

Gemeinsamer Nahverkehrsplan Stadt- und Landkreis Schweinfurt



Planungsgruppe Nord

GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG

Dörnbergstraße 12 ■ D-34119 Kassel

Telefon 05 61 / 8 07 58-0 ■ Fax 05 61 / 8 07 58-58



Stadt und Landkreis Schweinfurt

Gemeinsamer Nahverkehrsplan Stadt und Landkreis Schweinfurt

Endbericht

Auftraggeber
Stadt Schweinfurt
Markt 1
97421 Schweinfurt

Landkreis Schweinfurt
Schrammstraße 1
97421 Schweinfurt

Auftragnehmer
Planungsgruppe Nord
Gesellschaft für Stadt- und Verkehrsplanung
Dörnbergstraße 12
34119 Kassel

Telefon: 05 61 / 8 07 58-0
Telefax: 05 61 / 8 07 58-58
Email: pgn@pgn-kassel.de

Internet: www.pgn-kassel.de

Bearbeitung
Frank Büsch (Projektleiter)
Kirsten Dinger
Alexander Inden (ab Februar 2006)
Wilfried Koenen (bis Dezember 2006)

Kassel im Juli 2007

Gesellschafter der Planungsgruppe Nord - PGN:

Dipl.-Ing. Volker Mohr ■ Dipl.-Ing. Wolfgang Nickel ■ Dipl.-Ing. Andreas Schmitz ■ Dipl.-Ing. Michael Volpert

Inhalt

Teilbaustein A

A.1	Verkehrspolitische Zielvorgaben	A-1
A.1.1	Rahmenvorgaben aus Fachplanungen	A-3
A.1.2	Finanzielle Rahmenbedingungen	A-4
A.2	Leitbild der Nahverkehrsplanung	A-5
A.2.1	Grundsätze für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes	A-5
A.2.2	Marktausrichtung des ÖPNV und Differenzierung / Hierarchisierung des Nahverkehrsraumes	A-6
A.3	Anforderungen an die Angebotsqualität im Nahverkehrsraum	A-10
A.3.1	Grundsätze	A-10
A.3.2	Anforderungen an die Barrierefreiheit	A-11
A.3.3	Anforderungen an die Erschließungsqualität	A-14
A.3.4	Anforderung an die Bedienungsqualität	A-16
A.3.5	Anforderung an die Verbindungsqualität	A-19
A.3.6	Verknüpfungsstandards	A-20
A.3.7	Betriebsablauf	A-23
A.4	Angebots- und Qualitätsstandards	A-24
A.4.1	Fahrzeugausstattung	A-24
A.4.2	Haltestellenausstattung und Fahrgastinformation	A-25
A.4.3	Anforderungen an Marketing, Vertrieb und Tarif	A-26

Teilbaustein B

B.1	Bestandsaufnahme und Schwachstellenanalyse	B-1
B.1.1	Raum- und Siedlungsstruktur	B-1
B.1.2	Nachfrage im Individualverkehr	B-9
B.1.3	Analyse ÖPNV-Angebot	B-9
B.1.4	ÖPNV-Nachfrage	B-22
B.1.5	Umsetzung des NVP 1999	B-26
B.2	Stärken-/Schwächenanalyse	B-29
B.2.1	Erschließungsqualität	B-29
B.2.2	Angebotsqualität	B-30
B.2.3	Verknüpfungspunkte	B-31
B.2.4	Behinderungen durch MIV	B-32
B.2.5	Systemtransparenz	B-33
B.2.6	ÖPNV-Nutzbarkeit aus Sicht verschiedener Zielgruppen	B-34
B.2.7	Zusammenfassung	B-35
B.3	Prognose der Verkehrsnachfrage	B-36
B.3.1	Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung	B-36
B.3.2	Siedlungs- und Gewerbeflächenerweiterung	B-38
B.3.3	Planungen im SPNV	B-38
B.3.4	Sonstige ÖPNV-relevante Infrastrukturentwicklungen	B-39

B.3.5	Verkehrsprognose MIV und ÖPNV	B-39
B.3.6	Näherungsweise Abschätzung der ÖPNV-Nachfrage	B-40
B.3.7	Zusammenfassung der Auswirkungen der Entwicklung der Raum-, Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur auf die Verkehrsnachfrage	B-41
B.4	ÖPNV-Rahmenkonzept	B-43
B.5	ÖPNV-Maßnahmenkonzept	B-44
B.5.1	Grundsätze	B-44
B.5.2	Grundvorgaben Bedienungskonzept	B-44
B.5.3	Maßnahmenbereich „Angebot“	B-46
B.5.4	Maßnahmenbereich „Infrastruktur“	B-50
B.5.5	Schulverkehr	B-53
B.5.6	Anforderungen an den NVP Schiene des Freistaates Bayern	B-53
B.6	Definition des Bedienungsangebotes	B-54
B.7	Wirkung des Maßnahmenpaketes	B-59
B.7.1	Finanzierung	B-59
B.7.2	Betrieb	B-60
B.7.3	Investitionen	B-60

Teilbaustein C

C.1	Bestandsaufnahme und Schwachstellenanalyse	C-1
C.1.1	Raum- und Siedlungsstruktur	C-1
C.1.2	Analyse ÖPNV-Angebot	C-22
C.1.3	ÖPNV-Nachfrage	C-36
C.2	Stärken-/Schwächenanalyse	C-40
C.2.1	Bewertung der Angebotsqualität in den Gemeinden – vereinfachte Bewertung	C-41
C.2.2	Bewertung der Angebotsqualität im Nahverkehrsraum - differenzierte Bewertung	C-44
C.2.3	Verbindungsqualität	C-53
C.2.4	Zusammenfassung	C-70
C.3	Prognose der Verkehrsnachfrage	C-71
C.3.1	Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung	C-71
C.3.2	Siedlungs- und Gewerbeflächenerweiterung	C-73
C.3.3	Entwicklung im Bereich der Schulnetzplanung	C-74
C.3.4	Planungen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur	C-75
C.3.5	Planungen im SPNV	C-76
C.3.6	Sonstige ÖPNV-relevante Infrastrukturentwicklungen	C-76
C.3.7	Verkehrsprognose MIV und ÖPNV	C-76
C.3.8	Näherungsweise Abschätzung der ÖPNV-Nachfrage	C-77
C.3.9	Zusammenfassung der Auswirkungen der Entwicklung der Raum-, Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur auf die Verkehrsnachfrage	C-78
C.4	ÖPNV Rahmenkonzept	C-80
C.5	ÖPNV-Maßnahmenkonzept	C-82
C.5.1	Grundsätze	C-82
C.5.2	Grundvorgaben Bedienungskonzept	C-82
C.5.3	Maßnahmenbereich „Angebot“	C-84

C.5.4	Einführung bedarfsgesteuerter Bedienungsformen	C-91
C.5.5	Maßnahmenbereich „Infrastruktur“	C-94
C.5.6	Schulverkehr	C-97
C.5.7	Bewertung der Anregungen der Städte und Gemeinden	C-97
C.6	Definition des Bedienungsangebotes	C-100
C.7	Wirkung des Maßnahmenpaketes	C-105
C.7.1	Finanzierung	C-105
C.7.2	Betrieb	C-106
C.7.3	Investitionen	C-106

Tabellen

1	Hierarchisierung des ÖPNV-Netzes	A-8
2	Erschließungsqualität Stadt Schweinfurt; Richtwerte für die Haltestelleneinzugsbereiche	A-15
3	Richtwerte für die Bedienungshäufigkeit	A-18
4	Grenzwerte für die Bedienungshäufigkeit	A-18
5	Richt- und Grenzwerte für die Anbindung von Schweinfurt und Gerolzhofen	A-18
6	Anzustrebende Anzahl der Umsteigevorgänge	A-19
7	Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung 1996-2005 nach statistischen Bezirken Stadt Schweinfurt (Stand 31. Dezember 2004)	B-3
8	Arbeitsplatzsituation Stadt Schweinfurt 2004/05	B-4
9	Weiterführende Schulen im Stadtgebiet	B-6
10	Übersicht der Kursbuchstrecken (KBS) im Untersuchungsraum	B-10
11	Angebotsqualität auf den Schienenstrecken im Stadtgebiet Schweinfurt	B-11
12	Im Stadtverkehr eingesetzte Fahrzeuge (Fahrzeuge der Stadtwerke Schweinfurt GmbH und angemietete Fahrzeuge)	B-19
13	Haltestellen mit behindertengerechtem Ausbau in der Stadt Schweinfurt	B-20
14	Fahrgäste pro Linie und Tag im Stadtgebiet Schweinfurt	B-23
15	Kennwerte der Stadtwerke Schweinfurt GmbH – Jahresberichte 2000-2004	B-24
16	Marktausschöpfung im Vergleich	B-25
17	Maßnahmenvorschläge im NVP 1999 und deren Umsetzungsbilanz, Schwerpunkt „Erschließungsqualität“	B-26
18	Maßnahmenvorschläge im NVP 1999 und deren Umsetzungsbilanz, Schwerpunkt „Bedienungsqualität“	B-26
19	Maßnahmenvorschläge im NVP 1999 und deren Umsetzungsbilanz, Schwerpunkt „Infrastruktur“	B-27
20	Maßnahmenvorschläge im NVP 1999 und deren Umsetzungsbilanz, Schwerpunkt „Flankierende Maßnahmen“ und „Busbeschleunigung“	B-27
21	Infrastrukturmaßnahmen seit Beschluss des NVP 1999 im Stadtgebiet Schweinfurt	B-28

22	Übersicht über die Stärken des ÖPNV in der Stadt Schweinfurt	B-35
23	Übersicht über die Schwächen des ÖPNV in der Stadt Schweinfurt	B-35
24	Übersicht über Maßnahmen im ÖPNV-Angebotskonzept im Stadtverkehr Schweinfurt	B-46
25	Übersicht über Prüfaufträge im ÖPNV-Angebotskonzept im Stadtverkehr Schweinfurt	B-47
26	Übersicht über Infrastrukturmaßnahmen	B-50
27	Definition Bedienungsangebot Stadtverkehr Schweinfurt	B-55
28	Fläche und Bevölkerung im Landkreis Schweinfurt	C-3
29	Bevölkerungsentwicklung 1995 - 2004 im Landkreis Schweinfurt	C-5
30	Beschäftigte im Landkreis Schweinfurt nach Gemeinden)	C-7
31	Übersicht für das Schuljahr 2005/2006 Landkreis Schweinfurt	C-10
32	Staatliche Schulen im Landkreis Schweinfurt	C-10
33	Touristische Ziele in der Interkommunalen Allianz Oberes Werntal	C-13
34	Touristische Ziele im Schweinfurter Oberland	C-14
35	Touristische Ziele im Schweinfurter Mainbogen	C-14
36	Touristische Ziele im Bereich Main-Steigerwald	C-15
37	Touristische Ziele in den Gemeinden Dittelbrunn und Schwanfeld	C-15
38	Fremdenverkehrsanteile der Landkreisgemeinden	C-16
39	Wohnbauflächenerweiterung im Landkreis Schweinfurt 2000 - 2005	C-16
40	Gewerbeflächenerweiterung im Landkreis Schweinfurt 2000 - 2005	C-19
41	Verkehrliche Projekte im Landkreis Schweinfurt 2000 - 2005	C-20
42	Übersicht der raumstrukturellen Daten Landkreis Schweinfurt	C-21
43	Übersicht der Kursbuchstrecken (KBS) im Untersuchungsraum	C-23
44	Angebotsqualität auf den Schienenstrecken im Landkreis Schweinfurt	C-24
45	Umsteigepunkte im Landkreis Schweinfurt	C-29
46	Wagenparkliste der Kleinhenz GmbH & Co. KG	C-32
47	Wagenparkliste des Verkehrsunternehmens Burlein und Sohn	C-33
48	Im Stadtverkehr Schweinfurt eingesetzte Fahrzeuge	C-34
49	Haltestellen mit behindertengerechtem Ausbau im Landkreis Schweinfurt	C-34
50	Fahrgäste pro Linie und Tag (Linienkonzessionen OVF) im Landkreis Schweinfurt	C-37
51	Fahrgäste pro Linie und Tag Stadtwerke Schweinfurt (stadtgrenzenüberschreitende Linien)	C-38
52	Nutzwagen- und Platzkilometer der Landkreislinien bzw. der stadtgrenzenüberschreitenden Linien im Stadtverkehr nach Verkehrsunternehmen (anteilig nach Landkreis und Stadt)	C-39
53	Ergebnisse der Angebotsbewertung, vereinfachte Bewertung für Orte /Ortsteile 50 -200 Einwohner im Landkreis Schweinfurt	C-43
54	Maßstäbe für die Bewertung der Erschließungsqualität	C-44
55	Bewertung der Erschließungsqualität Landkreis Schweinfurt	C-45
56	Erschließungsmängel im Landkreis Schweinfurt	C-46
57	Maßstäbe für die Bewertung der Bedienungsqualität	C-48

58	Bewertung der Bedienungsqualität im Landkreis Schweinfurt (Grundlage: Richtwerte der Leitlinie)	C-49
59	Bewertung der Bedienungsqualität in das Mittelzentrum Gerolzhofen (Grundlage: Richtwerte der Leitlinie)	C-49
60	Bewertung der Bedienungsqualität in das Oberzentrum Schweinfurt (Grundlage: Richtwerte der Leitlinie)	C-50
61	Bewertung der Bedienungsqualität in das Oberzentrum Würzburg (Grundlage: Richtwerte der Leitlinie)	C-50
62	Bewertung der Bedienungsqualität im Landkreis Schweinfurt (Grundlage: Grenzwerte der Leitlinie)	C-51
63	Bewertung der Bedienungsqualität in das Mittelzentrum Gerolzhofen (Grundlage: Grenzwerte der Leitlinie)	C-52
64	Bewertung der Bedienungsqualität in das Oberzentrum Schweinfurt (Grundlage: Grenzwerte der Leitlinie)	C-52
65	Kriterien für die Bewertung der Verbindungsqualität	C-53
66	Verbindungsqualitäten zwischen Orten unterschiedlicher zentralörtlicher Bedeutung	C-53
67	Maximale Anzahl der Umsteigevorgänge	C-54
68	Bewertung der Verbindungsqualität zum Gemeindezentrum für Orte größer 200 EW	C-54
69	Bewertung der Verbindungsqualität zum Mittelzentrum Gerolzhofen für Orte größer 200 EW	C-55
70	Bewertung der Verbindungsqualität zum Oberzentrum Schweinfurt für Orte größer 200 EW	C-55
71	Ergebnisse der Angebotsbewertung, differenzierte Bewertung für Orte / Ortsteile > 200 Einwohner Landkreis Schweinfurt (Grundlage: <u>Richtwerte</u> der Leitlinie)	C-57
72	Ergebnisse der Angebotsbewertung, differenzierte Bewertung für Orte / Ortsteile > 200 Einwohner Landkreis Schweinfurt (Grundlage: <u>Grenzwerte</u> der Leitlinie)	C-62
73	Übersicht über die Stärken des ÖPNV im Landkreis Schweinfurt	C-70
74	Übersicht über die Schwächen des ÖPNV im Landkreis Schweinfurt	C-70
75	Geplante Wohnbauflächenerweiterung im Landkreis Schweinfurt bis 2010	C-73
76	Geplante Gewerbeflächenerweiterung im Landkreis Schweinfurt bis 2010	C-74
77	Vorhaben der Gemeinden im Bereich der Schulnetzplanung bis zum Jahr 2010	C-74
78	Vorhaben im Bereich der Verkehrsinfrastruktur bis zum Jahre 2010 im Landkreis Schweinfurt	C-75
79	Übersicht über Maßnahmen im ÖPNV-Angebotskonzept im Landkreis Schweinfurt	C-85
80	Übersicht über Prüfaufträge im ÖPNV-Angebotskonzept im Landkreis Schweinfurt	C-88
81	Übersicht über Infrastrukturmaßnahmen (gemeinsame Maßnahmen Stadt und Landkreis Schweinfurt)	C-95
82	Hinweise und Anregungen der Kommunen zur Verbesserung des ÖPNV im Landkreis Schweinfurt	C-97
83	Definition Bedienungsangebot Landkreis Schweinfurt	

	2007 - 2012	C-101
84	Definition Bedienungsangebot Stadtwerke Schweinfurt (stadtgrenzüberschreitende Linien) 2007 - 2012	C-104

Karten

1	Raum- und Siedlungsstruktur Stadt Schweinfurt	B-2
2	Infrastruktur Stadt Schweinfurt	B-5
3	Liniennetz Stadtverkehr Schweinfurt	B-13
4	Haltestelleninfrastruktur Stadt Schweinfurt	B-19
5	Lichtsignalanlagen mit ÖPNV-Bevorrechtigung im Stadtverkehr Schweinfurt	B-21
6	Erschließungsqualität und Bedienungsangebot im Stadtverkehr Schweinfurt	B-29
7	Raum- und Siedlungsstruktur Landkreis Schweinfurt	C-4
8	Infrastruktur Landkreis Schweinfurt	C-11
9	Liniennetz Landkreis Schweinfurt	C-25

Teilbaustein A

**Rahmenbedingungen und Zielvorgaben
für den gemeinsamen Nahverkehrsplan
Stadt und Landkreis Schweinfurt**

A.1 Verkehrspolitische Zielvorgaben

Im Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) in der Fassung vom 30. Juli 1996 ist die Verantwortung für den gesamten öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) verankert; es werden die Aufgabenträgerschaft sowie die Finanzverantwortung geregelt.

Aufgabenträger für den ÖPNV sind die Landkreise und kreisfreien Städte. Sie übernehmen als freiwillige Aufgabe die Planung, Organisation und Sicherstellung des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs mit Ausnahme des mit Eisenbahnen betriebenen Schienenpersonennahverkehrs (SPNV); für diesen nimmt die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) die entsprechenden Aufgaben wahr.

Seit Inkrafttreten des BayÖPNVG im Jahre 1994 sind die kreisfreie Stadt Schweinfurt sowie der Landkreis Schweinfurt Aufgabenträger für den lokalen ÖPNV. Nach Art. 13 BayÖPNVG sind sowohl Stadt als auch Landkreis als Aufgabenträger dazu angehalten, zur Sicherung und der Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs einen Nahverkehrsplan aufzustellen. Dieser soll als Instrument dazu dienen, eine tragfähige und finanziell realistische Grundlage für die Ausgestaltung des ÖPNV zu schaffen. Es sind die Ziele der Raumordnung und Landesplanung ebenso wie die bereits vorhandenen Verkehrsstrukturen und die Belange des Städtebaus zugrunde zu legen. Zudem sind die Belange der Barrierefreiheit im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes, die Belange des Umweltschutzes sowie die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit zu beachten.

Der Nahverkehrsplan dient der Genehmigungsbehörde als Steuerungsinstrument für die Gestaltung und Berücksichtigung einer integrierten Verkehrsbedienungs sowie bei der Erteilung von Liniengenehmigungen. Er bildet ebenso den Rahmen für Wettbewerbsverfahren. In diesem Zusammenhang müssen im Nahverkehrsplan das Niveau der ausreichenden Verkehrsbedienungs detailliert beschrieben und entsprechende Auswahlkriterien für den Genehmigungswettbewerb entwickelt werden.

Des Weiteren haben die Festlegungen im Nahverkehrsplan direkte Auswirkungen auf die Bewilligung verschiedener im BayÖPNVG ausgewiesener Fördermöglichkeiten. Gemäß der in Art. 25 BayÖPNVG dargelegten Zuwendungsvoraussetzungen werden diese nur dann positiv bewertet, wenn die zu fördernden Maßnahmen im Einklang mit den im Nahverkehrsplan definierten Zielen stehen.

A-2

In den Artikeln 2 bis 5 des BayÖPNVG werden folgende anzustrebende Ziele sowie konkretisierende Maßnahmen für den ÖPNV vorgegeben:

- Umweltschutz, Verkehrssicherheit, Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur sowie Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen als mögliche Alternative zum MIV.
- Angemessene Anbindung der Wohnbereiche an Arbeitstätten, öffentliche, soziale und kulturelle Einrichtungen und an Erholungsbereiche mit öffentlichen Verkehrsmitteln auf möglichst kurzen Wegen.
- Das ÖPNV-Angebot ist auf die Eisenbahn- und Schienenverkehre, die als Grundangebote auszugestalten sind, auszurichten.
- Dem ÖPNV ist insbesondere in Innenstädten Vorrang vor dem MIV einzuräumen, soweit dies zur Ordnung der nahverkehrlichen Verbindungen erforderlich ist und der Wirtschaftlichkeit entspricht. Zudem muss die Nachfrage dieses rechtfertigen.
- Um auf einen möglichst frühzeitigen Übergang zum ÖPNV hinzuwirken, sind an Haltestellen des ÖPNV außerhalb der Kernstädte bei Bedarf Abstellmöglichkeiten für Kfz und Fahrräder zu schaffen.
- Sonderlinienverkehre und freigestellte Verkehre sind – wo immer möglich – in den ÖPNV zu überführen.
- Das Bedienungsangebot ist an den Bedürfnissen der Bevölkerung zu orientieren und unter Nutzung aller Vorteile integrierter Verkehrsnetze zu organisieren (unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit).
- Anzustreben ist ein koordinierter Taktverkehr. Der nachfrageorientierte Bedienungstakt des Werktags soll dabei in gleicher Weise oder in eingeschränkter Form auch an Sams-, Sonn- und Feiertagen angeboten werden.
- Die Belange Behinderter, älterer Menschen und von Müttern mit Kindern sind bei der Beschaffung von Fahrzeugen sowie dem Bau und Ausbau von Verkehrsanlagen zu berücksichtigen.
- Dem Sicherheitsbedürfnis der Fahrgäste ist angemessen Rechnung zu tragen.
- Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen eines Nahverkehrsraumes haben im Sinne der Sicherung und Verbesserung des ÖPNV im verkehrlich erforderlichen Umfang zusammenzuarbeiten. Weiter werden die Aufgabenträger mehrerer Nahverkehrsräume verpflichtet zusammenzuarbeiten, sofern es aus verkehrlichen oder wirtschaftlichen Gründen geboten ist.

