird die Florian-Geyer-Straße zur Einbahnstraße (stadteinwärts), stadtauswärts wird das Parken erlaubt; dadurch Busumleitung über die Richard-Wagner-Straße, was zu Verspätungen führt.

Sonstige Probleme im Betriebsablauf sind:

- „Elterntaxen“ am Schulzentrum, Geschwister-Scholl-Straße und Ignaz-Schön-Straße,
- Behinderungen durch Falschparker am Sport- und Freizeitbad „SILVANA“ (Linie 51).

23.6 Gesamtbewertung

Mit Hilfe einer SWOT-Analyse¹⁴⁵ werden weitere Merkmale, die über die reine ÖPNV-Angebotsqualität hinaus die Qualität des ÖPNV beeinflussen, beurteilt. Es wird zunächst herausgearbeitet, wo der ÖPNV in Schweinfurt aktuell steht, darauf aufbauend werden Chancen und Risiken im Hinblick auf die weitere Entwicklung des ÖPNV in der Stadt aufgezeigt. Diese dienen als Grundlage für die Entwicklung von Maßnahmen im NVP.

¹⁴⁵ SWOT: Strengths (Stärken), Weaknesses (Schwächen), Opportunities (Chancen) und Threats (Risiken)

Tabelle 36: Gesamtbewertung – SWOT-Analyse

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
<p>I. Marktauftritt und Marktposition</p> <ul style="list-style-type: none"> • umfassendes Stadtbusnetz für 50.000-Einwohner-Stadt ausgeprägtes Leistungsvolumen • Modal-Split-Anteil für 50.000-Einwohner-Stadt überdurchschnittlich gut • gutes Verhältnis „Fahrgastnachfrage zu Leistungsaufwand“ (überdurchschnittliche Angebotseffizienz) • Organisation und Betrieb des Busverkehrs aus einer Hand (Stadtwerke) 	<ul style="list-style-type: none"> • (rechnerische) Fahrgastzahlen – trotz weitgehend stabiler Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahlen – seit 2016 erkennbar rückläufig (Indiz für zurückgehenden Marktanteil) • Stadtverkehrs-Angebot (historisch gewachsen) primär auf Bestandskundinnen und Bestandskunden ausgerichtet 	<ul style="list-style-type: none"> • für Stadtgröße hohes Leistungsvolumen bietet im Falle einer Systemneuordnung Basis für zielgerichtete Angebotsverbesserungen 	<ul style="list-style-type: none"> • für Neukundinnen und Neukunden, Neubürgerinnen und Neubürger, Ortsfremde und Gelegenheitsnutzende erscheinenden Liniennetz und Bedienungsangebot im Stadtbusverkehr nur schwer nachvollziehbar

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
II. Systemqualität			
II.1 Netzwirksamkeit und Systembildung			
<ul style="list-style-type: none"> • radiale Ausrichtung der Stadtbuslinien mit Führung über die zentrale Innenstadthaltestelle Roßmarkt • Direktverbindung aus allen Stadtbereichen in die Innenstadt • Verknüpfungspunkt Roßmarkt mit zentraler Lage in der Innenstadt (kurze Fußwege zu den Zielen) • Netzbezug mit Ausrichtung auf die Nachfrageschwerpunkte; auch Einbindung von Orten außerhalb des Stadtgebietes • direkte und schnelle Linienführung der die Nachbarorte anbindenden Stadtbuslinien; innerhalb des Stadtgebietes sind diese Linien weitgehend ohne zusätzliche Erschließungsaufgaben (d. h. keine „Aufgabenüberfrachtung“) • Hauptbahnhof und Stadtbahnhof werden in dichtem Takt vom Stadtverkehr angefahren 	<ul style="list-style-type: none"> • Erreichbarkeit wichtiger (peripherer) Ziele im Stadtgebiet i. d. R. mit Umsteigezwang verbunden • Umsteigen zwischen Stadt- und Regionalbusverkehr erfolgt i. d. R. am Hauptbahnhof, eine zentrale innerstädtische Verknüpfungshaltestelle Regionalverkehr/ Stadtverkehr ist nicht vorhanden • neue Verbindungen (Campus-Express und Industriebuslinie) wurden in den letzten Jahren nicht durch ganzheitliche Netz- oder Korridorüberplanungen realisiert, sondern als zusätzliche Linien („On-Top“); Busnetz wird dadurch eher unübersichtlicher 	<ul style="list-style-type: none"> • stärkere Verfolgung des Planungsansatzes einer integrierten und koordinierten Gestaltung des Stadt-Umland-Verkehres im Zusammenspiel Stadtbus - Regionalbus 	<ul style="list-style-type: none"> • Hauptbahnhof liegt nicht zentral im Stadtgefüge; abseitige Lage zur Innenstadt und zum Roßmarkt • Stadt verfügt über drei SPNV-Halte; Verknüpfung Stadtverkehr – SPNV in diesem System kompliziert • stadtstrukturelle Besonderheit: „Clustering“ des Stadtgebietes in große Arbeitsplatzstandorte südlich des Mains sowie Wohnen und Dienstleistungen nördlich des Mains (nur zwei innerstädtische Brücken zur Mainüberquerung mit dem Bus)

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
<p>II.2 Netztransparenz</p> <ul style="list-style-type: none"> • klares System; Linien radial auf Stadtzentrum ausgerichtet (Roßmarkt ist „Herz des Systems“) • sinnvolle Gliederung des ÖPNV-Angebotes in Haupt-, Neben-netz („x3er Linien“) und Schulverkehrs-linien („x9er Linien“); für „Nicht-Fachleute“ jedoch nur schwer zu verstehen • Zuordnung der Liniennummern zu Bereichen (z. B. 1xer Linien im südwestlichen Stadtgebiet, 2xer im westlichen Stadtgebiet, 3xer mit Ausrichtung Nordwest, 4xer Richtung Norden und weiter im Uhrzeigersinn; Ausnahme: 6xer Linien zur Anbindung Hafen/ Maintal) 	<ul style="list-style-type: none"> • vergleichsweise viele Linien für Stadt dieser Größenordnung • in einzelne Teilbereiche „Überschließungen“ erkennbar (z. B. Linie 32 nur mit geringer exklusiver Erschließungsfunktion im westlichen Theuerbrunn-leinweg; Überlappung Linien 51 und 52) • insgesamt keine einheitliche Taktfamilie und aufgrund vieler Taktsprünge nicht leicht merkbares Bedienungsangebot • teilweise intransparente Linien-netzgestaltung <ul style="list-style-type: none"> ○ Liniennummern geben keinen Anschluss über Bedienungsangebot, z. B. keine (Produkt-) Kennzeichnung der 10-Minuten-Takt-Linie(n), „Überlastung“ des Liniennetzplans „Haupt-netz“ (z. B. Darstellung von Einzelfahrten) ○ auffallende Überlagerung von Linien hinsichtlich ihrer räumlichen Erschließung (z. B. Linien 22/24/25) 	<ul style="list-style-type: none"> • Buslinien im dichten Takt (z. B. Linien 11 und 52) bieten Basis für Profilierung von hochwertigen Buslinien • neue Liniennummerierung in der Verbundstruktur ermöglicht neue Nummernsystematik (Stadtverkehr Schweinfurt Nummernbereich 100 -199, Regionalbus 200 - 299) 	<ul style="list-style-type: none"> • Einführung weiterer Buslinien würde Unübersichtlichkeit im Busnetz verstärken

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
	<ul style="list-style-type: none"> ○ im Vergleich zu ähnlich großen Städten viele große (End-) Schlaufen (z. B. Linien 21, 51, 62, 82) • tw. differenzierte Fahrplangestaltung 		
II.3 Erreichbarkeit und Anbindung			
<ul style="list-style-type: none"> • kleinteilige Netzstruktur mit wenigen Erschließungslücken in den Stadtteilen • Anbindung Stadtzentrum radial aus allen Richtungen • für Mittelstadt ungewöhnlich gute Anbindung der Industrie- und Gewerbegebiete 	<ul style="list-style-type: none"> • mit Ausnahme der Innenstadt ist Erreichbarkeit der meisten Ziele im Stadtgebiet i. d. R. mit Umsteigezwang verbunden 	<ul style="list-style-type: none"> • Durchbindung von Buslinien (über die Innenstadt hinaus) zu Aufkommenschwerpunkten kann Umsteigezwang im ÖPNV-Netz wirksam abbauen 	<ul style="list-style-type: none"> • Linienanpassungen zur Verbesserung der kleinräumigen Erschließung (weitere Schleifen, Stiche usw. im Linienverlauf) würde Transparenz des ÖPNV-Systems weiter beeinträchtigen
II.4 Marktgerechte Angebotsdifferenzierung			
<ul style="list-style-type: none"> • einzelne Linien mit dichtem, großstadähnlichem Takt (Linien 11 und 52) 	<ul style="list-style-type: none"> • keine (Produkt-) Kennzeichnung der im dichten Takt fahrenden Buslinien 	<ul style="list-style-type: none"> • ausgeprägtes Leistungsangebot (verschiedene Linien mit dichtem Bedienungsangebot im 10-, 15-, 20-Min.-Takt) • Buslinien im dichten Takt (insbesondere Linie 11 im durchgängigen 10-Minuten-Takt) bieten Basis für Profilierung von hochwertigen Buslinien 	<ul style="list-style-type: none"> • weitere „Verwässerung“ des Busangebotes (gute Angebote sind auf ersten Blick nicht erkennbar)

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
III. Angebotsqualität			
III.1 Erschließungsqualität			
<ul style="list-style-type: none"> • weitgehende Flächenerschließung, kleinere Erschließungsübungen weitgehend nur an den Siedlungsändern und an der Peripherie sowie in „Zwischenlagen“ zwischen Hauptachsen mit i. d. R. geringem bzw. sehr geringem Handlungsbedarf 	<ul style="list-style-type: none"> • Anbindung des Entwicklungsgebietes „Bellevue“ (ehemals Askren Manor) aktuell nur vom Regionalverkehr und nur zur Schulverkehrszeit 	<ul style="list-style-type: none"> • Anbindung des Entwicklungsgebietes „Bellevue“ im Stadtverkehr könnte zukünftig zusätzliche Fahrgastnachfrage generieren 	<ul style="list-style-type: none"> • Anspruch einer 100%igen Erschließung könnte zu wirtschaftlichen Angeboten ohne messbare Nachfragezuwächsen führen (mit Augenmaß handeln)
III.2 Bedienungsqualität			
<ul style="list-style-type: none"> • dichtes Angebot entlang der Hauptachse im Bussystem (Bergl – Innenstadt, 10-Minuten-Takt; Innenstadt – Deutscherhof 15-Minuten-Takt) • weitere Linien im 20-Minuten-Takt 	<ul style="list-style-type: none"> • unterschiedliche Taktfamilien <ul style="list-style-type: none"> ○ 10-/20-Minuten-Takt ○ 15-/30-Minuten-Takt • einzelne Linien nur im 60-Minuten-Takt oder ohne Takt 	<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau der Flächenwirkung der Qualität „15-Minuten-Takt und besser“ • Einbindung der (zukünftig absehbar ausgebauten und qualitativ verbesserten) Regionalbuslinien für städtische Verkehrsaufgaben 	

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
III.3 Reisezeit			
<ul style="list-style-type: none"> zeitliche Erreichbarkeit der Innenstadt aus allen Stadtteilen in weniger als 20 Minuten 	<ul style="list-style-type: none"> Behinderungen und Störungen des Busbetriebes an einzelnen neuralgischen Punkten, insbesondere Mainquering (Folge: Zeitverluste, Unpünktlichkeit, zunehmende Unzuverlässigkeit) 	<ul style="list-style-type: none"> ganzheitliche ÖPNV-Beschleunigung könnte Attraktivität steigern 	<ul style="list-style-type: none"> weitere Reduzierung der Reise- geschwindigkeiten durch wach- sende Behinderungen infolge der zunehmenden Flächenkon- flikte in den Straßenräumen
IV. Beförderungsqualität und Infrastruktur			
IV.1 Fahrzeuge			
<ul style="list-style-type: none"> moderne Busflotte (100 % der Fahrzeuge mit Niederflurtech- nik/ Low Entry (mit Rampe) und Fahrgastinformationstech- nik 	<ul style="list-style-type: none"> keine Videoschutzeinrichtungen und Klimaanlage im Fahrgast- raum 	<ul style="list-style-type: none"> durch eine forcierte Fahrzeug- beschaffungsstrategie könnte der Fahrgastkomfort im Bus- system nachhaltig erhöht und die Antriebswende unterstützt werden 	<ul style="list-style-type: none"> dynamische Entwicklung der Technik im Fahrzeugbereich (Fahrgastkomfort, Informati- onstechnik, Barrierefreiheit, Antriebstechnologie usw.) er- höht Erwartungshaltung der Fahrgäste und erfordert somit regelmäßige Erneuerung der Fahrzeugflotte, welche höhere Investitionen nach sich ziehen durch Streckung von Ersatzbe- schaffungen können nachfol- gend Investitionsspitzen ent- stehen, der Status der moder- nen Fahrzeugflotte könnte ver- loren gehen

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
IV.2 Verknüpfungspunkte			
<ul style="list-style-type: none"> architektonisch markante Gestaltung des Verknüpfungspunktes „Roßmarkt“ ergänzende Infrastruktur am „Roßmarkt“ (Kundenzentrum, DFI, WC, Gepäckboxen) 	<ul style="list-style-type: none"> am Roßmarkt für Fahrgastorientierung ungünstige Betriebsabwicklung (Busse einer Linie kommen, je nach Liniennummer der Weiterfahrt, zum Aussteigen an <u>unterschiedlichen</u> Bussteigen an) <ul style="list-style-type: none"> Busbahnhof am Hauptbahnhof mit ungünstiger funktionaler Gestaltung; keine barrierefreie Nutzbarkeit, auch ergänzende Infrastruktur wie Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten, keine DFI außerhalb Roßmarkt im Netz keine weitere DFI 	<ul style="list-style-type: none"> funktionierende Vernetzung im ÖPNV-System durch gestalterisch und funktional hochwertige Verknüpfungspunkte 	<ul style="list-style-type: none"> geringe, zurückgehende Nutzerakzeptanz infolge nicht ausreichend attraktiver Verknüpfungspunkte
IV.3 Haltestellen			
<ul style="list-style-type: none"> einzelne Haltestellen in modernem Erscheinungsbild Ausstattung vieler Haltestellen mit Witterungsschutz/ Wartehalle 	<ul style="list-style-type: none"> viele Bushaltestellen mit Ausbau- bzw. Erneuerungsbedarf Regionalverkehrshaltestellen im Stadtzentrum mit wesentlichen Mängeln hinsichtlich Ausstattung und Erscheinungsbild 	<ul style="list-style-type: none"> moderne Haltestelle als überzeugende, einladende „Einstiegspunkte“ in das ÖPNV-System 	<ul style="list-style-type: none"> geringe, zurückgehende Nutzerakzeptanz infolge nicht ausreichend attraktiver Haltestellen, insbesondere an aufkommensstarken Punkten (z. B. Regionalverkehrshaltestellen im Stadtzentrum)

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
V. Barrierefreiheit			
V.1 Fahrzeuge			
<ul style="list-style-type: none"> alle Fahrzeuge Niederflur bzw. Low Entry (mit Rampe) und digitaler Fahrgastinformation 	<ul style="list-style-type: none"> einzelne Fahrzeuge mit Scheibenbeklebung (beeinträchtigen für Menschen mit Sehschwäche, insbesondere bei Dunkelheit und/ oder Regen Sicht nach außen, schränken damit Orientierbarkeit ein) an einigen Fahrzeuge dominierende Außenwerbung, welche Erkennbarkeit des Produktes „Stadtbus“ wesentlich erschwert 		<ul style="list-style-type: none"> dynamische Entwicklung der Technik im Fahrzeugbereich erhöht Erwartungshaltung der Fahrgäste im Hinblick auf Barrierefreiheit (insbesondere Fahrgastinformation)

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
V.2 Haltestellen			
	<ul style="list-style-type: none"> Busbahnhof am Hauptbahnhof (Regionalverkehr) nicht barrierefrei lediglich etwa 30 % der ca. 210 Bushaltestellen sind (zumeist nur in einer Richtung) barrierefrei ausgebaut einige Haltestellen trotz Umbau in den letzten Jahren mit Mängeln hinsichtlich Barrierefreiheit spaltfreie Anfahrbareit vieler Bushaltestellen nicht gegeben eingeschränkte Nutzbarkeit der älteren „Blindenleitsysteme“ (Rillenplatten verdrehten schnell und sind für Blinde mit Rollspitze am Stock kaum er-tastbar) 		<ul style="list-style-type: none"> ausgebaute Haltestellen entsprechen nach einigen Jahren nicht mehr dem Stand der Technik, so dass Ausstattungs-differenzen je nach Alter der Haltestellen entstehen (betrifft insbesondere Bodenindikato-ren); bedingt durch Fördermit-telbindung können nicht regel-mäßig Anpassungen erfolgen
V.3 Fahrgastinformationen			
<ul style="list-style-type: none"> DFI mit Echtzeit am Roßmarkt Flyer und Homepage-Seite mit relevanten Informationen 	<ul style="list-style-type: none"> keine DFI an systemrelevanten Verknüpfungspunkten (Ausnahme Roßmarkt) 		
V.4 Schulungen			
<ul style="list-style-type: none"> Rollator-Training 			

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
VI. Kundenservice und Fahrradinformation			
VI.1 Fahrgastinformation			
<ul style="list-style-type: none"> • interaktiver Netzplan • Fahrplanheft • DFI mit Echtzeit am „Roßmarkt“ • Homepage der Stadtwerke 	<ul style="list-style-type: none"> • (noch) keine Fahrplan App, der interaktive Liniennetzplan steht jedoch für alle Endgeräte optimiert zur Verfügung • Fahrplanauskunft ist eine reine SOLL-Auskunft (vorübergehende Linienveränderungen (z. B. wegen Baustellen, Verspätungen oder Fahrtausfälle werden nicht angezeigt) 	<ul style="list-style-type: none"> • Beibehalten der „mehrgleisigen“ Fahrgastinformationswege mit Mix aus persönlicher Beratung, gängigen Medien, digitaler Fahrgastinformation sowie Printmedien • zukunftsorientiert: Entwicklung einer Mobilitäts-App (QR-Code für schnelle Auffindbarkeit) als Verbundlösung 	
VI.2 Tarifstruktur			
<ul style="list-style-type: none"> • umfangreiches und auch übersichtliches Fahrscheinsortiment 	<ul style="list-style-type: none"> • noch kein Verbundtarif • Unübersichtlichkeit bedingt durch drei Tarifzonen im Stadtbusnetz (Hinweis: selbst in Metropolen geht der Trend zur Minimierung der Tarifzonen) 		

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
VI.3 Ticketvertrieb			
<ul style="list-style-type: none"> • persönliche Beratung und Vertrieb im Kundencentern am Roßmarkt und fünf Partneragenturen • elektronisches Ticket „eTicket“ (Mehrfahrten- und Zeitkarten) mit Zahlungssystem per Lastschrift oder prepaid (bar/EC) • online über Stadtwerke-Homepage • Einzel- und Tageskarten als Papiertickets beim Fahrpersonal 		<ul style="list-style-type: none"> • Vorhalten von verschiedenen Vertriebskanälen ermöglicht vielfältige Zielgruppenansprache • Schaffung übergreifender, den Fahrgastmarkt effizienter ansprechbaren Lösungen im Verbund 	
VII. Sonstiges			
VII.1 Umweltaspekte			
<ul style="list-style-type: none"> • alle Fahrzeuge verfügen mindestens über EEV-Standard • 48 % der Stadtbus-Fahrzeuge erfüllen den EURO-VI-Standard (Aussage gilt nur für SWS-eigene Fahrzeuge) 		<ul style="list-style-type: none"> • Umstellung der Busflotte auf emissionsfreie Antriebe 	<ul style="list-style-type: none"> • Nicht-Genehmigung von Fördermitteln kann Elektrifizierung der Busflotte merklich verzögern bzw. zeitlich strecken

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
VII.2 Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln			
	<ul style="list-style-type: none"> keine abschließbaren Bike+ Ride-Anlagen für hochwertige Fahrräder/ Pedelecs im ÖPNV-System 	<ul style="list-style-type: none"> Park+Ride-Ausbau verstärkt wohnungsnah in der Region anstelle verkehrlich ineffizienter Lösungen am Stadtrand in Schweinfurt Erweiterung der Einzugsbereiche von Haltestellen durch nutzungsgerechte Bike+Ride-Anlagen 	<ul style="list-style-type: none"> Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln nur punktuell an einzelnen Haltestellen, keine Flächenwirksamkeit im System

24 Anforderungsprofil für die Weiterentwicklung und Ausgestaltung des ÖPNV in der Stadt Schweinfurt – Qualitäts- und Mindestbedienungsstandards –

24.1 Merkmale der Angebotsqualität/ Bedienungsstandards

24.1.1 Methodik

Im Hinblick auf die Gewährleistung einer angemessenen Bedienung der Bevölkerung durch den ÖPNV in Anlehnung an Art. 5 Abs. 1 BayÖPNVG definieren Stadt und Landkreis hinsichtlich der Angebotsqualität entsprechende Bedienungsstandards.

Diese Bedienungsstandards sind **Mindeststandards**, deren Gewährleistung ggü. den Fahrgästen die Stadt als Aufgabenträger als verkehrspolitische Zielsetzung verfolgt. Sie können aufgrund unterschiedlichster Strukturen im Stadtgebiet nicht in allen Bereichen gleich dimensioniert sein. Unter Berücksichtigung verkehrsrelevanter Strukturen, wie der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte sowie der Funktionalität und Zentralität einzelner Teilräume, werden deshalb differenzierte Qualitätskriterien für die unterschiedlichen Teilräume festgelegt.

Die Angebotsqualität umfasst die folgenden Kriterien:

- Erschließungsqualität (siehe Kapitel 24.1.2),
- Bedienungsqualität (siehe Kapitel 24.1.3 und Kapitel 24.1.4),
- Verbindungsqualität (siehe Kapitel 24.1.5).

Ziel dieser Bedienungsstandards soll es sein, ein Grundangebot zu schaffen, mit dem der Bevölkerung der Stadt eine angemessene Bedienungsqualität entsprechend der Nachfragepotenziale und der Bedienungsanforderungen geboten wird.

Die Bedienungsstandards sind zudem Grundlage für die einheitliche Bewertung der Angebotsqualität im Nahverkehrsraum.

Sie dienen der Stadt Schweinfurt in der Aufgabenträgerfunktion als verbindliche Bewertungs- und Planungsbasis für Angebotsveränderungen im Geltungszeitraum des NVP. Ein Unterschreiten wird als Indikator für eine mögliche Unterbedienung aufgefasst, die im Rahmen der Angebotsplanung näher zu untersuchen ist. Dies schließt jedoch nicht aus, dass in begründeten Einzelfällen (z. B. hoher Betriebsaufwand bei gleichzeitig geringer Fahrgastnachfrage) eine Unterschreitung der Standards durch den jeweiligen Aufgabenträger zugelassen werden kann. Somit können **Abweichungen** von den dargestellten Standards im Einzelfall durch den Aufgabenträger in Abstimmung mit dem Verkehrsunternehmen festgelegt werden.

24.1.2 Anforderungen an die Erschließungsqualität

Allgemein

Die Erschließungsqualität beschreibt die Anforderungen an die räumliche Erreichbarkeit des ÖPNV durch die Anbindung mit Haltestellen. Diese setzt sich zusammen aus

- der räumlichen Erschließungswirkung von Haltestellen und Haltepunkten (auf Basis differenzierter Haltestelleneinzugsbereiche als Radius um die Haltestelle) und
- dem Erschließungsgrad (erschlossene Einwohnerinnen und Einwohner in Bezug zur Gesamteinwohnerzahl des jeweiligen Betrachtungsraums).

Einzugsbereiche der Haltestellen

Die im Folgenden als Anforderungen an die Erschließungswirkung in der Stadt Schweinfurt definierten Standards für die Haltestelleneinzugsbereiche orientieren sich an den Empfehlungen von FGSV¹⁴⁶ und VDV¹⁴⁷. Eine Haltestelle wird im Zusammenhang mit der Bewertung der Erschließungsqualität nur dann als „ÖPNV-bediene“ gewertet, wenn sie im Tagesverkehr (Zeitraum 6 bis 20 Uhr) mit der definierten Mindestqualität angefahren wird.¹⁴⁸

In der Stadt Schweinfurt werden die Einzugsbereiche einheitlich für die Bahnhöfe und Haltestellen im Sinne eines „Regelfalls“ definiert. Lediglich in Gebieten mit sehr geringer Bevölkerungsdichte und auch in Industrie- und Gewerbegebieten¹⁴⁹ kommen größere Einzugsbereiche zur Anwendung.¹⁵⁰

¹⁴⁶ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs; 2010

¹⁴⁷ Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV): Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV; Beka-Verlag 2001

¹⁴⁸ Gilt für Haltestellen in größeren zusammenhängenden Siedlungsbereichen; topografische Bedingungen (z. B. starke Steigungen zwischen Wohnquartieren und der nächstgelegenen Haltestelle sowie die Trennwirkung natürlicher und künstlicher Zäsuren) sind zu berücksichtigen

¹⁴⁹ i. d. R. größere Flächen/ Grundstücke

¹⁵⁰ Eine Haltestelle soll eine Mindestfahrgastmenge generieren können, um auch den Aufwand für die Haltestelleninfrastruktur (z. B. Anforderungen Barrierefreiheit) sowie deren Pflege und Instandhaltung rechtfertigen zu können. Wegen der geringeren Bevölkerungsdichte sind vor diesem Hintergrund größere Haltestelleneinzugsbereiche angemessen.