Nach dem BayÖPNVG ist der Nahverkehrsplan in regelmäßigen Abständen (alle 5 Jahre) zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben.

A.1.1 Rahmenvorgaben aus Fachplanungen

Die Ziele der Raumordnung und Landesplanung für Bayern sind in dem Landesentwicklungsprogramm für Bayern, Stand April 2006, festgeschrieben. Für die Region Main-Rhön werden sie in dem Regionalplan Region Main-Rhön¹ konkretisiert:

- „Die Nahverkehrsbeziehungen zwischen dem Oberzentrum Schweinfurt und seinem Einzugsbereich sollen hinsichtlich zeitlicher Erreichbarkeit und sonstigem Bedienungsstandard verbessert werden, vor allem im Verlauf der auf das mögliche Oberzentrum zuzuführenden Entwicklungsachsen und in der Verbindung vom Unterzentrum Hofheim i. Ufr. Dies gilt insbesondere für die Verbindung zu den peripheren Gebieten der Region. Außerdem soll die Erschließung des Verdichtungsraumes Schweinfurt durch den ÖPNV weiter ausgebaut werden.“
- „Im Oberzentrum Schweinfurt soll die Verknüpfung der städtischen Linien mit den regionalen Buslinien und den Schienenpersonennahverkehrs- (SPNV) Linien der Deutschen Bahn AG und der Erfurter Bahn GmbH verbessert werden.“
- „Die Nahverkehrsbedienung im ländlichen Raum soll vor allem hinsichtlich der Flächenerschließung und der zeitlichen Erreichbarkeit der zentralen Orte verbessert werden. Qualitätsverbesserungen sollen insbesondere durch eine bessere Abstimmung zwischen SPNV und übrigen ÖPNV erreicht werden.“
- „Als langfristiges Ziel sollte eine Verkehrsgemeinschaft mit einem einheitlichen Tarif, Fahrplan und Erscheinungsbild für die Region Main-Rhön angestrebt werden.“

Im Gesamtverkehrsplan Bayern wird folgendes Ziel für die Weiterentwicklung des ÖPNV definiert:

- „Der ÖPNV muss entschieden gestärkt werden. Er muss in der Lage sein, ausreichende Fahrmöglichkeiten für alle anzubieten, die auf ihn angewiesen sind, und er muss so attraktiv werden, dass er in größerem Umfang als bisher von Autofahrern als Alternative in Betracht gezogen wird. Dies ist erforderlich, um die notwendige Mobilität zu sichern, um die Verkehrsprobleme in den Städten zu lösen, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und um den Gesamtverkehr umweltfreundlicher abzuwickeln als bisher“.

Laut Landesentwicklungsprogramm Bayern soll außerdem „eine enge Kooperation des öffentlichen Personennahverkehrs mit den verschiedenen Formen des Individualverkehrs angestrebt werden“² (Park & Ride, Bike & Ride).

1 Regionaler Planungsverband Main-Rhön: Regionalplan Region Main-Rhön, Stand 19. Sept. 2000

2 Bayerische Staatsregierung: Landesentwicklungsprogramm Bayern, 2006

A.1.2 Finanzielle Rahmenbedingungen

Im Nahverkehrsplan wird das unter verkehrlichen Gesichtspunkten erforderliche und für die Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung angemessene ÖPNV-Angebot („angemessene Verkehrsbedienung“ gemäß BayÖPNVG und PBefG) definiert. Die im Nahverkehrsplan angemessene Verkehrsbedienung ist gleichzeitig Entscheidungsgrundlage für die zuständige Genehmigungsbehörde für den Linienverkehr nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG).

Eine aus planerischer Sicht „ausreichende Verkehrsbedienung“ wird

- von den Verkehrsunternehmen eigenwirtschaftlich ohne öffentliche Zuschüsse erbracht (Genehmigungswettbewerb) oder
- soweit sie im Einzelfall aus Sicht des Aufgabenträgers erforderlich und nicht eigenwirtschaftlich zu erbringen ist, vom Aufgabenträger ausgeschrieben (Ausschreibungswettbewerb) oder auferlegt.

Die im Nahverkehrsplan definierten Anforderungen stellen eine Absichtserklärung des Aufgabenträgers aus planerischer Sicht dar, für deren Umsetzung ein grundsätzlicher Finanzierungsvorbehalt gilt.

A.2 Leitbild der Nahverkehrsplanung

A.2.1 Grundsätze für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes

Die Stadt Schweinfurt und der Landkreis Schweinfurt streben – als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV – eine zielgerichtete Weiterentwicklung des ÖPNV als Aufgabe der Daseinsvorsorge an. Unter Beachtung des Umweltschutzes, der Verkehrssicherheit sowie der Sicherung möglichst gleicher Lebensbedingungen aller Bürger soll der ÖPNV geplant, organisiert und ausgestaltet werden, um eine effiziente Leistungsrealisierung zu erreichen.

Die Wirtschaftlichkeit und die Finanzierbarkeit der Leistungen ist vorrangige Grundlage für die Weiterentwicklung des ÖPNV.

Zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV ist ein Angebot mit größtmöglicher Effizienz zu gewährleisten. Auf relevanten Korridoren und Verbindungen soll zur Stärkung der Relationen und als attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr ein Taktangebot angeboten werden.

Die für den ÖPNV relevante Infrastruktur ist unter den Gesichtspunkten der Verbesserung des Fahrgastkomforts, der Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie des Umweltschutzes auszubauen.

Folgende Hauptanforderungen sind bei der Ausgestaltung und Optimierung des ÖPNV sowohl in der Stadt Schweinfurt als auch im Landkreis Schweinfurt zu verfolgen:

- Orientierung an den Vorgaben der Raumordnung und Landesplanung und Unterstützung deren Zielsetzungen,
- Vorrang des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) gegenüber dem straßengebundenen Personennahverkehr in den Schienenkorridoren; Ausrichtung des Busverkehr-Angebotes auf den SPNV und Verknüpfung zu einem koordinierten Bus-/ Schienenkonzept,
- Abstimmung städtebaulicher und verkehrlicher Planungsabsichten der Städte und Gemeinden mit den Zielen der Nahverkehrsplanung
- Abbau von Parallelverkehren zwischen Bus und Schiene sowie zwischen Buslinien untereinander,
- Sicherung des heutigen Marktanteils des ÖPNV im Jedermannverkehr,
- nachhaltige Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV im Hinblick auf den Finanzierungsbedarf,
- Prüfung und Modifizierung des ÖPNV-Angebotes in Bezug zu den Entwicklungen der nachfragebestimmenden Rahmenbedingungen (insbesondere Schulentwicklung), Berücksichtigung alternativer Bedienungsformen,

A-6

- Optimierung der ÖPNV-Marktausschöpfung außerhalb der derzeitigen Nachfragespitzen und in Bereichen mit nennenswerten Potenzialen außerhalb des Schulverkehrs durch zielgruppenspezifische Angebotsgestaltung; Zielgruppen mit Zuwachspotenzialen liegen insbesondere im Bereich Besor-gungs- und Einkaufsverkehr sowie im Freizeitverkehr,
- Weiterentwicklung und Optimierung des ÖPNV, unabhängig von heutigen betriebs- und unternehmensstrukturellen Bedingungen, um zukünftig bei Ausschreibungen die Diskriminierung potenzieller Betreiber auszuschließen,
- Entwicklung und Definition von Hauptachsen mit der Nachfrage ange-messenen Produkten bzw. Leistungen,
- Aufbau einer Tarifkooperation zwischen Stadt Schweinfurt und Landkreis Schweinfurt ist erstrebenswert.

A.2.2 Marktausrichtung des ÖPNV und Differenzie-rung / Hierarchisierung des Nahverkehrsraumes

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

Aufgrund dieser unterschiedlichen Rahmenbedingungen wird im Nahver-kehrsplan bei der Betrachtung des ÖPNV folgender strategischer Ansatz ver-folgt:

- Orientierung der ÖPNV-Angebotsqualität neben der von der Landespla-nung definierten zentralörtlichen Gliederung an der etablierten Anzie-hungskraft der Stadtbereiche als Ausbildungs-, Arbeitsplatz-, Wohn- und Versorgungsstandorte und an historisch gewachsenen Verkehrsbeziehun-gen,
- Verzicht auf eine flächendeckende Weiterentwicklung des ÖPNV, weil dies mit traditionellen Betriebsformen unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht zu realisieren ist,
- Gezielte Stärkung der nachfragestarken Achsen mit ausbaufähigen Markt-potenzialen durch eine attraktive Bedienungs- und Komfortqualität.

Die gezielte, wirksame Stärkung von potenzialstarken Korridoren und Ver-bindungen hat Vorrang vor flächenhaften Verbesserungen mit geringer nach-fragerelevanter Wirksamkeit.

Differenzierung / Hierarchisierung des Nahverkehrsraumes

Der Nahverkehrsraum wird differenziert in Qualitätsebenen unter den Ge-sichtspunkten der wahrnehmbaren Bedienungs- und Komfortqualität.

Im Sinne einer gesamtwirtschaftlich optimierten Verkehrsplanung lassen sich dabei räumlich drei unterschiedliche Bereiche und eine entsprechende Aufgabenteilung zwischen ÖPNV und motorisierten Individualverkehr (MIV) definieren:

Ebene A:

“ÖPNV als Alternativsystem zum MIV“ in Gebieten und Relationen mit hoher Verkehrsnachfrage (Regionales Hauptnetz und Hauptnetz im Stadtverkehr)

Diese Kategorie beinhaltet die relevanten Hauptverbindungen im Schienen- und Busverkehr, die

- im Nahverkehrsraum des Landkreises Schweinfurt im Stundentakt bzw. mit stündlicher, regelmäßiger Bedienung (oder mit einem dichteren Fahrtenangebot) sowie
- im Nahverkehrsraum der Stadt Schweinfurt im 30 Minuten-Takt (oder mit einem dichteren Fahrtenangebot)

bedient werden.

Dazu gehören die SPNV-Angebote auf den Schienenstrecken im Landkreis Schweinfurt, nahezu der gesamte Stadtbusverkehr in der Stadt Schweinfurt sowie vertaktete, im (angenäherten) Stundentakt verkehrende Regionalbusverkehre.

Auf diesen Relationen kann ein attraktiver ÖPNV angeboten werden, der gegenüber dem MIV eine wahrnehmbare Alternative darstellt. Der ÖPNV soll in diesen Bereichen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse beitragen, indem er eine Entlastung vom MIV ermöglicht. Dazu sind Steigerungen der Fahrgastzahlen durch eine erhöhte Marktpotenzialausschöpfung auf diesen Relationen anzustreben.

In diesen Gebieten mit entsprechend hoher Verkehrsnachfrage sollte der ÖPNV grundsätzlich soweit wie möglich Vorrang erhalten.

Ebene B:

“ÖPNV als Grundversorgung“ in Gebieten und Relationen mit mittlerer Verkehrsnachfrage (Erschließungslinien im Regionalverkehr sowie im Stadtbusnetz)

Zu dieser Kategorie gehören die Relationen im Landkreis Schweinfurt, die mit einer i.d.R. zweistündlichen Bedienung ein Grundangebot für die wichtigen Mobilitätsbedürfnisse anbieten. Neben Beziehungen in die Zentren zählen hierzu auch tangentielle Querbeziehungen, die ein gewisses Nachfragepotenzial vorweisen.

In der Stadt Schweinfurt sind dies die Stadtbuslinien, die im 40 oder 60 Minuten-Takt verkehren bzw. kein stündliches Angebot aufweisen.

Auch hier kann zumindest auf Hauptrelationen eine ÖPNV-Bedienung vorgehalten werden, die ein Grundangebot im öffentlichen Verkehr darstellt.

A-8

Ebene C: "ÖPNV zur Abdeckung des Schulverkehrs" in Gebieten und Relationen mit geringer Verkehrsnachfrage (Schulverkehrslinien)

In diese Kategorie sind die Gebiete mit sehr niedriger Nutzungsdichte und ländliche Gebiete abseits der Hauptverbindungen einzuordnen.

Aufgrund der geringen Siedlungsdichte und des dadurch geringen Nachfragepotenzials kann hier nur ein ÖPNV-Angebot zur Abdeckung des Schulverkehrs vorgehalten werden. Hier wäre auch mit erheblichem Aufwand keine Verlagerung größerer Verkehrsmengen auf den ÖPNV möglich.

Uneffiziente Angebotsformen mit geringer Nachfrage und geringer Kostendeckung sollen in diesen Gebieten durch nachfragegesteuerte, kosteneffizientere Angebotsformen ersetzt und ergänzt werden.

■ **Tabelle 1:** Hierarchisierung des ÖPNV-Netzes

Kategorie	Definition	Beispiele Stadt Schweinfurt	Beispiele Landkreis Schweinfurt
A	⇒ ÖPNV als Alternativsystem zum MIV	⇒ Alle Stadtbuslinien im 30 Min.-Takt (oder dichteres Fahrtenangebot)	⇒ SPNV-Linien sowie vertaktete, i.d.R. stündlich verkehrende Regionalbuslinien
B	⇒ ÖPNV als Grundversorgung	⇒ Übrige Stadtbuslinien	⇒ i.d.R. zweistündliche Bedienung (oder vergleichbare Fahrtenzahl) auf Regionalbuslinien
C	⇒ ÖPNV zur Abdeckung des Schulverkehrs	⇒ ---	⇒ Schulverkehrsbedienung im Regionalverkehr

Netzstruktur im Stadtbusverkehr Schweinfurt

Generell sollte die Liniennetzstruktur im Stadtbusverkehr möglichst einfach sein. Alternierende Linienführungen, Richtungsverkehr oder Schleifenfahrten, bei denen die Bedienungsstruktur für Fahrgäste nicht leicht nachzuvollziehen ist, sollten nur dort durchgeführt werden, wo sie aus verkehrlichen oder betrieblichen Gründen unvermeidlich sind.

Dem Benutzer des ÖPNV soll auf einfache Art ermöglicht werden, Angebot und Umsteigebeziehungen zu erkennen. Zu diesem Zweck ist eine überschaubare Anzahl von Linien mit eindeutigen Linienwegen, Linienbezeichnungen und deutlichen Endpunkten wünschenswert.

Ein hoher Anteil der Verkehrsbeziehungen im ÖPNV im Stadtgebiet Schweinfurt ist auf die Innenstadt ausgerichtet. Daher soll auch weiterhin aus

den einzelnen Stadtteilen eine direkte Verbindung in die Innenstadt angeboten werden. Um den Fahrgästen attraktivere Verbindungen ohne Umsteigezwang zu ermöglichen, ist die Einrichtung von Direktverbindungen über die Innenstadt (zentrale Haltestelle Roßmarkt) hinaus, z.B. zur direkten Anbindung von Deutschhof an den Hauptbahnhof zu prüfen. Um diesen Prinzipien gerecht zu werden, bietet es sich an, Durchmesserlinien zu konzipieren, die gleich stark belastete Streckenäste verbinden. Ebenso ist die Notwendigkeit für die Einrichtung von Tangentiallinien zu prüfen, z.B. um eine verkürzte Anbindung der Gewerbegebiete im Süden der Stadt zu erzielen.

Die Haltestellen Roßmarkt und Markt sowie die Innenstadtbefahrung stellen die zentralen Erschließungsrouten und somit die unmittelbare Erreichbarkeit der Innenstadt dar. An diesen zentralen Haltestellen soll auch weiterhin die Möglichkeit bestehen, möglichst jede Umsteigebeziehung im Stadtbusverkehr zu realisieren.

Der Busbahnhof am Hauptbahnhof bleibt Hauptverknüpfungspunkt zwischen Regional- und Stadtbus sowie zum Schienenverkehr. Der Hauptbahnhof soll mit maximal einmaligem Umsteigen von jeder Haltestelle im Stadtgebiet erreicht werden können, für nachfragestarke Relationen ist eine Direktverbindung zu prüfen. Weitere Verknüpfungspunkte zum SPNV und zum Regionalbusverkehr sind vorzusehen, sofern dort verkehrlich sinnvolle Umsteigerelationen aufgebaut werden können.

A-10

A.3 Anforderungen an die Angebotsqualität im Nahverkehrsraum

A.3.1 Grundsätze

Bei der Weiterentwicklung des ÖPNV in der Stadt Schweinfurt und im Landkreis Schweinfurt werden folgende Grundsätze der Angebotsgestaltung verfolgt:

- Anpassung und Modifizierung des Bedienungsangebotes, wenn Gründe der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierbarkeit dies erfordern,
- konsequente Angebotsanpassung in Bereichen mit Überbedienung (Missverhältnis zwischen Verkehrsaufwand und Marktausschöpfung),
- Umschichtung bzw. Verdichtung der Verkehrsleistungen in Bereichen mit Angebotsmängeln bei ausreichenden Nachfragepotenzialen und wirtschaftlicher Vertretbarkeit,
- Gewährleistung des Bedienungsstandards durch den Einsatz bedarfsgesteuerter Bedienungsformen (z.B. TaxiBus/ RufBus) in Teilbereichen bzw. zu Bedienungszeiten mit schwacher Verkehrsnachfrage.

Im Rahmen der Analyse wird das bestehende ÖPNV-Angebot im Nahverkehrsraum untersucht und bewertet. Im Mittelpunkt der Bewertung steht die Qualität des Bedienungsangebotes aus Sicht des Nutzers. Es werden in erster Linie die Qualitätsmerkmale berücksichtigt, die von Seiten der Fahrgäste an das ÖPNV-Angebot gestellt werden:

- Einzugsbereich der Haltestelle (fußläufige Entfernung)
- Anzahl der Fahrtenpaare pro Zeitfenster, Taktfolge innerhalb eines Betriebszeitfensters
- Reisezeit/ Umsteigehäufigkeit
- Anschlussqualität
- Infrastruktur
- Pünktlichkeit
- Kundenservice

A.3.2 Anforderungen an die Barrierefreiheit

A.3.2.1 Gesetzliche Grundlagen und Ausgangssituation

Gemäß § 10 Abs. 2 des Bayerischen Behindertengleichstellungsgesetzes (BayBGG)³ vom 09. Juli 2003 ist die „Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr“ zu gewährleisten. Hier heißt es:

- „Sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personennahverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften barrierefrei zu gestalten.“

Barrierefreiheit wird im § 4 BayBGG 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.“

Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) vom 30.07.1996 unterstreicht diese Aussage. Gemäß Art. 4 Abs. 3 sind beim Bau oder Ausbau von Verkehrsanlagen sowie bei der Beschaffung von Fahrzeugen im öffentlichen Personennahverkehrs die spezifischen Bedürfnisse von Behinderten, älteren Menschen und von Müttern mit Kindern zu berücksichtigen.⁴

Barrierefreie Mobilität im Speziellen kann wie folgt definiert werden⁵:

- „Barrierefreie Mobilität bedeutet die Möglichkeit zur eigenständigen, selbstbestimmten, unabhängigen und sicheren Bewegung im öffentlichen Raum und gleichberechtigten Nutzung von Verkehrsangeboten durch alle Personen, in jedem Alter, mit unterschiedlichen Fähigkeiten und Eigenschaften, mit und ohne funktionale Einschränkungen.“

Das Personenbeförderungsgesetz mit Stand vom 07.07.2005⁶ weist in § 8 „Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr“ darauf hin, dass im Nahverkehrsplan die

3 Bayerisches Gesetz zur Gleichstellung, Integration und Teilhabe von Menschen mit Behinderung (Bayerisches Behindertengleichstellungsgesetz – BayBGG) i. d. Fassung vom 09. Juli 2003.

4 Art. 4 Abs. 3 BayÖPNVG vom 30.07.1996

5 Mobilitätsbarrieren im öffentlichen Verkehrssystem und der Wohnumgebung – eine Bestandsaufnahme. Ergebnisse einiger neuerer europäischer und deutscher Untersuchungen. Dipl.-Ing. Wulf-Holger Arndt, TU Berlin. Verkehrsforschung –online, Beitrag 1 Ausgabe 2, 2005. (<http://www.verkehrsforschung-online.de>.)

6 Personenbeförderungsgesetz (PBefG), Stand 07.07.2005.

A-12

Belange mobilitätseingeschränkter Personen möglichst weitreichend zu berücksichtigen sind.

Vor diesem Hintergrund werden nachfolgend Anforderungen von Personen mit Mobilitätseinschränkungen dargestellt und als Ziele in den Nahverkehrsplan für die Stadt und den Landkreis Schweinfurt aufgenommen. Bei sämtlichen im Rahmen des ÖPNV zu treffenden Entscheidungen ist es ein Leitziel der Aufgabenträger, das Ziel Barrierefreiheit stets mit zu bedenken und dessen Umsetzung voranzutreiben. Die Barrierefreiheit kann dabei in der Praxis mit anderen Zielen konkurrieren, wobei vor dem Hintergrund knapper zur Verfügung stehender Ressourcen eine sachgerechte Abwägung der widerstreitenden Belange vorzunehmen ist. Die Aufgabenträger des ÖPNV werden in diesem Zusammenhang versuchen, in einem kooperativen Entscheidungsprozess mit den Vertretern der (möglicherweise) widerstreitenden Interessen eine möglichst konsensuale Lösung unter bestmöglicher Realisierung aller Belange herbeizuführen.

A.3.2.2 Anforderungen von Personen mit Mobilitätseinschränkungen

Ein Leitziel für die Nahverkehrsplanung in Stadt und Landkreis Schweinfurt ist die Sicherung der ÖPNV-Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen. Hierzu gehören auch behinderte Menschen und Personen mit Mobilitätseinschränkungen. Deren Bedürfnisse und ihre besonderen Erschwernisse sollen bei der Gestaltung des ÖPNV bei jeder Maßnahme besondere Berücksichtigung finden.

Der Bereich der Mobilitätseinschränkungen kann u. a. in folgende Arten der Einschränkungen unterteilt werden:

- behinderte Menschen (z. B. Geh-, Seh- und Hörbehinderte, Rollstuhlfahrer, Menschen mit geistiger Behinderung, Unfallgeschädigte),
- Schwangere Frauen, Menschen mit Kinderwagen, Kindern, schwerem Gepäck, Fahrrad und
- ältere und gebrechliche Personen, Kleinwüchsige

Die zunehmende Alterung der Gesellschaft und die damit einhergehende steigende Zahl funktional eingeschränkter Menschen macht die Aufgabe der barrierefreien Gestaltung des ÖPNV sowie des zugehörigen öffentlichen Raums immer notwendiger und die Beachtung der Belange dieser Nutzergruppen umso wichtiger.

Anforderungen an Haltestellen

Folgende Aspekte sind für die oben genannten Nutzergruppen bei der Haltestellengestaltung von besonderer Bedeutung:

- barrierefreie und übersichtliche Gestaltung des Haltestellenbereichs sowie der Zugangswege,
- geringe Höhenunterschiede zwischen Haltestellenkante und Fahrzeuginstieg,
- kurze und stufenfreie Umsteigewege an Haltestellen mit Verknüpfungsfunktion,
- kontrastierende, taktile und akustische Orientierungshilfen für Blinde, Seh- und Hörbehinderte und
- geeignete Bedienungshöhen bei Automaten sowie gut einseh- und lesbare Haltestellenbeschriftungen (z. B. für Kinder, Rollstuhlfahrer, Kleinwüchsige).

Näheres mit weiterführenden Hinweisen sollte der einschlägigen DIN 18024 Teil 1 Ziffer 15 entnommen werden.

Anforderungen an Fahrzeuge

Von besonderer Bedeutung für die o. g. Benutzergruppen sind folgende Ausstattungsmerkmale:

- bei Beschaffung von Neufahrzeugen ist neben Niederflurtechnik auf ausklappbare Rampen für Rollstuhlfahrer als Einstiegshilfe zu achten (Kneeling-Technik als Mindestanforderung),
- behindertengerechte Sitzplätze in der Nähe der Türen sowie ausreichende Abstellflächen für Rollstühle und Kinderwagen,
- bedarfsgerechte Ausstattung der Fahrzeuge z.B. Stellplätze für Kinderwagen in Türnähe und Absenkanlagen gemäß der EU-Richtlinie 2001/85/EG⁷ und
- gut lesbare bzw. hörbare Fahrgastinformationen (Linien- und Zielanzeige, Haltestellenanzeige oder -ansage etc.) in und an den Fahrzeugen auch für Seh- und Hörbehinderte.

Bei der Anschaffung von Neufahrzeugen ist grundsätzlich die EU-Richtlinie 2001/85/EG zu beachten.

Zur Verbesserung der Fahrgastinformation sollten die Fahrplantabellen um den Hinweis der behindertengerecht eingerichteten Haltestellen bzw. Verknüpfungspunkte sowie Fahrzeuge ergänzt werden.

7 Richtlinie über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und zur Änderung der Richtlinien 70/156/EWG und 97/27/EG (Richtlinie 2001/85/EG des Europäischen Parlaments und des Rates) i. d. Fassung vom 18. Mai 2004.

Die Richtlinie beinhaltet u.a. Regelungen über technische Einrichtungen für Personen mit eingeschränkter Mobilität, wie z.B. behindertengerechte Einstiege, Einstiegshilfen (Rampen, Absenkvorrichtungen, etc.), tlw. stufenlose Sitzbereiche in Türnähe u.s.w.

A.3.3 Anforderungen an die Erschließungsqualität

Allgemein

Neben den für die Stadt und den Landkreis Schweinfurt unterschiedlichen spezifischen Erschließungsstandards sollten folgende Faktoren allgemeine Gültigkeit besitzen:

Der Weg zur nächsten Haltestelle sollte nicht nur kurz sein, sondern ausreichend breit, befestigt und beleuchtet. Die Zugänglichkeit zur Haltestelle sollte nicht durch parkende Pkw behindert werden.

Richtungshaltestellen sollten sich dicht gegenüberliegen. So kann dem Fahrgast die Orientierung erleichtert werden. Im Bereich der Haltestellen sollten, soweit erforderlich, Querungshilfen angelegt sein. Je nach Verkehrsstärke können im Bereich von Schulen auch signalisierte Fußgängerüberwege notwendig sein. Nichtsignalisierte Querungsräume sollten beleuchtet sein.

Innerhalb der Haltestellen sollte es keine größeren Wege geben, die Bussteige sollten den Aufenthaltsflächen direkt zugeordnet sein. Fahrgastunterstände sollten im vorderen Bereich der Haltestelle liegen (vorderer Einstieg in den Bus).

Die im Folgenden festgelegten Richtwerte orientieren sich an den Richtwerten für Einzugsbereiche und räumliche Erschließung der Leitlinien zur Nahverkehrsplanung in Bayern (1998).

Stadt Schweinfurt

Eine ausreichende Erschließungsqualität berücksichtigt, dass alle Wohngebiete durch den ÖPNV erschlossen werden. Hier sollten die Entfernungen von z.B. der Wohnung zu der Haltestelle 300 m (Luftlinie) nicht überschreiten. Ausnahmen können in den weniger dicht besiedelten Stadtteilen möglich sein.

Um die Erschließungsqualität im 300 m Einzugsradius um jede Haltestelle zu gewährleisten, müssen fußläufige Verbindungen vorhanden sein. Solche Wege können und sollten bereichsweise unabhängig vom Straßennetz bestehen.

Im Oberzentrum Schweinfurt soll der Regionalverkehr bei paralleler Linienführung zum Stadtverkehr die Schwerpunkthaltestellen des Stadtverkehrs mit erschließen.

Der Einzugsbereich sollte 80% der Einwohner und Arbeitsplätze in den Teilflächen abdecken.

Bei der Ermittlung der erschlossenen Einwohner werden die Erschließungsgrade auf verkehrsrelevante Flächen bezogen. Die Trennwirkung natürlicher und künstlicher Zäsuren ist zu berücksichtigen.

■ **Tabelle 2:** Erschließungsqualität Stadt Schweinfurt; Richtwerte für die Haltestelleneinzugsbereiche

- 300 Meter bei Bus- und TaxiBushaltestellen in dicht besiedelten Gebieten
- 400 Meter bei Bus- und TaxiBushaltestellen in Randbereichen und Gebieten mit geringer Siedlungsdichte bzw. unbebauten Gebieten
- 1.000 Meter bei Bahnhöfen und Haltestellen im SPNV

Landkreis Schweinfurt

In den Städten und Gemeinden des Landkreises Schweinfurt ist die beste-
hende Erschließungsqualität zu sichern. In Städten und Gemeinden mit vor-
handenen Erschließungsmängeln ist die Erschließung zu verbessern.

Die Weiterentwicklung des ÖPNV-Netzes soll als Ziel die Gewährleistung der
bestehenden Erschließungswirkung beinhalten.

Die Linienführung im Busverkehr hat den Schwerpunkten des Bedarfs auf
möglichst direktem Wege zu folgen. Neue Wohn- und Gewerbegebiete sowie
Versorgungsstandorte sind nach Möglichkeit an das System anzubinden. In
den zentralen Orten ist eine nachfrageorientierte Erschließung der Wohnge-
biete und Kernbereiche notwendig. Eine gute Erschließungsqualität mit kur-
zen Fußwegen ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor.

Anzustreben sind folgende Voraussetzungen als Standard für die ÖPNV-Er-
schließung:

- alle Wohnanlagen mit mehr als 200 Einwohnern müssen an den ÖPNV
angebunden sein,
- alle Orte mit mehr als 200 Einwohner und einer Entfernung von mehr als 5
Straßenkilometer bis zum Gemeindezentrum sind durch eine ÖPNV-Ver-
bindung an das Gemeindezentrum anzuschließen und
- Wohnanlagen gelten als erschlossen, wenn mindestens 80% der Einwohner
nicht weiter als 500 m Luftlinie von der nächsten Haltestelle entfernt woh-
nen.

Anzustreben ist außerdem eine möglichst direkte Erschließung der wichtigen
Ziele:

- Stadtzentren und Haupteinkaufsbereiche,
- Berufs- und Ausbildungsstandorte sowie
- wichtige Infrastruktureinrichtungen mit hoher Bedeutung für den Publi-
kumsverkehr (z.B. Krankenhäuser und Behörden).

A.3.4 Anforderung an die Bedienungsqualität

Allgemeine Anforderungen

Nach § 1 BayÖPNVG ist die ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sicherzustellen. Dies gilt als Mindestanforderung und muss im Einzelfall differenziert betrachtet werden.

Sicherzustellen ist, dass jede Bürgerin und jeder Bürger mit Leistungen des ÖPNV versorgt werden, unabhängig von der Siedlungsgröße. Für ein Stadtbussystem ergeben sich andere Anforderungen als für die ÖPNV-Versorgung in der Region.

Die Bedienungsqualität beschreibt die zeitliche Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes für die Nutzer, wobei insbesondere die Kriterien Bedienungshäufigkeit und Regelmäßigkeit von Bedeutung sind.

Die Regelbetriebszeit wird auf die Zeit von 06.00 Uhr bis 20.00 Uhr festgelegt.

Neben der Differenzierung nach der raumordnerischen Funktion der Teilräume muss für die Bedienungssystematik auch nach Tagesverkehr (Haupt- und Normalverkehrszeit, HVZ und NVZ) sowie nach Früh-/ Spätverkehr und Wochenendverkehr (Schwachverkehrszeit, SVZ) unterschieden werden. Im Sinne einer guten Merkbarkeit sollte hierbei von einem Grundraster der Vertaktung ausgegangen werden, welches an die jeweiligen Zeitfenster angepasst wird (ggf. in den Schulverkehrszeiten als taktorientierter Fahrplan mit geringfügigen Abweichungen).

Samstags ist während der Ladenöffnungszeiten mindestens ein Angebot wie in der NVZ zu gewährleisten. Außerhalb der Ladenöffnungszeiten sowie an Sonn- und Feiertagen ist als Mindestangebot das SVZ-Angebot zu definieren.

Stadt Schweinfurt

Zwischen den Potenzialschwerpunkten im Stadtgebiet sollen schnelle direkt geführte Verbindungen mit möglichst enger Fahrtenfolge eingerichtet werden.

Als Grundbedienung für die dichter besiedelten Wohngebiete sowie die übrigen relevanten Ziele in Schweinfurt wird mindestens ein 30-Minuten-Takt in der HVZ und NVZ angestrebt. Auf allen Hauptverkehrsachsen sollte mindestens eine Bedienung im 15-Minuten-Takt, ggf. durch die Kombination verschiedener Linien, angeboten werden.

In den Randgebieten der Stadt mit abnehmender Siedlungsdichte ist eine bedarfsorientierte Taktstruktur über den Tag anzustreben. Hier ist mindestens ein 30-Minuten-Takt in der HVZ sowie ein Stundentakt in der NVZ anzustreben.

Besondere Belange des Schülerverkehrs sollen in der Fahrplangestaltung und ggf. bei der Koordinierung mit Regionalbuslinien berücksichtigt werden. Im

Kernstadtbereich werden die Belange des Schülerverkehrs durch die dichten Takte des Linienverkehrs abgedeckt.

Auch in den Schwachverkehrszeiten sollte im gesamten Stadtgebiet (auch in den städtischen Randgebieten) eine ausreichende ÖPNV-Versorgung existieren. Je nach Nachfragestruktur können dabei auch flexible Bedienungsformen eingesetzt werden. Die Schwachverkehrszeit orientiert sich an den Zeiten zurückgehender Nachfrage (differenziert nach Abend- und Wochenendverkehr). In diesen Zeiten wird die Bedienung bedarfsgerecht angepasst. Wichtig ist jedoch auch in der Schwachverkehrszeit, regelmäßige und zuverlässige (pünktliche) Bedienung in leicht merkbarer Taktfolge anzubieten. Denkbar ist hier die Entwicklung eines speziellen Bedienungsangebotes für den Abendverkehr. Der Einsatz differenzierter Bedienungsweisen in Zeiten und Räumen schwacher Verkehrsnachfrage ist zu prüfen.

Der Betriebszeitraum sowie die einzelnen Rahmenbetriebszeitfenster sind anhand der Analyse der Tagesganglinie der ÖPNV-Verkehrsnachfrage sowie anhand typischer Nutzerstrukturen (z.B. Beruf, Ausbildung, Einkauf, Freizeit) für bestimmte Zeitabschnitte zu definieren.

Eine Ausdehnung der Regelbetriebszeit muss linien- und aufkommensbezogen erfolgen.

Landkreis Schweinfurt

Im Landkreis Schweinfurt ist für alle Städte und Gemeinden eine angemessene Bedienungsqualität entsprechend der Nachfragepotenziale und der Bedienungsanforderungen zu gewährleisten.

Im Hinblick auf die Bedienungsqualität des ÖPNV werden im Nahverkehrsplan folgende Zielsetzungen angestrebt:

- Der ÖPNV ist zur Vorhaltung einer ausreichenden Grundbedienung in den Städten und Gemeinden weiterzuentwickeln und zu optimieren. Die Definition der jeweils „ausreichenden Verkehrsbedienung“ erfolgt entsprechend dem Personenbeförderungsgesetz linienspezifisch.
- Die Bedienungshäufigkeit soll möglichst an allen Werktagen gleich sein.
- Die vorhandenen vertakteten Linien sollen gestärkt werden. Bei den bedarfsorientierten, nicht vertakteten Angeboten ist eine möglichst leicht verständliche, transparente Fahrplangestaltung anzustreben.
- Das Oberzentrum Schweinfurt sowie die Verwaltungssitze sollten aus den Orten zu den relevanten Öffnungs- und Sprechzeiten grundsätzlich erreichbar sein.
- Der Schülerverkehr bildet den Schwerpunkt der Verkehrsnachfrage. Das Liniennetz und die Fahrplangestaltung haben diese Anforderungen bedarfsorientiert zu berücksichtigen.
- Verknüpfungspunkte zum Schienenverkehr in Schweinfurt und Waigolshausen sind bedarfsorientiert zu bedienen. Dabei sind möglichst kurze, aber auch verlässliche Umsteigerrelationen herzustellen.
- Im Freizeitverkehr ist eine Grundversorgung insbesondere am Wochenende zur Erreichbarkeit wichtiger Ziele in der Naherholung anzustreben.

A-18

Vor dem Hintergrund der eingeschränkten finanziellen Mittel ist die Ausweitung des ÖPNV-Angebotes im Freizeitverkehr jedoch im Einzelfall zu prüfen.

- Die Regelbetriebszeit wird für die Zeit von 06.00 bis 18.00 Uhr empfohlen, für die vertakteten Linien kann diese bis 20.00 Uhr ausgeweitet werden. Außerhalb der HVZ bzw. NVZ kann je nach Nachfragesituation auf bedarfsgesteuerte Verkehre zurückgegriffen werden.
- Unter Umständen können die Anforderungen unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten modifiziert werden. Dabei sind Risiken bezüglich der erreichbaren Marktausschöpfung ausreichend zu berücksichtigen.

Die Bedienungsstandards werden basierend auf den Leitlinien zur Nahverkehrsplanung in Bayern wie folgt festgelegt:

■ **Tabelle 3:** Richtwerte für die Bedienungshäufigkeit

Ländlicher Raum	Anzahl der Fahrtenpaare / Werktag ⁸		
	HVZ	NVZ	SVZ
200 – 1.000 EW	4	2	1
1.000 – 3.000 EW	6	4	2
> 3.000 EW	12	6	3

■ **Tabelle 4:** Grenzwerte für die Bedienungshäufigkeit

Ländlicher Raum	Anzahl der Fahrtenpaare / Werktag ⁹		
	HVZ	NVZ	SVZ
200 – 1.000 EW	2	1-2	0-1
1.000 – 3.000 EW	3-4	2	1
> 3.000 EW	7-8	3-4	1-2

Folgende Richt- und Grenzwerte werden für die Anbindung an das Oberzentrum Schweinfurt sowie an das Mittelzentrum Gerolzhofen zugrunde gelegt:

■ **Tabelle 5:** Richt- und Grenzwerte für die Anbindung von Schweinfurt und Gerolzhofen

Ländlicher Raum	Anzahl der Fahrtenpaare / Werktag	
	Richtwerte	Grenzwerte
50 – 200 Einwohner	2 Fahrtenpaare	1 Fahrtenpaare
200 – 500 Einwohner	3 Fahrtenpaare	2 Fahrtenpaare
500 – 1.000 Einwohner	4 Fahrtenpaare	2 Fahrtenpaare
1.000 – 3.000 Einwohner	6 Fahrtenpaare	4 Fahrtenpaare
> 3.000 Einwohner	12 Fahrtenpaare	8 Fahrtenpaare

8 als Summe über die jeweilige Verkehrszeit

9 als Summe über die jeweilige Verkehrszeit

A.3.5 Anforderung an die Verbindungsqualität

Stadt Schweinfurt

Wichtigster Faktor im Hinblick auf die Erreichbarkeit ist die Reisezeit. Im Rahmen des Nahverkehrsplan werden Richtwerte definiert, innerhalb derer ein Fahrgast bestimmte Ziele erreichen kann.

In Anlehnung an die Empfehlungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmer wird formuliert, dass die Beförderungszeiten im Stadtgebiet Schweinfurt zur Innenstadt nicht mehr als 20 Minuten betragen sollte. Zwischen den Stadtteilen von Schweinfurt sowie zwischen sonstigen Zielen im Stadtgebiet soll die Beförderungszeit unter 45 Minuten liegen.

Landkreis Schweinfurt

Die Verbesserung der Verbindungsqualität ist ein wesentliches Ziel der Nahverkehrsplanung. Dabei ist die Erhöhung der Beförderungsgeschwindigkeit auf wichtigen Relationen von besonderer Bedeutung. Zum Erreichen akzeptabler Reisezeiten spielt die Ausrichtung des Busverkehrs auf den SPNV sowie Maßnahmen zur Verkürzung der Fahrzeiten eine große Rolle.

Im Hinblick auf die Verbindungsqualität des ÖPNV im Landkreis Schweinfurt werden im Nahverkehrsplan folgende Zielsetzungen angestrebt:

- Die heute erreichte Beförderungsgeschwindigkeit ist zu stabilisieren.
- Umsteigebeziehungen an den definierten Systemknoten Bahn/ Bus und Bus/ Bus sind ggf. zu optimieren.
- Die Umsteigenotwendigkeit soll auf ein vom Fahrgast akzeptierbares Minimum reduziert werden. Es werden dabei folgende Zielwerte angestrebt:

- **Tabelle 6:** Anzustrebende Anzahl der Umsteigevorgänge

Verbindung	maximal anzustrebende Umsteigevorgänge
Grundzentren ⇔ Mittelzentrum	0
Mittelzentren ⇔ Oberzentrum	0
Grundzentren ⇔ Oberzentrum	1
sonstige Orte / Ortsteile ⇔ zugeordnetes Mittelzentrum	1
sonstige Orte / Ortsteile ⇔ Oberzentrum	2

- Anzustrebende Umsteigezeiten an den definierten Verknüpfungspunkten sind, in Abhängigkeit von der örtlichen baulichen Situation, maximal zehn Minuten bei Bus/ Bus-Verknüpfungen und 15 Minuten bei Bus-/ Schiene-Verknüpfungen.

A-20

- Die Orte im Landkreis Schweinfurt sollen innerhalb von 90 Minuten an das Oberzentrum Schweinfurt und (im zugehörigen Mittelbereich) innerhalb von 45 Minuten an das Mittelzentrum Gerolzhofen angebunden werden.
- Der Vorrang des ÖPNV vor dem MIV durch geeignete Maßnahmen (Buskaps, Ampelbeeinflussung etc.) sollte insbesondere im Oberzentrum Schweinfurt sowie auf den Zulaufstrecken mit dichtem Fahrtenangebot im Stadtbus- und Regionalbusverkehr gewährleistet werden.

A.3.6 Verknüpfungsstandards

Verknüpfungen sind Bestandteile flächendeckender ÖPNV-Bedienung und zur Sicherung notwendiger Anschlüsse wichtig. Nur so ist auch in der Fläche ein ÖPNV-System wirkungsvoll.

Im ÖPNV-Netz sind fahrplantechnisch attraktive Verknüpfungspunkte (Umsteigepunkte) zwischen den einzelnen Verkehrsträgern, Bedienungsebenen und Linien vorzusehen. Diese Verknüpfungspunkte müssen eine nutzerfreundliche Gestaltung und Ausstattung (v.a. Fahrgastinformationen, Witterungsschutz, Beleuchtung, Sitzgelegenheit, Wegweisung) besitzen.

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 System Bus/ Bus 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.

Für die Funktionsfähigkeit des ÖPNV ist die Qualität der Zu- und Abbringerverkehre von hoher Bedeutung. Insbesondere dort, wo der ÖPNV kein lückenloses Angebot bereitstellen kann, werden der motorisierte Individualverkehr und das Fahrrad zu wichtigen Ergänzungsverkehrsmitteln. Um diese mit dem ÖPNV bzw. SPNV zu verknüpfen, sind Park & Ride-Anlagen (P+R) sowie Bike & Ride-Anlagen (B+R) erforderlich.

Park & Ride-Angebote an den Bahnhöfen und Haltepunkten im Schienenverkehr sollen in kostengünstiger Form ausgebaut werden. Dabei ist ein schrittweiser Ausbau der Kapazitäten bei sich entwickelnder Nachfrage zu berücksichtigen.

Im Rahmen der Nahverkehrsplanung wird eine kombinierte Nutzung von Fahrrad und ÖPNV (Bike & Ride) in den radverkehrsrelevanten Teilräumen als wichtige Zielsetzung definiert. Dadurch können die Einzugsbereiche und die Zugänglichkeit der Haltestellen und Bahnhöfe erweitert und die Erschließungswirkung des ÖPNV-Systems verbessert werden.

Der Einzugsbereich von Haltestellen wird durch die Einführung von Bike & Ride erweitert. Vorzusehen sind Fahrradabstellanlagen an wichtigen zentralen Haltestellen des Busverkehrssystems sowie an Haltestellen der Ortslagen, die nicht durch die o.g. Haltestellenradien mit dem ÖPNV erschlossen werden. Bei der Gestaltung der Fahrradabstellanlagen ist sowohl die Nutzerfreundlichkeit als auch der Diebstahlschutz zu berücksichtigen.