Tabelle 37: Standards der „Erschließungsqualität“ für das Stadtgebiet Schweinfurt – Mindestanforderungen für die Haltestelleneinzugsbereiche (Radius Luftlinie)

	Regelfall	Gebiete mit sehr geringer Siedlungsdichte (< 1.000 EW/km ²) und Industrie-/ Gewerbegebiete
Bus/ alternative Bedienung ¹⁵¹	300 m	400 m
SPNV	1.000 m	1.000 m
Mindestbedienung für Wertung der Haltestelle als "ÖPNV-bedient" (HVZ+NVZ)	30 Min.	60 Min.

Das Kriterium gilt als erfüllt, wenn mindestens 90 % der Bevölkerung in den Gebietskategorien I und II (vgl. Tabelle 40) sowie 80 % der Bevölkerung in Gebieten mit geringer Bevölkerungsdichte auf Basis der definierten Einzugsbereiche vom ÖV erschlossen werden.

Anzustreben ist darüber hinaus eine möglichst direkte Erschließung wichtiger Ziele wie:

- wichtige Infrastruktureinrichtungen mit hoher Bedeutung für den Publikumsverkehr (z. B. Krankenhäuser und Behörden) sowie
- herausragende Tourismus- und Naherholungsziele.

Ebenfalls anzubinden sind neue Wohn- und Gewerbegebiete mit nennenswertem ÖPNV-Potenzial.

Bei der räumlichen Wirkung der Haltestelleneinzugsbereiche sind natürliche und künstliche Barrieren, wie Gewässer, Bahnstrecken und Autobahnen, einschränkend zu berücksichtigen.

24.1.3 Verkehrszeiten

Die Definition der Verkehrszeiten ist Grundlage für die zeitdifferenzierte Festlegung der Bedienungsstandards. Darüber hinaus beschreiben sie das Rahmenbetriebszeitfenster, währenddessen eine ÖPNV-Bedienung zu gewährleisten ist.

Zur Festlegung der zeitlichen Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes werden Verkehrstage und Verkehrszeiten definiert.

¹⁵¹ Auch wenn aktuell in Schweinfurt (noch) keine bedarfsgesteuerten Angebote zum Einsatz kommen, soll dies bei der Standardfestlegung zukunftsorientiert angedacht werden.

Folgende Verkehrstage werden aufgrund des unterschiedlichen Mobilitätsverhaltens der Fahrgäste an den einzelnen Wochentagen separat betrachtet:

- Mo-Fr: Montag – Freitag,
- Sa: Samstag,
- So/Fei: Sonn- und Feiertag

Die Verkehrszeiten an den einzelnen Verkehrstagen beschreiben die verschiedenen Zeitfenster im Tagesverlauf, die durch die Nachfrage im Mobilitätsverhalten, die Nutzerstruktur der Fahrgäste sowie weiterer begleitender Faktoren (z. B. Ladenöffnungszeiten, Schichtzeiten bei größeren Betrieben etc.) geprägt sind.

Für das Stadtgebiet Schweinfurt werden unter Berücksichtigung

- charakteristischer Nutzerstrukturen für bestimmte Zeitabschnitte (z. B. im Berufs-, Schul-, Ausbildungs-, Versorgungs- und Freizeitverkehr) und
- der aktuellen Ladenöffnungszeiten

verschiedene Grundtypen der Verkehrszeiten definiert. Diese Verkehrszeiten sind als Rahmenvorgaben mit gesamtstädtischer Anwendbarkeit zu verstehen.

Aus den definierten Betriebszeitfenstern ist ausdrücklich nicht die Anforderung ableitbar, dass eine Linie zu diesen Zeiten betrieben werden muss. So sind Abweichungen von bis zu 30 Minuten je nach Funktion einer Linie bzw. Lage im Stadtgebiet ohne Relevanz für die Bewertung. Insbesondere für die Verkehrszeiten am Wochenende können die Betriebszeiten je nach Nachfragesituation im begründeten Einzelfall noch weiter angepasst werden.

Die Verkehrszeiten an den einzelnen Verkehrstagen beschreiben die verschiedenen Zeitfenster im Tagesverlauf, die durch die Nachfrage im Mobilitätsverhalten, die Nutzerstruktur der Fahrgäste sowie weiterer begleitender Faktoren (z. B. Ladenöffnungszeiten, Schichtzeiten bei größeren Betrieben etc.) geprägt sind. Vorgesehen werden folgende Grundtypen der Verkehrszeiten:

Hauptverkehrszeit (HVZ)

Die Hauptverkehrszeit ist gekennzeichnet durch die Belange des Schul-, Ausbildungs- und Berufsverkehrs sowie zum Teil auch des Einkaufsverkehrs.

Diese Verkehre sind somit zeitlich an die Anfangs- und Endzeiten der Schulen, Arbeitsstätten und Einkaufsstandorte sowie räumlich an deren Standorte gebunden.

Normalverkehrszeit (NVZ)

Die Normalverkehrszeit umfasst allgemein den Zeitraum von montags bis samstags außerhalb der Zeitfenster der Hauptverkehrszeit (HVZ) und der Schwachverkehrszeit (SVZ). Die Normalverkehrszeit ist gekennzeichnet durch Einkaufs-, Besorgungs- und Freizeitverkehr.

Schwachverkehrszeit (SVZ)

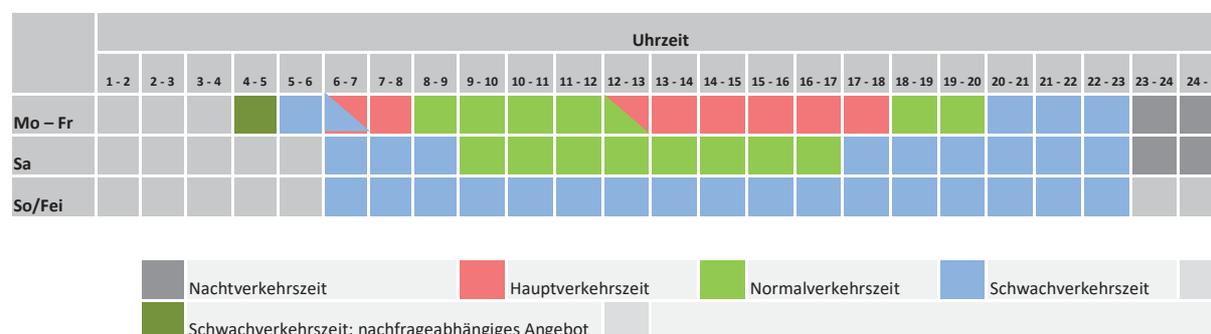
Die Schwachverkehrszeit umfasst Montag bis Freitag den Frühverkehr (vor der morgendlichen Hauptverkehrszeit) sowie den Spätverkehr und am Wochenende die Zeiten außerhalb der Normalverkehrszeit. Der Schwerpunkt der ÖPNV-Verkehrsnachfrage in der Schwachverkehrszeit ist dem Bereich des Freizeitverkehrs zuzuordnen.

Tabelle 38: Definition der Verkehrszeiten und Rahmenbetriebszeitfenster in der Stadt Schweinfurt

Verkehrstag	Verkehrszeit	Abk.	Betriebszeitfenster
Mo.-Fr.	Schwachverkehrszeit	SVZ I	05:00 – 06:30
	Hauptverkehrszeit	HVZ I	06:30 – 08:00
	Normalverkehrszeit	NVZ I	08:00 – 12:30
	Hauptverkehrszeit	HVZ II	12:30 – 18:00
	Normalverkehrszeit	NVZ II*	18:00 – 20:00
	Schwachverkehrszeit	SVZ II	20:00 – 23:00
	Nachtverkehrszeit	NaVZ II	23:00 – 01:00
Sa.	Nachtverkehrszeit	NaVZ I	-
	Schwachverkehrszeit	SVZ I	06:00 – 09:00
	Normalverkehrszeit	NVZ	09:00 – 17:00
	Schwachverkehrszeit	SVZ II	17:00 – 23:00
	Nachtverkehrszeit	NaVZ II	23:00 – 01:00
So./ Feiertag	Schwachverkehrszeit	SVZ	09:00 – 23:00

* NVZ II: Übergangszeit zwischen HVZ II und SVZ II für eine flexiblere Gestaltung des Bedienungsangebotes der einzelnen Linien. Zwischen der HVZ II und SVZ II ist ein direkter Übergang der Bedienungshäufigkeiten möglich.

Tabelle 39: Übersicht über die Verkehrszeiten in der Stadt Schweinfurt



An den Verkehrstagen Montag bis Freitag besteht für bestimmte Linien bzw. Relationen mit ausgeprägter Zubringerfunktion in Richtung arbeitsplatzintensiver Standorte bereits vor 05:00 Uhr ein Mobilitätsbedarf. Ein stadtweiter Standard wird aufgrund der häufig lastrichtungsbezogenen Bedeutung sowie der fehlenden stadtweiten Allgemeingültigkeit nicht definiert, die Relationen mit erkennbarem Bedarf werden jedoch über die Definition des konkreten Verkehrsangebotes linienbezogen im Nahverkehrsplan entsprechend berücksichtigt. Gleiches gilt für einzelne Relationen mit einem erkennbaren Verkehrsbedarf insbesondere am Wochenende bis in die frühen Morgenstunden (Nachtverkehr).

Bei grundsätzlich geänderten Rahmenbedingungen (z. B. Änderung der Ladenöffnungszeiten, späterer Schulbeginn) sind die Zeitfenster zu überprüfen ggf. anzupassen. Darüber hinaus können die Verkehrszeiten bei der Anbindung von Zielen mit besonderen Anforderungen (z. B. SPNV-Anschlüsse, Schulen, Gewerbestandorte, Kliniken, Freizeitstandorte) flexibel gehandhabt werden. Bestehende Vertaktungen sind dabei zu berücksichtigen.

In der Linientabelle (Anhang) werden linienspezifisch z. T. weitere Differenzierungen vorgenommen.

24.1.4 Anforderungen an die Bedienungsqualität

Allgemein

Die Bedienungsqualität beschreibt die zeitliche Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes für die Nutzerinnen und Nutzer. Hierbei sind insbesondere die Kriterien Angebotsfrequenz und Regelmäßigkeit von Bedeutung.

Nach Art. 2 BayÖPNVG ist der Öffentliche Personennahverkehr eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Er soll zur Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen im gesamten Staatsgebiet als eine möglichst vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen. Dies gilt als Mindestanforderung und muss im Einzelfall differenziert betrachtet werden. Für ein Stadtbussystem ergeben sich somit andere Anforderungen als für die ÖPNV-Versorgung in der Region.

Der Aufgabenträger Stadt Schweinfurt sichert eine "Mindestbedienung". Diese Mindestbedienung stellt die Untergrenze der Bedienungsfrequenz dar, die nicht unterschritten werden soll. Mit dem Mindestangebot soll eine Grundversorgung an ÖPNV-Leistungen gewährleistet werden. Als Anforderung definiert der Aufgabenträger Stadt Schweinfurt in diesem Zusammenhang **Mindestbedienungsstandards** (siehe Tabelle 41 und Tabelle 42). Die Bedienungsstandards gelten unabhängig davon, ob es sich bei der Verbindung um eine Umsteige- oder eine Direktverbindung handelt. Auch sind die Bedienungsstandards relationsbezogen zu sehen und nicht zwingend als Maßstab für das Bedienungsangebot einer einzelnen Linie zu betrachten.

Es erfolgt bei der Festlegung der Bedienungsstandards ausdrücklich keine Differenzierung in „Schultage“ und „Ferientage“, da ein Mindeststandard für alle Verkehrstage beschrieben wird.

Grundsätzlich ist ein Unterschreiten der Standards nur im Ausnahmefall zulässig (siehe Kapitel 24.1.1). Sollten auf einzelnen Linien Anpassungen erforderlich werden, hat dies in Abstimmung mit dem Aufgabenträger zu erfolgen.

Gebietskategorien

Die Nachfrage nach öffentlichen Verkehrsangeboten ist in erster Linie von der Siedlungsstruktur eines Raumes abhängig. Verkehrsaufkommen und Verkehrsbeziehungen im ÖPNV ergeben sich vorrangig aus der Größe und Funktion der einzelnen Siedlungsflächen sowie ihrer räumlichen Verteilung.

Die Anforderungen an die Angebotsqualität im ÖPNV können aufgrund unterschiedlichster Strukturen im Stadtgebiet nicht in allen Teilen der Stadt gleich sein. Unter Berücksichtigung verkehrsrelevanter Strukturdaten wie Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte sowie der Funktionalität und Zentralität einzelner Teilräume werden differenzierte Qualitätskriterien festgelegt, anhand derer die Mindestqualität des ÖPNV in der Stadt Schweinfurt definiert wird.

Die Festlegung der Kennwerte zur Definition der Bedienungsqualität erfolgt jeweils differenziert nach **Gebietskategorien**. Die Definition der Gebietskategorien basiert im Wesentlichen auf den folgenden Indikatoren:

- Indikator I: durchschnittliche Bevölkerungsdichte im jeweiligen Stadtteil/ Stadtbereich,
- Indikator II: Arbeitsplatzdichte (unter Berücksichtigung der Arbeitsplatzstruktur),
- Indikator III: große ÖPNV-affine Verkehrserzeuger (insbesondere regional ausstrahlende Einrichtungen, wie z. B. Einkaufszentren, Krankenhäuser, Hochschulstandorte und Freizeiteinrichtungen).

Der Indikator I ist der prägende Indikator bei der Zuordnung eines Stadtteils zu einer Gebietskategorie. Sind der Indikator II und/ oder der Indikator III im Gesamtkontext stark ausgeprägt, kann eine Höherstufung des Stadtteils in die nächsthöhere Gebietskategorie erfolgen.

Grundlage der Strukturierung sind die 16 Stadtteile von Schweinfurt. Bei auffälligen siedlungsstrukturellen Unterschieden innerhalb eines Stadtteils wurde dieser punktuell in weitere Teilräume untergliedert (z. B. Hochfeld-Steinberg, Bereiche Süd und Nord).

Bedingt durch eine starke Ausprägung des Indikators II und/ oder des Indikators III werden folgende Stadtteile bzw. Stadtbereiche höhergestuft (vgl. Tabelle 40):

- Musikerviertel (Entwicklungsgebiet Wohnen, Versorgung, Fachhochschulstandort)
- Maintal
- Oberndorf (Mitte)
- Schweinfurt-Süd (Hafen-Ost)
- Schweinfurt-Süd (Hafen-West)

Tabelle 40: Gebietskategorisierung und Zuordnung der Stadtteile/ Stadtbereiche (alphabetisch geordnet)

Gebietskategorie (Definition)	Stadtteil bzw. Stadtbereich
Gebietskategorie I	
„Gebiet mit hoher bis sehr hoher Nutzungsdichte“ Orientierungswert: Stadtteil/ Stadtbereich > 5.000 EW/km ² Weitere Indikatoren: Einzelhandelskonzentrationen, bedeutender Arbeitsplatzstandort → Mischnutzung, keine Monofunktionen	<ul style="list-style-type: none"> • Bergl • Deutschhof (besiedelte Teile) • Innenstadt
Gebietskategorie II	
Raumkategorie II „Gebiet mit mittlerer Nutzungsdichte“ Orientierungswert: Stadtteil/ Stadtbereich zwischen 1.000 und 4.999 EW/km ² Weitere Indikatoren: städtisch geprägte Gebiete und/ oder Gewerbe-/ Industriegebiete mit mittlerer Anzahl von Arbeits- und Ausbildungsplätzen	<ul style="list-style-type: none"> • Nördlicher Stadtteil • Eselshöhe • Gartenstadt (besiedelte Bereiche) • Haardt (besiedelte Bereiche) • Hochfeld-Steinberg (Süd) • Musikerviertel (besiedelter Bereich) • Nordöstlicher Stadtteil (besiedelte Bereiche) • Nordwestlicher Stadtteil
Höherstufung bedingt durch Indikatoren II und/ oder III	<ul style="list-style-type: none"> • Maintal • Oberndorf (Mitte) • Schweinfurt-Süd (Hafen-Ost) • Schweinfurt-Süd (Hafen-West)
Gebietskategorie III	
Raumkategorie III „Gebiet mit sehr geringer bis geringer Nutzungsdichte“ Orientierungswert: Quartier < 1.000 EW/km ² Weitere Indikatoren: Siedlungsbereiche und Gewerbe-/ Industriegebiete, deren Bedeutung nicht den Kriterien der Raumkategorien I und II entspricht; Lage i. d. R. am Stadtrand	<ul style="list-style-type: none"> • Hochfeld-Steinberg (Nord) • Oberndorf (besiedelte Bereiche Süd)

Neben der Differenzierung nach der raumordnerischen Funktion von Teilräumen wird für die Bedienungssystematik auch nach Verkehrszeiten unterschieden (siehe Kapitel 24.1.3).

Anforderungen an die Bedienungsqualität

In den nachfolgenden Tabellen werden Zielwerte für die Bedienungshäufigkeit festgelegt. Diese Werte können bei entsprechenden Nachfragepotenzialen **überschritten** werden. Des Weiteren kann die parallele Bedienung mehrerer Linien in einzelnen Korridoren zu einem deutlich höheren Fahrtenangebot führen, als es entsprechend der festgelegten Bedienungsstandards erforderlich wäre.

Im Einzelfall ist auch ein **Unterschreiten** zulässig, wenn die Fahrgastnachfrage zu gering ist bzw. ein ausgesprochen ungünstiges Kosten-Ertrags-Verhältnis beim Erfüllen der Mindeststandards entstehen würde (siehe oben „Allgemein“).

Zu gewährleisten sind die nachfolgend definierten Bedienungsstandards auf folgenden Relationen:

- Stadtteil/ Stadtbereich – Stadtzentrum/ Roßmarkt,
- Stadtteil/ Stadtbereich – Hauptbahnhof,
- Stadtteil/ Stadtbereich – Fachhochschulstandorte,
- Stadtteil/ Stadtbereich – bedeutende/ arbeitsplatzintensive Industrie- und Gewerbegebiete.

Tabelle 41: Mindestbedienungshäufigkeit im Stadtgebiet nach Gebietskategorien (Takt; Montag bis Freitag)

Verkehrszeit	Kategorien	Stadtzentrum/ Roßmarkt	Hauptbahnhof	Fachhochschul- standorte	Gewerbegebiete
NVZ	Kategorie I	15	15	30	60
	Kategorie II	30	30	60	60
	Kategorie III / Gewerbegebiete	60	60	60	n. r.
SVZ II	Kategorie I	30	30	n. r.	n. r.
	Kategorie II	60	60	n. r.	n. r.
	Kategorie III / Gewerbegebiete	60	60	n. r.	n. r.

n. r. = nicht relevant/ Standarddefinition nicht erforderlich

Für die betreffenden Gewerbegebiete sind zudem die Anforderungen aus den Schichtzeiten zu berücksichtigen.

In der **HVZ** (siehe Kapitel 24.1.3) ist das Angebot temporär, saisonal oder permanent bedarfsgerecht zu verdichten. Dies kann in Abhängigkeit der Nachfrage entweder über eine Taktverdichtung oder über einzelne zielgerichtete Verstärkerfahrten realisiert werden.

Für die **SVZ I** werden keine Bedienungsstandards festgelegt, da in dieser Verkehrszeit vom Tagesverkehr räumlich differenzierte Mobilitätsverflechtungen vorhanden sind. Zudem ist auch in der **SVZ II** eine Definition von Bedienungsstandards für die Verbindungen zu den FH-Standorten nicht erforderlich (kein Vorlesungsbetrieb).

Für temporäre Nachfragespitzen ist gemäß allgemeiner Definition die Einhaltung der geforderten Beförderungsqualität zu gewährleisten (siehe Kapitel 24.2.4).

Tabelle 42: Mindestbedienungshäufigkeit im Stadtgebiet nach Gebietskategorien (Fahrzeugfolgezeit in Min.; Samstag und Sonn-/ Feiertag)

Verkehrszeit	Kategorien	Stadtzentrum/ Roßmarkt	Hauptbahnhof	Fachhochschul- standorte	Gewerbegebiete
NVZ	Kategorie I	15	15	n. r.	n. r.
	Kategorie II	30	30	n. r.	n. r.
	Kategorie III / Gewerbegebiete	60	60	n. r.	n. r.
SVZ	Kategorie I	30	30	n. r.	n. r.
	Kategorie II	60	60	n. r.	n. r.
	Kategorie III / Gewerbegebiete	EF	EF	n. r.	n. r.

n. r. = nicht relevant/ Standarddefinition nicht erforderlich

24.1.5 Anforderungen an die Verbindungsqualität

Allgemein

Die Verbindungsqualität ist neben der Bedienungsqualität eine der Kernqualitäten des ÖPNV. Maßgebliche Faktoren der Verbindungsqualität sind die Reisezeit einer Verbindung und damit zusammenhängend die Zahl der Umstiege.

Lange Fahrtzeiten und häufiges Umsteigen senken den Komfort einer ÖPNV-Verbindung erheblich und wirken sich negativ auf die Akzeptanz durch die Kundinnen und Kunden, insbesondere die nicht ÖPNV-gebundenen (sog. „Wahlfreie“), aus.

Ziel für die Nahverkehrsplanung in der Stadt Schweinfurt ist es daher, eine möglichst schnelle Erreichbarkeit relevanter Ziele zu gewährleisten. Dennoch kann das ÖPNV-System nicht nur mittels direkter Verbindungen betrieben werden. Im Nahverkehrsplan werden daher Anforderungen definiert, innerhalb derer Fahrgäste ihr Ziel erreichen können sollen.

Anforderungen an die Reisezeit

Wichtiger Faktor im Hinblick auf die Erreichbarkeit ist die Tür-zu-Tür-Reisezeit. In Tabelle 43 werden Richtwerte definiert, innerhalb derer ein Fahrgast unter Berücksichtigung der Anforderungen der Erschließungswirkung (siehe Kapitel 24.1.2) die relevanten Ziele erreichen kann.

Die definierten Anforderungen sind Richtwerte, die an die Empfehlungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen sowie an die heutige Situation im Stadtgebiet angelehnt sind. Sie bilden objektive Zumutbarkeitsgrenzen in der Wahrnehmung potenzieller ÖPNV-Nutzerinnen und ÖPNV-Nutzer ab. Die Reisezeiten werden als Nettofahrzeiten inkl. Umsteigezeiten ermittelt.¹⁵²

Tabelle 43: Definition Reisezeiten zur Erreichbarkeit der relevanten Zentren (Mo.-Fr.)

zu erreichendes Zentrum	maximale Reisezeit (Fahrzeit ohne Zu- und Abgangszeit)
Hauptzentrum (aus dem gesamten Stadtgebiet)	20 Minuten
Verbindung zwischen Stadtteilen bzw. zwischen sonstigen Zielen im Stadtgebiet	45 Minuten

Das Überschreiten der in Tabelle 43 definierten Richtwerte bedingt eine Prüfung der Situation insbesondere im Hinblick auf die Betroffenheit.

Anforderungen an die Umsteigehäufigkeit

Ähnlich wie für die Reisezeit gilt auch für die Umsteigehäufigkeit die Zielsetzung, diese so gering wie möglich zu halten. Als Anforderung wird definiert, dass das Stadtzentrum aus allen Stadtbereichen direkt und ohne Umsteigen erreicht werden kann. Alle übrigen ÖPNV-relevanten Ziele (u. a. Hauptbahnhof, Fachhochschulstandort, große Gewerbegebiete) sind mit maximal einem Umstieg erreichbar.

Anschlussbindungen an den Verknüpfungspunkten

Bei Umsteigeverbindungen sind an den Haltestellen bzw. Verknüpfungspunkten zwischen Bus und Zug oder zwischen Buslinien untereinander Anschlüsse mit möglichst optimalen Wartezeiten zu gewährleisten.

¹⁵² Definition „Nettofahrzeit“: reine Fahrzeit ohne Haltestellenzu- und -abwege, inkl. Umsteigezeiten.

Verknüpfungspunkte sind diejenigen Haltestellen, an denen systematisch Anschlüsse/ Übergänge zwischen den verschiedenen Produkten (Bahn, Bus) und Linien geplant und angeboten werden. In der Regel weisen sie neben umsteigenden Fahrgästen auch aufgrund ihrer zentralen Lage eine besonders hohe Zahl von Ein- und Aussteigern auf. Diese Verknüpfungspunkte müssen eine nutzerfreundliche Gestaltung und Ausstattung insbesondere im Hinblick auf barrierefreien Ausbau, Fahrgastinformationen, Witterungsschutz, Beleuchtung, Sitzgelegenheit und Wegweisung (siehe Kapitel 24.2.4.3) besitzen.

Verknüpfungspunkte mit systematischen Verknüpfungen im ÖPNV-Netz Schweinfurt sind der Roßmarkt als zentrale Verknüpfungshaltestelle im Stadtbusverkehr und der Hauptbahnhof als Hauptumsteigepunkt zwischen SPNV und Bus. Darüber hinaus gibt es weitere, räumliche Umsteigehaltestellen mit unsystematischen, eher zufälligen Verknüpfungen (z. B. Stadtbahnhof).

Das ÖPNV-Gesamtsystem ist so zu strukturieren, dass an den Verknüpfungspunkten in den Hauptrelationen möglichst direkte Anschlüsse bzw. geringe Wartezeiten bestehen. Bei entsprechender Fahrplansicherheit sollen Übergangszeiten in Lastrichtung der Systeme Bus/ Schiene im Bereich zwischen 10 und 15 Minuten und im Busverkehr bzw. zu bedarfsgesteuerten Angeboten im Bereich bis 10 Minuten in Abhängigkeit der Fußwege und der örtlichen Gegebenheiten angestrebt werden. Die Fußwege an den Verknüpfungspunkten sollen barrierefrei sein und minimiert werden.

An den Verknüpfungspunkten sind in den Hauptrelationen (> 250 umsteigende Fahrgäste pro Relation in beide Richtungen) möglichst direkte Anschlüsse bzw. geringe Wartezeiten zu gewährleisten.

Zudem sind spezifisch Mindestumsteigezeiten zu berücksichtigen, die von vielfältigen Einflüssen (z. B. bauliche Gestaltung der Verknüpfungsanlage, barrierefreie Nutzbarkeit, Verspätungsanfälligkeit) abhängig sind.

Bei gut einsehbaren Verknüpfungssituationen kann auch eine kürzere als die oben definierte Übergangszeit zwischen Buslinien bzw. zu bedarfsgesteuerten Bedienungsformen vereinbart werden, wenn die Anschlüsse somit durch das Fahrpersonal im Regelfall gewährleistet werden können. Bei nicht ausreichender Fahrplansicherheit (z. B. Behinderungen und Störungen durch MIV) sowie an Verknüpfungspunkten mit längeren Umsteigewegen mit regelmäßigem Auftreten ist demgegenüber ein Zuschlag von bis zu 5 Minuten zulässig.

In der SVZ sollen Anschlüsse gesichert funktionieren, d. h. absehbare Verspätungen z. B. des Zubringerverkehrsmittels sind, soweit betrieblich möglich, abzuwarten.

Bei Zielkonflikten in der Anschlussbildung sind in Abstimmung mit dem Aufgabenträger (und ggf. unter Einbindung des Nachbar-Aufgabenträgers Landkreis Schweinfurt) die Prioritäten anhand der konkreten Fahrgastzahlen festzulegen.

24.2 Merkmale der Beförderungsqualität - Qualitätsstandards für den Stadtverkehr Schweinfurt -

Gemäß den Regelungen des Öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDA) der Stadt Schweinfurt an die Stadtwerke Schweinfurt (dort § 1 Abs. 2) wird die Betrauungsregelung an eventuelle Änderungen der Nahverkehrspläne in Stadt und Landkreis Schweinfurt angepasst. Nachfolgende Qualitätsstandards stellen somit eine verbindliche Grundlage für den ÖDA bzw. für die Vergabe der Verkehrsleistungen dar und entfalten somit unmittelbar Wirksamkeit.

Seite | 297

24.2.1 Betriebspflicht

24.2.1.1 Verfügbarkeit des Fahrtangebotes/ Ausfallquote

Die Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit des Fahrplanangebotes ist die Basisleistung des Betreibers und steht im Zentrum der Kundenwahrnehmung. Der Fahrgast erlebt neben den nicht durchgeführten Fahrten auch verfrühte und stark verspätete Fahrten als ausgefallen. Ziel ist es, dass die Leistungen so erbracht werden, wie sie angekündigt und/ oder veröffentlicht sind. Zur Absicherung der Beförderungspflicht sind ausreichende Fahrzeug- und Personalreserven einzuplanen.

Bei geplanten Betriebsunterbrechungen¹⁵³ werden Ersatzverkehre gemäß Fahrplan durchgeführt. Bei ungeplanten Betriebsunterbrechungen¹⁵⁴ erfolgt – soweit sinnvoll – unverzüglich die Sicherung des Betriebsablaufs durch Ersatzverkehre oder Anschlussmöglichkeiten (siehe Kapitel 24.2.3.4 und 24.4.3).

Nicht geleistete Fahrten gelten immer als Fahrtausfall, unabhängig davon, ob dieser im Einflussbereich des Verkehrsunternehmens liegt oder nicht. Im Falle höherer Gewalt (ganztägige Ausfälle aufgrund von Unwetter, Naturkatastrophen, Streik) wird in enger Abstimmung mit dem Aufgabenträger besprochen, ob bzw. wie nicht geleistete Fahrten gewertet werden.

¹⁵³ Gep plante Unterbrechungen sind z. B. Baustellen oder Großveranstaltungen, bei denen ein Umleitungsfahrplan mind. zwei Tage vor der Unterbrechung erstellt und veröffentlicht werden muss. Der Betreiber ist für das Umleitungsmanagement verantwortlich.

¹⁵⁴ Ungeplante Unterbrechungen treten ohne bzw. mit geringer Vorwarnzeit ein (z. B. Fahrzeugausfall, nicht gemeldete Demonstrationen, Unfall, Notarzteinsatz im Fahrzeug). Diese Unterbrechungen können sowohl im oder außerhalb des Einflussbereiches des Betreibers liegen und erfordern keinen Ersatzfahrplan. Jedoch ist eine entsprechende Kommunikation sicherzustellen.

Die Ausfallquote wird als Zielwert auf eine Obergrenze von 1 %, bezogen auf ein Quartal, festgelegt. Eine Fahrt gilt als ausgefallen, wenn sie gar nicht bzw. nur teilweise (Teilausfälle) stattfindet. Zudem gelten Fahrten ab einer Verspätung von 20 Minuten als ausgefallen bzw. wenn die Abfahrt stark verfrüht (60 Sekunden vor der 1. Sekunde der jeweiligen Fahrplanminute der im Fahrplan definierten Abfahrtszeit) durchgeführt wird. Eine „Fahrt“ wird hier definiert als Weg zwischen der im Fahrplan ausgewiesenen Starthaltestelle bis zur im Fahrplan ausgewiesenen Endhaltestelle einer jeweiligen Einzelfahrt.

Als Messkriterium wird die Differenz zwischen der gesamten Soll-Fahrplanleistung (gem. Fahrplan) und der tatsächlichen Ist-Leistung gesamt betrachtet (Auswertung durch das Verkehrsunternehmen mit seinem Rechnergestützten Betriebsleitsystem (RBL/ ITCS).

Abweichungen von den konzessionierten Linienwegen sind im Regelverkehr unzulässig.

Die Ausfallquote und die Ausfälle differenziert nach Art des Ausfalls sind im Qualitätsbericht (siehe Kapitel 24.3.2) zu dokumentieren.

24.2.1.2 Pünktlichkeit

Die Pünktlichkeit definiert im Wesentlichen die Zuverlässigkeit des ÖPNV-Systems, sie stellt somit die Basis für ein zuverlässiges und kundenorientiertes Nahverkehrsangebot dar.

Die Fahrten im Stadtverkehr Schweinfurt sind pünktlich zu erbringen. Als pünktlich wird eine Fahrt mit einer Verspätung bis maximal 3 Minuten sowie einer Verfrüherung unter 1 Minute gewertet. Nicht gewertet werden Unpünktlichkeiten bedingt durch äußere Einflüsse (Streik, Unwetter, Straßensperrungen, Naturgewalten und Bombendrohungen), die jeweils mindestens eine Stunde den Stadtbusbetrieb beeinflussen.

Die Vorgaben zur Pünktlichkeit gelten ausdrücklich auch bei geplanten Abweichungen vom Regelfahrplan, für die ein Fahrplan erstellt und kommuniziert wird.

Als **Qualitätsziel** wird für die vorhandene ÖPNV-Infrastruktur eine Pünktlichkeitsquote als Jahreswert über alle Linien von 80 % bis Ende 2025 festgelegt.¹⁵⁵

Bis Ende 2025 ist ein Pünktlichkeitsmonitoring aufzubauen und nachfolgend mindestens einmal jährlich durchzuführen. In diesem Kontext sind die Fahrzeitprofile an den realen Fahrzeiten anzupassen. Das Pünktlichkeitsmonitoring dient zusätzlich dem Zweck, eine der Realität im Nahverkehrsraum adäquate Pünktlichkeitsquote zu ermitteln. Diese soll ab 2026 entsprechend angepasst werden. Bei starker Abweichung vom festgelegten Qualitätsziel sind auf den betroffenen Linien Verspätungsanalysen durchzuführen.

¹⁵⁵ Basis: Erfahrungswerte aus vergleichbaren Nahverkehrsräumen.

Die Gewährleistung eines pünktlichen Betriebes soll in erster Linie über Maßnahmen zum Abbau von Störungen und Zeitverlusten sichergestellt werden, und nur wenn diese nicht wirken bzw. nicht umsetzbar sind durch Verlängerung der Fahrzeitprofile.

Der Betreiber nimmt eine quartalsweise Berichterstattung beim Aufgabenträger vor. Sobald sich die Notwendigkeit des Eingreifens in laufende Prozesse abzeichnet, sind Zwischenberichte schnellstmöglich zu erstellen.

Pünktlichkeitsoptimierung

Der Betreiber ist verpflichtet, bei Infrastrukturmaßnahmen, Maßnahmen zur Busbeschleunigung und Haltestellenausbau mitzuwirken und fachkompetentes Personal sowie technische Kapazitäten bereitzustellen.

24.2.2 Tarif und Fahrscheinvertrieb

24.2.2.1 Vorgaben zur Anwendung des Tarifs

Das Verkehrsunternehmen hat den vom Aufgabenträger vorgegebenen Tarif sowie die jeweils gültigen Beförderungsbedingungen anzuwenden.

24.2.2.2 Anforderungen an den Vertrieb

Vertriebswege

Der Betreiber hat unter Beachtung der nachstehenden Regelungen den Vertrieb des vollständigen Ticketsortiments gemäß den jeweils gültigen Tarifbestimmungen (aktuelle bzw. zukünftige Fahrscheinarten) zu übernehmen und sicherzustellen. Die vorzuhaltenden Bezahlssysteme müssen den Kundinnen und Kunden die Möglichkeit bieten, ein Ticket zu jeder Zeit zu kaufen.

Der Betreiber hat den Vertrieb des Fahrscheinsortiments über folgende Vertriebswege sicherzustellen:

- im Vorverkauf:
 - über ein eigenes Kundencenter im Stadtzentrum Schweinfurt
 - über dritte Vertriebspartner im Stadtgebiet
- in den Fahrzeugen durch das Fahrpersonal (Einzelfahrscheine und Gruppentickets; Fahrscheindrucker oder über einen Fahrscheinautomaten)

- „e-Ticketing“:
perspektivisch zu gewährleisten ist außerdem der Vertrieb elektronischer Tickets mit bargeldlosem Zahlungssystem (Chipkarte, Ticketerwerb Smartphone oder vergleichbar)
 - Die unternehmensübergreifende Interoperabilität der elektronischen Fahrkarten ist durch die Verkehrsunternehmen sicherzustellen.
 - In den Fahrzeugen ist die entsprechende Infrastruktur (Chipkartenvalidator für bargeldlose Bezahlungsmöglichkeit) vorzuhalten.

Der Auftraggeber hat das Recht, im Rahmen der Vertragslaufzeit weitere Fahrkartenarten einzuführen, Fahrkartenarten aus dem Verkaufssortiment zu streichen und/ oder die Fahrpreisbemessung zu ändern. Dies betrifft insbesondere Anforderungen im Zusammenhang mit der Einführung eines Verbundtarifes.

24.2.3 Anforderungen an die Fahrgastinformation

Der rechtzeitigen bedarfsgerechten Information von potenziellen wie auch regelmäßigen Nutzerinnen und Nutzern des ÖPNV kommt eine Schlüsselstellung zu. Der Fahrgast muss die Möglichkeit haben, sich vor der Fahrt, an der Haltestelle und während der Fahrt ausreichend über den ÖPNV unter Normalbedingungen sowie bei Betriebsabweichungen zu informieren.



Abbildung 54: Durchgängige (barrierefreie) Informationskette¹⁵⁶

Die Informationen müssen gut aufbereitet und leicht zugänglich sein. Insbesondere für neue/ potenzielle Fahrgäste, für mobilitätseingeschränkte Menschen, aber auch für regelmäßige den ÖPNV-Nutzende muss eine einfache Orientierung im ÖPNV-System ermöglicht werden. Eine gute Informationslage und Orientierung sorgt für eine hohe Zufriedenheit der Fahrgäste mit dem ÖPNV.

Die Informationen müssen also aktuell, genau, vollständig, einheitlich, verständlich und nutzbar sein. Die Bereitstellung der Informationen erfolgt über Print- und digitale Medien sowie Telefon.

¹⁵⁶ eigene Darstellung

Zur Informationsvermittlung sind alle gängigen Medien und Informationskanäle zu nutzen. Dies sind gedruckte Informationen, wie das Fahrplanheft der Stadtwerke Schweinfurt und Fahrplaninformationen an den Haltestellen, die persönliche Auskunft und die Information per Telefon, Internet, Smartphone-App und soziale Netzwerke. Derzeit findet durch die Digitalisierung eine Veränderung der Informationskultur statt. Während Printmedien tendenziell an Bedeutung verlieren, gewinnen digitale Informationskanäle auch im Bereich des ÖPNV stetig an Bedeutung. Im Rahmen der fortlaufenden Digitalisierung sind diese Informationswege stetig weiterzuentwickeln.

Gemeinsam mit stationären Informationseinrichtungen gilt es eine ausgewogene Mischung von Informationsquellen bereitzustellen. Die Koordination und Vermarktung der Informationsangebote und die Bereitstellung attraktiver Informationskanäle ist dabei in Zusammenarbeit des Aufgabenträgers mit den Verkehrsunternehmen und ggf. weiteren Partnern voranzutreiben.

24.2.3.1 Information vor Fahrtantritt

Zur Fahrtvorbereitung benötigt der Fahrgast Zugang zu Informationen darüber, wie er den ÖPNV nutzen kann, um sein Ziel zu erreichen. Dies gilt sowohl für den Normalbetrieb als auch für Fahrplanänderungen aufgrund kurzfristig auftretender Störungen oder längerfristig geplanten Baumaßnahmen und/oder Umleitungen.

Die Informationen sind von den Betreibern über folgende Medien bereitzustellen:

- Internet (Homepage/ www.bayern-fahrplan.de/ efa-Auskunft)/ App inkl. elektronische Fahrplanauskunft und interaktiven Liniennetzplan
- Printmedien, wie Fahrplanhefte/ Ergänzungshefte (Inhalte: Linienfahrpläne, Liniennetzplan, Tarife, Beförderungsbedingungen, verbindliche Angabe von Servicenummern und -einrichtungen, ggf. alternative Bedienungsformen, optional: P+R-Standorte, B+R-Standorte)
- telefonische Erreichbarkeit mindestens während der üblichen Bürozeiten
- Informationen über die Kundenzentren sowie die externen Verkaufsstellen
- Lokalmedien (Radio und Presse) insb. bei längerfristigen Baumaßnahmen und/oder Umleitungen.

24.2.3.2 Information an der Haltestelle bzw. im Bahnhof

Informationen an der Haltestelle sind eine der wichtigsten Informationsquellen, sowohl für Selten- und Nichtnutzende als auch für regelmäßig Nutzende. Sie geben Orientierung: Wo genau fährt der Bus ab bzw. wo fährt das Anschlussverkehrsmittel? Auch an der Haltestelle bzw. im Bahnhof wird ein Überblick darüber bereitgestellt, wie der ÖPNV genutzt werden kann.

Die Informationen an den Haltestellen sind über folgende Medien bereitzustellen:

- Haltestellenfahne/ Leitbeschilderung,
- Fahrplanaushang,
- Tarifaushang,
- Haltestellenpläne (schematisch),
- ggf. DFI (dynamische Fahrgastinformation)¹⁵⁷,
- ggf. Netzpläne¹⁵⁸.

Zukunftsorientiert ist die Entwicklung einer Mobilitäts-App als Verbundlösung (keine „Insellösung“) voranzutreiben (QR-Code für schnelle Auffindbarkeit).

Zur Sicherstellung umfassender Informationen sind zudem auch kurzfristig einsetzbare Medien zu nutzen, vorrangig akustische Informationsquellen (Informationen im „Zwei-Sinne-Prinzip“). An ausgewählten Haltestellen ist auf den Einsatz unterstützender dynamischer Anzeigesysteme zu orientieren, welche die aktuelle Ankunft der nächsten Fahrzeuge ebenso darstellen wie Hinweise im Fall von Störungen.

24.2.3.3 Information während der Fahrt

Die Informationen während der Fahrt stellen den Fahrweg in den Fokus. Der Fahrgast benötigt die Information, wo er sich auf dem Linienweg befindet, wo er umsteigen muss und ob bzw. welche Fahrplanabweichungen es gibt. Bei Störungen ist er möglichst über Reisealternativen zu informieren (vgl. unter „Informationen im Störfall“, s. u.).

Das Fahrpersonal gibt den Fahrgästen fachkompetent und freundlich bei Bedarf Auskunft über Fahrwege, Tarif, Umsteigemöglichkeiten. In besonderen Fällen (Störungen, Umleitungen o. ä.) gibt das Fahrpersonal diese Informationen auf akustischem Weg an die Fahrgäste weiter.

Im Fahrzeug sind die o. g. Informationen mindestens über folgende funktionierende visuelle und akustische Informationssysteme bereitzustellen:

- Fahrzeuganzeige außen,
- Linienfahrplan, Linienband,
- Haltestellenanzeige,
- Haltestellenansage,
- Netzpläne (schematisch),
- Ansagen bei (größeren) Störungen (zentral über die Leitstelle).

¹⁵⁷ entsprechend der Zuordnung einer Haltestelle zu einer Haltestellenkategorie (siehe Kapitel 24.2.4.3)

¹⁵⁸ ebenda

Zukunftsorientiert ist die Entwicklung einer Mobilitäts-App als Verbundlösung (keine „Insellösung“) voranzutreiben (QR-Code für schnelle Auffindbarkeit).

24.2.3.4 Information im Störfall

Die Informationen im Störfall stellen für die Verkehrsunternehmen die größte Herausforderung dar. Sie sind eine große Chance, die Zufriedenheit der Fahrgäste sicherzustellen.

Bei (nennenswerten) Störungen werden die Kundinnen und Kunden über Ursache und Dauer der Störung sowie über alternative Fahrmöglichkeiten informiert. Eine Erstinformation an die Fahrgäste im Fahrzeug sollte nach spätestens fünf Minuten erfolgt sein. Weitere Informationskanäle (digitale Medien, Hörfunk und Printmedien) sind in Abhängigkeit des jeweiligen Störfalls/ Dauer einzubeziehen.

Über permanente Angebotsanpassungen, temporäre Angebotsveränderungen (z. B. in Folge von Baustellen oder anderen Einschränkungen über mindestens eine Woche) oder Sonderverkehre sind die Fahrgäste vom Betreiber im Einvernehmen mit dem Aufgabenträger oder einem vom Aufgabenträger benannten Dritten rechtzeitig u. a. über die örtliche Presse zu informieren. Im Falle von geplanten oder kurzfristigen Angebotsveränderungen ist eine unverzügliche Information der Fahrgäste über verschiedene Informationskanäle, insbesondere KundenCenter, Printmedien, Internet/ App („Aktuelle Meldungen“), soziale Netzwerke, die örtlichen Radiosender und Handzettel o. Ä. in den Fahrzeugen, sicherzustellen. Der Aufgabenträger ist in diesen Fällen mindestens ins Benehmen zu setzen.

24.2.3.5 Barrierefreie Fahrgastinformation

Die Anforderungen an die barrierefreie Fahrgastinformation entsprechend Kapitel 5.3.3 sind zu berücksichtigen.

24.2.4 Anforderungen an den Komfort

Zum Komfort im ÖPNV zählt in erster Line, dass die Fahrgäste die Fahrt als angenehm empfinden. Dazu zählt eine angemessene Ausstattung der Fahrzeuge (u. a. ausreichend Platz), kein Gestank, Sauberkeit und Gepflegtheit in Fahrzeugen und an Haltestellen, gute Informationsauskünfte und freundlicher Umgang durch Personal.

24.2.4.1 Platzkapazitäten/ Besetzungsgrad

Eine qualitativ hochwertige ÖPNV-Beförderung wird gewährleistet, wenn auch für besonders hohe Nachfragewerte auf Einzelfahrten die Platzkapazität in den Fahrzeugen nicht überschritten wird.

Das Platzangebot in den Fahrzeugen orientiert sich an den Empfehlungen von FGSV¹⁵⁹ und VDV¹⁶⁰ und wird mit 4 Personen pro m² Stehplatzfläche festgelegt (zzgl. vorhandenes Sitzplatzangebot).¹⁶¹

Grundsätzlich ist sicherzustellen, dass an keiner Haltestelle Fahrgäste zurückbleiben müssen.

Perspektivisch ist wird darauf hingewiesen, dass angestrebte Vision „Verkehrswende“, d.h. die Verlagerung von Verkehrsanteilen vom MIV auf den ÖPNV, im Hinblick auf die zu erwartenden Komfortanforderungen der bisherigen Pkw-Nutzenden zwingend angepasste Anforderungen an die Platzkapazitäten und den Besetzungsgrad, d. h. eine geringere Spitzenauslastung der Fahrzeuge, erfordern.

Bei der Dimensionierung des Platzangebotes (Sitz- und Stehplätze) in den eingesetzten Fahrzeugen werden deshalb die nachfolgenden Mindeststandards angesetzt.

- In der Hauptverkehrszeit (HVZ) soll das Platzangebot so bemessen sein, dass der Besetzungsgrad (Anzahl der Fahrgäste/ Zahl aller Steh- und Sitzplätze) als Mittelwert über die Spitzenstunde 65 % in der Regel nicht überschreitet. Für Linien, die in der HVZ im 20-Minuten-Takt oder dichter fahren darf im Mittelwert über die 30-Minuten-Spitze 80 % nicht überschritten werden.¹⁶² Fahrgästen mit einer Aufenthaltszeit von unter 15 Minuten im Fahrzeug ist das Stehen im Bus grundsätzlich zumutbar.
- In der Normalverkehrszeit (NVZ) soll der Besetzungsgrad als Mittelwert über eine Stunde 50 % nicht überschreiten.
- In der Schwachverkehrszeit (SVZ) soll in der Regel jedem Fahrgast ein Sitzplatz angeboten werden.

Im Schul- und Berufsverkehr ist in den Verkehrsspitzen deshalb bereits bei gelegentlicher Überschreitung (mind. 25 % im Monat) von 80 % der o. g. Kapazitätsgrenze die betroffene Fahrt genauer zu betrachten. Zeigt sich ein regelmäßiges Erreichen der 90 %-Kapazitätsgrenze, sind entsprechende Maßnahmen zu ergreifen. Dies sind z. B. Anpassung der Gefäßgröße oder Einsatz (weiterer) Verstärker. Im Fall einer ungünstigen Verteilung zeitparallel verkehrender Fahrten umfasst dies auch Maßnahmen zur Erreichung einer günstigeren Verteilung, z. B. durch gezielte Information der Fahrgäste, Änderung der Reihenfolge Regel-/ E-Wagen („welches Fahrzeug fährt vor welchem“), Veränderung der Haltepolitik, etc. Die entsprechenden Maßnahmen sind mit dem Aufgabenträger abzustimmen.

¹⁵⁹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs; 2010.

¹⁶⁰ Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV): Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV; Beka-Verlag 2001.

¹⁶¹ ebenda

¹⁶² Der Mittelwert kann beim 30-Minuten-Takt oder dichter durch vorher und nachher stattfindende Fahrten mit geringer Auslastung ausgeglichen werden.

Bei Großveranstaltungen und Sondersituationen (z. B. extreme Witterung) gelten die definierten Qualitätsmaßstäbe ausdrücklich nicht.

24.2.4.2 Anforderungen an die Fahrzeugqualität

Der Fahrzeugeinsatz soll bei allen im Stadtverkehr Schweinfurt tätigen Verkehrsunternehmen, soweit es die betrieblichen Belange zulassen, nach einem weitgehend einheitlichen Standard erfolgen. Ausgenommen sind von dieser Forderung lediglich die Verstärker- und Reservefahrzeuge.

Alle Fahrzeuge müssen betriebssicher und fahrbereit sein. Die Fahrzeuginstandhaltung und -wartung unterliegt der Aufsichts- und Sorgfaltspflicht des Betreibers.

Die Qualitätsstandards für die im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge im Stadtgebiet beschreiben die erforderliche Ausstattung, den Zustand und das Erscheinungsbild. Dabei spielen die Themen Barrierefreiheit, Komfort, Fahrgastinformation, Betrieb, Vertrieb, Emissionen und Sicherheit eine wichtige Rolle. Darüber hinaus soll zukünftig ein Augenmerk auf die Entwicklung alternativer Antriebskonzepte gelegt werden.

Bei Neuanschaffung von Fahrzeugen ist die EU-Richtlinie 2001/85/EG zu beachten. Darüber hinaus sind bei Neubeschaffungen die aktuellen EURO-Normen und Emissionsgrenzwerte einzuhalten. Das „Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge“¹⁶³ wird zukünftig bei der Beschaffung von Neufahrzeugen eine hohe Bedeutung erlangen.