Stadt Schweinfurt

Verknüpfung Regionalbus/ Stadtbus

Die Pendlerbeziehungen aus dem Landkreis in die Stadt Schweinfurt müssen attraktiv gestaltet sein, um Verkehre vom MIV auf den ÖPNV zu verlagern. Neben der zügigen Verbindung aus der Region in die Stadt auf direktem Weg sind die Verknüpfungspunkte des SPNV und des Regionalbusverkehrs mit dem Stadtbussystem von besonderer Bedeutung. Neben dem Hauptverknüpfungspunkt am Hauptbahnhof sind vorgeschaltete Umsteigehaltestellen im Innenstadtbereich, aber auch auf den Zulaufstrecken wichtig. Um den Fahrgästen aus der Region eine optimale Zielerreichung in Schweinfurt zu ermöglichen, ist es sinnvoll, dem Regionalbus die Möglichkeit einzuräumen, an den relevanten Haltestellen in seinem Bedienungskorridor zu halten.

Die Versorgung mit Nahverkehrsleistungen übernimmt im Stadtgebiet vorrangig der Stadtbus. Es ist jedoch eine sinnvolle Zusammenarbeit mit den aus der Region einfahrenden Buslinien anzustreben, bis hin zur möglichen Zusammenfassung von Stadt- und Regionalbuslinien. 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.

Verknüpfungen im Stadtbusnetz

Auch innerhalb des Stadtbussystems ergeben sich Umsteigenotwendigkeiten. Diese sollten für den Fahrgast mit möglichst geringem Aufwand verbunden sein (kurze Wegelängen, kurze Wartezeiten auf das Anschlussverkehrsmittel). Wartezeiten sollten im Innenstadtbereich 5 - 10 Minuten nicht überschreiten und in städtischen Randbereichen nicht über 10 - 15 Minuten hinausgehen. Anschlüsse in der SVZ sollten gesichert funktionieren, d.h. absehbare Verspätungen z.B. des Zubringerverkehrsmittels sollten abgewartet werden.

Die zentrale Umsteigehaltestelle im Stadtbusnetz ist der Roßmarkt. Dort sollten alle relevanten Stadtbuslinien miteinander verknüpft sein, so dass ein Umsteigen zwischen den Linien mit kurzen Umsteigezeiten während des gesamten Betriebszeitraumes möglich ist.

Anschlusshaltestellen sollten in unmittelbarer Nähe zueinander liegen (Fußweg max. 200 m). Sie müssen gefahrlos erreichbar sein, ggf. müssen zusätzliche Sicherungsvorkehrungen bzw. -einrichtungen erstellt werden. Das gilt insbesondere dort, wo Schülerverkehre auftreten. Die Anschlüsse sollen möglichst für den gesamten Bedienzeitraum aufrechterhalten werden.

A-22

Verknüpfung Bus/Schiene

Die Verknüpfung zwischen Bus und Schiene erfolgt für die Stadtbus- und Regionalbuslinien am Hauptbahnhof sowie nachrangig im Stadtbusverkehr am Stadtbahnhof. Eine konkrete Abstimmung der Ankunfts- und Abfahrtszeiten von Stadtbussen und Zügen ist tagsüber aufgrund der großen Fahrtdichte im Stadtbusverkehr nicht erforderlich. Es sollte aber angestrebt werden, dass auch abends und am Wochenende die Umsteigezeiten soweit minimiert werden, dass der ÖPNV für den Anschlussverkehr von und zum Bahnhof eine attraktive Alternative zum Auto darstellt.

Für die Verknüpfung zwischen Regionalbusverkehr und Schienenverkehr am Hauptbahnhof in Schweinfurt sind die Ankunfts- und Abfahrtszeiten von Bus und Schiene aufeinander abzustimmen. Die Übergangszeiten in der HVZ und NVZ sollten mindestens 5 Minuten und maximal 15 bis 20 Minuten betragen. Anschlüsse in der SVZ sollten gesichert funktionieren, d.h. absehbare Verspätungen z.B. des Zubringerverkehrsmittels SPNV sollten abgewartet werden.

Landkreis Schweinfurt

Verknüpfung Regionalbus/Schiene

Die Verknüpfung zwischen Bus und Schiene erfolgt für die Regionalbuslinien und somit die Fahrgäste aus dem Landkreis am Hauptbahnhof in Schweinfurt.

Weiterer Verknüpfungspunkt mit dem SPNV ist der Bahnhof Waigolshausen. Hier kann für Fahrgäste z.B. aus Werneck eine schnellere Umsteigeverbindung zum SPNV geschaffen werden. Die bestehenden Umsteigemöglichkeiten in Waigolshausen sind daher hinsichtlich der Übergangszeiten zu überprüfen, ggf. ist eine Angebotsverdichtung zur Herstellung zusätzlicher Verknüpfungen herzustellen.

Verknüpfung zwischen Regionalbuslinien

Die Verknüpfung zwischen den Regionalbuslinien erfolgt neben der zentralen Verknüpfungshaltestelle Schweinfurt Hauptbahnhof insbesondere für Relationen zwischen dem nördlichen und südlichen Kreisgebiet an dem Umsteigepunkt Gerolzhofen Bahnhof.

Entsprechend ihrer Funktion als Verknüpfungspunkt ist diese Haltestelle mit besonderen Ausstattungsmerkmalen zu versehen. Näheres ist im Kapitel A.4.2 „Haltestellenausstattung und Fahrgastinformation“ dargestellt.

A.3.7 Betriebsablauf

Die stetige Überprüfung von Maßnahmen zur Beschleunigung, wie z.B.

- Beeinflussung von Lichtsignalanlagen,
- Einrichtung von Busschleusen und Busspuren,
- Ausbau von Knotenpunkten,
- Neuregelungen des ruhenden Verkehrs sowie
- Umbau und Verlegung vorhandener Haltestellen,

soll zur Optimierung des Betriebsablaufes erfolgen. Schwerpunkte sind hier das Stadtgebiet Schweinfurt, sowie weitere Zulaufstrecken zum Oberzentrum, die mit einer hohen Fahrtendichte im Stadt- und Regionalverkehr bedient werden.

A.4 Angebots- und Qualitätsstandards

A.4.1 Fahrzeugausstattung

Der Fahrzeugeinsatz soll, soweit es die betrieblichen Belange (Umlaufplanung) zulassen, hinsichtlich der Ausstattungsqualität nach Bedeutung der Linien bzw. Verbindung und der Produktdifferenzierung erfolgen. Im Regionalen Hauptnetz und in den Stadtbusverkehren ist eine höchstmögliche Qualität anzustreben.

Die eingesetzten Fahrzeuge sollen den Anforderungen an einen hohen Fahrgastkomfort entsprechen. Um die Zugangsbedingungen für mobilitätseingeschränkte Nutzergruppen zu erleichtern, sollten insbesondere im Stadtbusverkehr Schweinfurt sowie auf nachfragestarken Regionalbuslinien Niederflerfahrzeuge eingesetzt werden, wenn die Voraussetzungen dafür gegeben sind.

Die Fahrzeuge sind sukzessive an die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)¹⁰ auf Barrierefreiheit durch Ausrüstung mit mechanischen Einstiegsrampen, stufenlosen Einstiegen und teilweise stufenlosen Sitzbereichen in Türnähe anzugleichen. Bei Neuanschaffung von Fahrzeugen ist die EU-Richtlinie 2001/85/EG zu beachten.

Die Fahrzeuge des Stadtbusverkehrs sowie mindestens die im regionalen Hauptnetz eingesetzten Fahrzeuge sollen mit ergänzenden Fahrgastinformationen (Linien- und Zielanzeige, Haltestellenanzeige oder -ansage etc.) ausgestattet sein.

Die ausschließlich in den Verkehrsspitzen eingesetzten Fahrzeuge können in den geforderten Qualitäten ggf. von den genannten Anforderungen abweichen. Bei einer Ausschreibung sind die vom Aufgabenträger gewünschten Standards zu beschreiben.

Bei eigenwirtschaftlich betriebenen Linien obliegt die Ausstattungsqualität den Verkehrsunternehmen. Die Aufgabenträger formulieren jedoch gegenüber den Verkehrsunternehmen das Ziel einer höchstmöglichen Qualität.

Im Bereich der gemeinwirtschaftlichen Verkehre können die Aufgabenträger im Rahmen der Ausschreibung Vorgaben für die Fahrzeugqualität und die Ausstattung definieren. Dazu sollten entsprechende Anforderungsprofile erarbeitet werden.

10 Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) i. d. Fassung vom 1. Mai 2002

A.4.2 Haltestellenausstattung und Fahrgastinformation

Haltestellen sind die Zugangsstellen zum ÖPNV-System. Sie sollten daher entsprechend attraktiv gestaltet sein, optimal gelegen und gut ausgestattet sein. Darüber hinaus sollten Haltestellen in ihrer Funktion nicht auf reine Zugangsstellen zum ÖPNV beschränkt sein, sondern (in Abhängigkeit von ihrer Bedeutung) zusätzliche Infrastruktureinrichtungen aufweisen.

Die Anlage der Haltestellen sollte sich an den Bedürfnissen der beschleunigten Führung des Busses und den fahrdynamischen und fahrgeometrischen Bedingungen orientieren. Bei Neu- bzw. Umbau von Haltestellen sind diese daher im Innerortsbereich i.d.R. als Bus-Kap oder am Fahrbahnrand anzulegen

Haltestellen sind sukzessive an die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)¹¹ auf Barrierefreiheit anzugleichen.

Für die Haltestellen im Stadtbusverkehr Schweinfurt sowie relevante Regionalbushaltestellen (i.d.R. die zentralen Haltestellen in den Gemeinden des Landkreises sowie Verknüpfungspunkte) werden folgende Anforderungen an die Haltestelleneinrichtung und an die Fahrgastinformation formuliert:

- einheitliches Erscheinungsbild der Haltestelle
- Fahrgastunterstand mit Sitzgelegenheit (anzustreben für Haltestellenpositionen mit einer Fahrgastnachfrage von mindestens 30 Fahrgästen pro Tag und Richtung)
- ausreichende Beleuchtung (direkt oder indirekt)
- Fahrgastinformation: Haltestellenname (beleuchtet), anführende Linien, Verkehrsmittel, Verkehrsunternehmen, Hinweise im Aushangfahrplan auf Haltestellen mit niveaugleichem Einstieg, Linien(netz)plan, Tarifinformationen (Tarifplan, Fahrkartenprogramm, Ermäßigungsmöglichkeiten)
- Fahrplan: Haltestellenbezogener Fahrplan, unterschieden nach Verkehrstagen, Kennzeichnung der Niederflurbusse und der Haltestellen mit niveaugleichem Einstieg, Linienperlschnur mit Haltestellennamen und Umsteigebeziehungen für jede Linie, Servicrufnummer
- Die wichtigen Informationen zum Fahrplan und zum Tarif sollen auch für sehbehinderte Fahrgäste in entsprechender Form veröffentlicht bzw. bekannt gemacht werden¹².
- Querungshilfen über die Fahrbahn

11 Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) i. d. Fassung vom 1. Mai 2002

12 Denkbar ist z.B. die automatische Ansage der Liniennummer und der Fahrrichtung eines Fahrzeuges an ausgewählten Haltestellen bei Einstieg der Fahrgäste. An zentralen Haltestellen sind entsprechend gestaltete Aushangfahrpläne oder bei dynamischen Fahrgastinformationen die Ansage des nächsten Busses möglich.

A-26

Wünschenswerte Ausstattungsmerkmale sind darüber hinaus:

- Dynamische Fahrgastinformation an zentralen Umsteigehaltestellen
- Umgebungsplan (mit Hinweisen auf nächstgelegene Haltestellen, Taxistände, Telefonzellen, Geldautomaten, Briefkästen, öffentliche Toiletten, Vorverkaufsstellen)
- Fahrradabstellanlagen (an zentralen Haltestellen in randlichen Stadtgebieten, sicher und wettergeschützt)

Daneben sollten erhöhte Borde (16-18 cm) kombiniert mit Niederflertechnik der Fahrzeuge die Zugänglichkeit des ÖPNV für mobilitätsbehinderte Personen fördern.

A.4.3 Anforderungen an Marketing, Vertrieb und Tarif

Zur Verbesserung der Akzeptanz des ÖPNV ist eine kontinuierliche Marketingarbeit erforderlich. Dies betrifft insbesondere die Vermarktung spezieller Produkte oder Qualitäten wie z.B. vertaktete Verkehre im Landkreis oder die Erreichbarkeit bestimmter ÖPNV-relevanter Ziele im Stadtbusverkehr.

Zur Verbesserung der Öffentlichkeitsarbeit und der Kundennähe sollen im Stadtgebiet und im Landkreis Schweinfurt ÖPNV-Informationsstellen (ggf. Einbindung in die Touristeninformationen oder Kooperationen mit Verkaufschalter der Deutschen Bahn oder Bürgerbüros) vorgehalten werden. Darüber hinaus sind die Informationsquellen der telefonischen Fahrplanauskunft oder der Internetauftritt der Aufgabenträger oder Verkehrsunternehmen zu bewerben. Das Landratsamt sowie einige Verkehrsunternehmer haben zu diesem Zweck eine Verknüpfung zur OVF-Homepage eingerichtet.

Seit Juli 2006 hat die OVF ein Regionalbüro in der Stadt Schweinfurt eingerichtet, in welchem der Kunde Auskünfte zum Fahrplan, Tarif und Fundsachen erhält.

Die Gestaltung der Fahrgastinformationsmedien soll entsprechend eines weitgehend einheitlichen Marketingauftritts in Stadt und Landkreis sowie zwischen den verschiedenen Verkehrsunternehmen erfolgen, z.B. in der Darstellung der Fahrpläne oder Fahrplanhefte oder in der Gestaltung bestimmter Werbeaktionen.

Die Tarifstruktur ist unter den Gesichtspunkten der Marktpotenzialausrichtung, Nutzerfreundlichkeit und Wirtschaftlichkeit weiterzuentwickeln. Für die einzelnen Hauptzielgruppen sind spezielle Tarifangebote anzubieten. Zu berücksichtigen sind bei der Weiterentwicklung der Tarifstruktur auch die Kriterien Übersichtlichkeit und Begreifbarkeit.

Im Landkreis und in der Stadt Schweinfurt sowie mit den angrenzenden Aufgabenträgern sind Kooperationen anzustreben. Vorteilhaft für eine nutzerfreundliche Tarifstruktur ist hierbei die Entwicklung eines einheitlichen Tarifs,

der sämtliche in Landkreis und Stadt Schweinfurt verkehrenden Bedienungsangebote im Busverkehr beinhaltet.

A-28

Teilbaustein B

Teilraum Stadt Schweinfurt

B.1 Bestandsaufnahme und Schwachstellenanalyse

B.1.1 Raum- und Siedlungsstruktur

Sowohl die kreisfreie Stadt Schweinfurt als auch der Landkreis Schweinfurt gehören zu der Region Main-Rhön im Regierungsbezirk Unterfranken. Diese liegt ganz im Norden von Bayern und umfasst auch die Landkreise Rhön-Grabfeld im Norden, Bad Kissingen im Westen und Hassberge im Osten.

Das Landesentwicklungsprogramm (LEP) untergliedert den Landkreis Schweinfurt in einen Verdichtungsraum um das Oberzentrum Schweinfurt und einen allgemeinen ländlichen Raum.

Die Stadt Schweinfurt übernimmt gemäß LEP als Oberzentrum wichtige Versorgungsaufgaben für die gesamte Region und z.T. auch für den östlichen Bereich des angrenzenden Planungsgebietes Würzburg. Für die Bewohner des südlichen Kreisgebietes übernimmt als einziges Mittelzentrum des Landkreises Schweinfurt die Stadt Gerolzhofen die wichtigsten zentralörtlichen Funktionen, die Einwohner des westlichen Landkreises sind auf das Unterzentrum Werneck ausgerichtet.

Wichtige Verflechtungen, ausgehend von der Stadt Schweinfurt sowie im Landkreis Schweinfurt, bestehen vor allem entlang der Entwicklungsachsen von überregionaler Bedeutung zwischen den Oberzentren Schweinfurt und Würzburg sowie in den Verbindungen zu den Mittelzentren Bad Kissingen und Haßfurt. Entwicklungsachsen stellen das Grundgefüge der räumlichen Verflechtungen dar. Sie beinhalten die für die Verbindung und Erschließung der Räume und Regionen besonders wichtige Verkehrsinfrastruktur. Zur Ergänzung der oben genannten Entwicklungsachsen sieht der Regionalplan mit Stand vom 1.10.1995 in den Verbindungen Schweinfurt – Bad Königshofen i. Grabfeld über Stadtlauringen und Schweinfurt-Gerolzhofen Entwicklungsachsen von regionaler Bedeutung vor.

Für die Stadt Schweinfurt bestehen die wichtigsten Verflechtungen im Stadt-Umland Bereich. Die in den letzten Jahren immer weiter fortschreitenden Siedlungserweiterungen zwischen dem Oberzentrum und den Gemeinden Dittelbrunn im Norden, Niederwerrn im Nordwesten und Sennfeld im Südosten lassen eine räumliche Trennung oft nicht mehr erkennen.

B-2

B.1.1.1 Bevölkerung

Die Stadt Schweinfurt hat auf einer Fläche von 35,63 km² eine Bevölkerungszahl von 54.222 EW (Stand 31.12.2004)¹³. Die Bevölkerung der Stadt Schweinfurt verteilt sich auf 16 Stadtteile bzw. auf 25 statistische Bezirke. Die Stadtteile sind im Einzelnen Altstadt, Bergl, Deutschhof, Eselshöhe, Gartenstadt, Haardt, Hafen, Hainig, Hochfeld, Höllental, Innenstadt, Maintal, Musikerviertel, Oberndorf, Steinberg und Theuerbrunnlein.

Mit einer Einwohnerdichte von 1.521 EW/km² ist Schweinfurt die am dichtesten besiedelte Stadt im Regierungsbezirk Unterfranken (Würzburg 1.503 EW/km²; Regierungsbezirk Unterfranken 158 EW/km²)¹⁴.

■ Karte 1: Raum- und Siedlungsstruktur Stadt Schweinfurt

Die höchsten Einwohnerzahlen im Stadtgebiet weisen neben den Innenstadtbereichen die statistischen Bezirke Bergl und Hochfeld/Steinberg auf.

Nahezu die gesamte Bevölkerung der Stadt lebt nördlich bzw. nordwestlich des Mains, der die Stadt durch seinen Verlauf in deutlich voneinander getrennte Stadtteile gliedert. 20 % der Bevölkerung leben in den drei innerstädtischen Stadtbezirken. Der Süden Schweinfurts ist gewerblich und landwirtschaftlich geprägt und weist nur vereinzelt lockere Wohnbebauung auf.

Die Stadtteile Gartenstadt und Eselshöhe sind ebenso wie die Neubaugebiete (u.a. Wohngebiet Zeilbaum im Stadtteil Deutschhof) von 1 - 4 –Familienhäusern geprägt, vereinzelt findet man Blockrandbebauung.

In den statistischen Bezirken Schweinfurt Süd und Schweinfurt Süd Hafen liegen vor allem Gewerbe- und Industriestandorte, des Weiteren sind dort größere Verbrauchermärkte (z.B. Media Markt, Baumärkte, großer Einkaufsmarkt) ansässig.

13 Quelle: Stadt Schweinfurt

14 Quelle: LfStaD - Gemeindedaten 2003 T010401-02-SZ

■ **Tabelle 7:** Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung 1996-2005 nach statistischen Bezirken Stadt Schweinfurt (Stand 31. Dezember 2004)

	Einwohner 2005	Einwohner 1996	Veränderung in %
Altstadt	2.476	2.762	-10,4
Innenstadt West	4.314	4.567	-5,5
Innenstadt Nord	4.354	4.652	-6,4
Bergl	9.490	9.909	-4,2
Musikerviertel	3.353	3.669	-8,6
Nordwestl. Stadtteil	3.216	3.315	-3,0
Gartenstadt	2.957	3.289	-10,1
Nördlicher Stadtteil	3.119	2.900	+7,6
Haardt	1.549	1.533	+1,0
Eselshöhe	2.374	2.099	+13,1
Hochfeld-Steinberg	5.303	5.434	-2,4
Nordöstl. Stadtteil	2.770	2.551	+8,6
Deutschhof Süd	2.030	1.911	+6,2
Deutschhof Mitte	1.615	1.686	-4,2
Deutschhof Ost	1.052	1.179	-10,9
Deutschhof Nord	1.021	1.212	-15,8
Deutschhof Zeilbaum	417	-	-
Schweinfurt-Süd	196	127	+54,3
Schweinfurt-Süd-Hafen	23	34	-32,4
SW-Baggersee Umgem.	3	6	-50,0
Oberndorf-Süd	1.190	1.307	-9,0
Oberndorf-Mitte-NW	1.301	1.238	+5,1
Nicht zuzuordnen	99	-	-
Gesamt	54.222	55.380	-2,1

Quelle: Stadt Schweinfurt

Die Bevölkerungszahl Schweinfurts ist seit 1996 um rund 2% zurückgegangen, wobei in den Stadtbezirken „Altstadt“ mit rund 10,4 % sowie „Gartenstadt“ mit etwa 10,1 % die größten Rückgänge zu verzeichnen sind.

Deutliche Bevölkerungszugewinne sind in den Stadtbezirken „Eselshöhe“ (rund 13 %) und „Nördlicher Stadtteil“ (7,6 %) festzustellen.

Bis Ende der 1990er Jahre konnte die Stadt Schweinfurt deutliche Bevölkerungszuwächse für sich verzeichnen. Diese resultieren in großen Maße aus Wanderungsgewinnen v.a. aus den neuen Bundesländern.

B-4

Der Anteil der unter 18-jährigen lag 2003 mit 17,5 % deutlich unter dem Bundesdurchschnitt (19,3 %), der Anteil der über 65 jährigen lag mit 22,0 % deutlich darüber (Bundesdurchschnitt 17,4 %) ¹⁵.

B.1.1.2 Beschäftigte und Pendlerbeziehungen

In der Stadt Schweinfurt waren im Jahr 2004 rund 48.300 Arbeitnehmer sozialversicherungspflichtig gemeldet ¹⁶. Davon waren jeweils die Hälfte im produzierenden Gewerbe sowie im Sektor „Handel und Dienstleistungen“ tätig. Schweinfurt hat mit 36.397 Einpendlern gegenüber 4.485 Auspendlern eine hohes Einpendleraufkommen zu verzeichnen. Dies verdeutlicht die überregionale Bedeutung Schweinfurts als Arbeitsplatzstandort.