Die Qualitätsstandards zur Ausstattung der Fahrzeuge gelten grundsätzlich für alle in der Stadt Schweinfurt eingesetzten Fahrzeuge, so im Weiteren nicht explizit Ausnahmen formuliert werden. Für die Einhaltung der Anforderungen ist der Konzessionsinhaber zuständig.

Die folgenden Standards sind von **den Fahrzeugen im Betrieb** mindestens zu erfüllen:

- Die für die Fahrzeugausstattung jeweils gültigen Vorschriften, Verordnungen, Empfehlungen und Richtlinien des VDV, der EU/ ECE, der StVZO und der BOKraft werden eingehalten bzw. berücksichtigt.
- Obergrenze Fahrzeualter:
 - Regelfahrzeuge mit Einsatz auf den Stadtverkehrslinien: max. 12,00 Jahre zum Einsatzzeitpunkt
 - Verstärkerfahrzeuge in Spitzenzeiten bis zu 14,00 Jahre zum Einsatzzeitpunkt

¹⁶³ Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161 vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge sowie zur Änderung vergaberechtlicher Vorschriften¹; vom 9. Juni 2021

- Platzkapazität:
 - Standardlinienbus: mind. 35 Sitzplätze
 - Standardliniengelenkbus: mind. 47 Sitzplätze
- alle Fahrzeuge müssen barrierefrei und mit Niederflertechnik ausgestattet sein:
 - niveaugleiche Ein- und Ausstiege ohne Stufen an allen Türen¹⁶⁴
 - leicht zu erreichende Festhaltungsmöglichkeiten im Türbereich (auch für Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer und Kleinwüchsige geeignet)
 - podestfreie Innenraumgestaltung zwischen Tür 1 und Tür 2 bei Standardlinienbussen und Standardgelenkbussen¹⁶⁵
- zwei doppelflügelige Türen im Standardbus bzw. drei doppelflügelige Türen im Gelenkbus
- Ausstattung mit Sondernutzungsfläche:
 - Eine Sondernutzungsfläche im Standardlinienbus, zwei Sondernutzungsflächen im Standardliniengelenkbus
 - keine die Bewegungsfreiheit behindernde Haltestangen oder sonstige Einbauten auf der Mehrzweckfläche
 - mindestens 900x1.300 mm, bei Neufahrzeugen 900x2.000 mm
- (mechanisch) ausklappbare Rampe an Tür 2 (Tragkraft mind. 350 kg)
- Anfahrsperrung bei geöffneter Tür 2 und/ oder Tür 3
- Einhaltung der aktuellen EURO-Normen und Emissionsgrenzwerte, jedoch mindestens EEV-Standard der gesamten Fahrzeugflotte¹⁶⁶
- digitale visuelle Fahrgast-Informationssysteme außen (elektronische Anzeigen der Liniennummer außen an der Fahrzeugfront, an der Einstiegsseite, am Fahrzeugheck sowie an der der Einstiegsseite gegenüberliegenden Seite, elektronische Fahrtzielanzeige an der Fahrzeugfront)
- digitale visuelle und akustische Fahrgastinformationssysteme innen
 - digitale visuelle Haltestellen-Innenanzeigen (mind. jeweils nächste Haltestelle)
 - digitale akustische Informationseinrichtungen zur Ankündigung der nächsten Haltestelle; zudem Lautsprecheranlage mit Mikrofon am Fahrer Arbeitsplatz, um bei Störungen der automatischen Ansagegeräte die Fahrgäste weiterhin informieren zu können

¹⁶⁴ Innenbodenhöhe max. 340 mm, Kneeling-System mit Absenkungen um mindestens 80 mm

¹⁶⁵ Sitze vor der Vorderachse ggf. über eine Stufe erreichbar

¹⁶⁶ Umweltbezogene Fahrzeugstandards unterliegen dynamischen Entwicklungsprozessen, sodass eine Verbesserung der ökologischen Standards innerhalb der Fahrzeugflotten ebenfalls sukzessive erfolgt.

- WLAN
- Vertriebstechnik: „IVU Ticket.box“ oder vergleichbares Gerät zum Ticketerwerb sowie zur Registrierung von Fahrten mit dem e-Ticket
- Weitere Komponenten zur Realisierung von Informations- und Kommunikationsmöglichkeiten (siehe Kapitel 24.4.4)
- Fahrradmitnahme ist durch die Fahrzeuggestaltung prinzipiell zu ermöglichen

Folgende Ausstattungsmerkmale sind zusätzlich zu den oben genannten bei Anschaffung von **Neufahrzeugen** zu erfüllen:

- bei Dieselfahrzeugen: technisch neueste verfügbare Euro-Abgasnorm
- digitale visuelle und akustische Fahrgastinformationssysteme innen:
 - digitale visuelle Anzeige der nächsten Haltestelle, Anzeige „Wagen hält“, TFT-Monitore (Solobus 2 Stück auf Höhe Fahrpersonal, Gelenkbus 4 Stück, 2 auf Höhe Fahrpersonal, 2 kurz hinter dem Gelenk) zur Darstellung des Linienerlaufs, der „Wagen hält“- und Anschluss-Anzeige
 - digitale akustische Informationseinrichtungen zur Ankündigung der nächsten Haltestelle mit geräuschabhängiger Lautstärkeregelung; zudem Lautsprecheranlage mit Mikrofon am Arbeitsplatz des Fahrpersonals, um bei Störungen der automatischen Ansagegeräte die Fahrgäste weiterhin informieren zu können
- Außentaster an relevanten Türen mit Mehrzweckflächen für „Rampenanmeldung“
- Vollklimatisierung des Fahrgastraumes (bei Elektrobussen)
- Fahrgastzählgeräte in den Fahrzeugen oder Zählung über Fahrscheindrucker/eTicket
- Notruftaster beim Fahrpersonal
- kontrastierende Kennzeichnung der Türen von außen, kontrastierende Markierung von Stufen, Podesten und anderen im Fußbereich hervorstehenden Einbauten

Außenwerbung an Fahrzeugen

Nicht zulässig ist Werbung mit folgenden Inhalten:

- Nikotinwaren,
- Drogen oder sonstige berauschende Mittel,
- politische oder religiöse Aktivitäten,
- gewaltverherrlichende Inhalte,
- sexuelle oder frauenfeindliche oder andere gruppendifferenzierende Werbung.

Folien im Bereich der Fensterflächen sind so anzuordnen bzw. zu gestalten, dass sie die Orientierungsmöglichkeiten und das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste nicht

negativ beeinflussen (aus dem Fahrzeug muss der Blick nach außen auch bei Dunkelheit und bei Niederschlag grundsätzlich gewährleistet sein). Eine großflächige Beklebung der Scheiben ist ebenso unzulässig wie eine Vollbeklebung. Ausgenommen hiervon ist die Heckscheibe.

Erscheinungsbild und Design

Sicherstellung und Pflege eines einheitlichen Corporate Designs (CD) für die zum Stadtverkehr Schweinfurt gehörenden Linien ohne Aufweichen des Grundsatzes. Ziel des Corporate Designs ist es, einen klar erkennbaren Betreiber des ÖPNV in Schweinfurt zu positionieren.

24.2.4.3 Anforderungen an die Ausstattung von Haltestellen

Haltestellen sind Visitenkarten des ÖPNV, aber auch der Stadt bzw. des Stadtbildes. Ihr Erscheinungsbild, ihr Zustand und ihr Ausstattungsgrad haben Auswirkungen auf das Image des ÖPNV und auf die Entscheidungen der Fahrgäste, das öffentliche Verkehrsangebot anzunehmen und zu nutzen. Insbesondere die Kundenerwartungen an Sicherheit, Service, Komfort, Information und Barrierefreiheit müssen mindestens an den Haltestellen erfüllt werden.

Grundsätze

Durch das flächendeckende Haltestellennetz in Schweinfurt soll dem Fahrgast der direkte, barrierefreie und verkehrssichere Zugang zu den Verkehrsmitteln des ÖPNV ermöglicht werden. Haltestellen müssen gut erreichbar, sicher und sauber sein sowie den Kundinnen und Kunden einen angenehmen, der Funktion entsprechenden Aufenthalt bieten. Bei der baulichen Gestaltung der Haltestellen sind die aus den Themenfeldern Barrierefreiheit, Fahrgastinformation, Sicherheit (insbesondere Schulwegsicherung), Komfort und Verknüpfung resultierenden Anforderungen zu beachten.

Im Nahverkehrsplan werden Anforderungen an die Ausgestaltung der Bushaltestellen definiert. Diese sind ausdrücklich als Empfehlungen zu verstehen, um langfristig eine möglichst für den Fahrgast einheitliche Haltestellen-Infrastruktur im Stadtgebiet schaffen zu können. Insbesondere für Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigung ist eine durchgängig einheitliche Gestaltung der für sie relevanten Elemente in ihrer Reisekette von hoher Bedeutung.

Folgende Aspekte sind daher bei der Haltestellengestaltung von besonderer Bedeutung:

- barrierefreie und übersichtliche Gestaltung des Haltestellenbereichs sowie der Zugangswege,
- kurze und stufenfreie Umsteigewege an Haltestellen mit Verknüpfungsfunktion,
- kontrastierende, taktile und akustische Leit- und Orientierungssysteme für blinde und seh- und hörbehinderte Menschen,
- Orientierungshilfen für Menschen mit kognitiven Einschränkungen,

- Erhöhung des Einstiegsbereichs an den Haltestellen, um Reststufenhöhen beziehungsweise Neigungswinkel der Rollstuhlrampen der Fahrzeuge möglichst gering zu halten,
- Sitzgelegenheiten, auch für ältere und gehbehinderte Menschen geeignet,
- Witterungsschutz mit ausreichender Bewegungsfläche für Rollstuhlnutzende,
- ausreichende und blendfreie Beleuchtung,
- geeignete akustische und visuelle Fahrgastinformation an zentralen Haltestellen,
- Richtungshaltestellen sollten dicht gegenüberliegen, um dem Fahrgast die Orientierung zu erleichtern. Im Bereich der Haltestellen an verkehrsreichen Straßen sowie bei Haltestellenpaaren, bei denen nur ein einseitiger Fußweg vorhanden ist, sollten (soweit möglich) Querungshilfen angelegt sein.

Haltestellenkategorien

Die Standards für die Ausgestaltung der Haltestellen werden differenziert nach der Bedeutung und Funktion einer Haltestelle (Fahrgastaufkommen, Anbindung spezifischer Institutionen). Daher erfolgt zunächst eine Kategorisierung der Haltestellen¹⁶⁷. Die Bushaltestellen werden in vier Kategorien¹⁶⁸ eingeteilt, denen konkrete Ausstattungsmerkmale im Sinne eines „Baukasten-Systems“ zugeordnet werden.

- **Kategorie S-I:** Bushaltestellen an Verknüpfungspunkten bzw. Bushaltestellen mit hoher Verkehrsbedeutung
 - Bushaltestellen an Verknüpfungspunkten (SPNV mit mindestens zwei Buslinien bzw. Bus-/ Bus-Verknüpfungen mit mindestens drei Buslinien),
 - Bushaltestellen mit hoher bis sehr hoher Verkehrsbedeutung (in Summe mehr als 1.000 Ein- und Aussteiger (ca. 500 Ein- und ca. 500 Aussteiger) pro Haltestellenpaar und Verkehrstag Mo.-Fr.),¹⁶⁹
 - Bushaltestellen an Infrastruktureinrichtungen mit besonderer Bedeutung für Mobilitätseingeschränkte.
- **Kategorie S-II:** Bushaltestellen an anderen Verknüpfungspunkten bzw. Bushaltestellen mit mittlerer bis hoher Verkehrsbedeutung
 - Bushaltestellen mit hohem bis mittlerem Fahrgastaufkommen (in Summe mehr als 200 Ein- und Aussteiger pro Haltestellenpaar und Verkehrstag Mo.-Fr.),
 - Bushaltestellen in Stadtteilzentren bzw. an wichtigen Infrastruktureinrichtungen.

¹⁶⁷ Die hier vorgenommene Kategorisierung (Bezug: Ausstattungskriterien) unterscheidet sich ausdrücklich von der im Teil A im Teilkapitel „Barrierefreiheit“ vorgenommenen Kategorisierung.

¹⁶⁸ „S“ für Stadtgebiet Schweinfurt; „L“ für Landkreisgebiet (siehe Teil B)

¹⁶⁹ Die Ein- und Aussteigerzahlen sind im Zweifelsfall punktuell für konkrete umzubauende Haltestellen zu ermitteln.

- **Kategorie S-III:** Bushaltestellen mit mittlerer bis geringer Verkehrsbedeutung (in Summe ca. 50 bis 200 Ein- und Aussteiger pro Haltestellenpaar und Verkehrstag Mo.-Fr.)
- **Kategorie S-IV:** Bushaltestellen mit sehr geringer Verkehrsbedeutung - (< 50 Ein- und Aussteigende pro Tag).

Ausstattungsstandards

Die nachfolgend festgelegten Ausstattungsstandards sollen im Sinne einer **einheitlichen Lösung** von den Straßenbaulastträgern bei Neubau und grundhaften Ausbaumaßnahmen realisiert werden. Vorhandene Haltestellen, welche nicht den Standards entsprechen, sollen, soweit es die finanziellen Möglichkeiten und die Fördersituation ermöglichen, angepasst werden.

Es werden nachfolgende drei Verbindlichkeitsstufen für den Haltestellenausbau vorgesehen:

- erforderliche Ausstattung,
- grundsätzlich anzustrebende Ausstattung (Prüfung des jeweiligen Nutzen-/ Kosten-Verhältnisses),
- situationsbedingt anzustrebende Ausstattung.

Tabelle 44: Ausstattungsstandards für Bushaltestellen

Ausstattungsmerkmal ¹⁷⁰	S-I	S-II	S-III	S-IV
Definition: <input checked="" type="checkbox"/> erforderliche Ausstattung <input checked="" type="checkbox"/> grundsätzlich anzustrebende Ausstattung (Prüfung des jeweiligen Nutzen-/ Kosten-Verhältnisses) <input type="checkbox"/> situationsbedingt anzustrebende Ausstattung/ im Einzelfall zu prüfen * Bei Haltestellen im Bereich von Einrichtungen mit Relevanz für mobilitätseingeschränkte Personen „erforderliche Ausstattung“				
1. Sicherheit				
transparente Gestaltung des Fahrgastunterstandes mit Einsicht von mindestens drei Seiten und kontrastreiche Warnmarkierung für Sehbehinderte an den Scheiben (im Falle der Realisierung eines Fahrgastunterstandes); Werbeflächen auf der Seite in Fahrtrichtung (Einsehbarkeit der Wartehalle für Busfahrer beim Bedienen der Haltestelle)	■	■	□	-
Ausreichende und blendfreie Beleuchtung (direkt oder indirekt) an Haltestellen (wartender Fahrgast muss vom Fahrpersonal eindeutig sichtbar sein; Fahrgastinformationen müssen lesbar sein)	■	■	-	-
Anordnung in Bereichen, die auch bei Dunkelheit eine Ausleuchtung durch die Fahrzeugbeleuchtung des Busses gewährleisten (Erkennbarkeit wartender Fahrgäste für Busfahrer)	-	-	■	■
Notrufsäule ¹⁷¹ (oder Telefonsäule)	□			
Videoschutz ¹⁷²	□	□		
2. Service & Komfort				
Wartehalle und Sitzgelegenheit mindestens in der Hauptlastrichtung ¹⁷³	■	■	□	□*
Abfallbehälter	■	■	□	□

¹⁷⁰ Im Einzelfall können bei vorhandenen städtebaulichen Restriktionen nicht alle Ausstattungsmerkmale umgesetzt werden.

¹⁷¹ Definition Notrufsäule: In Gefahrensituationen kann der Kunde mit der Notrufsäule Hilfe anfordern und ist sofort mit einem persönlichen Ansprechpartner verbunden (z. B. Betriebsleitstelle).

¹⁷² Hinweis: Die Realisierung von Videoschutz an Haltestellen ist im Einzelfall bzgl. der Erforderlichkeit datenschutzrechtlich zu bewerten und abzustimmen.

¹⁷³ Im Einzelfall kann die Anforderung unterschritten werden, wenn die spezifischen Straßenraumverhältnisse die Realisierung nicht ermöglichen.

Ausstattungsmerkmal	S-I	S-IIB	S-IIIC	S-IV
3. Information				
Zeichen 224 StVO, Haltestellenname, Linienkennzeichnung, Verbundkennzeichnung, VU-Kennzeichnung	■	■	■	■
Fahrplaninformationen an jedem Bussteig, Telefonnummer für Rückfragen ¹⁷⁴	■	■	■	■
Umfassende Informationspakete (Fahrplan, Tarifinformationen, Liniennetzplan bzw. Liniennetzplanausschnitt, Umgebungsplan); auch für Personen im Rollstuhl lesbar; freie Erreichbarkeit für alle Nutzer; ausreichende Beleuchtung (direkt oder indirekt)	■	■	□	
Linienplan Schnellverkehr (nur an Haltestellen an S-Bahn und SPNV-Haltepunkten)	■	□		
Akustische Fahrgastinformation (z. B. Lautsprecher)	□	□		
Dynamische Fahrgastinformation (DFI)	□	□	□	
Vitrine	□	□	□	
4. Barrierefreiheit				
stufenfreier Zugang zum Bussteig	■	■	■	□
Spalt- und stufenarmer Ein- und Ausstieg zum/ aus dem Fahrzeug	■	■	■	□
Taktils Leitsystem (gemäß DIN 32984)	■	■	□	□
Hauptinformationen im Zwei-Sinne-Prinzip	■ ¹⁷⁵	□	□	

Hinsichtlich der Barrierefreiheit sind zur Planung zudem die in Kapitel 5.1.1 aufgeführten gesetzlichen Grundlagen, Normen und Richtlinien zu berücksichtigen.

Für die Einrichtung und bauliche Gestaltung der Bushaltestellen sind grundsätzlich die Straßenbaulastträger oder von ihm beauftragte Dritte zuständig.

Das Verkehrsunternehmen ist zuständig für die Anbringung und Instandhaltung der Haltestellenmasten und -schilder und hat die Haltestellen hinsichtlich der Fahrgastinformationen auf Vollständigkeit und Beschädigungsfreiheit zu kontrollieren.

¹⁷⁴ Werden Haltestellen von mehreren Verkehrsunternehmen bedient, ist die Zuständigkeit ggf. im Einzelfall zu klären.

¹⁷⁵ Die wichtigsten Informationen müssen mit zwei der drei Sinne „Hören“, „Sehen“, „Tasten“ erfassbar sein (vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Heft „direkt 64/2008“ Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen).

24.2.4.4 Sauberkeit und Schadensfreiheit

Sauberkeit und Schadensfreiheit von Fahrzeugen

Die Fahrzeuge sind außen grundsätzlich sauber und schadensfrei zu halten, so dass insgesamt ein ansehnlicher und gepflegter Eindruck vermittelt wird. Um dies sicherzustellen, müssen mindestens folgende Leistungen erbracht werden:

- Die Ausstattungsmerkmale Bordrechner, Außenanzeigen, Innenanzeigen, Lautsprecheranlage, Haltestellenbremse, Heizung und Türöffnung müssen zum Betriebsbeginn vollumfänglich funktionsfähig sein. Zusätzlich müssen die Ausstattungsmerkmale Kneeling, Rollstuhlrampe, Haltestellenansage, Multifunktionsinnenanzeigen und Klimaanlage zum Betriebsbeginn vollumfänglich über ihre Funktionsfähigkeit verfügen. Defekte müssen am Folgetag nach Entdeckung des Mangels beseitigt sein.
- Beschädigungen werden innerhalb von 10 Werktagen repariert; eventuelle Unfallgefahren sind sofort zu beseitigen.
- In den Fahrzeugen sind jederzeit angemessene klimatische Verhältnisse, bezogen auf die jeweilige Jahreszeit, sicherzustellen.
- Bei Betriebsbeginn müssen die Fahrzeuge innen und außen in einem optisch sauberen Zustand sein.
- Grobmüll (z. B. Zeitungen und Getränkebehälter) ist während des Betriebes durch das Fahrpersonal (z. B. in den Wendezeiten) zu entfernen.
- Erhebliche Verunreinigungen des Fahrzeuginnenraumes sind während der Verkehrsdurchführung bei nächstmöglicher Gelegenheit (z. B. bei einer kurzen Standzeit) zu beseitigen, wenn ein schnellstmöglicher Fahrzeugaustausch betrieblich nicht realisierbar ist.
- Fahrzeuge mit ausgesprochen grob verunreinigtem Innenraum (anstößige Verunreinigungen z. B. durch Erbrochenes, Urin etc.) sind unverzüglich zu reinigen bzw. auszuwechseln.
- Fahrzeuge mit großflächigen Graffiti dürfen nicht im Linienverkehr eingesetzt werden.
- Grobe Vandalismusschäden sind kurzfristig, möglichst direkt, zu beseitigen.

Sauberkeit und Schadensfreiheit von Haltestellen

Unabhängig von den verschiedentlich geregelten Zuständigkeiten für die Sauberkeit und die Instandhaltung an und um die Haltestelle, kommt diesem Kriterium in der Wahrnehmung der Fahrgäste eine große Bedeutung zu. Für den Fahrgast ist relevant, dass eine hohe Aufenthaltsqualität an Haltestellen gewährleistet ist. Um dies sicherzustellen, müssen mindestens folgende Leistungen erbracht werden:

- Die Bushaltestellen im Stadtgebiet Schweinfurt müssen ein sauberes und gepflegtes Erscheinungsbild abgeben.
- Beschwerden über mangelnde Sauberkeit sind unmittelbar nachzugehen.
- Die Zuständigkeit für einzelne Bereiche der Haltestelle ist zwischen Aufgabenträger, Straßenbaulastträger und Verkehrsunternehmen zu regeln:
 - Mast, Schild, Fahrplankasten und Vitrine sind vom beauftragten Verkehrsunternehmen oder einem von ihm beauftragten Dritten mindestens zweimal jährlich zu besichtigen. Diese Kontrollen sollten im Rahmen des Fahrplanwechsels stattfinden.
 - Die Haltestellen sind hinsichtlich der Fahrgastinformationen auf Vollständigkeit und Beschädigungsfreiheit zu kontrollieren. Fehlende bzw. beschädigte Fahrgastinformationen sind unverzüglich durch das Verkehrsunternehmen nach Erkennen bzw. nach Meldung durch Dritte zu ersetzen.
 - Des Weiteren sind die Haltestellen nach Erfordernis zu reinigen, zu warten und ggf. in Stand zu setzen. Der Betreiber ist dabei zuständig für die Reinigung von Mast, Schild, Fahrplankasten und Vitrine. Der Aufgabenträger bzw. von ihm beauftragte Dritte sind für die regelmäßige Reinigung der Fahrgastunterstände aus Glas und der Wartehäuschen zuständig. Gleiches gilt für die Reinigung der Haltestellenflächen (einschließlich Mülleimer). Zudem sind diese verantwortlich für die Reparatur von beschädigten Haltestellenflächen und Unterständen.
 - Dem Straßenbaulastträger obliegt die Verkehrssicherungspflicht (z. B. Winterdienst) im Bereich der Haltestellen.

Umgehend zu beseitigen sind:

- Schäden, die die Sicherheit gefährden (an Mast, Schild, Fahrplankasten und Vitrine),
- Misstände durch fehlende oder beschädigte Kundeninformationsmedien (z. B. Fahrpläne, Tarifinformationen),
- grobe Verunreinigungen,
- Graffiti.

Das Verkehrsunternehmen hat sicherzustellen, dass die Haltestellen und Wartehäuschen nicht missbräuchlich von anderen genutzt werden (z. B. Einlagerungen von Prospektzustellern).

Schäden, Verunreinigungen etc. an Wartehäuschen und Sitzbänken werden umgehend dem Aufgabenträger gemeldet, im Falle mutwilliger Zerstörung zudem der Polizei.

24.2.5 Serviceleistungen

Seite | 315

24.2.5.1 Kontaktmöglichkeiten

Das Verkehrsunternehmen ist für seine Kundinnen und Kunden montags bis freitags mindestens in der Zeit von 5:00 bis 19:00 Uhr telefonisch erreichbar. Das Verkehrsunternehmen veröffentlicht zudem in allen gängigen Medien (z. B. Homepage, Printmedien, App) eine E-Mail- und Postadresse, über die Fahrgäste sich schriftlich an das Unternehmen wenden können.

24.2.5.2 Kundenbetreuung im Kundencenter

Der Betreiber hat im Stadtgebiet mindestens ein Kundenzentrum an zentraler Stelle des ÖPNV-Netzes zu betreiben. Zu gewährleisten sind ein barrierefreier Zugang sowie eine barrierefreie Einrichtung der Kundenzentren.

Das Servicepersonal in den Kundenzentren muss in jedem Einzelfall kompetent, freundlich und hilfsbereit auf die persönlichen ÖPNV-Bedürfnisse der Fahrgäste eingehen sowie eine hohe Dienstleistungsbereitschaft ausstrahlen. Das sichere Beherrschen der deutschen Sprache mit „fachkundigen Sprachkenntnissen“ ist zwingend erforderlich.