Die Arbeitslosenquote für die Region Schweinfurt liegt bei 8,1 % ¹⁷. Dieser Wert entspricht dem Durchschnittswert der Region Unterfranken (8,1 % im August 2005 ¹⁸) und liegt leicht unter dem Durchschnittswert des Landes Bayern (8,3 %). In der Stadt Schweinfurt ist die Arbeitslosenquote mit 10,7 % deutlich höher.

■ **Tabelle 8:** Arbeitsplatzsituation Stadt Schweinfurt 2004/05

Beschäftigte am Arbeitsort	48.266
Davon im Sektor I: Land- u. Forstwirtschaft, Tierhaltung, Fischerei	63
Davon im Sektor II: Produzierendes Gewerbe	23.863
Davon im Sektor III: Handel und Dienstleistungen	24.340
Einpendler	36.397
Auspendler	4.485
Arbeitslosenquote	10,7 %
Einwohner	54.222

15 Quelle: www.wifak.uni-wuerzburg.de

16 Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer sind alle Arbeiter, Angestellten und Personen in beruflicher Ausbildung, die in der gesetzlichen Rentenversicherung, Krankenversicherung, Pflegeversicherung und/ oder Arbeitslosenversicherung pflichtversichert sind oder für die Beiträge zur gesetzlichen Rentenversicherung gezahlt werden. Nicht zu den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten zählen dagegen Selbstständige, mithelfende Familienangehörige und Beamte.

17 Quelle: <http://statistik.arbeitsamt.de/statistik/> - Stand: September 2005

18 Datenbank Regionalwirtschaftlicher Zahlen - <http://www.mainfranken-region.de>

Die größten Arbeitgeber der Stadt sind die Firma FAG Kugelfischer AG (5.000 Mitarbeiter) im Stadtteil Bergl, die Firma SKF (3.800 Mitarbeiter) mit Werken in den statistischen Bezirken Oberndorf-Süd und Schweinfurt Süd Hafen und Hauptsitz im Stadtteil Altstadt sowie die ZF-Sachs AG mit Standorten in Oberndorf-Mitte-NW und Schweinfurt Süd Hafen.

Relevante Arbeitsplatzstandorte befinden sich im Industrie- und Gewerbegebiet Maintal und im Gewerbegebiet Hafen Ost.

B.1.1.3 Schulstandorte

In der Stadt Schweinfurt befinden sich:

- 8 Grundschulen
- 4 Hauptschulen,
- 2 Realschulen,
- 5 Gymnasien,
- 2 Schulen des 2. Bildungsweges,
- 15 Standorte beruflicher Schulen,
- 1 Fachoberschule und
- 1 Fachhochschule.

Den größten Schulstandort mit etwa 78 % der gesamten Schülerzahl der weiterführenden Schulen stellt der westlich der Innenstadt gelegene Stadtbezirk Musikerviertel. Hier befinden sich zwei Realschulen, drei Gymnasien, zwei Schulen des 2. Bildungsweges, sieben Berufsschulen, eine Fachoberschule sowie die Fachhochschule Würzburg-Schweinfurt. Die drei Innenstadtbezirke stellen hingegen nur 13 % der gesamten Schüler der weiterführenden Schulen.

Insgesamt 58 % der Schüler an weiterführenden Schulen kommen nicht aus dem Stadtgebiet Schweinfurt.

Die Standorte aller weiterführenden Schulen sind in Karte 2 dargestellt.

- **Karte 2:** Infrastruktur Stadt Schweinfurt

B-6

■ **Tabelle 9:** Weiterführende Schulen im Stadtgebiet

Stadtbezirk	Schulart	Name	Adresse	Anz. Schüler
Bergl	HS	Albert-Schweizer-Volksschule	Albert-Schweitzer-Straße 3	515
Bergl	Gym	Griechisches Lyzeum der Republik Griechenland	Wirsingstraße 7	28
Bergl	BS	Adolph-Kolping-Schule	Hauptbahnhofstraße 5	356
Bergl	WS	Private Wirtschaftsschule Pelzl	Wirsingstr. 7	434
Hafen-Ost	BS	Private BFS für Fremdsprachen	Carl-Zeiß-Straße 14	46
Innenstadt Nord	HS	Auen-Volksschule	Friedhofstraße 35	345
Innenstadt Nord	Gym	Celtis-Gymnasium	Gymnasiumstraße 15	838
Innenstadt West	BFS	BFS für Krankenpflege am Krankenhaus St. Josef	Ludwigstraße 1	56
Innenstadt-Nord	WS	Private Wirtschaftsschule Müller	Schelmrasen 40	412
Innenstadt-West	BFS	Private BFS für Hauswirtschaft der Schwestern des Erlösers	Theresienstraße 1	81
Innenstadt West	HS	Frieden-Volksschule	Ludwigstraße 5	689
Musikerviertel	RS	Walther-Rathenau-Realschule	Ignaz-Schön-Straße 7	914
Musikerviertel	RS	Wilhelm-Sattler-Realschule	St.-Kilian-Straße 15	921
Musikerviertel	Gym	Alexander-von-Humboldt-Gymnasium	Geschwister-Scholl-Straße 4	1727
Musikerviertel	Gym	Olympia-Morata-Gymnasium	Ignaz-Schön-Straße 9	876
Musikerviertel	Gym	Walther-Rathenau-Gymnasium	Ignaz-Schön-Straße 7	832
Musikerviertel	2 BW	Bayernkolleg	Florian-Geyer-Straße 13	406
Musikerviertel	2 BW	Telekolleg MultiMedial	Goethestraße 5	20
Musikerviertel	BS	Dr.-Georg-Schäfer-Schule	Geschwister-Scholl-Straße 18	2320

Stadtbezirk	Schulart	Name	Adresse	Anz. Schüler
Musikerviertel	BS	Ludwig-Erhard-Schule	Ignaz-Schön-Straße 10	2014
Musikerviertel	BS	Berufliches Schulzentrum Alfons Goppel	Geschwister-Scholl-Straße 28-32	536
Musikerviertel	FS/BFS	Berufliches Schulzentrum Alfons Goppel	Geschwister-Scholl-Straße 28-32	548
Musikerviertel	BS	Staatl. BS für Assistenten für Informatik/ Metalltechnik/ Mathematik	Geschwister-Scholl-Straße 18	96
Musikerviertel	BS	Landwirtschaftsschule Schweinfurt	Ignaz-Schön-Straße 30	40
Musikerviertel	FOS/BOS	Friedrich-Fischer-Schule	Goethestraße 5	657/334
Musikerviertel	FA	Fachakademie für Sozialpädagogik	Geschwister-Scholl-Straße 34	134
Musikerviertel	FH	Fachhochschule Würzburg-Schweinfurt	Ignaz-Schön-Straße 11	2099
Nordöstl. Stadtteil	BFS	BFS für Krankenpflege des Arbeitsförderungs-zentrums	Robert-Koch-Straße 10	34
Nordöstl. Stadtteil	BFS	BFS für Physiotherapie	Robert-Koch-Straße 10	85
Nordwestl. Stadtteil	HS	Montessori-Volksschule	Gorch-Fock-Straße 1a	198

Quelle: Stadt Schweinfurt

HS: Hauptschule, RS: Realschule, Gym: Gymnasium, 2.BW: Schule des zweiten Bildungsweg, BS: Berufsschule, FS: Fachschule, BFS: Berufsfachschule, WS: Wirtschaftsschule, FOS: Fachoberschule, BOS: Berufsoberschule, FA: Fachakademie, FH: Fachhochschule

B.1.1.4 Ziele mit hoher Relevanz für den ÖPNV

Neben der Siedlungsstruktur, den Arbeitsplatz- sowie den Schulstandorten nehmen auch größere öffentliche und soziale Einrichtungen sowie Ziele/ Einrichtungen mit hoher Publikumsattraktivität Einfluss auf die Ausrichtung und Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes.

Einkaufsverkehr

Eine hohe Bedeutung im Einkaufsverkehr für den mittel- und langfristigen Bedarf in der Stadt Schweinfurt und im Landkreis Schweinfurt haben die Schweinfurter Innenstadt sowie großflächige Einzelhandelsstandorte im Gewerbegebiet Schweinfurt Süd. Großflächige Einzelhandelsstandorte mit einem ausgeprägt innenstadtrelevanten Sortiment „auf der grünen Wiese“ sind dagegen nicht vorhanden.

Freizeitverkehr

Im Bereich des Freizeitverkehrs, einschließlich der Naherholung und des Tourismus, weist die Stadt Schweinfurt einige ÖPNV-relevante Ziele auf.

Die Stadt Schweinfurt verfügt über 18 Beherbergungsbetriebe mit 1.350 Gästebetten. Im Jahr 2004 wurden insgesamt 62.258 Gästeankünfte (darunter 13.339 Auslandsgäste) und 135.677 Übernachtungen registriert.

Die publikumsintensivsten Freizeiteinrichtungen sind der Wildpark Schweinfurt (500.000 Besucher) und das neue Schwimmbad „Silvana“ im Bezirk Hochfeld.

Kulturelle Einrichtungen von regionaler Relevanz sind die Stadtbücherei (149.997 Besucher im Jahr 2004), die VHS (87.117 Teilnehmer SJ 2003/2004), die Städtische Sammlung Schweinfurt (80.682 Besucher im Jahr 2003), das Filmtheater Union I und II (ca. 76.200 Besucher in der Spielzeit 2003/2004) und die Eissporthalle.

Krankenhäuser

Krankenhausstandorte sind das Krankenhaus St. Josef in der Ludwigstraße (Innenstadt West) mit 260 Betten und das Leopoldina-Krankenhaus der Stadt Schweinfurt GmbH in der Gustav-Adolf-Straße (Nordöstlicher Stadtteil) mit 644 Betten. Daneben gibt es in der Stadt verschiedene Seniorenheime (u.a. Wohnstift Augustinum und Maria-Frieden Caritas).

B.1.2 Nachfrage im Individualverkehr

Das Verkehrsgeschehen in der Stadt Schweinfurt wird ganz wesentlich durch den motorisierten Individualverkehrs (MIV) bestimmt. Dies gilt vor allem für die regionalen Verflechtungen. Aufgrund zahlreicher Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in der Innenstadt sind hier die Belastungen durch den MIV in den letzten Jahren weiter zurückgegangen. Es gibt Verlagerungen auf die ringförmig um die Kernstadt bzw. tangential geführten Hauptverkehrsstraßen. Sehr hohe Kfz-Belastungen sind auf den beiden Mainüberquerungen, der Hahnenhügelbrücke (ca. 37.200 Fzg./24h) und der Maxbrücke (ca. 26.800 Fzg./24h), zu verzeichnen. Weiterer Schwerpunkt der MIV-Belastung ist die Niederwerrner Straße, die als Zu- bzw. Abbringer der Autobahn A7 Würzburg-Kassel fungiert.

B.1.3 Analyse ÖPNV-Angebot

Das ÖPNV-Angebot im Stadtgebiet Schweinfurt ist hinsichtlich der Verantwortlichkeiten in der Aufgabenträgerschaft klar strukturiert. Aufgabenträger sind:

- für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) der Freistaat Bayern bzw. die BEG (Bayerische Eisenbahngesellschaft)
- für die Stadtverkehrslinien im Stadtgebiet Schweinfurt die Stadt Schweinfurt,
- für die Regionalbusverkehrslinien im Landkreis Schweinfurt der Landkreis Schweinfurt

Grundlage der Analyse des ÖPNV-Leistungsangebotes ist der Fahrplan der Stadtwerke Schweinfurt GmbH mit Stand 2005 (gültig ab 03.01.05).

B.1.3.1 Schienenpersonennahverkehr

Die Planung, Organisation und Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs in der Stadt Schweinfurt liegt in der Zuständigkeit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) und ist damit nicht unmittelbarer Gegenstand der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für die Stadt. Da jedoch der SPNV und ÖPNV ein sich ergänzendes System darstellen und aus planerischen Gründen eine Koordinierung des ÖPNV und SPNV sinnvoll ist, erfolgt eine komprimierte Analyse des SPNV im Stadtgebiet.

Die Stadt Schweinfurt wird von zwei Bahnstrecken durchzogen, die im Nah- und Regionalverkehr betrieben werden.

B-10

Der Schienenverkehr in der Stadt Schweinfurt übernimmt die verkehrliche Funktion der Anbindung an das regionale und überregionale Schienennetz sowie die äußere Erreichbarkeit des Nahverkehrsraumes.

Die Schienenstrecken verlaufen südlich der Innenstadt von Westen nach Osten. Die Erschließung durch den Schienenverkehr erfolgt auf den Strecken:

- KBS 803 Bad Kissingen – Hammelburg – Gemünden
- KBS 810 Würzburg – Schweinfurt – Bamberg
- KBS 815 Würzburg – Schweinfurt – Ebenhausen – Bad Kissingen/ Erfurt/ Meiningen/ Grimmenthal

Betreiber der jeweiligen Strecken ist für den Streckenabschnitt Würzburg – Schweinfurt – Bamberg die DB Netz AG, für die Streckenabschnitte Gemünden – Bad Kissingen – Schweinfurt und Meiningen/Grimmenthal – Ebenhausen – Schweinfurt sowohl die Erfurter Bahn GmbH (EIB) als auch die DB Regio AG (RegionalExpress).

Im Schweinfurter Stadtgebiet halten keine Fernverkehrszüge; die nächsten Fernbahnhöfe Würzburg und Nürnberg sind über den SPNV zu erreichen. Die Fahrzeit zwischen Schweinfurt und Würzburg beträgt zwischen 25 und 35 Minuten, die Fahrzeit nach Nürnberg ca. 80 Minuten. Im Stadtgebiet liegen drei SPNV-Zugangsstellen (Schweinfurt Hauptbahnhof, Schweinfurt Stadtbahnhof und Schweinfurt Mitte (Eröffnung Dezember 2006)), die von den Bahnlinien zwischen Würzburg und Bamberg (KBS 810), Gemünden und Schweinfurt (KBS 803) sowie Meiningen/ Grimmenthal und Schweinfurt (KBS 815) bedient werden.

■ **Tabelle 10:** Übersicht der Kursbuchstrecken (KBS) im Untersuchungsraum

KBS	Verlauf	Bahnhöfe und Haltepunkte im Stadtgebiet	Produkt/ Angebot
803	Gemünden – Bad Kissingen - Schweinfurt	Hauptbahnhof, Stadtbahnhof, Schweinfurt-Mitte (nur RB)	EIB (RB), DB Regio (RE)
810	Würzburg – Schweinfurt - Bamberg	Hauptbahnhof, Stadtbahnhof (nur RB), Schweinfurt-Mitte (nur RB)	DB Regio (RE, RB)
815	Meiningen/ Grimmenthal – Ebenhausen – Schweinfurt	Hauptbahnhof, Stadtbahnhof, Schweinfurt-Mitte (nur RB)	EIB (RB), DB Regio (RE)

Fahrplanstand 2006

Die Fahrplanstruktur der KBS 810 ist zweiteilig aufgebaut, wobei die RegionalBahn (RB) zweistündlich zwischen Würzburg und Bamberg mit Bedienung aller im Stadtgebiet und im Landkreis liegenden Stationen sowie zweistündlich zwischen Bamberg und Haßfurt verkehrt. Ergänzt wird das Angebot durch den RegionalExpress (RE), der ebenfalls zweistündlich zwischen Würzburg und Hof sowie jeweils zweistündlich mit Anschluss am Hauptbahnhof in Schweinfurt zwischen Nürnberg und Schweinfurt und zwischen Würzburg und Erfurt verkehrt.

Die Erfurter Bahn GmbH bedient die KBS 803 (Gemünden – Bad Kissingen – Schweinfurt) und die KBS 815 (Meiningen/ Grimmenthal – Ebenhausen – Schweinfurt) jeweils im 2-Stunden-Takt. Einige Fahrten werden über den Schweinfurter Hauptbahnhof hinaus bis zum Stadtbahnhof verlängert. Die DB Regio fährt auf der KBS 803 mit zwei Zugpaaren bis/ von Hammelburg.

Die Bahnstrecken, die auf Schweinfurter Stadtgebiet verkehren, sind dem regionalen Netz zugeordnet; es halten keine Fernverkehrszüge. Die KBS 810 (Würzburg – Schweinfurt – Bamberg – Nürnberg) hat darüber hinaus Bedeutung im überregionalen Bahnverkehr, da über die zentralen Städte Würzburg und Bamberg bzw. Nürnberg der Anschluss an das Fernverkehrsnetz gewährleistet wird.

■ **Tabelle 11:** Angebotsqualität auf den Schienenstrecken im Stadtgebiet Schweinfurt

KBS	Produkt	Linienweg	Bedienzeitraum			Fahrtenangebot		
			Mo-Fr	Sa	So	Mo – Fr	Sa	So -
803	EIB	Gemünden – Bad Kissingen – Schweinfurt	5.18 – 22.46	5.18 – 22.46	5.18 – 22.46	8 / 6	8 / 6	8 / 6
803	RE	Schweinfurt -Bad Kissingen	5.50 – 20.25	5.50 – 20.25	5.50 – 20.25	8 / 8	8 / 8	8 / 7
810	RB	Würzburg – Schweinfurt	4.30 – 23.28	5.41 – 0.26	5.43 – 0.26	23 / 22	19 / 18	19 / 19
810	RB	Schweinfurt – Bamberg	5.03 – 0.25	5.42 – 0.25	5.42 – 0.25	14 / 15	11 / 12	11 / 12
810	RE	Würzburg – Schweinfurt	5.52 – 21.05	5.52 – 21.05	5.52 – 23.05	14 / 15	14 / 15	14 / 15
810	RE	Schweinfurt – Bamberg (Nürnberg)	6.19 – 21.05	6.19 – 21.05	6.19 – 23.05	14 / 15	14 / 15	15 / 16
815	EIB	Meiningen/ Grimmenthal – Ebenhausen – Schweinfurt	6.48 – 22.22	6.48 – 22.22	6.48 – 22.22	11 / 9	9 / 8	9 / 8
815	RE	Schweinfurt – Grimmenthal	5.50 – 21.01	5.50 – 20.25	5.50 – 20.25	9 / 7	9 / 8	9 / 8

Fahrplanstand 2006

B-12

Verknüpfungspunkte

Verknüpfungspunkte zwischen SPNV und Busverkehr in Schweinfurt sind der Hauptbahnhof, der Stadtbahnhof sowie der neue Haltepunkt Schweinfurt-Mitte (seit Dezember 2006). Am Hauptbahnhof bestehen Umsteigemöglichkeiten zum Stadt- und Regionalverkehr, am Stadtbahnhof zum Stadtverkehr. Der Haltepunkt Schweinfurt-Mitte bietet Anschluss an den Regionalverkehr.

B.1.3.2 Busverkehr

Organisationsstruktur und Bedienungsformen

Der straßengebundene Öffentliche Personennahverkehr in der Stadt Schweinfurt wird von den folgenden Unternehmen betrieben:

- Stadtwerke Schweinfurt GmbH im Stadtverkehr
- Verkehrsunternehmen der Verkehrsgemeinschaft Schweinfurt (VSW) (unter Organisation der Omnibusverkehr Franken GmbH OVF) und Firma Kleinhenz als privater Verkehrsunternehmer im Regionalverkehr

Das ÖPNV-Bedienungsangebot der Stadt Schweinfurt differenziert sich in das Liniennetz des Stadtbus- und des Regionalbusverkehrs mit spezifischen Produktmerkmalen und -qualitäten. Der Stadtbus gewährleistet den Öffentlichen Verkehr zwischen der Innenstadt und den Stadtteilen der Stadt Schweinfurt sowie den Stadtteilen untereinander, der Regionalbusverkehr bedient den Öffentlichen Verkehr zwischen den Gemeinden des Landkreises Schweinfurt mit der Stadt Schweinfurt und zwischen den einzelnen Gemeinden.

Liniennetz und Bedienungsangebot

Die Stadt Schweinfurt wird insgesamt von 38 Buslinien erschlossen. Der Stadtverkehr umfasst 20 Linien, der Regionalverkehr im Stadtgebiet 18 Linien. Sämtliche Linien des Stadtverkehrs sind bis zum 31.12.2012 konzessioniert.

Ausnahmslos wird die Stadt Schweinfurt von einem Netz aus Radiallinien durchzogen. Von allen Stadtbereichen gibt es Direktverbindungen zur zentralen Haltestelle Roßmarkt. Alle Stadtbuslinien beginnen bzw. enden am Roßmarkt. In der Regel werden am Linienende Schleifenfahrten gefahren, mit dem Ziel, größere Fahrgastpotenziale zu erschließen (Bedienung dort nur in einer Fahrtrichtung). Die Linie Hafen Ost wird als vollständiger Ring gefahren.

In Karte 3 werden die Linienwege der in der Stadt Schweinfurt verkehrenden Linien dargestellt.

■ **Karte 3:** Liniennetz Stadtverkehr Schweinfurt

Der Großteil der Stadtbuslinien verkehrt in der Hauptverkehrszeit (HVZ) in einem 20- bzw. 30-Min.-Takt. Ausnahmen bilden im Stadtgebiet lediglich die Linie Bergl mit einem tagesdurchgängigen 10-Min.-Takt sowie die Linie Leopoldina Krankenhaus-Deutschhof mit einem 15-Min.-Takt (10-Minuten-Takt in der HVZ).

Die Landkreisgemeinden anbindende Linie Niederwerrn-Oberwerrn-Kronungen-Kützberg verkehrt lediglich im Stundentakt; ein dichteres Angebot wird durch Überlagerungen mit den Linien Hainig und Niederwerrn innerhalb des Stadtgebiets erreicht.

Der Bedienungszeitraum beginnt wochentags zwischen 5.00 und 6.00 Uhr und endet gegen 24.00 Uhr. Lediglich die Linien Mozartstraße (21.54 Uhr), Hafen Ost (20.21 Uhr) und Maintal-Industriegebiet Süd (21.30 Uhr) enden vorher. Ein Nachtbusverkehr ist im Stadtbusverkehr nicht vorhanden.