Die Kundenzentren erbringen mindestens folgende Leistungen:

- Mindestöffnungszeiten Montag bis Freitag vormittags, mittags und am frühen Nachmittag
- Fahrplanauskünfte/ Mobilitätsberatung
- Ticketverkauf (inkl. Möglichkeit der bargeldlosen Bezahlung); komplettes Fahrausweisangebot
- Beratung „e-Ticketing“
- Ticketumtausch (Tarifwechsel)
- Tarifberatung
- Abonnementfragen (Abschluss neuer Abos, Änderungen, Kündigungen, Ersatzchipkarten)
- Bearbeitung von „Schwarzfahrer-Fällen“ (Klärung vor Ort)
- Entgegennahme von Beschwerden und Weiterleitung an das Beschwerdemanagement
- Weitergabe von Sonderinformationen (Baustellen, Sperrungen)
- Fundsachenmanagement und -ausgabe (an einer zentralen Stelle)

- Information und Vermittlung (sofern vorhanden) zu ergänzenden Mobilitätsangeboten (z. B. Carsharing, Leihrad etc.)
- Bearbeitung von Reklamationen

24.2.5.3 Personal mit Kundenkontakt

Fahrpersonal

Vom Betreiber darf grundsätzlich nur umfassend entsprechend der gesetzlichen Vorgaben ausgebildetes und von ihm für den Einsatz im Stadtbusverkehr Schweinfurt geschultes Fahrpersonal eingesetzt werden.

Die nachfolgend definierten Anforderungen sind zu gewährleisten:

- Das Fahrpersonal muss über ausreichende Kenntnisse zum Fahrplan, zum Liniennetz, zu den relevanten Anschlussbeziehungen, zum jeweils geltenden Tarif sowie zur örtlichen Situation (z. B. Ortskunde bezüglich Freizeit- und Kulturziele) verfügen und hierzu dem Fahrgast bei Bedarf Auskunft geben.
- Das Fahrpersonal ist über Umleitungen und Betriebsstörungen informiert und kann diese verständlich an die Fahrgäste weiterleiten.
- Das Beherrschen und Anwenden der deutschen Sprache ist für das gesamte Fahrpersonal im Sinne einer reibungslos laufenden Betriebskommunikation verpflichtend. Erforderlich ist eine „sichere Beherrschung“ der deutschen Sprache¹⁷⁶ in Wort und Schrift. Das Personal muss bei Auskünften und Ansagen sprachlich ebenso sicher sein wie bei Störungen oder in Konfliktsituationen. Ausnahmen mit Übergangsfristen können in Einzelfällen vereinbart werden.
- Das Fahrpersonal hat sich gegenüber den Fahrgästen und anderen Verkehrsteilnehmern freundlich, zuvorkommend und hilfsbereit zu verhalten.
- Das Fahrpersonal hat besondere Rücksicht auf mobilitätseingeschränkte Fahrgäste zu nehmen. Personen mit Mobilitätseinschränkungen, Personen mit Rollator sowie Personen mit Kinderwagen sind beim Ein- und Ausstieg nötigenfalls zu unterstützen.
- Dem Fahrpersonal müssen die wichtigsten Verhaltensregeln im Umgang mit mobilitätseingeschränkten Personen bekannt sein und von ihnen angewendet werden. Dazu gehört die (auf Anforderung nachzuweisende) Teilnahme an jährlichen Schulungen ggf. unter Einbezug mobilitätseingeschränkter Personen bzw. Methoden wie Altersanzug etc.

¹⁷⁶ Kenntnisse entsprechend Stufe B 2 des Gemeinsamen Europäischen Referenzrahmens: „Kann die Hauptinhalte komplexer Texte zu konkreten und abstrakten Themen verstehen; versteht im eigenen Spezialgebiet auch Fachdiskussionen. Kann sich so spontan und fließend verständigen, dass ein normales Gespräch mit Muttersprachlern ohne größere Anstrengung auf beiden Seiten gut möglich ist. Kann sich zu einem breiten Themenspektrum klar und detailliert ausdrücken, einen Standpunkt zu einer aktuellen Frage erläutern und die Vor- und Nachteile verschiedener Möglichkeiten angeben“. Siehe: <http://www.goethe.de/z/50/commeuro/303.htm>

- Das Fahrpersonal hat sich einer besonderen Verantwortung für Kinder und Jugendliche bewusst zu sein. Diese Verantwortung bedeutet u. a., dass Kinder und Jugendliche auch bei fehlenden Fahrausweisen nicht von der Beförderung ausgeschlossen werden, wenn dies zu einer Gefährdung oder zu einer unzumutbaren Situation für die Kinder und Jugendlichen führen kann.
- Das Fahrpersonal hat eine einheitliche, branchenübliche Unternehmenskleidung zu tragen. Zu gewährleisten ist ein gepflegtes und seriöses Erscheinungsbild der mit Kundenkontakt tätigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.
- Das Fahrpersonal muss in der Lage sein, die Informations- und Verkaufseinrichtungen umfassend und sicher bedienen zu können. Zudem muss das Fahrpersonal über die Fähigkeit verfügen, Fehlfunktionen oder Ausfälle direkt zu erkennen und der Betriebsleitstelle zu melden.

Leitstellenpersonal

Im Sinne eines reibungslos laufenden Betriebs muss das Leitstellenpersonal über sehr gute Fähigkeiten zur mündlichen und schriftlichen Kommunikation in deutscher Sprache¹⁷⁷ sowie über ausreichende Kenntnisse und Fähigkeiten zur Bedienung des Funk-/ Kommunikationssystems verfügen, um die verbale Kommunikationsmöglichkeit zwischen Fahrpersonal und Leitstelle sicherzustellen.

Servicepersonal Kundenzentrum

Das Personal im Kundencenter muss kompetent, freundlich und hilfsbereit auf die persönlichen ÖPNV-Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden eingehen. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verfügen über eine hohe Beratungskompetenz und über umfassende Orts-, Fahrplan-, Netz- und Tarifkenntnisse, da sie über die reinen Verkaufstätigkeiten hinaus als Ansprechpartnerin bzw. als Ansprechpartner für alle Kundenbelange in Bezug auf Tarif und Fahrplan Beratungsleistungen (Mobilitätsberatung) erbringen. Hierzu gehört auch die Kundeninformation bei Betriebsstörungen, verkehrs- und wetterbedingten Verzögerungen, Umleitungen, Großveranstaltungen, besonderen Vorkommnissen etc.

¹⁷⁷ Kenntnisse entsprechend Stufe C1 des Gemeinsamen Europäischen Referenzrahmens: „Kann ein breites Spektrum anspruchsvoller, längerer Texte verstehen und auch implizite Bedeutungen erfassen. Kann sich spontan und fließend ausdrücken, ohne öfter deutlich erkennbar nach Worten suchen zu müssen. Kann die Sprache im gesellschaftlichen und beruflichen Leben oder in Ausbildung und Studium wirksam und flexibel gebrauchen. Kann sich klar, strukturiert und ausführlich zu komplexen Sachverhalten äußern und dabei verschiedene Mittel zur Textverknüpfung angemessen verwenden.“ Siehe <http://www.goethe.de/z/50/commeuro/303.htm>. [Zugriff 02.05.2018]

Die Beherrschung der deutschen Sprache ist für die genannten Beschäftigtengruppen im Sinne einer reibungslos laufenden Kommunikation verpflichtend. Erforderlich ist eine „sichere Beherrschung“ der deutschen Sprache¹⁷⁸ in Wort und Schrift.

Das Vertriebs- und Servicepersonal im Kundencenter hat einheitliche und gepflegte Dienstkleidung zu tragen.

Mitarbeiterschulungen bzgl. betrieblicher und technischer Themen, Kundenorientierung und Arbeitssicherheit sind regelmäßig (mindestens einmal jährlich) durchzuführen.

24.2.5.4 Beschwerdemanagement

Die Kanäle und Regularien des Beschwerdemanagements sind auf der Homepage und in den Printmedien des Betreibers aufzuführen.

Die Annahme und Bearbeitung von Kundenresonanzen (Beschwerden und Hinweise der Fahrgäste) liegt im Verantwortungsbereich des Betreibers, welcher hierfür ein eigenes Beschwerdemanagement vor Ort in Schweinfurt vorzuhalten hat. Im Beschwerdemanagement sind vom Betreiber die nachfolgend definierten Leistungen zu erbringen.

- Für die Annahme von Kundenresonanzen sind grundsätzlich alle eingesetzten Personale verantwortlich.
- Als Kundenresonanzen sind alle eingehenden schriftlichen, telefonischen, elektronischen¹⁷⁹ und mündlichen Beschwerden und Hinweise aufzunehmen.
- Die eingegangenen und aufgenommenen Beschwerden und Hinweise sind EDV-gestützt in der Aufnahme und Bearbeitung zu dokumentieren.
- Stellungnahmen zu allen Kundenbeschwerden, welche die Verkehrsdurchführung betreffen, sind innerhalb von zwei Wochen zu bearbeiten und zu beantworten.
- Über (ggf. öffentlichkeitswirksame) Eskalationen o. Ä. im Zusammenhang mit der Annahme von Kundenresonanzen ist der Aufgabenträger unverzüglich zu informieren.
- Die Kundenresonanzen sind jährlich aufzubereiten und in abgestimmten Kategorien dem Aufgabenträger zur Verfügung zu stellen.

¹⁷⁸ Kenntnisse entsprechend Stufe B 2 des Gemeinsamen Europäischen Referenzrahmens: „Kann die Hauptinhalte komplexer Texte zu konkreten und abstrakten Themen verstehen; versteht im eigenen Spezialgebiet auch Fachdiskussionen. Kann sich so spontan und fließend verständigen, dass ein normales Gespräch mit Muttersprachlern ohne größere Anstrengung auf beiden Seiten gut möglich ist. Kann sich zu einem breiten Themenspektrum klar und detailliert ausdrücken, einen Standpunkt zu einer aktuellen Frage erläutern und die Vor- und Nachteile verschiedener Möglichkeiten angeben“. Siehe: <http://www.goethe.de/z/50/commeuro/303.htm>

¹⁷⁹ E-Mail bzw. Kontaktformular auf Homepage

24.2.5.5 Zielgruppenspezifische Trainings- und Beratungsangebote

Durchführung von Busschulungen

Für alle interessierten Grundschulen im Verkehrsgebiet wird eine Busschule angeboten. Die Busschule findet auf einem geeigneten Platz in Schulnähe oder auf dem Betriebshof des Verkehrsunternehmens statt.

Seite | 319

Zu den Übungsinhalten der ÖPNV-Schule zählen:

- Sicheres Verhalten an der Haltestelle: Haltestellenbeschilderung, Platzbedarf eines Busses, Abstand zur Bordsteinkante, toter Winkel.
- Sicheres Ein- und Aussteigen: Zeitvergleich Einstieg mit/ ohne Drängeln, Einklemmschutz an Türen.
- Orientierung im Fahrzeug: Haltestellenanzeige, Halteknopf, Piktogramme, Nothammer.
- Sicheres Verhalten im Fahrzeug: Sitz- und Stehplatz, Vollbremsung.
- Soziales Verhalten im Fahrzeug: Hinweise auf Sauberkeit, Essen und Trinken, rücksichtsvolles Verhalten gegenüber anderen Fahrgästen.
- Sicheres Überqueren der Fahrbahn an der Haltestelle.

Die Teilnehmer der Busschule bekommen für die Zielgruppe passendes Informationsmaterial und (idealerweise) persönliche Fahrpläne ausgehändigt.

Durchführung von Mobilitätstrainings

Der Betreiber bietet mindestens zweimal jährlich ein kostenloses und kundenspezifisches Bustraining an (z. B. Rollatortraining). Die Durchführung sollte auf einem zentralen, mit dem ÖPNV erreichbaren Standort erfolgen. Dabei werden theoretische und praktische Elemente zur Nutzung des ÖPNV vermittelt. Auf die Bedürfnisse von Senioren und Menschen mit Behinderungen wird dabei konkret eingegangen.

24.2.5.6 Marketing

Das Verkehrsunternehmen hat, ggf. nach den Vorgaben des Aufgabenträgers, Aufgaben im Bereich Marketing zu erledigen. Diese werden im Rahmen der ÖDA-Unterlagen präzisiert.

24.2.5.7 Sicherheit

Das Thema Sicherheit ist von hoher Relevanz für die Fahrgäste. Ihr Anspruch ist es, dass sie sich jederzeit während der Nutzung des ÖPNV sicher fühlen. Um dies zu gewährleisten, sind mindestens folgende Leistungen zu erbringen:

- In den Fahrzeugen soll jederzeit die Möglichkeit bestehen, im Notfall Kontakt mit dem Fahrpersonal aufzunehmen.
- Das Fahrpersonal hat mindestens alle fünf Jahre an Deeskalations-Schulungen teilzunehmen.

- Die Haltestellen sind gut einsehbar, ausreichend und blendfrei beleuchtet (direkt oder indirekt; wartender Fahrgast muss vom Fahrpersonal eindeutig sichtbar sein) und sauber zu halten.
- Auf Notfälle wird umgehend reagiert.
 - Die Fahrzeuge – mindestens mit Einsatz im Nachtverkehr – sind mit Notfall-tastern auszustatten.
 - Es ist eine direkte Kommunikation der Leitstelle bzw. der Rufbereitschaft mit Polizei zu gewährleisten.

24.2.5.8 Ausstieg zwischen den Bushaltestellen

Den Fahrgästen ist zwischen 05:00 und 06:00 Uhr und nach 20.00 Uhr der Ausstieg zwischen zwei Haltestellen zu gewähren, sofern verkehrsrechtliche Vorschriften und örtliche Verhältnisse dies zulassen. Zwischen zwei Haltestellen ist jeweils nicht öfter als einmal zu halten. Das Fahrpersonal ist angehalten, im Nahbereich der geäußerten Wunsch-Ausstiegstelle ein Aussteigen zu ermöglichen.

24.2.5.9 Maßnahmen im Pandemie-Fall

Um im Falle von lokalen oder globalen Pandemien schnell reagieren zu können, ist ein Maßnahmenplan (Pandemieplan) vorzusehen, der zusätzlich zu den gesetzlichen Regelungen und Vorschriften sowie behördlichen Anordnungen temporäre (Hygiene-)Maßnahmen vorsieht, die maximalen Gesundheitsschutz für Personal und Fahrgäste gewährleisten. Der Aufgabenträger Stadt Schweinfurt hat zudem das Recht weiterführende Maßnahmen auf städtischer Ebene anzuordnen.

24.3 Sicherung und Steuerung der Qualitätsstandards

Um den ÖPNV in Schweinfurt gemäß der in den vorangegangenen Abschnitten beschriebenen Standards zu sichern, muss regelmäßig überprüft werden, ob die Standards eingehalten werden. Dies erfordert die Etablierung von Elementen zur Qualitätssteuerung und -sicherung. Kernelemente können turnusmäßige Gespräche zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen sein, in denen alle Belange die Qualität des ÖPNV betreffend thematisiert und vorangetrieben werden.

Der Betreiber ist verpflichtet, etwaige von ihm eingesetzte Subunternehmer und Verleihunternehmer in die Prozesse zur Qualitätssicherung vollumfänglich einzubeziehen.

Folgende Elemente stellen die Grundpfeiler zur Steuerung und Sicherung der Qualität in Schweinfurt dar:

- regelmäßige Qualitätsbesprechungen zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen
- Einigung über die relevanten und zu messenden Qualitätskriterien und ihrer Standards, über Zielwerte für diese Qualitätsstandards sowie über die Messverfahren
- jährliches Monitoring der Zielwerte inkl. Schwerpunktsetzungen für das kommende Jahr
- Maßnahmenmanagement im Falle von erkannten Qualitätsdefiziten
- Dokumentation: turnusmäßiger, mindestens jährlicher Qualitätsbericht

24.3.1 Zielwerte, Messungen und Auswertungen

Die Auswahl der Qualitätskriterien, deren Qualitätsstandard überprüft und gesichert werden soll, orientiert sich zum einen an der DIN EN 13816:2002. Weiterhin decken sie die in Schweinfurt aufgetretenen Schwerpunktkriterien ab.

Zielwerte sowie die Messverfahren und die Auswertungen zur Überprüfung der Standards (und der Zielwerte) werden von Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen im Rahmen des abzuschließenden öffentlichen Dienstleistungsauftrags vereinbart.

24.3.2 Berichtswesen

Der Betreiber ist dem Aufgabenträger gegenüber zur Berichterstattung verpflichtet.

Sofort-Meldungen zu ungewöhnlichen Vorkommnissen mit herausragender Öffentlichkeitswirksamkeit

Bei besonderen Vorkommnissen, längeren Betriebsunterbrechungen und schweren Unfällen (z. B. Unfälle mit Personenschaden) ist der Aufgabenträger unverzüglich zu informieren.

Qualitätsberichte

Ein Bestandteil für eine wirksame Sicherung und Steuerung der Qualitätsstandards ist deren Dokumentation. In der Dokumentation muss transparent dargestellt werden, welche Qualitätsstandards bestehen, ob sie erreicht wurden und wie sich die Entwicklung in Bezug auf die Standards darstellt.

Vom Betreiber ist zu diesem Zweck dem Aufgabenträger turnusmäßig ein Qualitätsbericht zu erstellen und fristgerecht vorzulegen. Dieser hat zu beinhalten:

- Erfüllung der Zielwerte „Ausfallquote“ und „Pünktlichkeitsquote“ sowie Meldung zu Auffälligkeiten bei der „Platzkapazität“ (siehe Kapitel 24.2.4),

- Entwicklung der Fahrzeiteinhaltung je Linie und ggf. Benennung von Beschleunigungsbedarfen,
- Erfüllung der weiteren Qualitäts- und Leistungsstandards,
- Entwicklung Fahrgastnachfrage,
- Aufbereitung der Kundenresonanzen in abgestimmten Kategorien,
- Leistungsdaten,
- Veränderungen im Fahrzeugbestand und Umweltstandards,
- Stand „Barrierefreiheit“ (soweit im Verantwortungsbereich des Betreibers),
- besondere Ereignisse,
- sowie jährlich durch das Verkehrsunternehmen Bereitstellung ggf. weitere Daten und Informationen im Kontext mit der Veröffentlichungspflicht der „Behörde“ nach Artikel 7 der EU-VO 1370/ 2007.

24.4 Betriebliche Qualitätsstandards und -pflichten

Neben den o. g. Qualitätskriterien, die bei der Kundschaft unmittelbar spürbar werden, gibt es darüber hinausgehend weitere betriebsinterne Qualitätskriterien, die hohe Standards aufweisen müssen, um eine hohe Qualität im Betrieb insgesamt gewährleisten zu können. Eine Sicherung und Steuerung der Qualität erfolgt betriebsintern.

24.4.1 Betriebshof und Betriebsleitstelle

Betriebshof

Der Betreiber hat wegen der besonderen Anforderungen, die mit der Durchführung eines hochwertigen Stadtverkehrs in der Stadt Schweinfurt verbunden sind, einen Betriebshof in Schweinfurt zu führen. Dieser ist zur Sicherstellung der kurzfristigen Bereitstellung von Ersatzfahrzeugen möglichst zentral im Verkehrsgebiet vorzuhalten.

In dem Betriebshof sind ausreichend Räumlichkeiten für

- Verkehrsmanagement,
- Werkstatt,
- Ersatzvorhaltung,
- Datenerfassung/ Speicherung,
- das Personal (Sozialräume),
- ausreichend Stauraum für Fundsachen) sowie

- Büro der verantwortlichen Ansprechpartnerin/ des verantwortlichen Ansprechpartners

vorzuhalten.

Ein Abstellen der für den Linienverkehr notwendigen Fahrzeuge auf öffentlichen Flächen bzw. im öffentlichen Verkehrsraum ist ohne schriftliche Genehmigung durch die Stadt Schweinfurt nicht zulässig.

Im Hinblick auf die geplante Umstellung eines Teiles der Busflotte auf Elektro-Antrieb ist eine ausreichende Ladeinfrastruktur im Betriebshof bereitzuhalten und nach und nach an die Erfordernisse einer wachsenden Elektromobilität anzupassen.

Betriebsleitstelle

Der Betreiber hat weiterhin im Betriebshof oder an einem alternativen Standort in Schweinfurt eine Betriebsleitstelle einzurichten und zu betreiben, welche eine lückenlose Kommunikation mit den eingesetzten Fahrzeugen sicherstellt.

An diese Betriebsleitstelle bestehen folgende Anforderungen:

- Besetzung durch eine/n verantwortliche/n (entscheidungs-und handlungsbefugte/n) Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter (in Zeiten mit geringer Verkehrsnachfrage ggf. Rufbereitschaft),
- Steuerung und Durchführung eines ordnungsgemäßen Fahrbetriebes inkl. Überwachung der Ausfahrten und des Fahrpersonals hinsichtlich der ordnungsgemäßen Dienstaussübung,
- Entscheidungen zur Anschlusssicherung im Verspätungsfall,
- Planung und Umsetzung von Maßnahmen bei Abweichungen vom Regelfahrplan,
- Steuerung und Überwachung des Verkehrsablaufs im Liniennetz (mobile Verkehrsaufsicht),
- Störungsmanagement (inkl. Sicherstellung aktueller Fahrgastinformation bei Störungen etc.),
- Einrichtung/ Verlegung von Haltestellen bei Umleitungen,
- Koordination von Verkehren bei Sonderveranstaltungen/ Baumaßnahmen einschließlich notwendiger Abstimmungen mit Polizei, Ordnungsamt bzw. sonstigen städtischen Ämtern,
- Dokumentation der täglichen Vorkommnisse
- Teilnahme am Bereitschaftsdienst
- Unterstützung beim Fundsachenmanagement.

In der Haupt- und Normalverkehrszeit ist permanent ein sog. „Fahrdienstleiter“ in der Betriebsleitstelle einzusetzen. Dieser ist für die Einhaltung der einschlägigen Gesetze und Vorschriften sowie für die Qualitätssicherung der Verkehrsdurchführung verantwortlich.

24.4.2 Verantwortliche Ansprechperson auf Seiten des Betreibers

Am Ort des Betriebshofs ist eine Verkehrsleiterin/ ein Verkehrsleiter oder eine Person mit vergleichbaren Fach-, Entscheidungs- und Handlungskompetenzen bestellt, sofern nicht die Geschäftsleitung selbst dort ansässig ist. Bei Störungen und in Not-situationen muss diese Ansprechperson oder eine andere entscheidungs- und handlungsbefugte Person zu den üblichen Bürozeiten unmittelbar vor Ort persönlich verfügbar sein.

Der Betreiber hat sicherzustellen, dass sein Unternehmen für den Aufgabenträger während der jeweiligen Betriebszeit telefonisch erreichbar ist.

24.4.3 Betriebs-, Verspätung- und Störfallmanagement

Der Betreiber sorgt für eine sichere, ordnungsgemäße und reibungslose Bedienung des Verkehrsgebietes, um einen pünktlichen und störungsfreien Betrieb ist zu gewährleisten.

Das Verspätungsmanagement obliegt dem Betreiber. Er ergreift die erforderlichen dispositiven Maßnahmen, sobald sich Verspätungen von über 20 Minuten auf den Antritt der nächstfolgenden Fahrplanfahrt des betroffenen Fahrzeuges übertragen würden. Dies gilt auch, wenn die Verspätung bzw. der Fahrzeugausfall nicht vom Betreiber zu vertreten ist.¹⁸⁰

Auf Überlastungen ist innerhalb von 20 Minuten durch dispositive Maßnahmen oder Verstärkereinsatz zu reagieren.

Bei umfassenderen, absehbar längeren Störungen sind unverzügliche Ersatzverkehre einzurichten.

Die Fahrgäste sind unverzüglich mit aktuellen Informationen über Störungen und Ersatzverkehre zu versorgen (z. B. im Bus, an Haltestellen mit DFI, im Internet, über die Fahrplan-App, soziale Netzwerke). Sie werden über Ursache und Dauer der Störung sowie über alternative Fahrtmöglichkeiten informiert. Je nach Art und Auswirkung der Störung sind darüber hinaus auch Print- und Radiomedien bzw. soziale Medien einzubeziehen.

Die Betriebs- und Verspätungssituation im Bahnverkehr ist bei besonders starken, gebündelten Umsteigerströmen (z. B. im Zulauf zu den Gewerbegebieten sowie zur Hochschule) mit Hilfe von einschlägigen Internetseiten der Betreiber zu beobachten.

¹⁸⁰ Bei extremen Verhältnissen, wie Glatteis, unvorhergesehenem Wintereinbruch, Sturmböen, unvorhersehbaren gravierenden Verkehrsstaus, verspätungsrelevanten Tagesbaustellen usw. können mit dem Aufgabenträger Ausnahmeregelungen zu den Regelungen im Verspätungsmanagement abgestimmt werden.

Bei Verspätungen ist bei Umsteigern im Stadtverkehr eine Abstimmung zwischen den Fahrzeugen über die Gewährleistung des Umsteigens der betroffenen Fahrgäste herbeizuführen. Die Entscheidung bzgl. des Abwartens obliegt der Leitstelle.

Mit Betreibern anderer Buslinien (z. B. auf/ vom Regionalbusverkehr) sind Abstimmungen im Störungs- bzw. Verspätungsfall bei Fahrgastbetroffenheit, soweit eine Abstimmung nicht unmittelbar zwischen den Fahrzeugen mit Funk möglich ist, mit deren Leitstelle herbeizuführen.