Am Samstag verkehren die meisten Linien in der Hauptverkehrszeit von 5.30 bis 14.00 Uhr im 20- bzw. 30-Min.-Takt, ab 14.00 Uhr bis Betriebsende im Stundentakt bzw. Halbstundentakt. Die Linie Bergl bedient auch am Wochenende im 10- bzw. 15-Min.-Takt. Sonntags werden die nachfragegestärkteren Linien im 30-Min.-Takt (8 Linien) bedient, die Landkreislinien (6 Linien) verkehren im 90-Minuten-Takt. Der Bedienungszeitraum im Stadtgebiet ist von 5.28 Uhr bis 0.39 Uhr.

Im westlichen Stadtgebiet überlagern sich die Linien Am Hainig, Niederwerrn und Niederwerrn-Oberwerrn-Kronungen-Kützberg zwischen Roßmarkt und Bellevue. Während sich die Linien Am Hainig und Niederwerrn gegenseitig ergänzen, so dass ein 20-Min.-Takt entsteht, überschneidet die Linie Niederwerrn-Oberwerrn-Kronungen-Kützberg das Angebot der Linie Niederwerrn und bietet daher kein merkbares verdichtendes Fahrtenangebot. Nördlich der Innenstadt überlagern sich die Linien Maibacher Straße, Eselshöhe-Dittelbrunn Sonnenteller und Dittelbrunn-Hambach zwischen den Haltestellen Am Roßmarkt und Nordendstraße. Die drei Linien ergänzen sich auf diesem Abschnitt zu einem 10-Min.-Takt.

Bis 6.00 Uhr morgens und nach 20.00 Uhr abends besteht die Möglichkeit, auf den Stadtbuslinien auch zwischen den regulären Haltestellen auszustiegen.

Der Regionalbusverkehr beginnt und endet am Schweinfurter Hauptbahnhof und verkehrt von dort in die umliegenden Gemeinden. Die Linien 8130 und 8156 durchqueren von Mainberg kommend den nordöstlichen Stadtbezirk. Die Linien 8132, 8136, 8170, 8171 und 8172, aus Norden kommend, verkehren durch den Stadtbezirk Hochfeld-Steinberg bzw. Haardt und Hochfeld (8171) sowie den Nördlichen Stadtteil, Gartenstadt und Eselshöhe (8136). Die aus Richtung Westen über die B303 kommenden Linien 8139, 8148, 8153 und 8165 durchqueren die Stadtbezirke Nordwestlicher Stadtteil und Musikerviertel und enden am Hauptbahnhof. In südlicher Richtung verkehren die Regionalbuslinien 8134, 8135 (über Oberndorf), 8137, 9305, 9307 (über Schweinfurt Süd/ Hafen) und 8160 und 9306 (Hafen-Ost).

B-14

Vierzehn Regionalbuslinien (8130, 8132, 8134, 8135, 8136, 8137, 8139, 8148, 8160, 8165, 8170, 8171, 9306, 9307) garantieren den Schulverkehr vom Landkreis Schweinfurt zu den weiterführenden Schulen im Stadtbezirk Musikerviertel (Haltestellen Ignaz-Schön-Straße bzw. Richard-Wagner-Straße und Geschwister-Scholl-Straße). Die Linien 8137, 8139, 8156, 8160, 8170, 8171, 8172, 9305, 9306 und 9307 garantieren die Anbindung der Gewerbegebiete Schweinfurt Süd (u.a. ZF-Sachs-AG und SKF GmbH) und des Werksgeländes der FAG Kugelfischer AG.

Die Regionalbuslinien bedienen neben dem Hauptbahnhof, den Schulstandorten und den Gewerbegebietsstandorten in der Regel die zentralen Haltestellen Kornmarkt, Gericht und Deutsche Bank.

B.1.3.3 Systemverknüpfung

Der wichtigste Verknüpfungspunkt zwischen den Buslinien des Stadtverkehrs ist die zentrale Haltestelle am Roßmarkt. Eine Schnittstelle zwischen dem SPNV, dem Regionalbusverkehr und dem Stadtbusverkehr stellt der Hauptbahnhof dar. Dieser und der Stadtbahnhof sind die beiden Schnittstellen zwischen dem Busverkehr und dem Schienenverkehr in der Stadt Schweinfurt. Weitere relevante Umsteigehaltestellen im Stadtgebiet sind die Haltestellen Markt, Gericht und Oberndorfer Weiher. Übergangsmöglichkeiten zwischen Stadt- und Regionalverkehr bestehen vor allem an den Haltestellen Heilig-Geist-Kirche, Deutsche Bank und Gericht.

Der Schweinfurter Hauptbahnhof liegt ca. 2 km südwestlich der Innenstadt. Neben dem SPNV-Angebot stellt er die zentrale Haltestelle für den Regionalverkehr mit sämtlichen 18 in Schweinfurt endenden Linien und drei Stadtbuslinien dar und damit die Anbindung der Innenstadt und den dort verkehrenden Buslinien an den Hauptbahnhof. Die Umsteigezeiten zwischen dem SPNV und dem Stadtbusverkehr sind durch den 10-Minuten-Takt der Linie Bergl positiv zu bewerten. Die Umsteigezeiten zwischen dem Regionalverkehr und dem SPNV sind durch den nicht vorhandenen Takt der Regionalbuslinien nur in Einzelfällen optimiert; zum Teil bestehen Wartezeiten über 30 Minuten.

Der Roßmarkt, die zentrale Umsteigehaltestelle für den Stadtbusverkehr, liegt am westlichen Rand der Altstadt im Bereich der Fußgängerzone. Alle 20 Stadtbuslinien bedienen diese Haltestelle an 14 Bussteigen.

Systematische Verknüpfungen bestehen prinzipiell, wenn ein regelmäßiger Übergang zwischen den Buslinien innerhalb eines Zeitraums von 10 Minuten möglich ist. Dies ist an der Haltestelle Roßmarkt für die meisten Verbindungen im Stadtverkehr gewährleistet.

Die Umsteigezeiten von einem Großteil der Linien auf die Linie Deutschhof hingegen sind durch oftmals gleiche Ankunfts- und Abfahrtszeit am Rossmarkt (und somit einer Übergangszeit von 0-2 Minuten) knapp gemessen. Desgleichen gilt auch für die Verknüpfungen der Linien Hochfeld, Dittel-

brunn-Sonnenteller, Hausen, Gochsheim, Grafenrheinfeld und Hafen Ost untereinander. Linien mit maximal einer systematischen Verknüpfung pro Stunde zu den übrigen Stadtverkehrslinien sind die Linien Hambach, Am Hainig, Niederwerrn und Kützberg.

Folgende Umsteigezeiten am Roßmarkt liegen über 10 Minuten:

- von der Linie Haardt auf die Linien
 - Hochfeld
 - Maibacher Straße
 - Dittelbrunn-Sonnenteller
 - Hausen
 - Sennfeld
 - Gochsheim
 - Grafenrheinfeld
 - Hafen Ost
- von der Linie Mozartstraße auf die Linien
 - Hochfeld
 - Haardt
 - Maibacher Straße
 - Dittelbrunn-Sonnenteller
 - Hausen
 - Gochsheim
 - Grafenrheinfeld
 - Hafen Ost
- von der Linie Gartenstadt auf die Linien
 - Hochfeld
 - Haardt
 - Mozartstraße
 - Dittelbrunn-Sonnenteller
 - Hausen
 - Gochsheim
 - Grafenrheinfeld
 - Hafen Ost

B-16

- von der Linie Maibacher Straße auf die Linien
 - Oberndorf
 - Gartenstadt
 - Sennfeld
 - Niederwerrn
 - Niederwerrn-Oberwerrn-Kronungen-Kützberg
- von der Linie Hochfeld auf die Linien
 - Maibacher Straße
 - Sennfeld
- von der Linie Dittelbrunn-Sonnenteller auf die Linien
 - Maibacher Straße
 - Sennfeld
- von der Linie Hausen auf die Linien
 - Maibacher Straße
 - Sennfeld
- von der Linie Gochsheim auf die Linien
 - Maibacher Straße
 - Sennfeld
- von der Linie Grafenrheinfeld auf die Linien
 - Maibacher Straße
 - Sennfeld
- von der Linie Hafen Ost auf die Linien
 - Maibacher Straße
 - Sennfeld
- von den folgenden Linien auf die Linie Niederwerrn-Oberwerrn-Kronungen-Kützberg
 - Oberndorf
 - Hambach
 - Sennfeld
 - Am Hainig

Ein kostenloser Park-and-ride-Parkplatz befindet sich am Volksfestplatz im Stadtbezirk Musikerviertel, von dem tagesdurchgängig mindestens drei, in den Hauptverkehrszeiten bis zu sechs Fahrten pro Stunde auf den Linien Am Hainig, Niederwerrn und Niederwerrn-Oberwerrn-Kronungen-Kützberg zur zentralen Haltestelle Roßmarkt führen.

B.1.3.4 Fahrgastinformation

Die Information des Fahrgastes über das ÖPNV-Angebot in Schweinfurt erfolgt auf verschiedenen Wegen. In der Innenstadt gibt es ein zentrales Informationsbüro mit Fahrkartenverkauf am Roßmarkt sowie ein Kundeninformationscenter (KIC) in der Manggasse. Das Informationsbüro bietet Öffnungszeiten von 9.00 bis 13.45 Uhr und 14.15 bis 17.00 Uhr werktags. Generell besteht die Möglichkeit sich telefonisch direkt bei der Stadtwerke Schweinfurt GmbH sowie beim Landkreis Schweinfurt zu informieren.

Rund um die Uhr können Fahrplan- und Tarifauskünfte, aber auch Informationen über das Bedienungsangebot der Stadtwerke über das Internet unter www.stadtwerke-sw.de abgerufen werden. Hier besteht auch die Möglichkeit, Fahrpläne (z.B. auch haltestellenbezogen) auszudrucken. Informationen zum Regionalverkehr können auf den Internetseiten des Landratsamtes unter www.lrasw.de, der Omnibusverkehr Franken GmbH unter www.ovf.de bzw. des Freistaates Bayern unter www.bayern.info.de abgerufen werden.

Weitere Informationen stehen dem Fahrgast durch die Fahrplanbücher der Stadtwerke Schweinfurt GmbH und des Landkreises Schweinfurt zur Verfügung. Die Fahrplanbücher bieten neben den Fahrplänen der einzelnen Linien auch einen schematisierten Liniennetzplan an. Enthalten sind außerdem die Fahrpläne des SPNV.

Auffallend in dem Fahrplanbuch des Stadtbusverkehrs sind die fehlenden Liniennummern. Als Liniename werden lediglich die bedienten Stadtteile verwendet. Dadurch wird die Orientierung für Neu- und Gelegenheitskunden erschwert. Die Darstellung möglicher Umsteigeverbindungen ist im Fahrplanbuch nicht enthalten. Es muss der Liniennetzplan zu Rate gezogen werden, um die entsprechende Verknüpfungshaltestelle herauszusuchen.

Im Fahrplanbuch nicht enthalten ist ein Erreichbarkeitsverzeichnis, das es ermöglicht, für konkrete Ziele (Straßennamen) die Busverbindung (Linie) und auch die dort liegenden Haltestellen herauszusuchen.

Die Haltestellenfahrpläne sind übersichtlich und beinhalten die Zielangabe der Linie. An der zentralen Haltestelle Roßmarkt befinden sich zusätzlich Übersichten über die Belegung der Ausstiege und den Liniennetzplan. Umgebungspläne für einzelne Haltestellen sind nicht vorhanden. Fahrten mit Niederflurbussen sind im Fahrplan und im Internet gekennzeichnet.

In den Fahrzeugen der Stadtwerke Schweinfurt GmbH sind eine digitale Haltestellenanzeige sowie ein schematisierter Liniennetzplan angebracht. Die Einführung der digitalen Haltestellenansage ist Ende 2005 erfolgt.

B-18

B.1.3.5 Tarifstruktur und Vertrieb

Im Stadtgebiet Schweinfurt wird auf den Stadtverkehrslinien der Tarif der Stadtwerke Schweinfurt angewendet. Im gesamten Stadtgebiet gilt die Tarifzone 1.

Insgesamt wird im Stadtbusverkehr der Stadt Schweinfurt nach drei Tarifzonen auf allen Stadtbuslinien unterschieden.

Das Fahrkartensortiment¹⁹ bietet neben den üblichen Angeboten des Einzelfahrscheins (1,20 Euro für Erwachsene/ 0,70 Euro für Kinder), einer 8-Karte (6,20 Euro/ 3,20 Euro) und der Tageskarte (Solotageskarte, ab 8.00 Uhr, ganztägig, 2,30 Euro, übertragbar) eine Familientageskarte (2,80 Euro) sowie eine Wochenkarte (übertragbar, Preis 6,70 Euro).

Für Schüler, Studenten, Auszubildende, Senioren, Pensionäre, Vorruheständler und Frührentner werden verschiedene Monatskarten zwischen 20,80 und 22,50 Euro angeboten.

Für die Fahrradmitnahme ist mit Einzelfahrscheinen eine Fahrradkarte zu lösen, die für das Stadtgebiet Schweinfurt gilt. An Schultagen ist die Mitnahme von Fahrrädern zwischen 7.15 Uhr und 8.00 Uhr nicht erlaubt.

Ein Vergleich der Fahrpreise im Stadtverkehr mit Städten ähnlicher Größenordnung (Bsp. Euskirchen: Einzelticket Erwachsene 1,80 Euro; Rüsselsheim: Einzelticket Erwachsene 1,35 – 1,75 Euro) verdeutlicht das kundenfreundliche Tarifniveau der Stadtwerke Schweinfurt GmbH.

Fahrkarten können beim Fahrpersonal sowie an 29 Vorverkaufsstellen in Stadt und Landkreis Schweinfurt erworben werden. Es gibt keine Fahrscheinautomaten, -drucker und -entwerfer.

Bis Mai 2004 bestand eine tarifliche Kooperation zwischen Stadt- und Regionalverkehr. Übersteiger von Regionalverkehr zum Stadtverkehr (und umgekehrt) wurden im Stadtverkehr kostenlos befördert.

Am 01. November 2005 wurde ein Übergangstarif eingeführt, der den ÖPNV-Nutzern aus den Gemeinden des Landkreises einen günstigeren Umstieg auf die Busse des Stadtverkehrs ermöglicht. Für die acht Gemeinden, die aufgrund ihrer Nähe zur Stadt Schweinfurt durch den Stadtbus erschlossen werden, ändert sich hierdurch nichts.

19 alle Fahrpreise Tarifzone 1

B.1.3.6 Infrastruktur

Fahrzeuge

Die Stadtwerke Schweinfurt GmbH verfügte im Jahr 2004 über 16 Standardlinienbusse, 11 Niederflurbusse und 6 Niederflurgelenkbusse. Weitere 27 Fahrzeuge wurden angemietet (davon 21 Niederflur-Standardbusse, 2 Niederflur-Gelenkbusse, 3 Gelenkbusse und ein Doppelstockbus). Bezogen auf den Buspark der Stadtwerke Schweinfurt GmbH betrug das mittlere Busalter aller Busse am Jahresende 2004 12,5 Jahre, das bedeutet im Vergleich zum Jahresende 2000 eine Steigerung um durchschnittlich gut 4 Jahre.

Im Jahr 2005 verfügte die Stadtwerke Schweinfurt GmbH über 32 Fahrzeuge, weitere 24 wurden angemietet.

- **Tabelle 12:** Im Stadtverkehr eingesetzte Fahrzeuge (Fahrzeuge der Stadtwerke Schweinfurt GmbH und angemietete Fahrzeuge)²⁰

	31.12.2000	31.12.2002	31.12.2004	31.12.2005
Gesamtzahl	63	62	60	56

Haltestellen

Innerhalb der Stadt Schweinfurt werden 129 Haltestellen durch den Stadtverkehr bedient. 75 Haltestellen im Stadtgebiet sind mit Wartehallen ausgestattet. Davon sind 26 Beton- und 46 Stahlwartehallen sowie 2 sonstiger Bauart. 53 Haltestellen verfügen über keine Wartehalle. Aufgrund der Linienführung werden einige Haltestellen nur in jeweils einer Richtung angefahren.

- **Karte 4:** Haltestelleninfrastruktur Stadt Schweinfurt

An der zentralen Haltestelle Roßmarkt befinden sich alphabetisch geordnete Bussteige für sämtliche Stadtverkehrslinien, teilweise auch in Randlage und den einmündenden Straßen. Die angrenzenden Straßen Manggasse und Wolfsgasse sind wie der Roßmarkt für den MIV gesperrt. Elektronische Richtungsanzeigetafeln geben die jeweils nächsten Abfahrten an den einzelnen Bussteigen an. An der Haltestelle Roßmarkt befinden sich zusätzlich eine Fahrkartenverkaufsstelle, Schließfächer, Telefone und Toiletten.

Insgesamt 14 Haltestellen im Stadtgebiet sind barrierefrei ausgebaut worden, davon sechs in beide Richtungen. Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die Haltestellen mit behindertengerechtem Ausbaustandard.

²⁰ Quelle: Jahresberichte Stadtwerke Schweinfurt

B-20

■ **Tabelle 13:** Haltestellen mit behindertengerechtem Ausbau in der Stadt Schweinfurt

Ort	Haltestelle	Richtung	Lage	Buslinien ²¹
Schweinfurt	Am Unteren Marienbach	Mainberg	Am Unteren Marienbach	3,4,11
Schweinfurt	Brüsselstraße	Roßmarkt	Straßburgstraße	19
Schweinfurt	Bussardstraße	beide Richtungen	W. v. d.Vogelweide-Str./ Bussardstr.	9
Schweinfurt	Drosselstraße	beide Richtungen	W. v. d.Vogelweide-Str./ Drosselstr.	9
Schweinfurt	Elsa-Brändström-Straße	Deutschhof	Elsa-Brändström-Straße	3
Schweinfurt	Europa Allee	beide Richtungen	Europa Allee	19
Schweinfurt	Gribs/IHK	Roßmarkt	Karl-Götz-Str.	15
Schweinfurt	Markt	beide Richtungen	Markt	3, 4, 11
Schweinfurt	Obertor	Roßmarkt	Am Obertor	5,8,9,10
Schweinfurt	Pirolweg	beide Richtungen	W. v. d.Vogelweide-Str./ Pirolweg	9
Schweinfurt	Robert-Bosch-Straße	Maintal/ Industriegebiet Süd	Robert-Bosch-Straße	19
Schweinfurt	Silvana	Roßmarkt	Lindenbrunnenweg	5
Schweinfurt	Stadtbahnhof	beide Richtungen	Alte Bahnhofstraße	3

Quelle: Stadtwerke Schweinfurt, Stand 2005

Für alle Haltestellen, an denen ein Straßenumbau oder Neubauten anstehen, soll ein barrierefreier Umbau bzw. Neubau durchgeführt werden mit 18 cm hohen Bordsteinen („Kasseler Bord“) sowie Leitsystemen für sehbehinderte Fahrgäste (optische Markierung - Bodenindikatoren).

21 aus Gründen der Übersichtlichkeit werden die in Tabelle 27 eingeführten provisorischen Liniennummern eingesetzt

B.1.3.7 Betriebsablauf

Störungen im Betriebsablauf treten vor allem durch Verkehrsstauungen und Wartezeiten an Lichtsignalanlagen auf. Verursacht werden dadurch Verspätungen, die vom Fahrgast als Unzuverlässigkeit des ÖPNV wahrgenommen werden.

Im Laufe der letzten fünf Jahre wurden bereits zahlreiche Lichtsignalanlagen als GVFG-Maßnahmen mit Mikroprozessorsteuerungen ausgestattet:

- Kreuzung Deutschhöfer-/Rhön-/Schützenstraße
- Kreuzung Fehrstraße/Am Oberen Marienbach/Schützenstraße
- Kreuzung Am Obertor
- Kreuzung Niederwerrner-/Neutorstraße
- Kreuzung Niederwerrner-/Friedrich-Ebert-Straße
- Kreuzung Niederwerrner-/M.-Fischer-/N.-Hofmann-Straße
- Kreuzung Friedrich-Ebert-/Wilhelm-/Wilhelm-Leuschner Straße
- Kreuzung Fr.-Ebert-/G.-Schäfer-/Fr.-Stein-/Ignaz-Schön-Straße

Die Umsetzung einer ÖPNV-Bevorrechtigung ist an diesen Knoten bislang nicht erfolgt.

Aufgrund der sternförmigen Liniennetzgestaltung des Stadtbussystems werden die ringförmig bzw. tangential geführten Hauptverkehrsstraßen an mehreren Stellen von Buslinien gekreuzt. Planmäßig vorhandene „Grüne Wellen“ erfahren an diesen Knoten durch die ÖPNV-Bevorrechtigung und die Koordinierung mit den folgenden Anlagen z.T. empfindliche Beeinträchtigungen, die sich negativ auf den gesamten Verkehrsablauf auswirken. Aus diesem Grund gibt es Überlegungen, an den maßgeblichen Störstellen die Signalprogramme zugunsten eines verbesserten Verkehrsabflusses auf den Hauptverkehrsstraße zu justieren²². Dies könnte jedoch wiederum zu einer Verlangsamung des ÖPNV und zu einer Erhöhung der Fahrzeiten, unter Umständen auch zu einem erhöhten Fahrzeugeinsatz führen. Daher sind die Auswirkungen auf den ÖPNV genau zu prüfen.

- **Karte 5:** Lichtsignalanlagen mit ÖPNV-Bevorrechtigung im Stadtverkehr Schweinfurt

22 Beschlussvorlage Stadt Schweinfurt, Bau- und Umweltausschuss am 10.04.2003

B-22

B.1.4 ÖPNV-Nachfrage

B.1.4.1 Bewertung der Nachfrage- und Leistungsdaten

Nachfrage

Nachfolgend wird linienweise die Nachfrage im Stadtverkehr Schweinfurt dargestellt.

Für den Stadtverkehr Schweinfurt liegen folgende Nachfragewerte vor²³:

- Fahrgäste linienweise (jeweils ein Zähltag pro Verkehrstag Mo - Fr, Sa und So)
- Gesamtdarstellung für die Jahre 2000 – 2004.