Geplante Betriebsabweichungen

Bei planbaren bzw. geplanten Betriebsunterbrechungen (Baustellen etc.) gilt ein Ersatzverkehr nach vorher kommuniziertem Fahrplan. Ziel der Ersatzverkehre ist es, eine dem Regelangebot vergleichbare Angebotsqualität anzubieten. Dabei können abweichende Fahrzeugstandards zum Tragen kommen, die jedoch bestimmte Mindestanforderungen erfüllen müssen:

- Niederflurtechnik
- Ticketkontrollsystem (kontrollierter Vordereinstieg muss erfolgen),
- adäquate Be- und Entlüftung,
- grundlegende Fahrgastinformation (Fahrziel, Liniennummer),
- technisch angemessene Kommunikationsmöglichkeit mit der Leitstelle.

Ungeplante Betriebsabweichungen

Bei ungeplanten Betriebsabweichungen bzw. Störungen des Regelverkehrs (durch plötzliche Ereignisse etc.) sind zur Aufrechterhaltung einer ausreichenden Verkehrsbedienung schnellstmöglich Ersatzverkehre bereit zu stellen.

24.4.4 Rechnergestütztes Betriebsleitsystem/ ITCS

Zur Effektivitätssteigerung der Betriebsdurchführung (u. a. Funkerreichbarkeit der Fahrzeuge, Pünktlichkeit der Fahrten, Beeinflussung der Lichtsignalanlagen, Anschlusssicherung) sowie zur Datenbereitstellung für Echtzeit-Fahrgastinformationen hat der Betreiber ein Rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL/ ITCS) zu betreiben.

Das RBL/ ITCS-System muss mindestens folgende Funktionen erfüllen:

- Störungsmanagement
Manuell bedienbare Tools sowie Tools zur automatischen Organisation des Betriebsablaufes bei Störungen müssen unterstützt werden.
- Anschlusssicherung
Diese Funktion übernimmt sowohl die Überwachung interner Anschlüsse als auch die Sicherung von Anschlüssen von bzw. zu Fremdunternehmen.
- Ansteuerung der Dynamischen Fahrgastinformationssysteme an den Haltestellen mit entsprechender Ausstattung.

- Sprachkommunikation
Es ist eine Sprachkommunikation sowohl des Fahrpersonals mit der Leitstelle als auch untereinander zu unterstützen.
- Fahrzeugverfolgung und Visualisierung
Es muss eine georeferenzierte Verfolgung und Visualisierung des Laufwegs einbezogener Fahrzeuge erfolgen.
- Ermittlung von Qualitätskennziffern
Die automatische Ermittlung von Qualitätskennziffern ist zu ermöglichen. Hierzu sind die Bereitstellungszeiten an der Starthaltestelle sowie die Ankunfts- und Abfahrzeiten an allen Haltestellen mit den Fahrplanvorgaben zu vergleichen. Dabei erfolgt die Referenzierung der überwachten Fahrt auf den für den Verkehrstag gültigen Fahrplan. Die erfassten Rohdaten müssen selektiert und nachbearbeitet werden können, um Pünktlichkeitsreports an definierten Messpunkten bzw. die Ermittlung einer Pünktlichkeitsquote als Jahreswert über alle Linien zu ermöglichen.

Es ist eine Infrastruktur vorzuhalten, die die Lieferung von Echtzeitdaten sicherstellt. Darüber hinaus ist eine technische Ansprechperson vor Ort zu bestellen.

Ermittlung und Weitergabe von Echtzeitdaten

Das Verkehrsunternehmen ist zur kostenlosen Bereitstellung von Echtzeitdaten über die definierten Schnittstellen gemäß VDV-Schriften 453 und 454 verpflichtet. Die Lieferung der Echtzeitinformationen ist durch das ITCS des Unternehmens sicherzustellen.

Das Verkehrsunternehmen hat den Technischen Anhang zum Datenüberlassungsvertrag (TA-DÜV) für das „Durchgängige Elektronische Fahrplanauskunfts- und Anschlusssicherungs-System“ auf Basis von Echtzeitdaten (DEFAS BAYERN) zwingend zu beachten.

Beim Einsatz von Subunternehmern ist sicherzustellen, dass auch die im Regelverkehr eingesetzten Subunternehmer-Fahrzeuge vom Betreiber mit ITCS ausgestattet sind.

24.4.5 Buspräferenzsystem

Die Busbevorrechtigung an Lichtsignalanlagen im Stadtgebiet ist zu pflegen und ggf. auszubauen. Das Funktionieren der Anlagen in der mit Implementierung ursprünglich vorgesehen Qualität regelmäßig zu prüfen und zu sichern.

24.4.6 Sozialstandards

Für die Durchführung des Stadtverkehrs ist ein einheitlicher Tarif anzuwenden. Dafür gelten folgende Regeln:

Das Bayerische Staatsministerium für Familie, Arbeit und Soziales hat den Lohn tariffvertrag Nr. 27, abgeschlossen zwischen dem Landesverband Bayerischer Omni-

busunternehmer (LBO) und der Gewerkschaft Verdi, für allgemeinverbindlich erklärt. Die Allgemeinverbindlichkeitserklärung (AVE) ist auf die Omnibusfahrerinnen und Omnibusfahrer der Lohngruppe 2a beschränkt. Dadurch gelten die Rechtsnormen dieses Tarifvertrags als Mindestniveau auch für alle bisher nicht tarifgebundenen Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber und Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer innerhalb des sachlichen und räumlichen Geltungsbereichs des Tarifvertrags.

24.4.7 Gesundheitsschutz

Das Verkehrsunternehmen sorgt für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz für die Belegschaft gemäß den geltenden gesetzlichen Vorschriften. Um im Falle einer lokalen oder globalen Pandemie schnell reagieren zu können, ist ein Maßnahmenplan (Pandemieplan) vorzuhalten, der größtmögliche Sicherheit für das Personal gewährleistet.

25 Prognose der Verkehrsentwicklung

25.1 Prognose-Grundlagen

Für den Prognosehorizont 2030 werden folgende Grundlagen zugrunde gelegt:

- allgemeine bundes- und landesweite Tendenzen der Verkehrsentwicklung,
- die Bevölkerungsvorausberechnung des Bayerischen Landesamtes für Statistik¹⁸¹,
- und die bekannten städtebaulichen und verkehrlichen Entwicklungsvorhaben in der Stadt Schweinfurt¹⁸².

Zu berücksichtigen ist, dass die dargestellten Prognosewerte die zu erwartenden Entwicklungen auf Basis der zum Prognosezeitpunkt angenommenen Rahmenbedingungen abbildet. Diese können durch nicht berücksichtigte Veränderungen z. B. der wirtschafts-, arbeitsmarkt- oder steuerpolitischen Rahmenbedingungen nachhaltig beeinflusst werden. Eine große Rolle wird die aktuelle Pandemie spielen, deren mittel- und langfristige Wirkung auf die struktur- und mobilitätsprägenden Rahmenbedingungen nicht belastbar abschätzbar sind.

25.2 Entwicklung der nachfragebestimmenden Strukturdaten in der Stadt Schweinfurt

Für die Nahverkehrsplanung in der Stadt Schweinfurt sind neben den heutigen Verkehrsbeziehungen auch die verkehrlichen Auswirkungen der absehbaren ÖPNV-relevanten infrastrukturellen Veränderungen zu berücksichtigen. Dies betrifft insbesondere Siedlungs- und Gewerbeflächenerweiterungen, insbesondere auf den Konversionsflächen, sowie die damit verbundenen Entwicklungen von Einwohner- und Beschäftigtenzahlen.

In den Strukturdaten wurden aus diesem Grund folgende Entwicklungen der verkehrserzeugenden Grunddaten berücksichtigt:

- Bevölkerung,
- Schulstruktur,
- Beschäftigte,
- Einkaufseinrichtungen.

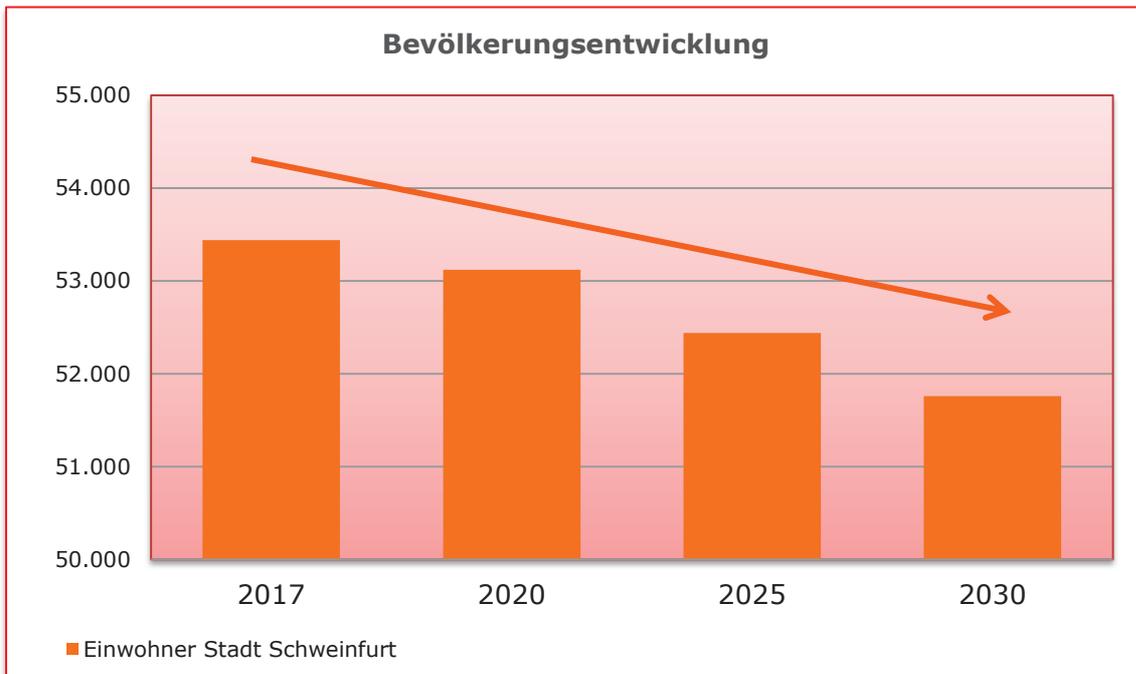
¹⁸¹ Bayerisches Landesamt für Statistik: Demografiespiegel: Gemeinde, Bevölkerung, Altersgruppe, Stichtage (Basisjahr für die Vorausschätzung ist 2017)

¹⁸² Bis auf die Aussagen zur allgemeinen bundes- und landesweiten Verkehrsentwicklung stammen die hier verwendeten Informationen von der Stadt Schweinfurt, Stand 2020.

25.2.1 Bevölkerungsentwicklung

Gesamtbevölkerung

Nach einigen Jahren des Wachstums wird für die kommenden Jahre für die Stadt Schweinfurt ein leichter Bevölkerungsverlust prognostiziert¹⁸³. Ausgehend vom Jahr 2020 sinkt der Bevölkerungsstand bis zum Jahr 2025 voraussichtlich um etwa 1,3 %, bis zum Jahr 2030 um rund 2,6 %.



Demografische Entwicklung

Die Auswirkungen des demographischen Wandels und die absehbaren Veränderungen im Mobilitätsverhalten werden sich auf die künftig zu erwartende Verkehrsnachfrage und damit einhergehend auf die Nahverkehrsplanung niederschlagen. Neben der absoluten Bevölkerungsvorausberechnung spielt insbesondere die Altersklassenentwicklung eine wichtige Rolle, da die prognostizierten Bevölkerungsrückgänge nicht in allen Altersgruppen gleichermaßen stark eintreten (vgl. Tabelle 45). Diese Betrachtungsweise dient der Abschätzung der zukünftigen ÖPNV-Nachfrage durch die verschiedenen Gruppen und bildet somit eine Grundlage für eine spätere Angebotsausgestaltung.

¹⁸³ Bayerisches Landesamt für Statistik: Demografiespiegel: Gemeinde, Bevölkerung, Altersgruppe, Stichtage (Basisjahr für die Vorausschätzung ist 2017)

Für die Stadt Schweinfurt sind folgende Tendenzen im kommenden Jahrzehnt erkennbar:

- Schweinfurt ist insbesondere durch Rückgänge in den mittleren Altersgruppen gekennzeichnet, jedoch ist diese Altersgruppe vergleichsweise groß und heterogen, so dass voraussichtlich deutliche Unterschiede erkennbar sein werden. Diese im Berufsleben stehende Altersgruppe ist in der Regel durch eine hohe Mobilität geprägt, da häufig Berufs-, Versorgungs- und auch (familiäre) Hol-/ Bringdienste gekoppelt sind.
- Geringere Rückgänge werden in den Altersgruppen der unter 18-Jährigen eintreten. Es wird davon ausgegangen, dass sich die Schülerzahlen an weiterführenden Schulen kurz- bis mittelfristig stabilisieren.
- Der Trend der Überalterung setzt sich fort, es wird ein weiterer signifikanter Zuwachs bei den Senioren erwartet.

Tabelle 45: Veränderung der Altersstruktur in der Stadt Schweinfurt (2020-2025-2030)¹⁸⁴

Altersgruppe	Entwicklung 2020-2025 (prozentual)	Entwicklung 2020-2030 (prozentual)
unter 18	-1,1 %	-3,1 %
18 bis unter 40	-4,7 %	-9,3 %
40 bis unter 65	-3,1 %	-7,0 %
65 und älter	+4,9 %	+11,5 %
Insgesamt	-1,3 %	-2,6 %

25.2.2 Schulentwicklung

Grundlage für die Betrachtung der Entwicklung der Schülerzahlen ist der Schulentwicklungsplan für die Stadt Schweinfurt 2016¹⁸⁵. Die Prognose der Schülerzahlen basiert hier auf der Vorausberechnung der Bevölkerung in den jeweiligen Altersgruppen. Um möglichen Abweichungen dieser Annahmen zu begegnen wurden unterschiedliche Varianten mit Anpassungen nach oben bzw. unten angelegt.

Während in den vergangenen Jahren die Schülerzahlen an den weiterführenden Schulen leicht zurückgegangen sind, wird in der Variante 2, die die bisherigen Entwicklungen berücksichtigt und die aktuellen Zahlen fortschreibt (Trendfortschreibung) für die Zukunft bis zum Jahr 2030 von einer mindestens stabilen bis leicht ansteigenden Entwicklung ausgegangen.

¹⁸⁴ Bayerisches Landesamt für Statistik: Demografiespiegel: Gemeinde, Bevölkerung, Altersgruppe, Stichtage (Basisjahr für die Vorausschätzung ist 2017)

¹⁸⁵ MODUS Bamberg – Wirtschaft- und Sozialforschung GmbH: Schulentwicklungsplan für die Stadt Schweinfurt 2016

Die Variante 2a, in der die Auswirkungen der Konversion berücksichtigt werden, geht von einem recht deutlichen Anstieg der Schülerzahlen aus. So wird angenommen, dass an Gymnasien das Niveau des Schuljahres 2015/2016 erreicht wird, für die Realschulen wird sogar eine darüber hinausgehende Schülerzahl erwartet.

25.2.3 Beschäftigtenentwicklung

Seite | 331

Der prognostizierte Rückgang der mittleren Altersgruppen wird die nächsten Jahre auch merkliche Auswirkungen auf die Beschäftigtenzahlen haben. In der Konsequenz ist von einem Rückgang im Berufsverkehr, welcher dagegen in den letzten zehn Jahren von signifikanten Zuwächsen geprägt war, auszugehen. Inwieweit beschäftigungspolitische Maßnahmen diesen allgemeinen Trend bremsen bzw. kompensieren können, ist nicht absehbar.

Auswirkungen auf den Berufsverkehr dürfte in den nächsten Jahren auch das in der Pandemiezeit in völlig neuer Dimension kultivierte Homeoffice haben. Inwieweit das Homeoffice zukünftig in den relevanten Branchen fester Bestandteil der Arbeitswelt bleibt, ob es sich abschwächt oder sogar ausgebaut wird, kann zum aktuellen Zeitpunkt nicht eingeschätzt werden. Hieraus ist ableitbar, dass der Nahverkehr zukünftig noch stärker in der Lage sein muss, flexibel auf temporäre und/ oder kurzfristige Änderungen in der Arbeitswelt zu reagieren.

25.2.4 Einkaufseinrichtungen

Die Entwicklung im Einkaufssektor ist in der Regel eng mit der geplanten Siedlungsentwicklung verbunden. Für die Stadt Schweinfurt ist im Prognosezeitraum die Entwicklung eines Einzelhandelsstandortes mit arrondierenden Nutzungen im Entwicklungsgebiet Bellevue Nord geplant (ca. 2.000 m² Verkaufsfläche). Es ist davon auszugehen, dass sich bei dieser Größenordnung der Einzugsbereich sich über das Wohnquartier hinaus entwickeln wird.

25.3 Zukünftige Entwicklung des ÖPNV-Aufkommens in der Stadt Schweinfurt

Im Teil A (siehe Kapitel 10) sind die aus heutiger Sicht erkennbaren allgemeinen Tendenzen der Mobilitätsentwicklung dargestellt. Die dortigen Ausführungen zur Entwicklung des ÖPNV in Zeiten der Corona-Pandemie machen deutlich, dass ein „Weiter so wie bisher“ nicht geeignet sein dürfte, in großem Umfang die verlorenen Fahrgäste, insbesondere die Umsteiger auf das Auto, schnell zum ÖPNV zurückzuholen. Der ÖPNV wird auch in Schweinfurt in seiner Systemqualität und im Komfort enorm aufholen müssen, um wieder die Fahrgastzahlen der Vor-Corona-Zeit erreichen zu können.

Exkurs: Mobilitätsverhalten in und nach der Corona-Pandemie in Nürnberg

Die Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg (VAG) führt seit vielen Jahren kontinuierliche Befragungen zum Mobilitätsverhalten der Nürnberger Bevölkerung durch¹⁸⁶. Diese systematische Marktforschung ermöglicht in Nürnberg eine fundierte Beobachtung und Bewertung der Mobilitätsentwicklung über längere Zeiträume. Die konkreten Auswirkungen der Corona-Pandemie können mit diesen Untersuchungen nahezu monats-scharf beleuchtet werden.

Der ÖPNV-Anteil am Modal Split¹⁸⁷ ist in Nürnberg von 23 % in der Vor-Corona-Zeit auf bis zu 3 % in der Zeit des 1. Lockdowns (April 2020) eingebrochen. Im Sommer 2020 erholte sich der ÖPNV-Anteil (bis zu 18 % Anteil) und sank im 2. Lockdown wieder auf 10 %¹⁸⁸. Im Mai 2021 erholte sich im „Zusammenspiel“ mit zurückgehenden Inzidenzwerten der ÖPNV-Anteil wieder und lag bei 12 %.

Die Frage ist, wie sich das Verhalten der vorherigen ÖPNV-Nutzer, die ihre Nutzung in der Pandemie reduziert hatten, sich in Zukunft entwickeln wird. Interessant ist, dass 73 % der in Nürnberg Befragten mit reduzierter ÖPNV-Nutzung angaben, dass sie die Absicht haben, wieder zum ÖPNV zurückzukehren.

Die von der VAG durchgeführte Potenzialanalyse ergab, dass der ÖPNV nach der Corona-Zeit wieder einen Anteil von 18 % erreichen sollte. *„Um sich sukzessive wieder einem ÖPNV-Anteil von 23 Prozent zu nähern, sind enorme Anstrengungen nötig.“*¹⁸⁹

Für die zukünftige Entwicklung des ÖPNV-Aufkommens können folgende Trends in der bevölkerungsstrukturellen Entwicklung bis 2030 als maßgebend herausgestellt werden:

- Die Bevölkerung in der Stadt Schweinfurt wird bis 2030 in der Summe voraussichtlich leichte Rückgänge aufweisen.¹⁹⁰

¹⁸⁶ Klodner, Hermann; Weghorn, Susanne; Kehnscherper, Knud; Rübisch, Franziska: Auswirkungen von Corona auf den ÖPNV in Nürnberg; in DER NAHVERKEHR, Heft 6/ 2021

¹⁸⁷ Modal-Split unter Einrechnung der „unterlassenen Wege“ in der Pandemie-Zeit.

¹⁸⁸ Klodner, Hermann; Weghorn, Susanne; Kehnscherper, Knud; Rübisch, Franziska: Renaissance des ÖPNV nach der Corona-Krise; in DER NAHVERKEHR, Heft 7+8/ 2021

¹⁸⁹ ebenda

¹⁹⁰ Bayerisches Landesamt für Statistik: Demografiespiegel: Gemeinde, Bevölkerung, Altersgruppe, Stichtage (Basisjahr für die Vorausschätzung ist 2017)

- Die Schülerzahlen werden sich langfristig auf dem Niveau von 2015 mindestens stabilisieren, unter Berücksichtigung der Auswirkungen der Konversion wird tendenziell von leicht höheren Zahlen ausgegangen.
- Die jungen Erwachsenen, welche zumindest in den Städten durch eine zurückgehende Autoaffinität geprägt sind, werden in Schweinfurt weniger.
- Auch die mittleren Altersgruppen, die zumindest in den Städten eine Tendenz zu mehr Multimodalität aufweisen, werden langfristig zurückgehen.
- Die Senioren, welche eine zunehmende Autoaffinität zeigen, werden deutlich anwachsen.

Aus den dargestellten Globaltrends und den absehbaren lokalen Entwicklungen lassen sich zumindest Trends zur Entwicklung der ÖPNV-Affinität und der ÖPNV-Nachfrage in der Stadt Schweinfurt ableiten (Annahme: gleichbleibendes ÖPNV- und Tarif-Angebot). In den Altersgruppen „18 bis unter 40 Jahre“ und „40 bis unter 65 Jahre“ ist von einem leichten Anstieg der ÖPNV-Affinität auszugehen. Die quantitative ÖPNV-Nutzung wird sich deshalb im Kontext mit der prognostizierten Einwohnerentwicklung voraussichtlich weitgehend stabilisieren.

Tabelle 46: Entwicklung der ÖPNV-Nutzung bis 2030 nach Altersgruppen (Annahme: gleichbleibendes ÖPNV- und Tarif-Angebot)

Altersgruppe	Entwicklung der ÖPNV-Affinität	Tendenzen der ÖPNV-Nutzung
unter 18	→	→
18 bis unter 40	→ / ↗	→
40 bis unter 65	→ / ↗	→ / ↘
65 bis unter 80	↘	→ / ↘
80 oder älter	→	→

Fazit:

Die Rahmenbedingungen für den städtischen Nahverkehr in der Stadt Schweinfurt werden sich in den nächsten Jahren eher verschlechtern. Ohne System- und Qualitätsverbesserungen im Stadtbusverkehr ist vor diesem Hintergrund von einem weiteren, sukzessiven Rückgang der Fahrgastnachfrage auszugehen. Die offensichtlichen Veränderungen des Mobilitätsverhaltens in Folge der Corona-Pandemie werden nach heutigen Erkenntnissen diese Entwicklung mit hoher Wahrscheinlichkeit noch verstärken.

26 Entwicklungskonzept ÖPNV

26.1 Allgemeine Grundsätze zur Weiterentwicklung des ÖPNV

Das ÖPNV-Angebot in der Stadt Schweinfurt zeigt für eine Stadt dieser Größenordnung eine überdurchschnittlich hohe Nutzungsintensität, die aber in den letzten Jahren offensichtlich leicht, aber kontinuierlich zurückgegangen ist (siehe Kapitel 21.3).

Im Sinne einer zukunftsfähigen Weiterentwicklung wird gutachterlich empfohlen, das Stadtbussystem zeitnah zu modernisieren, d. h. gezielt auf die Ansprüche potenzieller Neukunden umzugestalten.

Die angestrebten Verbesserungen bei den Kriterien

- leichter Zugang,
- unmittelbare Begreifbarkeit des Systems
- und einfache Merkbarkeit von Fahrplan und Liniennetz

sind nach den Erfahrungen andernorts wesentliche Erfolgsfaktoren, wobei die heutigen Stärken (insbesondere direkte Anbindung der Innenstadt und auch im Grundsatz die flächenhafte Erschließung¹⁹¹) nicht verloren gehen dürfen.

Die demographische Entwicklung der kommenden Jahre bringt Herausforderungen mit sich, die auch den Stadtbusverkehr betreffen. In Schweinfurt wird die Bevölkerung leicht zurückgehen und weiter altern. Hinzu kommt, dass in den nächsten Jahren die, eigentlich ÖPNV-affinere, junge Bevölkerung zurückgehen wird. Diese Entwicklung wird überlagert von den aktuellen und möglicherweise länger anhaltenden Auswirkungen der Pandemie, mit merklichen Veränderungen im Mobilitätsverhalten (siehe Kapitel 10.3).

Im nachfolgenden Kapitel werden Lösungsansätze aufgezeigt, welche die erkennbaren Herausforderungen des ÖPNV bewältigen sollen. Als Grundlage und Orientierung für diese Weiterentwicklung sind daher die folgenden Grundsätze von großer Bedeutung:

- Modernisierung des Stadtverkehrs in Ausrichtung auf die zukünftigen, sich wandelnden Anforderungen der Bevölkerung. Eine wachsende Bedeutung werden die Anforderungen der noch kleinen, aber nach vielen Prognosen zumindest in städtischen Räumen größer werdenden Gruppe der inter- und multimodal mobilen Personen bekommen. Die Vernetzung verschiedener Verkehrsträger gewinnt insbesondere bei den jüngeren Bevölkerungsgruppen immer mehr an Bedeutung.

→ **Mobilitätswende**

¹⁹¹ Diese Anforderung bedeutet nicht, dass die ÖPNV-Erschließung zu 100 % wie im Status Quo zu erhalten ist, sondern dass die Erschließungswirkung vordergründig im Kontext mit den realen Fahrgastpotenzialen zu betrachten ist.