Die linienweise Darstellung der Nachfragedaten beruht auf Zählungen vom Montag, den 07.03.2005, Samstag, den 05.03.2005 und Sonntag, den 06.03.2005 für die Tarifzonen 1 bis 3 des Stadtbusverkehrs.

Die Linien mit der größten Fahrgastnachfrage sind mit etwa 7.300 Fahrgästen pro Verkehrstag Mo-Fr die Linie Bergl und mit 5.000 Fahrgästen pro Verkehrstag die Linie Deutschhof/Hochfeld. Eine hohe Nachfrage besteht auch auf der Linie Grafenrheinfeld. Etwa 2.700 Fahrgäste nutzen die Verbindungen, wobei zu berücksichtigen ist, dass ein relativ hoher Anteil (hier: ca. 25%) innerstädtische Fahrgäste sind. Diese Aussage trifft in ähnlicher Höhe auch auf die anderen stadtgrenzüberschreitenden Stadtverkehrslinien zu²⁴.

Vergleichsweise nachfrageschwache Linien mit unter 500 Fahrgästen pro Tag sind die Linien Industriegebiet Süd – Bergl (174 Fahrgäste pro Tag) und Maintal – Industriegebiet Süd (463 Fahrgäste pro Tag).

Auffällig ist die vergleichsweise geringe Ausnutzung am Samstag gegenüber Montag bis Freitag trotz des dichten Fahrtenangebotes am Samstag Vormittag zu den Haupteinkaufszeiten.

In der nachfolgend Übersicht der Fahrgastzahlen pro Tag und Linie sind alle auf der jeweiligen Linie verkehrende Fahrgäste dargestellt, somit z.T. auch Fahrgäste im Landkreis Schweinfurt. Nach Auskunft der Stadtwerke Schweinfurt GmbH ist auf diesen Linien ein hoher Anteil innerstädtischer Fahrgäste enthalten, die nicht bis zu den Endpunkten im Landkreis verkehren.

23 Quelle Nachfrage- und Leistungsdaten: Stadtwerke Schweinfurt

24 Der Anteil der innerstädtischen Fahrgäste schwankt je nach Linie zwischen 10% und 35%.

■ **Tabelle 14:** Fahrgäste pro Linie und Tag im Stadtgebiet Schweinfurt

Nr.	Linie	Nachfrage		
		Mo-Fr	Sa	So
1	Hbf. – Bergl	7.274	3.932	1.407
2	Hbf. – Oberndorf	1.103	424	183
3	Leopoldina Krankenhaus – Deutschhof	5.004	1.997	688
4	Hochfeld – Steinberg	1.579	706	348
5	Haardt	1.188	594	289
6	Mozartstraße	944	536	418
7	Gartenstadt	1.263	545	149
8	Maibacher Straße	948	618	273
9	Eselshöhe – Dittelbrunn Sonnenteller	1.560	480	98
10	Dittelbrunn – Hambach	1.508	372	131
11	Mainberg– Schonungen– Hausen	1.074	343	113
12	Sennfeld	636	125	0
13	Sennfeld – Gochsheim	1.684	525	208
14	Bergrheinfeld – Grafenrheinfeld	2.720	481	163
15	Am Hainig	1.677	335	0
16	Niederwerrn	1.029	0	0
17	Niederwerrn – Oberwerrn – Kronungen – Kützberg	1.313	627	129
18	Hafen Ost	1.103	452	-
19	Maintal – Industriegebiet Süd	463		-
20	Industriegebiet Süd – Bergl	174	-	-
	Gesamt	34.244	13.092	4.597

Die Entwicklung der Nachfragestrukturen für die Stadt Schweinfurt der letzten Jahre zeigt eine leichte Steigerungen zwischen den Jahren 2000 und 2001 sowie 2002 und 2003 um jeweils zwischen 4 und 5%. Insgesamt sind die Tendenzen allerdings eher rückläufig; zwischen den Jahren 2000 und 2004 sanken die Fahrgastzahlen insgesamt um etwa 3,4%, wobei zwischen den Jahren 2003 und 2004 die größten Rückgängen von gut 860.000 Fahrgästen (etwa 9,6%) zu verzeichnen sind. Dies ist nach Kündigung der Tarifkooperation zu einem Großteil auf die fehlenden Kooperationsfahrgäste zurückzuführen.

■ **Tabelle 15:** Kennwerte der Stadtwerke Schweinfurt GmbH – Jahresberichte 2000-2004

	2000	2001	2002	2003	2004	Veränder. 2000-2004
Wagen-km, gesamt	2.296.102	2.276.697	2.273.379	2.242.954	2.293.231	-0,1 %
Wagen-km, Linienverkehr	2.292.757	2.274.788	2.271.648	2.241.755	2.290.831	-0,1 %
Wagen-km, sonstiger Verkehr	3.345	1.909	1.731	1.199	2.400	-28,3 %
Wagen-km, Busse Linienverkehr	1.441.384	1.279.585	1.181.483	1.183.916	1.200.301	-16,7 %
Wagen-km, Anmietbusse Linienverkehr	851.373	995.203	1.090.165	1.059.038	1.092.930	+28,4 %
Nutzwagen-km Linienverkehr	2.168.880	2.168.155	2.179.389	2.167.038	2.205.510	+1,7 %
Beförderung- fälle, insgesamt	9.319.192	9.698.231	9.378.111	9.838.792	8.991.808	-3,5 %
Beförderung- fälle, im Linienverkehr	9.289.240	9.694.127	9.365.726	9.834.128	8.971.036	-3,4 %

Markterfolg

Insgesamt beträgt die jährliche Verkehrsleistung im Linienverkehr des Stadtverkehrs Schweinfurt rund 2,2 Mio. Nutzwagen-km. Rund 9 Mio. Fahrgäste nutzen pro Jahr den ÖPNV der Linien der Stadtwerke Schweinfurt GmbH auf dem kompletten Linienweg. Somit wird im Mittel eine „Markteffizienz“²⁵ von etwa 4,0 Fahrgästen pro Nutzwagenkilometer erreicht²⁶. Dieser Kennwert kann im Vergleich zu anderen Stadtbusnetzen in Städten ähnlicher Größenordnung als leicht überdurchschnittlich bezeichnet werden.

Im Stadtbusverkehr Schweinfurt wird eine spezifische Nutzungshäufigkeit²⁷ von etwa 98 Fahrten pro Einwohner und Jahr erreicht²⁸. Dieser Wert, der die Marktausschöpfung verdeutlicht, kann im Vergleich zu anderen Städten ähnlicher Größenordnung als überdurchschnittlich bezeichnet werden. Dieser Umstand ist neben dem dichten Fahrtenangebot auf zahlreichen Relationen auf das umfangreiche Einzelhandelsangebot und die umfassende Infrastruk-

25 Markteffizienz: Verhältnis zwischen Nutzen (Fahrgastzahl) und Aufwand (Nutzwagenkilometer)

26 Die Angaben bzgl. der Kennwerte beziehen sich auf den gesamten Linienweg (inkl. stadtgrenzüberschreitende Stadtverkehre)); der Wert für die Markteffizienz läge sonst noch höher

27 Die spezifische Nutzungshäufigkeit errechnet sich durch die Anzahl der Fahrten pro erschlossenen Einwohner und Jahr in einem Verkehrsgebiet.

28 Quelle: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen – VDV; Statistik 2000. Köln 2001

turausstattung (z.B. zwei Krankenhäuser, Fachhochschule, viele weiterführende Schulen...) im Stadtgebiet zurückzuführen.

■ **Tabelle 16:** Marktausschöpfung im Vergleich²⁹

Stadt	Einwohner im Stadtgebiet	Einwohner im Bedienungsgebiet	Fahrten pro EW und Jahr
Bamberg	75.000	109.000	172
Weimar	61.000	61.500	130
Schweinfurt	54.000	95.000	98
Euskirchen	52.000	51.000	70
Hamelnd	58.500	74.500	55
Hürth	55.000	55.000	52
Rüsselsheim	59.000	97.000	34

29 ebenda

B-26

B.1.5 Umsetzung des NVP 1999

In den Jahren 1999 – 2005 sind auf der Grundlage des 2. Nahverkehrsplans (NVP) zahlreiche Maßnahmen zur Attraktivierung des ÖPNV in Schweinfurt umgesetzt worden.

Hierzu zählen unter anderem die barrierefreie Gestaltung von Haltestellen und deren Zuwegung im Zuge von Um- bzw. Neubaumaßnahmen im Straßenraum. Der behindertengerechte Umbau beinhaltet den niederflurgerechten Ausbau mit 18 cm hohen Buskapsteinen sowie die Einführung eines einheitlichen optischen Leitsystems, um Blinden und Sehbehinderten den Zugang zum öffentlichen Verkehr zu erleichtern.

In den nachfolgenden Tabellen sind die im 2. NVP aufgrund der definierten Ziele und Planungsvorgaben abgeleiteten Schwachstellen und Maßnahmen-vorschläge aufgeführt. Vermerkt ist, ob und in welchem Maße den Aufforderungen zu Verbesserungen im ÖPNV-Angebot nachgekommen wurde.

■ **Tabelle 17:** Maßnahmvorschläge im NVP 1999 und deren Umsetzungsbilanz, Schwerpunkt „Erschließungsqualität“

Maßnahme	Umsetzungsbilanz
Verbesserung der Anbindung von Gewerbegebieten	Verlängerung der Linie Maintal realisiert (s.u.)
Tlw. Erschließung und Bebauung des Industrie- und Gewerbeparks Maintal	Einrichtung einer neuen Buslinie Maintal
Verlängerung der Linie im Stadtteil Eselshöhe zum geplanten Neubaugebiet Mönchskutte	keine Umsetzung, da Bebauung des Gebietes Mönchskutte noch nicht erfolgt
Verlängerung der Fahrten der Linie Hainig vom Volksfestplatz bis zum Hainig	wurde realisiert

■ **Tabelle 18:** Maßnahmvorschläge im NVP 1999 und deren Umsetzungsbilanz, Schwerpunkt „Bedienungsqualität“

Maßnahme	Umsetzungsbilanz
Taktverdichtung im Stadtteil Eselshöhe auf 20-Minuten-Takt	wurde in HVZ realisiert
Verbesserung der Linie Hainig zum 30-Minuten-Takt	wurde realisiert
Prüfung einer Umstellung auf einigen Linien in SVZ auf differenzierte Bedienungsweisen	Umsetzung nur entlang einzelner Korridore, die auch im Regionalbusverkehr bedient werden

■ **Tabelle 19:** Maßnahmenvorschläge im NVP 1999 und deren Umsetzungsbilanz, Schwerpunkt „Infrastruktur“

Maßnahme	Umsetzungsbilanz
Nachbesserung der Haltestellen bezüglich Witterungsschutz	sukzessive Realisierung
Weiterverfolgung der eingeleiteten Umstellung der Busflotte auf Niederflurbusse und Aufrechterhaltung der Umweltstandards	sukzessive Realisierung
Rückbau der Haltestellenbucht am Gericht/ Luitpoldstraße	wurde realisiert

■ **Tabelle 20:** Maßnahmenvorschläge im NVP 1999 und deren Umsetzungsbilanz, Schwerpunkt „Flankierende Maßnahmen“ und „Busbeschleunigung“

Maßnahme	Umsetzungsbilanz
Einrichtung einer Busspur im Bereich Bachstraße für die Linie Hochfeld-Steinberg-Haardt	durch Linienwegänderung nicht mehr erforderlich
Nummerierung der städtischen Linien	wurde nicht realisiert

B-28

Seit dem 2. Nahverkehrsplan sind folgende Infrastrukturmaßnahmen mit Relevanz für den ÖPNV umgesetzt worden.

■ **Tabelle 21:** Infrastrukturmaßnahmen seit Beschluss des NVP 1999 im Stadtgebiet Schweinfurt

Maßnahmen	Ort	Bemerkung
Neubau des „Kaufland“-Marktes	Hauptbahnhofstraße	
Neubau statistisches Landesamt - Außenstelle	Gunnar-Wester-Straße	
Neubau Museum Georg-Schäfer	Brückenstraße	
Neubebauung der Maininsel (Hotel, Konferenzzentrum, betreutes Wohnen)	Maininsel	
Bebauung der Wohngebiete Zeilbaum Nord, Zeilbaum Süd und Zeilbaum Ost	Östlich der Elsa-Brandström Straße	
Tlw. Erschließung und Bebauung des Industrie- und Gewerbeparks Maintal	Maintal	Einschließlich Anbindung der Europa-Allee an die Kreistraße SW3 und Einrichtung einer neuen Buslinie Maintal
Neubau Entwicklungszentrum Firma Sachs und andere diverse Betriebserweiterungen im Industrie- und Gewerbegebiet Hafen-West	Röntgenstraße	
Neubau Bau- und Gartenmarkt OBI am Hainig	Matthäus-Stäblein-Straße	
Straßenanbindung der Willy-Kaidel-Straße an die B303 am Hainig	Willy-Kaidel-Straße	Inkl. Geänderter Linienführung Stadtbus

B.2 Stärken-/Schwächenanalyse

Die Anforderungen an die Angebotsqualität im ÖPNV können aufgrund unterschiedlicher Strukturen im Stadtgebiet nicht in allen Teilen der Stadt gleich sein. Unter Berücksichtigung verkehrsrelevanter Strukturdaten (z.B. Einwohnerdichte) sowie der Funktionalität einzelner Teilräume (siehe Kapitel B.1.1 Raum- und Siedlungsstruktur) wurden differenzierte Qualitätskriterien festgelegt, anhand derer die Qualität des ÖPNV in der Stadt Schweinfurt überprüft werden soll (siehe Kapitel A.2 Leitbild der Nahverkehrsplanung).

B.2.1 Erschließungsqualität

Die Erreichbarkeit der Zugangsstellen zum ÖPNV wird durch die Analyse der Erschließungsqualität dargestellt.

Das Merkmal Erschließungsqualität beschreibt die Erreichbarkeit bzw. Zugänglichkeit der Haltestellen von den Quellen bzw. Zielen. Die Erschließungsqualität wird durch die fußläufige Erreichbarkeit der Haltestellen innerhalb eines 300m- (Innenstadt) bzw. 400m- Radius um die Haltestellen beschrieben. Bei der Analyse ist zu berücksichtigen, inwieweit die Zugänglichkeit der Haltestellen durch Barrieren in Form von Bach- oder Flussläufen, Eisenbahntrassen etc. erschwert wird.

Die Analyse der Erschließungsqualität des bestehenden Angebotes in Schweinfurt zeigt auf, dass nur wenige Gebiete in größerer Entfernung als 300 m bzw. 400 m von einer Haltestelle liegen. Inwieweit eine verbesserte Erschließung dieser Bereiche durchführbar ist, wird im Rahmen der Erarbeitung des Entwicklungskonzeptes geprüft. Vom Stadtbusverkehr nicht erschlossene Gebiete sind die Ledward Kaserne und die Amerikanische Siedlung im Westen Schweinfurts, wobei in diesen Kasernengeländen ein selbständiger Busverkehr organisiert wird. Weitere Erschließungslücken finden sich westlich der Landwehrstraße im statistischen Bezirk Innenstadt-West. Insgesamt kann von etwa 200 nicht erschlossenen Einwohnern ausgegangen werden, so dass insgesamt im Stadtgebiet ein Erschließungsgrad von nahezu 100% erreicht wird.

In **Karte 6** wird basierend auf den im Vorfeld festgelegten Erschließungsradien die Erschließungsqualität haltestellenspezifisch dargestellt.

- **Karte 6:** Erschließungsqualität und Bedienungsangebot im Stadtverkehr Schweinfurt

B-30

B.2.2 Angebotsqualität

Die im Rahmen der Bewertung der Erschließungsqualität aufgezeigte gute räumliche Verfügbarkeit des ÖPNV lässt sich bei der Betrachtung des Bedienungsangebotes auf einzelnen Linien und Korridoren weiter spezifizieren. Neben der Erschließungswirkung spielt die zeitliche Verfügbarkeit eine wesentliche Rolle für einen attraktiven ÖPNV.

Durch die farblich unterschiedliche Darstellung der Einzugsradien können der Karte 6 zusätzlich Aussagen zur Bedienungsqualität entnommen werden. Betrachtet werden hier nur die Stadtverkehrslinien; die Fahrpläne der zusätzlich im Stadtgebiet verkehrenden Regionalbuslinien sind nicht auf die Fahrpläne der Stadtbuslinien abgestimmt.

Entlang der im 10- bzw. 15-Minuten-Takt verkehrenden Buslinien Hbf. – Bergl und Leopoldina Krankenhaus – Deutschhof (10-Min.-Takt in der HVZ, 15-Min.-Takt in der NVZ) wird das dichteste Fahrtenangebot während der HVZ gewährleistet. Daneben wird auf den Straßenabschnitten, auf denen mehrere Linien parallel fahren, das Angebot soweit verdichtet, dass sowohl der gesamte Bereich um die Innenstadt, die Anbindung des Kongresszentrums an den Hauptbahnhof sowie die Verbindung von der Fußgängerzone über Obertor bis Am Kührasen im 10-Minuten-Takt oder einem dichteren Fahrplantakt angedient werden.

Mindestens im 20-Minuten-Takt erschlossen werden der Stadtteil Gartenstadt im Nord-Westen des Stadtgebietes, der Stadtteil Oberndorf im Südwesten sowie die im Stadtteil Maintal gelegenen Industrie- und Gewerbegebiete.

Durch Überlagerung der Linien Am Hainig, Niederwerrn und Niederwerrn-Oberwerrn-Kronungen-Kützberg wird der Linienabschnitt zwischen Roßmarkt und der Haltestelle Bellevue im Tagesverlauf mindestens im 20-Minuten-Takt bedient; ab hier teilen sich die Linienverläufe zur Erschließung verschiedener Wohngebiete.

Ein geringeres Fahrtenangebot besteht in den nördlichen Teilen der Stadt mit den Linien Haardt, Dittelbrunn-Hambach und Eselshöhe-Dittelbrunn Sonnenteller. Die im Einzugsbereich dieser Linien liegenden Stadtteile werden über den Tagesverlauf im 30-Minuten-Takt angefahren, auf den Linien Haardt und Eselshöhe-Dittelbrunn Sonnenteller wird das Angebot während der Spitzenzeiten auf einen 20-Minuten-Takt verdichtet. In den durch die Linien Am Hainig und Niederwerrn erschlossenen Wohngebiete sowie im Bereich Volksfestplatz/Bellevue wird mindestens dreimal pro Stunde eine Fahrtmöglichkeit geboten. Eine Vertaktung ist bei beiden Linien nicht erkennbar.

Vereinzelte Fahrten werden auf der Linie Industriegebiet Süd-Bergl durchgeführt. Diese Linie stellt eine direkte Verbindung zwischen den Wohngebieten im Stadtteil Bergl und den arbeitsplatzintensiven Gebieten im Industriegebiet Süd (z.B. SKF Werk und Verwaltung, F&S Werk Süd) her, außer-

dem wird der Roßmarkt angefahren. Die Linie ist auf die Schichtzeiten der Industrierwerke ausgerichtet.

B.2.3 Verknüpfungspunkte

Die zentrale Haltestelle, die von allen Linien des Stadtverkehrs angefahren wird, ist die Haltestelle Roßmarkt. Hier bestehen Umsteigemöglichkeiten auf alle Linien des Stadtverkehrs. Die am südwestlichen Randbereich der Fußgängerzone gelegene Haltestelle ist niederflur- und behindertengerecht ausgebaut, es gibt überdachte Wartemöglichkeiten und digitale Anzeigetafeln. Eine Verkaufsstelle befindet sich ebenfalls an der Haltestelle. Unterhalb des Platzes befinden sich Toiletten, die über Treppen zu erreichen sind. Durch seine zentrale Lage direkt in der Fußgängerzone bietet der Roßmarkt auch mobilitätseingeschränkten Menschen die Möglichkeit, sich weitgehend am Stadtgeschehen zu beteiligen.

Das Liniennetz des Stadtverkehrs besteht ausschließlich aus Radiallinien. Für die Fahrgäste bedeutet das einen regelmäßigen Umsteigezwang, wenn sie Ziele in anderen Bereichen der Stadt erreichen wollen. Aufgrund des dichten Taktes während der HVZ führt dies jedoch in der Regel zu diesen Zeiten zu keinen längeren Wartezeiten. Während der übrigen Verkehrszeiten können hingegen zwischen verschiedenen Linien längere Umsteigezeiten entstehen, da die Vertaktung und die Anschlüsse der ankommenden und abfahrenden Linien nicht systematisch aufeinander abgestimmt sind.

Wichtigster Verknüpfungspunkt zwischen SPNV und Stadtbusverkehr ist der Hauptbahnhof. Aufgrund der dichten Taktfolge der Linie Bergl bestehen in Richtung Innenstadt und somit in die anderen Stadtteile gute Verbindungen; einzig in und aus Richtung Oberndorf können etwas längere Wartezeiten entstehen. Zwischen Regionalbusverkehr und SPNV wie auch zwischen Regionalbusverkehr und Stadtverkehr sind keine systematischen Fahrplan-Abstimmungen erkennbar. Die baulichen Gegebenheiten lassen eine Nutzung des Hauptbahnhofes für mobilitätseingeschränkte Menschen in eingeschränktem Rahmen zu. Ein barrierefreier Zugang zum Hausbahnsteig ist relativ weit entfernt vom Haupteingang des Empfangsgebäudes, vom Busbahnhof und von der Stadtbushaltestelle gelegen.

Weiterhin dient der Stadtbahnhof als Verknüpfungspunkt zwischen SPNV und Stadtverkehr. Auch hier entstehen aufgrund des 10 - 15-Minuten-Taktes der Linie Deutschhof während der Hauptverkehrszeit keine nennenswerten Aufenthaltszeiten. In den Abendstunden sind hier ebenfalls Anschlussmöglichkeiten zum SPNV vorgesehen.

Die gemeinsamen Haltestellen zwischen dem Regionalverkehr und dem Stadtbusverkehr sind vor allem der Hauptbahnhof, Heilig-Geist-Kirche und Deutsche Bank. Eine gemeinsame, festgelegte Verknüpfungshaltestelle ist nicht vorhanden.