- Vor dem Hintergrund der prognostizierten demografischen Entwicklungen und der novellierten Gesetzeslage wird außerdem der Umsetzung infrastruktureller Maßnahmen zur Verbesserung der barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV bzw. der entsprechenden Anlagen eine hohe Bedeutung beigemessen, um die Mobilität zukünftig für alle Bevölkerungsgruppen sicherzustellen.

→ **Barrierefreiheit-Wende**

- Im Zuge der allgemeinen Ressourcenverknappung und des steigenden Umweltbewusstseins soll die technische Weiterentwicklung der Fahrzeugflotte im Hinblick auf eine Reduktion des CO₂-Ausstoßes und der Schadstoffbelastungen durch emissionsfreie Antriebe forciert werden.

→ **Antriebswende**

- Letztlich soll der zunehmenden Digitalisierung der Gesellschaft auch im ÖPNV verstärkt Rechnung getragen werden. Eine Berücksichtigung der Digitalisierung nach dem sich entwickelnden „Stand der Technik“ soll dabei insbesondere in den Bereichen Fahrgastinformation, Vertrieb und im Betrieb erfolgen. Hierzu dürfen jedoch keine „Insellösungen“ entstehen, sondern möglichst Lösungen auf Verbundebene.

→ **Digitalisierungswende**

Grundsätzlich ist die Weiterentwicklung des ÖPNV in der Stadt Schweinfurt unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit und eines effizienten Einsatzes der Finanzmittel zu gestalten. Eine nachhaltige Zielerfüllung im obigen Sinne würde jedoch absehbar eine merkliche Verbesserung der Finanzausstattung erfordern.

Definition Stadtverkehr als „Gesamtnetz“

Die Stadt Schweinfurt fasst die zum „Stadtverkehr Schweinfurt“ gehörenden Verkehrsleistungen als ein **integriertes Verkehrsnetz** zusammen (Vergabe des Gesamtnetzes „Stadtverkehr Schweinfurt“ als eine Gesamtleistung i. S. d. § 8a Absatz 2 Satz 4 PBefG).

Gebündelte Bedarfsverkehre (siehe § 50 Abs. 1, PBefG; auch kommerzielle Verkehre) sollen unter dem Gesichtspunkt des öffentlichen Verkehrsinteresses im Stadtgebiet Schweinfurt zu den Betriebszeiten des Stadtverkehrs ausdrücklich nicht genehmigt und realisiert werden (siehe PBefG § 50 Abs. 2).

26.2 Strukturieren der Handlungsfelder

Im Entwicklungskonzept werden die nachfolgend dargestellten Maßnahmen und Prüfaufträge hinsichtlich ihres strategischen Ansatzes in fünf Handlungsfelder unterteilt:

- Handlungsfeld I „Weiterentwicklung des Bedienungsangebotes“
- Handlungsfeld II „Modernisierung und Weiterentwicklung der ÖPNV-Infrastruktur“
- Handlungsfeld III „Intermodale Verknüpfung“
- Handlungsfeld IV „Fahrgastinformation und Marketing“
- Handlungsfeld V „Tarif“

Innerhalb der einzelnen Bereiche werden neben konkreten **Maßnahmen** zur Optimierung des ÖPNV-Angebotes außerdem **Prüfaufträge** zur weiteren Entwicklung des ÖPNV formuliert.

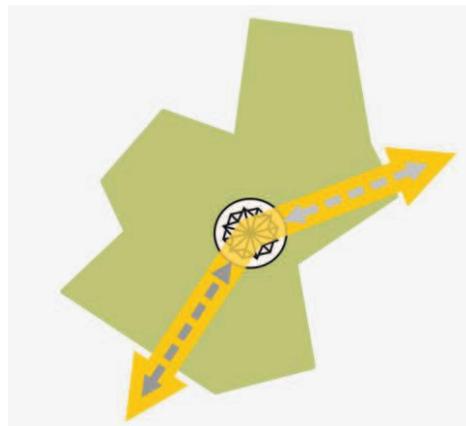
- **Maßnahmen** sind konkrete Planungsvorhaben zur verkehrlichen und/ oder wirtschaftlichen Verbesserung und Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes, die während der Laufzeit des NVP (2022 – 2027, ggf. 2030) umgesetzt werden sollen.
- **Prüfaufträge** beinhalten i. d. R. Ansätze zur Weiterentwicklung des ÖPNV, die weiterer detaillierter Nachfrage- und Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen außerhalb des Fortschreibungsprozesses bedürfen. Die erforderlichen Untersuchungen können zeitnah durchgeführt werden, so dass Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV – bei einer positiven Bewertung – innerhalb der nächsten fünf Jahre begonnen bzw. umgesetzt werden könnten.

26.3 Handlungsfeld I „Weiterentwicklung des Bedienungsangebotes“

26.3.1 Überplanung und Modernisierung des Stadtbusverkehrs (Maßnahme)

Aufgrund der erkennbaren und aus heutiger Sicht zu erwartenden Entwicklung (siehe Kapitel 25.3) wird gutachterlich eine Modernisierung des Stadtbusverkehrs empfohlen. Für die dafür erforderliche Prüfung und Überplanung des Stadtbusverkehrs werden, ausgehend von den festgestellten Schwachstellen (siehe Kapitel 23) Grundprinzipien der Systemgestaltung formuliert. Diese Grundprinzipien sollen als „Messlatte“ für zukünftige Überplanungen im Stadtbusverkehr dienen.

Grundprinzip 1: Bildung von Durchmesserlinien



Verbesserungspotenzial

Linien enden heute am Roßmarkt bzw. Fahrzeuge wechseln nicht tagesdurchgängig stringent von einer Linie auf eine andere. Es bestehen häufig Umsteigezwänge.

Lösungsansatz

Schaffung von Durchmesserlinien, die nicht am Roßmarkt enden, sondern weitergeführt werden (d. h. direkte Quelle-Ziel-Verbindungen).

Fahrgäste erhalten so mehr umsteigefreie Fahrtmöglichkeiten über die Innenstadt (Haltestelle Roßmarkt) hinaus.

Umsetzungshinweise

- Die durchzubindenden Halbmesseräste sollten eine ähnlich hohe Nachfrage besitzen, so dass die Gefäßgrößen (Fahrzeugkonzept) und Taktung (Taktkonzept) miteinander harmonisieren.
- Zu den neuen Durchmesserlinien ist passendes Fahrzeugkonzept und Taktkonzept erforderlich.
- Alternativ können „Y-Linien“ eingeführt werden, die aus einem fahrgaststarken Ast z. B. im T15 und zwei weniger starke Linienästen auf der andere Netzseite alternierend im T30 bestehen.

Verkehrliche Betrachtung

- Schaffung von umsteigefreie Verbindungen (Abbau von Umsteigezwängen)
- Attraktivierung des Liniennetzes für Fahrgäste, die über Haltestelle Roßmarkt hinaus fahren möchten
- Verbesserung der Netztransparenz (weniger Linien im System)
- visuelle und physische Entlastung der Haltestelle Roßmarkt durch weniger Standzeit; Schaffung von Pufferzeiten an Endhaltestellen benötigt (vgl. Grundprinzip 4)

Grundprinzip 2: Bildung tagesdurchgängiger Takte

12 Roßmarkt – Hauptbahnhof – Oberndorf und zurück Montag-Freitag						
Roßmarkt	06:00	06:15	...	...	18:00	18:11
Hauptbahnhof	06:05	06:20	...	...	18:05	18:24
Am Oberndorfer Weiher	06:13	06:28	...	...	18:13	18:24

Verbesserungspotenzial

Im heutigen Fahrplankonzept viele unterschiedliche Taktgruppen, Taktsprünge und Taktlücken, diese erschweren die Merkbarkeit des Fahrplans und verhindern auch tagesdurchgängige Anschlussbeziehungen zwischen einzelnen Linien.

Lösungsansatz

Konsequente Schaffung tagesdurchgängiger Takte auf der jeweiligen Linie.

Durch eine einheitliche Taktstruktur wird ein einfach zu merkendes Angebot geschaffen, welches sich auch ÖPNV-Wenignutzenden und Ortsfremden leicht erschließt.

Umsetzungshinweise

- Zu erwarten ist zukünftig mit nicht geringer Wahrscheinlichkeit eine pandemiebedingte Entzerrung der Verkehrsspitzen, so dass sich Fahrgastströme vsl. weiter über den Tag verteilen. Mit einer tagesdurchgängig gleichen Taktung wird dem ebenfalls Rechnung getragen und dient gleichzeitig als Vorbereitung für ggf. wieder auftretende Pandemie-Wellen, die einen gesellschaftlichen Wandel hinsichtlich der Mobilitätsbedürfnisse (Stichpunkte sind dabei u. a. Homeoffice, Homeschooling/ Wechselunterricht, Digitalisierung, Abstandswahrung) nach sich ziehen.

Verkehrliche Betrachtung

- leicht verständlicher, merkbarer Fahrplan zum Abbau von Nutzungshemmnissen
- konsequente und tagesdurchgängige Verknüpfungssituationen durch wiederkehrende Anschlussbeziehungen

Grundprinzip 3: Schaffung gegenläufiger Ringlinien



Verbesserungspotenzial

In eine Fahrtrichtung verlaufende Ringlinien sind entweder nur bei einer Quelle-Ziel-Relation oder bei einer Ziel-Quelle-Relation komfortabel; die Gegenrelation ist mit Umwegfahrt und damit mit Zeitverlust verbunden. Unter Einrichtungs-Ringlinien leidet auch signifikant die Netztransparenz.

Lösungsansatz

Umstellung von bisherigen Einrichtungs-Ringlinien auf gegenläufig verkehrenden Ringlinien für die Vermeidung von zeitintensiven Umwegfahrten für Fahrgäste.

Dadurch werden sowohl Hin- als auch Rückfahrt für ÖPNV-Nutzende gleichermaßen attraktiv – auch gegenüber dem eigenen Pkw.

Umsetzungshinweise

- Richtungshaltestelle (d. h. zusätzliche Haltepositionen) müssen auch in der Gegenrichtung geschaffen werden (Investitionskosten)

Verkehrliche Betrachtung

- Vermeidung von Umwegfahrten in eine Richtung führt zur Attraktivierung des ÖPNV insgesamt (Fahrgäste, die in eine Richtung den direkten ÖPNV nutzen könnten, benötigen auch eine komfortable Option in die Rückrichtung)
- zusätzliche Fahrtoptionen innerhalb der Ringlinie, alternierend in beide Richtungen
- verbesserte Verständlichkeit des Fahrplans und Erhöhung der Netztransparenz

Grundprinzip 4: Schaffung von (echten) Endhaltestellen



Verbesserungspotenzial

Große Endschleifen weisen in den Schleifenabschnitten, wie in eine Richtung verlaufende Ringlinien, Umwege für die Fahrgäste auf.

Lösungsansatz

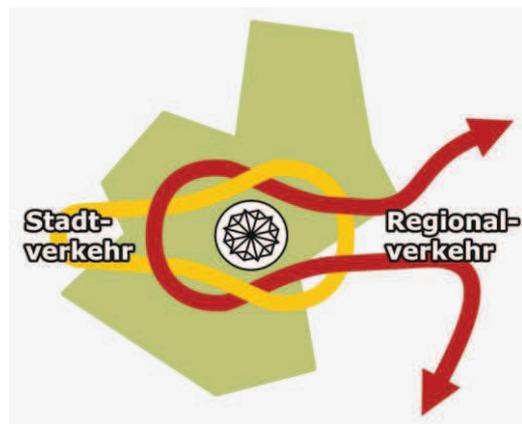
Verkleinerung bzw. Vermeidung von großen Endschleifen und Schaffung von „echten“ Endhaltestellen zum Auffangen von Verspätungen (Puffer- und Wendezeiten).

Durch die Einrichtung echter Endhaltestellen (alternativ: kleine Endschleifen) wird die Grundlage für Grundprinzip 1 geschaffen.

Option: Abwicklung von Fahrpersonalpausen an der Endstelle (aktuell am Roßmarkt organisiert).

<p>Umsetzungshinweise</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hinweis: Standzeiten an Endstellen in Wohngebieten bedürfen Akzeptanz bei den Anliegern 	
<p>Verkehrliche Betrachtung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vermeidung von Umwegfahrten in den Bereichen der großen Endschleifen • verbesserte Verständlichkeit des Fahrplans und einheitliche, auch für ÖPNV-Wenignutzende nachvollziehbare Anbindung weiter außen liegender Stadtteile bzw. Wohngebiete • Entlastung der Haltestelle Roßmarkt durch Schaffung von Optionen für Puffer- und Wendezeiten außerhalb der Innenstadt; Grundlage für attraktive Durchmesserlinien, da vsl. weniger Standzeit am Roßmarkt nötig 	
<p>Grundprinzip 5: Einheitliche Linienführungen in Korridoren</p>	
	<p>Verbesserungspotenzial</p> <p>Linien mit unterschiedlichen Linienwegen stadtauswärts und stadteinwärts (z. B. Linien 32, 41, 51); zum Teil unübersichtliche Linienführung mit hohem Bedarf an unterschiedlichen Haltestellen; v. a. in Richtung Roßmarkt fahrend, muss vorab die Entscheidung getroffen werden, welche Haltestelle genutzt wird. Fahrgäste mit ähnlichen Quelle-Ziel-Beziehungen werden vsl. zu unterschiedlichen Tageszeiten unterschiedlich geleitet.</p> <p>Lösungsansatz</p> <p>Einheitliche Linienführungen in einem Korridor über gleiche Strecken stadtaus- und stadteinwärts; dadurch Überlagerung von Takten zu einem verdichteten Angebot mit merkbaren Linienführungen und merkbaren Fahrplänen. Das gibt vor allem ÖPNV-Wenignutzenden mehr Sicherheit bei Fahrten; das ÖPNV-Angebot wird ggf. nicht objektiv, aber subjektiv deutlich verdichtet.</p>
<p>Umsetzungshinweise</p> <ul style="list-style-type: none"> • Es sollte eine sektorenweise Betrachtung stattfinden, zum Beispiel die Linien 22, 24 und 25. 	
<p>Verkehrliche Betrachtung</p> <ul style="list-style-type: none"> • klare Strukturierung von Bedienkorridoren • offensichtlicher Verlust von Erschließungen (aber: „Pseudoerschließung“, da nur eine Fahrtrichtung erschlossen wird) 	

Grundprinzip 6: Zusammenspiel von Stadt- und Regionalverkehr



Verbesserungspotenzial

Linien im Regionalbusverkehr zeigen, je nach Verkehrsunternehmen, unterschiedliche planerische Ansätze der Linienführung in Schweinfurt; eine systematische Netzgestaltung und eine koordinierte Angebotsabstimmung mit dem Stadtverkehr ist nur punktuell erkennbar.

Lösungsansatz

Schaffung einer systematischen Netzstruktur im Regionalbusverkehr für alle Linien (z. B. „Stammstrecke“ Hbf. – Stadtzentrum); anzustreben ist eine sinnvolle Zusammenarbeit mit den aus der Region einfahrenden Buslinien (bis hin zu einer möglichen Zusammenfassung von Stadt- und Regionalbuslinien).

Umsetzungshinweise

- Um den Fahrgästen aus der Region eine optimale Zielerreichung in Schweinfurt zu ermöglichen, ist es sinnvoll, dem Regionalbus die Möglichkeit einzuräumen, an allen relevanten Haltestellen in seinem Bedienungskorridor zu halten (keine Bedienverbote).
- In Bereichen paralleler Bedienung durch Stadt- und Regionalbus sollten die Fahrpläne möglichst aufeinander abgestimmt werden.
- Der Regionalbus sollte in seinem Bedienungskorridor auf möglichst kurzem Wege fahren.
- In Stadtbereichen mit parallelen Bedienungsangeboten ist zu prüfen, ob die ÖPNV-Erschließung auch durch Regionalbuslinien erfolgen kann

Verkehrliche Betrachtung

- bessere Einbindung der Regionallinien in städtische Verkehrsaufgaben
- bessere Erreichbarkeit des Stadtzentrums
- bessere Verknüpfung Regionalverkehr/ Stadtverkehr

I-1 (Maßnahme): Überplanung und Modernisierung des Stadtbusverkehrs	
Best-Practice-Beispiel	Beschreibung
<p style="text-align: center;">Zuordnung der Linien zu den Anschlussgruppen</p> <p style="text-align: center;">Durchbindung der Linien am BUSTREFF</p> <p>Stadtbusssystem Rheine: Systemstruktur mit Rendezvous-Prinzip in zwei Anschlussgruppen (.00/ .30 und .15/ .45) und Durchmesserlinien</p>	<p>Durchführung eines Prozesses zur Überplanung des bestehenden Stadtbusverkehrs auf Basis der oben formulierten Grundprinzipien mit dem Anspruch eines „modernem Stadtbussystems“.</p> <p>Als Grundlage für die Überplanung wurde von der Gutachterseite im NVP-Prozess eine „Ide-Planung“ erstellt. Diese beinhaltet folgende Kerninhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rendezvous-Prinzip mit Teilanschlüssen alle 15 Minuten (tlw. auch alle 7,5 Minuten) am Roßmarkt • Bildung von Durchmesserlinien • Entwicklung eines Hauptnetzes mit Premiulinien (Kriterien: tagesdurchgängige Bedienung mind. alle 15 Minuten auf den Stammstrecken; Verzweigungen im Endbereich sind zulässig) • neues Betriebsregime: <ul style="list-style-type: none"> ○ Minimierung der Stand- und Pufferzeiten am Roßmarkt (i. d. R. 3 Minuten) ○ Verlagerung Standzeiten zu Endpunkten (Ausbildung von echten Endstellen) ○ Pausenabwicklung mit Pausenfahrern • Verbesserung der Netztransparenz <ul style="list-style-type: none"> ○ Verschlankung der Linien ○ gleiche Fahrtstrecken stadtaus- und stadteinwärts ○ Minimierung der Endschlaufen <p>Erforderlich für den Planungsprozess ist die Erfassung aktueller Mobilitätsdaten der Schweinfurter Bevölkerung, welche eine belastbare Analyse der Mobilitätsverflechtungen auf kleinräumiger Basis ermöglicht, sowie die detaillierte Ermittlung des Nutzerverhaltens der Fahrgäste.</p>

Umsetzungshinweise

- Begleitung der Überplanung mit einer umfassenden Bürgermitwirkung
- frühzeitige Einbindung des Fahrpersonals, um breite Akzeptanz für das modifizierte Betriebs- und Pausenregime bilden zu können

Verkehrliche Betrachtung

- verbesserte Transparenz im Stadtbusnetz
- Profilierung der potenzialstarken Achsen zu Premiumlinien

26.3.2 Verbesserung der Anbindung des Stadtzentrums im Regionalbusverkehr (Maßnahme)

I-2 (Maßnahme): Verbesserung der Anbindung des Stadtzentrums im Regionalbusverkehr

Seite | 344

Best-Practice-Beispiel	Beschreibung
 <p data-bbox="263 860 799 947">Wolfenbüttel: Führung der Regionalbuslinien zum zentralen Verknüpfungspunkt mitten in der Innenstadt</p>	<p data-bbox="826 539 1401 813">Anforderung aus Sicht des Regionalverkehrs: Schaffung einer transparenten und nachvollziehbaren Netzstruktur der Regionalbuslinien im Stadtzentrum mit direkter Anbindung an den Haupteinkaufsbereich aus den relevanten Regionalbuskorridoren (Hauptlinien) und kurzen Umsteigewegen zum Stadtbus-Umsteigepunkt „Roßmarkt“.</p> <p data-bbox="826 835 1034 864">Grundprinzipien:</p> <ul data-bbox="834 887 1401 1518" style="list-style-type: none"> • Führung <u>aller</u> regionalen Hauptlinien zwischen Stadtzentrum und Hauptbahnhof über eine gemeinsame Stammstrecke • gebündelte Führung der regionalen Hauptlinien im Innenstadtbereich über wenige, einheitliche Strecken • Ausbildung von zwei Haltestellen als <u>korrespondierende</u> Haltestellen zum Roßmarkt • neue Haltestelle im Bereich „Bauerngasse/Zeughaus“ ⇒ neu „Roßmarkt-Nord“ • Haltestelle „Oberbank“ ⇒ neu „Roßmarkt-Süd“ • Ausbrecher aus dem beschriebenen System zulässig: Einzelfahrten zu den Schulinrichtungen <p data-bbox="834 1541 1401 1641">Prüfung der Machbarkeit der hier benannten zentralen Haltestellen bzw. Suche nach Alternativlösungen bei Nichtmachbarkeit.</p>

26.3.3 Einrichtung von bedarfsgesteuerten Verkehren zur Sicherstellung der Bedienung in Zeiten und/ oder Räumen mit geringer, unsystematischer Nachfrage (Prüfauftrag)

I-3 (Prüfauftrag): Einrichtung von bedarfsgesteuerten Verkehren zur Sicherstellung der Bedienung in Zeiten und/ oder Räumen mit geringer, unsystematischer Nachfrage	
Best-Practice-Beispiel	Beschreibung
 <p>Symbolbild</p>	<p>Schaffung von Angeboten in Zeiten und/ oder Räumen mit geringer, unsystematischer Nachfrage.</p> <p>Mögliche Einsatzgebiete</p> <ul style="list-style-type: none"> • Randgebiete außerhalb der Einzugsbereiche der Stadtbuss-Linien im Tagesverkehr (z. B. isolierte Siedlungsgebiete) • Bereiche mit saisonal unterschiedlicher Nachfrage (z. B. Badeseen) • Bereiche mit temporär auftretender Nachfrage (z. B. Veranstaltungseinrichtungen) • Nachtverkehr am Wochenende (24-Stunden-Verkehr) • Frühverkehr vor 5:30 Uhr an Werktagen
<p>Umsetzungshinweise</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bedarfsverkehre ermöglichen Spielräume zur Anpassung der Bedienung in Teilbereichen, die heute im Linienverkehr bei ggf. geringer Fahrgastnachfrage bedient werden 	
<p>Verkehrliche Betrachtung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sicherstellung der räumlichen bzw. zeitlichen ÖPNV-Versorgung 	

26.4 Handlungsfeld II „Modernisierung und Weiterentwicklung der ÖPNV-Infrastruktur“

26.4.1 Maßnahme „Erarbeitung und Umsetzung von Busbeschleunigungsprogrammen“

Seite | 347

In Schweinfurt sollen aus Sicht der Nahverkehrsplanung in den nächsten Jahren durch wirksame Beschleunigungsmaßnahmen die Verlustzeiten für die Busse signifikant reduziert und die Betriebsqualität nachhaltig gesteigert werden. Handlungsbedarf besteht hier

- sowohl aus Sicht der Fahrgäste, die einen hinsichtlich der Reisezeiten und der Pünktlichkeit attraktiven ÖPNV erwarten,
- als auch aus Sicht der Betriebsdurchführung, da (weiter) zunehmende Verlustzeiten die Wirtschaftlichkeit negativ beeinflussen.

Der „Verzicht“ auf Beschleunigungsmaßnahmen würde dagegen mittelfristig absehbar zu erhöhten Betriebskosten führen, da die Fahrplanzeiten an die zunehmenden realen (verzögerten) Fahrzeiten angepasst werden müssten. Beispiele aus deutschen Mittelstädten zeigen, dass mit konsequent umgesetzten Beschleunigungsprogrammen auch eine Reduzierung der Umlaufzeiten erreicht werden kann.

In Schweinfurt wird mit der im NVP vorgesehenen Erarbeitung und Umsetzung von Beschleunigungsprogrammen kurzfristig das Erreichen und Sichern stabiler Fahrplanzeiten verfolgt, um die Pünktlichkeit und Fahrplantreue spürbar erhöhen zu können. Der Schwerpunkt des Handelns liegt im kurzfristigen Zeithorizont somit auf dem Verhindern von Kostensteigerungen in Folge des Einsatzes von weiteren zusätzlichen Fahrzeugen zum Auffangen von zunehmenden Fahrzeitverlängerungen. Mittel- und langfristig wird mit der Busbeschleunigung auf das Generieren von Kostensparungen gegenüber dem Status Quo durch eine linienweise Reduzierung der Umlaufzeiten mit der Konsequenz einer nachhaltigen Einsparung von Fahrzeugumläufen orientiert.

Eine optimal wirksame ÖPNV-Beschleunigung ist in der Konsequenz ganzheitlich anzulegen, d. h. über den klassischen Ansatz der Bevorrechtigung an LSA hinaus (siehe Abbildung 55). Verlustzeiten entstehen nicht nur an Ampelanlagen, sondern in unterschiedlichster Ausprägung auch an Haltestellen und auf der Strecke. Die vielen, nur wenige Sekunden betragenden Zeitverluste können sich im Fahrtverlauf zu mehreren Minuten aufsummieren.



Abbildung 55: Bausteine einer ganzheitlichen ÖPNV-Beschleunigung

II-1 (Maßnahme): Erarbeitung und Umsetzung von Busbeschleunigungsprogrammen	
Best-Practice-Beispiel	Beschreibung
 <p>Ganzheitliche, liniendurchgängige Busbeschleunigungsprogramme in Stadtbussystemen „modernen Typs“, wie Detmold, Lemgo oder Rheine</p>	<p>Maßnahmen zur Verminderung bzw. zur Beseitigung von Verlustzeiten in Folge</p> <ul style="list-style-type: none"> • interner Störquellen • und externer Störquellen

Maßnahmen zum Abbau externer Störquellen		
Haltestellen <ul style="list-style-type: none"> • Kaphaltestellen • „BUS“-und „Zickzack“-Markierungen im Haltestellenbereich • Absicherung der An- und Abfahrbarkeit an Busbuchten (Halteverbote, Markierungen, Ausfahrtsignalisierung) 	Knotenpunkte <ul style="list-style-type: none"> • Vorrangschaltung an LSA • Busschleusen (signalgesicherter Spurwechsel) • Ausnahmen von Fahrtrichtungsgeboten auf weniger belasteten Sortier- und Abbiegespuren für den Bus • unsignalisierte Knoten: Abfangsignalisierung („Dunkel-Rot-Ampel“) zur Absicherung des Linksausbiegens bzw. des Linksabbiegens 	Strecke <ul style="list-style-type: none"> • Busspur, ggf. mit Busschleuse • Vorrangschaltung an Fußgänger-LSA • Vorfahrt in Tempo-30-Zonen • ausreichende Fahrbahnbreite (Halte- und Parkverbote) • Pförtnerrampen • busverträgliche Gestaltung von geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen • Führung in Gegenrichtung in Einbahnstraßen
Maßnahmen zum Abbau externer Störquellen		
Haltestellen <ul style="list-style-type: none"> • optimaler Haltestellenabstand • ausreichend dimensionierte Flächen für Fahrgastwechsel • Doppelhaltestellen bei dichter Fahrzeugfolge • dynamische Fahrgastinformation an Haltestellen mit mehreren Linien und an Doppelhaltestellen) 	Fahrzeuge <ul style="list-style-type: none"> • bestmögliche Beschleunigung und Manövrierfähigkeit • optimale Motorisierung hinsichtlich topografischer Gegebenheiten • optimale Türanzahl 	Linienführung <ul style="list-style-type: none"> • Linienführung auf geeigneten Straßen (Fahrbahnbreite, Straßenzustand usw.) • Minimierung von Abbiegevorgängen • Durchfahrt durch gesperrte Bereiche
Umsetzungshinweise <ul style="list-style-type: none"> • Vorgehensweise <ul style="list-style-type: none"> ➢ 1. Schritt: Evaluierung der Funktionsfähigkeit und Wirkung der vorhandenen Vorrangschaltungen an LSA (Optimierung im Bestand) ➢ 2. Schritt: Umsetzung an Schwerpunkten mit hoher Wirksamkeit für möglichst viele Linien ➢ 3. Schritt: Beschleunigungsprogramme mit linienweiser Umsetzung • Flankierung im laufenden mit Maßnahmen zur Qualitätssicherung (mindestens jährliches Monitoring zur Wirksamkeit der Programme) 		

<ul style="list-style-type: none"> • Busspuren sind die optimale und bewährte Lösung zur störungsfreien Führung. In städtischen Bereichen lassen sich in den beengten Straßenräumen Busspuren aufgrund der sich überlagernden Nutzungsansprüche eher selten realisieren. Als Alternative ist die „Dynamische Straßenraumfreigabe“ in Betracht zu ziehen. Das Prinzip beruht auf einer temporären Trennung der Verkehrsarten im Verlauf eines Streckenabschnittes mit Mischverkehr Bus/ MIV, indem der Bus an Ampeln und Haltestellen (meist als „Busschleusen“) bevorrechtigt und als Pulkführer den nachfolgenden Abschnitt durchfährt.
<p>Verkehrliche Betrachtung</p> <ul style="list-style-type: none"> • wirksame Verbesserung der Pünktlichkeit • mittelfristig: Steigerung der Attraktivität der Busnutzung durch verlässlichere und schnellere Betriebsdurchführung

26.4.2 Errichtung eines modernen Zentralen Omnibusbahnhofs am Hauptbahnhof (Maßnahme)

II-2 (Maßnahme): Errichtung eines modernen Zentralen Omnibusbahnhofs am Hauptbahnhof	
Best-Practice-Beispiel	Beschreibung
 <p>Hildesheim: großzügige und leistungsfähige Verknüpfungsanlage für Stadt- und Regionalverkehr am Hauptbahnhof</p>	<p>Schaffung eines Verknüpfungspunktes (ZOB) mit städtebaulicher Ausstrahlungskraft (Architektur, Beleuchtungskonzept) und hoher Nutzerfreundlichkeit.</p> <p>Anforderungen an den ZOB</p> <ul style="list-style-type: none"> • vollständige Barrierefreiheit • hohe Nutzerfreundlichkeit und Aufenthaltsqualität • störungsfreie Betriebsabwicklung im Stadt- und Regionalverkehr • bestmögliche digitale Fahrgastinformation • zusätzliche Infrastrukturen für Fahrgäste im Zusammenspiel mit den Einrichtungen am Hauptbahnhof • Möglichkeit zur Abwicklung von Betriebspausen
Umsetzungshinweise	
<ul style="list-style-type: none"> • Absicherung einer bestmöglichen städtebaulichen Qualität (z. B. Wettbewerbsverfahren) 	

Verkehrliche Betrachtung

- Schaffung eines infrastrukturellen „Leuchtturms“ für den Nahverkehr in der Region Schweinfurt
- Schlüsselstelle zur Schaffung eines „vollständig barrierefreien ÖPNV“ im Nahverkehrsraum (wichtiger Verknüpfungspunkt im regionalen ÖPNV)

26.4.3 Ausbauprogramm zur Schaffung der vollständigen Barrierefreiheit an Haltestellen (Maßnahme)

II-3 (Maßnahme): Ausbauprogramm zur Schaffung der vollständigen Barrierefreiheit an Haltestellen

Best-Practice-Beispiel



Wolfenbüttel: hoher Anteil von barrierefreien Haltestellen im Stadtbusnetz

Beschreibung

- Planung und konsequente Umsetzung eines Ausbauprogramms für barrierefreie Haltestellen
- Aufstellung eines mehrjährigen Ausbauprogramms
 - Abgleich der Prioritäten mit Busbeschleunigungsprogrammen (siehe II-1)

Umsetzungshinweise

- Auflegen eines Mehrjahresprogramms kann die Abstimmung mit den Betroffenen vereinfachen und beschleunigen sowie die Fördermittelbeantragung standardisieren

Verkehrliche Betrachtung

- Sicherstellung der „vollständigen Barrierefreiheit“
- barrierefreie Haltestellen führen auch zur Verminderung von Störungen an Bushaltestellen im Sinne einer optimalen Betriebsabwicklung

26.4.4 Aufwertung und Attraktivierung der zentralen Regionalbushaltestellen im Stadtzentrum (Maßnahme)

II-4 (Maßnahme): Aufwertung und Attraktivierung der zentralen Regionalbushaltestellen im Stadtzentrum	
Best-Practice-Beispiel	Beschreibung
 <p>Zentrale Haltestelle in Gehrden (Region Hannover)</p>	<p>Umbau bzw. Ausbau der zentralen Regionalbushaltestellen im Stadtzentrum.</p> <p>Eigenschaften der zentralen Regionalbushaltestellen</p> <ul style="list-style-type: none"> • hoher Wiedererkennungswert • nutzerfreundliche Infrastruktur (Witterungsschutz) • vollständige Barrierefreiheit • digitale Fahrgastinformation • großzügige Gestaltung
<p>Umsetzungshinweise</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gestaltung der zentralen Regionalbushaltestellen möglichst in einem einheitlichen Design 	
<p>Verkehrliche Betrachtung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Flankierung der ab 2025 neuen Angebotsqualität im regionalen Busverkehr mit hoher Infrastrukturqualität im Schweinfurter Stadtzentrum • Gewährleistung einer hohen Haltestellenqualität (Nutzerfreundlichkeit, Komfort, Fahrgastinformation) • Sicherstellung einer ausgeprägten Erkennbarkeit der zentralen Regionalbushaltestellen im Stadtraum 	

26.5 Handlungsfeld III „Schaffung Intermodaler Verknüpfungen“

26.5.1 Schaffung von Bike+Ride-Anlagen an Bushaltestellen (Prüfauftrag)

III-1 (Prüfauftrag): Schaffung von Bike+Ride-Anlagen an Bushaltestellen	
Best-Practice-Beispiel	Beschreibung
 <p>Lüdinghausen (Kreis Coesfeld): Fahrradparken an einer Bushaltestelle</p>	<p>Planung und Umsetzung eines Gesamtkonzeptes zur intermodalen Verknüpfung Fahrrad – Bus (Errichtung von hochwertigen Fahrradabstellanlagen/ Bike+Ride-Anlagen)</p> <ul style="list-style-type: none"> • an zentralen Haltestellen für eine verbesserte Verknüpfung von Rad und ÖPNV • nennenswertes Potenzial wird in den Orten außerhalb des Stadtgebietes (z. B. Niederwerrn an einer zentraler Haltestelle der angedachten Premiumlinie und Gochsheim), in den großflächigen Industriegebieten und innerhalb der Stadtentwicklungsgebiete gesehen
Anwendung eines Baukastensystems	
 <p>Beispiel: Wettringen (Kreis Steinfurt)</p>	<p>Typ I: Einfache Anlage mit Fahrradbügeln</p>
 <p>Beispiel: Greven (Kreis Steinfurt)</p>	<p>Typ II: Eigenständige Kleinanlage mit Überdachung</p>



Beispiel: Osnabrück (Bestandteil einer Mobilstation)

Typ III: Fahrradgarage / Fahrradkäfig (abschließbar)

Besondere Eignung:

- bei erkennbarer B+R-Nachfrage durch Pedelecs und E-Bikes
- bei hohem Stammkundenpotenzial
- Option: Lademöglichkeit für Pedelecs / E-Bikes

Umsetzungshinweise

- Prüfung der erforderlichen Kapazitäten bzw. Ermittlung des möglichen Bedarfs, dabei sollte eine Differenzierung zwischen kleineren und größeren Anlagen vorgenommen werden (Vermeidung von Überdimensionierung).
- Dort, wo die B+R-Potenziale nicht genau zu ermitteln sind, kann es zweckmäßig sein, probeweise mobile Anlagen (ohne Bodenverankerung) aufzustellen und ihre Akzeptanz über einen gewissen Zeitraum zu beobachten.
- Als erster Anhaltspunkt für die entstehenden Baukosten von Radabstellanlagen: Ein einfacher Anlehnbügel kostet rund 75 € (ohne Tiefbau), bei überdachten Reihenparkern kostet der Abstellplatz 1.200 -1.350 € (inkl. Tiefbau); dazu kommen Planungskosten, ggf. Grunderwerbskosten und Wartungskosten
- Eine regelmäßige Säuberung und Wartung der B+R-Anlagen (jährlich) ist dringend zu sichern, um ein positives Erscheinungsbild und die langfristige Akzeptanz der Anlage zu gewährleisten.

Verkehrliche Betrachtung

- Fahrradabstellanlagen erhöhen spürbar die Flächenwirksamkeit/ Erschließungswirkung von ÖPNV-Angeboten (ermöglichen Abbau von Erschließungsdefiziten)
- verbesserte Verknüpfung der Verkehrsmittel

26.5.2 Ausbau von Bike+Ride-Anlagen an den drei SPNV-Haltestellen (Prüfauftrag)

III-2 (Prüfauftrag): Ausbau von Bike+Ride-Anlagen an den drei SPNV-Haltestellen

Best-Practice-Beispiel	Beschreibung
 <p data-bbox="188 891 727 947">Nordwalde (Kreis Steinfurt): Fahrradparken am Bahnhof</p>	<p data-bbox="751 539 1334 779">Planung und Umsetzung eines Gesamtkonzeptes zur intermodalen Verknüpfung Fahrrad – SPNV (Errichtung von hochwertigen Fahrradabstellanlagen/ Bike+Ride-Anlagen); Erweiterung der Erschließungswirkung (Fahrrad dann als Zu- und Abbringer für die sogenannte „letzte Meile“)</p>
Baukastensystem	
 <p data-bbox="188 1379 727 1413">Beispiel: Bodenburg (Landkreis Hildesheim)</p>	<p data-bbox="751 1055 1334 1122">Typ I: Einfache Anlage mit Fahrradbügeln und Überdachung</p>
 <p data-bbox="188 1812 727 1845">Beispiel: Emsdetten (Kreis Steinfurt)</p>	<p data-bbox="751 1442 1334 1576">Typ II: Eigenständige Großanlage mit Überdachung (ggf. mit Zwei-Ebenen-System bei eingeschränkten Platzverhältnissen)</p>

	<p>Typ III: Fahrradgarage / Fahrradkäfig (abschließbar)</p> <p>Besondere Eignung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • bei erkennbarer B+R-Nachfrage durch Pedelecs und E-Bikes • bei hohem Stammkundenpotenzial • ggf. Ergänzung mit Fahrradboxen • Option: Lademöglichkeit für Pedelecs / E-Bikes
<p>Beispiel: Neustadt (Region Hannover)</p>	<p>Typ IV: Fahrradboxen</p> <p>Im Einzelfall zu prüfen ist die Einrichtung von Fahrradboxen. Diese sind sinnvoll in Bereichen, die ein touristisches Potenzial aufweisen. Nachteilig ist, dass Fahrradboxen vergleichsweise reinigungs- und wartungsintensiv sind. Ohne regelmäßige Pflege sehen diese im Inneren schnell ungepflegt aus. Darüber hinaus sind die Kosten im Vergleich zu einer einfachen Fahrradgarage recht hoch.</p>
<p>Umsetzungshinweise</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prüfung der erforderlichen Kapazitäten bzw. Ermittlung des möglichen Bedarfs, dabei sollte eine Differenzierung zwischen kleineren und größeren Anlagen vorgenommen werden (Vermeidung von Überdimensionierung). • Eine regelmäßige Säuberung und Wartung der B+R-Anlagen (jährlich) ist dringend zu sichern, um ein positives Erscheinungsbild und die langfristige Akzeptanz der Anlage zu gewährleisten. 	
<p>Verkehrliche Betrachtung</p> <ul style="list-style-type: none"> • verbesserte Erreichbarkeit der SPNV-Halte • verbesserte Verknüpfung der Verkehrsmittel 	

26.5.3 Einführung eines Fahrradverleihsystems (Prüfauftrag)

III-3 (Prüfauftrag): Einführung eines Fahrradverleihsystems

Best-Practice-Beispiel	Beschreibung
 <p>Fahrradverleihsystem in Speyer (12 Stationen im Stadtgebiet)</p>	<p>Einführung eines stationsgebundenen Fahrradverleihsystems (Bike-Sharing-System); ggf. in Kombination mit der Implementierung von Mobilstationen oder anderen Maßnahmen im kommunalen bzw. betrieblichen Mobilitätsmanagement.</p> <p>Anforderung an das System: hochwertiges Erscheinungsbild (hochwertige Fahrräder und Kundenservice), nutzerfreundliches Handling, v. a. im Rahmen einer App</p> <p>Das Potenzial für ein stationsgebundenes Fahrradverleihsystem (ggf. mit Lastenfahrrädern und/ oder Pedelecs) sollte gutachterlich geprüft werden. Es sollte ausreichend dimensioniert sein und attraktiv an Haltestellen etabliert werden bzw. als Zubringer zum ÖPNV in weniger gut erschlossenen Gebieten sowie an zentralen Orten in der Innenstadt.</p>
<p>Umsetzungshinweise</p> <ul style="list-style-type: none"> • Potenziale eines Fahrradverleihsystems prüfen, dabei folgende wichtige Ziele mitberücksichtigen: ÖPNV-Haltestellen (Bahnhof, Roßmarkt), Innenstadt, Uni-Campus, große Arbeitsplatzstandorte, weitere wichtige Ziele (z. B. Konferenzzentrum) • Wichtig ist die Einrichtung der „Gegenstücke“ zu oben genannten Ziel-Gebieten, d.h. Ausleih- und Abstellmöglichkeiten in typischen Quell-Gebieten. • Bundesweit tätige FVS-Anbieter (z.B. nextbike, DB Call A Bike, ...) können mögliche Vertragspartner sein. 	
<p>Verkehrliche Betrachtung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs: Anteil des Radverkehrs erhöhen, auch bei Tages- und Übernachtungsgästen in Stadt und Region • Verbesserung der ÖPNV-Erreichbarkeit durch Mobilitätsangebote für die letzte Meile (dadurch Vergrößerung der Erschließungswirkung von zentralen Haltestellen) 	

26.5.4 Einrichtung von Mobilitätsstationen (Prüfauftrag)

III-4 (Prüfauftrag): Einrichtung von Mobilitätsstationen	
Best-Practice-Beispiel	Beschreibung
 <p>Offenburg: Mobilitätsstation an der Messe (sieben Stationen im Stadtgebiet)</p>  <p>Würzburg: Mobilitätsstation im neuen Stadtteil Hubland (20 Stationen im Stadtgebiet)</p>	<p>Errichtung von Mobilitätsstationen zur Stärkung bzw. Bündelung und zur verbesserten Sichtbarkeit von inter- und multimodalen Mobilitätsangeboten.</p> <p>Stufenweise eines Gesamtkonzeptes an Mobilitätsstationen in Schweinfurt, möglichst in Abstimmung mit einem kreisweiten Konzept.</p> <p>Ansätze für Standorte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mobilitätsquellen: Wohngebiete (insbesondere Wohngebiete, die sich noch in der Entwicklung/ Vermarktung befinden, wie Bellevue und Konversionsstandorte, ggf. in Kombination mit Mobilitätsmanagement für Neubürgerinnen und Neubürger) • Ziele der Mobilität: Hochschulstandorte, Klinikum, Kongresszentrum, Silvana • Verknüpfungspunkte/ Schnittstellen zum Nahverkehr: insbesondere Hauptbahnhof, SPNV-Halte
<p>Umsetzungshinweise</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einbeziehung möglichst aller alternativer Mobilitätsangebote (ÖPNV/ SPNV, Carsharing-Angebote, Fahrradverleihsystem und hochwertige Fahrradabstellanlagen, B+R, P+R, Taxi-standflächen usw.) • Entwicklung eines Gesamtkonzeptes mit Festlegung von differenzierter Ausbaustufen • Umsetzung von (ersten) Stationen (ausgehend von Standorten mit Signalwirkung) • „klein“ anfangen: Sowohl die Größe der Mobilitätsstation als auch die Anzahl der Mobilitätsstationen können sukzessive ausgebaut bzw. erweitert werden. • der Faktor „Sichtbarmachung“ ist durch ein ansprechendes Gestaltungskonzept zu gewährleisten 	
<p>Verkehrliche Betrachtung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Akzeptanz von Mobilitätsangeboten jenseits des eigenen Pkw • Attraktivierung des ÖPNV durch gebündelte Zu- und Abbringer-Angebote (auch für die letzte Meile) 	

- Möglichkeiten der Multi- und Intermodalität sichtbar bzw. erlebbar machen

26.6 Handlungsfelder IV „Fahrgastinformation und Marketing“

26.6.1 Digitale Fahrgastinformation an zentralen, systemprägenden Haltestellen (Prüfauftrag)

IV-1 (Prüfauftrag): Digitale Fahrgastinformation an zentralen, systemprägenden Haltestellen

Best-Practice-Beispiel	Beschreibung
 <p>DFI am Roßmarkt</p>	<p>Umsetzung eines Gesamtkonzeptes zur Digitalen Fahrgastinformation an den Bushaltestellen.</p> <p>Potenzielle Haltestellen für Digitalen Fahrgastinformations-Anlagen (DFI)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Haltestellen mit Umsteigefunktion • Haltestellen mit hohem Anteil Ortsfremder (z. B. Hochschule) • wichtige Haltestellen an den Premiumlinien
<p>Umsetzungshinweise</p> <ul style="list-style-type: none"> • Beschaffung eines einheitlichen Systems im Bedienungsgebiet (keine Insellösungen) • Design in Anlehnung an die DFI-Systeme am Roßmarkt 	
<p>Verkehrliche Betrachtung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Fahrgastinformation/ Verbesserung der Orientierung im System für ungeübte Nutzer • wirksame Flankierung der Produktqualität der Premiumlinien • „Werbung“ für den ÖPNV im Straßenbild 	

26.6.2 ÖPNV-bezogenes Wegweisungssystem in der Fußgängerzone (Prüfauftrag)

IV-2 (Prüfauftrag): ÖPNV-bezogenes Wegweisungssystem in der Fußgängerzone

Seite | 360

Best-Practice-Beispiel	Beschreibung
  <p data-bbox="264 1294 796 1377">Velbert: einfache Wegweisung in der Fußgängerzone zu den Bushaltestellen am Innenstadtring</p>	<p data-bbox="815 521 1412 739">Einrichtung eines Wegweisungssystems (inkl. DFI an Schwerpunkten) in der Fußgängerzone zur Verbesserung der visuellen Wahrnehmung und der subjektiven Erreichbarkeit der Haltestellen (insbesondere Regionalverkehr) aus den zentralen Bereichen der Fußgängerzone</p> <p data-bbox="815 739 1412 784">Option: Ergänzung mit DFI</p>
<p data-bbox="252 1400 1412 1444">Umsetzungshinweise</p> <ul data-bbox="252 1444 1412 1624" style="list-style-type: none"> • Umsetzung sollte „aus einem Guss“ erfolgen • lückenlose Wegweisung bis zu den Haltestellen vorsehen • einheitliches Design (ggf. in Fußwegweisung integriert) 	
<p data-bbox="252 1624 1412 1668">Verkehrliche Betrachtung</p> <ul data-bbox="252 1668 1412 1830" style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Auffindbarkeit der Haltestellen • Verbesserung der barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV für Menschen mit Orientierungseintrüchtungen 	

26.7 Handlungsfelder V „Tarif“

V-1 (Maßnahme): Einbindung des Stadtbusverkehrs in den regionalen Tarif/ in den Verbundtarif

Best-Practice-Beispiel

Beschreibung



Symbolbild

Umstellung des Tarifes im Stadtbusverkehr von „Zone“ auf „Wabe“ mit Integration in den regionalen Tarif/ in den Verbundtarif (Zielsetzung: Integration in den Verkehrsverbund Mainfranken)

Umsetzungshinweise

- Begleitung mit einer breit angelegten Imagekampagne

Verkehrliche Betrachtung

- Umsetzung des Mottos „Eine Region – ein Fahrplan – ein Tarif – ein Ticket“ als zentraler Leitgedanke der Nahverkehrsplanung (siehe „Verkehrspolitische Zielsetzungen“; Leitsatz 1)

27 Ausblick und Handlungsprioritäten

Der Nahverkehrsplan zeigt fünf wesentliche Handlungsprioritäten („Schlüsselprojekte“) auf, welche für die Zukunftsfähigkeit des ÖPNV in Schweinfurt von herausragender Bedeutung sind:

- Integration des Stadtbusverkehrs in den Tarifverbund/ Übernahme des Verbundtarifes (Zone nach Wabe migrieren und Einführung eines echten E-Tickets),
- Schaffung der vollständigen Barrierefreiheit ganzheitlich in den sechs Handlungsfeldern (Haltestellen, Fahrzeuge, Fahrgastinformation, Betrieb/ Unterhaltung/ Störfallmanagement, Fähigkeiten und Kenntnisse Personal sowie Service/ Trainingsangebote)
- Neugestaltung des Stadtbusverkehrs mit stärkerer Ausrichtung der Systemqualitäten an den Ansprüchen und Erwartungen der Neukunden und „Wenigfahrer“,
- Modernisierung der Haltestelleninfrastruktur, insbesondere ZOB am Hauptbahnhof (im Sinne eines „Leuchtturmprojektes“) und zentrale Regionalverkehrshaltestellen im Stadtzentrum
- und Verbesserung der Betriebsqualität durch Umsetzung von Busbeschleunigungsprogrammen.

Die sukzessive Umstellung der Fahrzeugflotte auf emissionsfreie Antriebsarten (sog. „Antriebswende“) ist eine weitere wesentliche Aufgabe in der Weiterentwicklung des Stadtbusverkehrs.

Die „Schlüsselprojekte“ sollen bewirken, dass trotz der sich in den nächsten Jahren eher zuungunsten des Nahverkehrs entwickelnden Rahmenbedingungen eine Trendwende in der in den letzten Jahren leicht negativen Fahrgastnachfrageentwicklung erreicht wird. Der, für eine Stadt in der Größenordnung Schweinfurts, immer noch überdurchschnittlich gute Modal-Split-Anteil soll zumindest stabilisiert werden. Eine signifikante Steigerung des Modal-Split-Anteils des ÖPNV im Sinne der „Verkehrswende“ würde jedoch eine wesentliche Erhöhung der finanziellen Mittel erfordern.

In 2024 wird es nach der Nahverkehrsplanung des Landkreises im Regionalbusverkehr zu einem merklichen Qualitätssprung kommen. Diese völlig neue Angebotsqualität, welche im Hinblick auf die Erreichbarkeit des Oberzentrums aus der Region auch einen wesentlichen Nutzen für die Stadt stiften soll und wird, muss mit einer verbesserten Infrastrukturqualität an den zentralen Regionalbushaltestellen flankiert werden.

Und nicht zu vergessen: Alle angedachten Maßnahmen im ÖPNV-System können in ihrer Wirkung durch einen Ausbau der inter- und multimodalen Angebote verstärkt werden. Insbesondere die Verknüpfung ÖPNV mit dem Fahrrad sollte ein wesentliches Potenzial aufweisen.