B.2.4 Behinderungen durch MIV

Im Rahmen der Bestandaufnahme wurden von der Stadtwerke Schweinfurt GmbH sowie von den beteiligten Verkehrsunternehmen folgende Behinderungen im Stadt- und Regionalbusverkehr genannt:

- Verschiedene Straßenabschnitte in der Stadt Schweinfurt und insbesondere im innenstadtnahen Gebiet sind stauanfällig, teilweise staut sich der Verkehr bereits im Bereich der Maxbrücke stadteinwärts und den Zufahrtsstraßen. Hier kommt es trotz Busspur und funktionierender Lichtsignalanlagen (LSA) -Beeinflussung für den stadteinwärts fahrenden Verkehr zu Rückstaus.
- Hauptsächlich in der Frühspitze staut sich der Verkehr im Zulauf der Deutschhöfer Straße/Dittelbrunner Straße trotz neuer LSA-Signalisierung in Richtung Obertor auf.
- Bedingt durch die hohe Belastung im motorisierten Individualverkehr kommt es an der Kreuzung J.-F.-Kennedy-Ring/ Geschwister-Scholl-Straße trotz funktionierender LSA-Beeinflussung vor dem Unterrichtsbeginn zwischen 7.25 und 7.50 Uhr regelmäßig zu Kapazitätsproblemen. Für den Schülerverkehr wurde im Bereich des A.-v.-Humboldt-Gymnasiums eine zusätzliche Ausstiegshaltestelle eingerichtet.
- Ebenfalls große Probleme bereitet die Zufahrt zum Schulzentrum Ignaz-Schön-Straße. Hier benötigen die Busse je nach Verkehrslage zwischen 10 und 35 Minuten, um alle Schulen anzufahren.
- An der Kreuzung Neutorstraße/ Niederwerrner Straße beträgt die Wartezeit für Linksabbieger zwischen 7.35 und 7.50 Uhr drei bis vier LSA-Phasen.
- Der Aufstellbereich an der Haltestelle Marktplatz ist begrenzt. Es können maximal zwei Busse parallel dort halten, was zu bestimmten Zeiten Probleme in der Verkehrsabwicklung mit sich bringt. Die Erweiterung der Haltestelle ist aufgrund eines Taxistandes in diesem Bereich nicht problemlos möglich.
- In der Fußgängerzone sowie in den angrenzenden Bereichen kommt es durch Lieferverkehr vielfach zu Störungen im Betriebsablauf. Die Beschilderung bzgl. der Lieferzeiten ist zwar eindeutig, die Gebote werden aber häufig nicht eingehalten. Zudem fehlt eine konsequente Überwachung dieser Einhaltung.

B.2.5 Systemtransparenz

Die radiale Ausrichtung fast aller Linien auf den Roßmarkt wirkt sich zum Einen positiv auf die Transparenz des Schweinfurter Busnetzes aus. Andererseits entsteht hierdurch für viele Relationen im innerstädtischen Verkehr ein Umsteigezwang am Roßmarkt.

Wie bereits im 2. Nahverkehrsplan 1999 festgestellt, ist die Übersichtlichkeit des Fahrplans aufgrund fehlender Liniennummern als verbesserungswürdig zu bezeichnen.

Des weiteren fehlt im Fahrplanbuch eine Aufstellung aller Haltestellen, anhand derer ersichtlich wird, welche Linien welche Haltestelle anfahren.

Die Transparenz des Tarifsystems ist hinsichtlich des vorhandenen Ticketangebotes im Stadtverkehr als gut zu bewerten. Die Kündigung der Tarifkooperation zwischen Regionalbus und Stadtbus zum Mai 2004 wird in diesem Zusammenhang dagegen kritisch gesehen. Am 1. November 2005 wurde ein Übergangstarif eingeführt, der den Fahrgästen aus dem Landkreis einen günstigeren Umstieg auf die Busse des Stadtverkehrs ermöglicht.

Im Stadtverkehr der Stadt Schweinfurt gibt es keine einheitliche Taktfamilie. Ein Teil der Linien gehört der Taktfamilie 10/20/60 an, der andere Teil ist der Taktfamilie 15/30/60 zuzuordnen; ein Taktwechsel im Tagesverlauf ist bei vielen Linien gegeben. Für den Kunden wird die Merkbarkeit des Fahrplans durch die unterschiedlichen Taktfamilien merklich eingeschränkt.

B.2.6 ÖPNV-Nutzbarkeit aus Sicht verschiedener Zielgruppen

Bei der Planung und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge und des Angebotes des öffentlichen Personennahverkehrs sind die spezifischen Bedürfnisse von Behinderten, Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen, älteren Menschen, Frauen und Kindern und Jugendlichen zu berücksichtigen.

Die Stadt Schweinfurt verfolgt in Kooperation mit der Stadtwerke Schweinfurt GmbH seit einigen Jahren konsequente Planungen und konkrete Maßnahmen zur behindertenfreundlichen Gestaltung. Neben der Fortführung des behindertengerechten Ausbaus von Stadtbushaltestellen und deren Zuwegung im Rahmen von Umbaumaßnahmen im Straßenraum, sind in den letzten Jahren bei Neuanschaffungen von Fahrzeugen vermehrt die Belange mobilitätseingeschränkter Menschen berücksichtigt worden. Neben der Niederflurtechnik bedeutet dies außerdem die Ausstattung der Fahrzeuge mit podestfreien Sitzen.

Ende 2005 sind in allen Bussen des Stadtverkehrs digitale Haltestellenansagen – mit Ansage der nächsten Haltestelle und der dortigen Umsteigemöglichkeiten – eingeführt worden.

Die im Stadtverkehr eingesetzten Fahrten mit Niederflurbussen sind sowohl im Fahrplan als auch im Internet gekennzeichnet. Das ermöglicht es mobilitätseingeschränkten Menschen, ihre Wegeplanung möglichst einfach zu gestalten. Dem Fahrplan nicht zu entnehmen sind die bereits behindertengerecht ausgebauten Haltestellen, deren Kenntnis für eine barrierefreie Nutzung des ÖPNV ebenfalls von Vorteil ist. Diese Informationen können allerdings dem Internet entnommen werden.

B.2.7 Zusammenfassung

In einer Stärken- und Schwächenanalyse werden die wichtigsten Ergebnisse der Mängelanalyse und der Bestandsaufnahme zusammengestellt. Ziel wird es sein, auf der Basis der verkehrspolitischen Zielsetzungen Konzepte für den Abbau der Schwächen des ÖPNV-Angebotes in der Stadt Schweinfurt zu entwickeln.

■ **Tabelle 22: Übersicht über die Stärken des ÖPNV in der Stadt Schweinfurt**

Stärken des ÖPNV
■ überwiegend gute bis sehr gute Erschließungsqualität
■ hohes Bedienungs-niveau
■ Haltestellenausbau auf hohem Niveau für mehr als 20 Haltestellen
■ zentrale Umsteigehaltestelle „Roßmarkt“ mit optimaler Lagegunst zum Hauptgeschäftsbereich
■ moderne Ausstattung und Gestaltung der zentralen Haltestelle Roßmarkt
■ Kundenzentrum in zentraler Lage direkt am Roßmarkt
■ kundenfreundliches Tarifniveau im Stadtverkehr
■ vergleichsweise transparentes Busnetz mit radialer Ausrichtung auf ZOB
■ attraktive Verbindung im SPNV zu den Nachbarstädten
■ kurze Reisezeiten aus den Stadtteilen / Wohnbereichen / Gewerbegebieten in die Innenstadt
■ dichte Anbindung des Hauptbahnhofes an die Innenstadt

■ **Tabelle 23: Übersicht über die Schwächen des ÖPNV in der Stadt Schweinfurt**

Schwächen des ÖPNV
■ fehlende Nummerierung der Stadtbuslinien
■ Störpotenziale und Behinderungen in vielen Straßenabschnitten (⇒ Attraktivitätsverlust und zusätzliche Betriebskosten)
■ Barrierefreiheit an beiden Verknüpfungshaltestellen ÖPNV/SPNV nicht ausreichend gewährleistet
■ keine Tarifkooperation zwischen Stadt- und Regionalbusverkehr

B.3 Prognose der Verkehrsnachfrage

Für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Verkehrsangebotes in der Stadt Schweinfurt sind neben den bestehenden Verkehrsbeziehungen zusätzlich auch die möglichen ÖPNV-relevanten infrastrukturellen Veränderungen zu berücksichtigen. Dies betrifft insbesondere die Entwicklung der Wohn- und Gewerbeflächen und die damit verbundene Entwicklung von Einwohner- und Beschäftigtenzahlen.

Für die Bereiche

- Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung,
- Siedlungs- und Gewerbeflächenentwicklung,
- Planungen im SPNV sowie
- sonstige ÖPNV-relevante Infrastrukturentwicklungen

werden die Rahmenbedingungen der Verkehrsentwicklung abgeschätzt.

B.3.1 Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung

Basierend auf der ifo-Prognose für die Planungsregion Main-Rhön wurde im 2. Nahverkehrsplan für die Stadt Schweinfurt ein Bevölkerungswachstum von 3% prognostiziert. Entgegen dieser Annahme zeigt die Bevölkerungsentwicklung der Jahre 1998 bis 2005 einen Rückgang der Bevölkerung um gut 2%, wobei sich die Bevölkerungszahlen in den letzten Jahren weitgehend stabilisiert haben.

Auf der anderen Seite hat sich der Arbeitsmarkt positiv entwickelt. Zwar sind die Beschäftigtenzahlen bis zum Jahr 2000 erwartungsgemäß gesunken (1993 46.300 sozialversicherungspflichtigen Arbeitnehmer, 2000 45.650 sozialversicherungspflichtigen Arbeitnehmer), seitdem steigt die Zahl der sozialversicherungspflichtigen Arbeitnehmer aber kontinuierlich an. Waren im Jahr 2000 noch etwa 46.300 Arbeitnehmer in Schweinfurt gemeldet, so stieg die Zahl in den darauffolgenden Jahren um etwa 5,5% auf 48.300 im Jahr 2005 (2002: 47.600)³⁰.

Bevölkerungsentwicklung

Grundlage für die Prognose der Bevölkerungsentwicklung bildet das Landesentwicklungsprogramm Bayern 2005³¹.

Ausgangsjahr der Vorausschätzung ist das Jahr 2002, Prognosehorizont das Jahr 2020. Im Rahmen der Potenzialabschätzung für den Nahverkehrsplan ist

30 <http://www.mainfranken-region.de/statistik/>

31 Quelle: Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie: Landesentwicklungsprogramm Bayern Entwurf. München, Stand 12.07.2005

zu berücksichtigen, dass aufgrund des Geltungsbereiches des Nahverkehrsplans der Prognosehorizont für diese Planung entsprechend kürzer ist.

In der Prognose des LEP wurden neben der natürlichen Bevölkerungsbilanz auch Wanderungsbeziehungen zwischen den Teilräumen sowie Auswanderungen berücksichtigt.

Die Prognose für die Bevölkerungsentwicklung in der Region Main-Rhön geht von einem leichten Bevölkerungswachstum von etwa 0,2% bis zum Jahr 2020 im Vergleich zum Bezugsjahr 2002 aus. Beachtenswert ist der prognostizierte Anstieg bis zum Jahr 2010 um 0,7% mit dem darauf folgenden Rückgang der Bevölkerungszahlen bis zum Jahr 2020 um voraussichtlich einen halben Prozentpunkt. Insgesamt betrachtet reichen die Wanderungsgewinne in der Region Main-Rhön nur ganz knapp, um das Geburtendefizit zu kompensieren.

Im Vergleich zum Freistaat Bayern weist die Region Main-Rhön unterdurchschnittliche Einwohnerzunahmen auf. Die Gesamtbevölkerung Bayerns wird trotz der negativer Bevölkerungsbilanz aufgrund starker Wanderungsüberschüsse mutmaßlich von 12,4 Mio. Einwohnern im Jahr 2002 auf 12,7 Mio. (2010) bzw. 12,8 Mio. (2020) Einwohner anwachsen. Dies entspricht einer positiven Einwohnerentwicklung von insgesamt etwa 3,1%.

Es lassen sich keine genaueren Aussagen bezüglich der demografischen Entwicklung für die Stadt Schweinfurt treffen. Wahrscheinlich wird aber der Abbau der US-Streitkräfte in Schweinfurt und Umgebung in den kommenden Jahren insgesamt zu einem Bevölkerungsrückgang führen.

Beschäftigtenentwicklung

Bis zum Jahr 2015 wird für die Region Main-Rhön von einer leicht positiven Entwicklung bei der Arbeitsplatzstruktur ausgegangen. Vergleicht man die Entwicklung der letzten Jahre, ist davon auszugehen, dass diese Aussage auch für die Stadt Schweinfurt Gültigkeit besitzt.

Verglichen mit der prognostizierten Arbeitsplatzentwicklung für den gesamten Freistaat mit einem durchschnittlichen Anstieg von etwa 2,5%, ist die Entwicklung im Untersuchungsraum als durchschnittlich zu bewerten.

B-38

B.3.2 Siedlungs- und Gewerbeflächenerweiterung

Die Stadt Schweinfurt hat mehrere Neubaugebiete ausgewiesen, die zum Teil bereits bebaut sind, insgesamt aber noch nennenswerte Potenziale aufweisen. Die wichtigste Entwicklung neuer Wohngebiets konzentriert sich auf die Bereiche

- Zeilbaum Ost (östlich Elsa-Brandström-Straße) und
- Eselshöhe West (nördlich Maibacher Straße/ B 286).

Daneben gibt es noch zwei kleinere Baugebiete in Oberndorf (Lindenstraße) und am Bergl (sog. „Bergluft“).

Ein weiteres Baugebiet Gartenstadt-West ist ausgewiesen, der Aufstellungsbeschluss jedoch noch nicht erfolgt.

In der Stadt Schweinfurt sind für die nächsten Jahre keine absehbaren Veränderungen in der Gewerbeflächenerweiterung vorgesehen. Es sind z.Z. keine weiteren Gewerbegebiete mehr ausgewiesen, jedoch bieten die bereits vorhandenen Gebiete z.T. noch erhebliche Reserven und somit ausreichende Möglichkeiten und Potenziale für die gewerbliche Weiterentwicklung. Die größten freien Flächen weist der Industrie- und Gewerbepark Maintal im südlichen Bauabschnitt auf.

B.3.3 Planungen im SPNV

Langfristig ist eine komplette Überplanung des Hauptbahnhofes sowie der Umgebung vorgesehen. Das Konzept beinhaltet neben einer Umgestaltung des Vorplatzes (Planung ist bereits in Bearbeitung) die Schaffung eines barrierefreien Zugangs zu den Gleisen sowie die Überplanung des Busbahnhofs.

B.3.4 Sonstige ÖPNV-relevante Infrastruktur-entwicklungen

Weitere aktuelle und für den ÖPNV relevante Entwicklungen im Bereich von infrastrukturellen Maßnahmen z.B. im Einzelhandel oder im Straßenbau sind in der folgenden Auflistung dargestellt:

- Errichtung einer Einkaufsgalerie mit 22.500 qm Verkaufsfläche auf dem SKF Areal zwischen Gunnar-Wester-Straße und Schrammstraße (Investor: Projektentwicklungsgesellschaft ECE, Hamburg; Realisierung geplant für 2008)
- Bau eines Möbelmarktes der Firma Neubert an der Londonstraße (Industrie- und Gewerbegebiet Maintal) geplant (Realisierung offen)
- Abbau der US-Streitkräfte ab 2006/2007 bis etwa 2010. Betroffen sind etwa 5.500 Soldaten (insgesamt etwa 12.500 Menschen) in Schweinfurt und den umliegenden Gemeinden (aufgrund der allenfalls geringen Nutzung des ÖPNV sind die Auswirkungen auf die ÖPNV-Marktausschöpfung voraussichtlich weitgehend unerheblich)

B.3.5 Verkehrsprognose MIV und ÖPNV

Es kann davon ausgegangen werden, dass weder die prognostizierte Bevölkerungs- noch die Beschäftigtenentwicklung relevante Auswirkungen auf das zukünftige Verkehrsaufkommen in der Stadt Schweinfurt haben werden.

Auf der einen Seite wird sich die Verkehrssituation im MIV in der Stadt Schweinfurt durch den Abzug der US-Soldaten und deren Familien entschärfen. Zu beachten ist allerdings, dass durch Verschiebungen in der Altersstruktur der Anteil der Bevölkerung, der am MIV teilnehmen darf (Einwohner über 18 Jahre) in den nächsten Jahren deutlich zunehmen wird (Bayern etwa 8,1% bis 2015). Die für den ÖPNV wichtige Zahl der Schüler dagegen wird deutlich zurückgehen³². Zusätzlich nimmt die Zahl der Führerscheinbesitzer unter den Senioren und auch die Motorisierung bei Senioren und Frauen zu. Aus diesen Gründen ist auch zukünftig mit einem weiteren Anstieg der Pkw-Dichte³³ zu rechnen.

Bis zum Jahr 2020 wird deutschlandweit eine Zunahme der Pkw-Dichte um etwa 15% prognostiziert, wobei die größte Zunahme bei den über 60-jährigen Frauen und Männern angenommen wird³⁴.

32 Quelle: Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie: Gesamtverkehrsplan Bayern 2002

33 Pkw-Dichte: Maß für die Motorisierung

34 Vgl. Shell-Pkw-Szenarien: Mehr Autos – weniger Verkehr?. Hamburg 2001

B-40

Insgesamt wird der Bevölkerungsanteil mit Wahlmöglichkeit zwischen ÖPNV und Pkw voraussichtlich weiter ansteigen. Die Zunahme der Pkw-Verfügbarkeit wirkt sich negativ auf die Konkurrenzsituation des ÖPNV gegenüber dem Auto aus, da der Anteil der „ÖPNV-gebundenen“ Verkehrsteilnehmer weiter abnehmen wird.

B.3.6 Näherungsweise Abschätzung der ÖPNV-Nachfrage

Basierend auf der dargestellten Prognose sowie den geplanten infrastrukturellen Entwicklungen soll die zukünftig zu erwartenden ÖPNV-Nachfrageentwicklung im Planungszeitraum für die Stadt Schweinfurt abgeschätzt werden. Zusätzlich fließt in die Bewertung des Verkehrsaufkommens die Entwicklung der Fahrgastnachfrage der letzten Jahre ein.

Die Prognose der Einwohnerzahlen in der Stadt Schweinfurt hat für die kommenden Jahre durch Abzug der Streitkräfte einen Rückgang der Bevölkerung ergeben. Da aufgrund eines unabhängigen Busverkehrs für die Angehörigen der US-Armee nur geringe Potenziale für den ÖPNV im Stadtverkehr bestehen, haben diese Einwohnereinbußen nur unwesentlich Auswirkungen auf die Fahrgastnachfrage.

Auch die Entwicklungen im Bereich der Gewerbegebietsflächen werden keine bedeutenden zusätzlichen ÖPNV-Potenziale darstellen. Allenfalls im Bereich der Einzelhandelsentwicklung (z.B. ECE-Einkaufsgalerie, Baumärkte entlang der Rudolf-Diesel-Straße) lassen sich neue Fahrgastpotenziale in nennenswertem Umfang erkennen.

Demgegenüber stehen die rückläufigen Fahrgastzahlen, welche die Stadtwerke Schweinfurt GmbH in den vergangenen Jahren zu verzeichnen haben. Zwischen den Jahren 2000 und 2004 ist die Zahl der Beförderungsfälle im Linienverkehr um etwa 3,4% auf etwa 9 Mio. gesunken. Die größten Einbußen, zwischen den Jahren 2003 und 2004, basieren zu einem großen Teil auf der Kündigung der Tarifkooperation und den daraufhin ausbleibenden Kooperationsfahrgästen. Dadurch wird eine Prognose des künftigen Fahrgastaufkommens erschwert.

Nach Abwägung der demografischen sowie der infrastrukturellen und wirtschaftlichen Entwicklung ist davon auszugehen, dass das Verkehrsaufkommen insgesamt in der Stadt Schweinfurt im Planungshorizont allenfalls geringfügig ansteigen wird.

Darüber hinaus steigt der Bevölkerungsanteil mit Wahlmöglichkeit zwischen ÖPNV und Pkw voraussichtlich weiterhin an; dies wird sich in gesteigertem Maße auf die Konkurrenzsituation des ÖPNV gegenüber dem Pkw auswirken.

Es ist daher das Ziel der Stadt Schweinfurt, durch Erschließung neuer Fahrgastpotenziale im Bereich des Einkaufs- und Freizeitverkehrs sowie durch ein

modernes und kundenorientiertes Angebot den Rückgang der Fahrgastzahlen zu stoppen und auf dem heutigen Niveau zu halten.

B.3.7 Zusammenfassung der Auswirkungen der Entwicklung der Raum-, Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur auf die Verkehrsnachfrage

Basierend auf der Bevölkerungsprognose für die Stadt Schweinfurt ist während des Planungshorizontes insgesamt mit einem leichten Rückgang der Bevölkerung zu rechnen. Von steigenden Einwohnerzahlen wird, wie schon in der Vergangenheit, in erster Linie hauptsächlich das nördliche Stadtgebiet profitieren. Eine Erhöhung der ÖPNV-Nachfrage aufgrund siedlungsstruktureller Entwicklungen wird daher insbesondere hier zu erwarten sein.

Die für die Stadt bedeutsame Gewerbeflächen- und Arbeitsplatzentwicklung wird sich voraussichtlich primär auf Schwerpunkte im südlichen Stadtgebiet konzentrieren. Auf Grundlage der derzeitig absehbaren wirtschaftlichen Entwicklung ist allgemein davon auszugehen, dass auch bei noch leicht steigenden Beschäftigtenzahlen die quantitative Bedeutung des Berufsverkehrs in den kommenden Jahren eher stagnieren wird. Zusätzlich sind hier die zunehmend flexiblen Arbeitszeiten zu berücksichtigen, was eine Anbindung der Gewerbe-, Industrie- und Dienstleistungsstandorte nicht nur zu den herkömmlichen Schichtzeiten notwendig werden lässt.

Die zeitliche Verteilung der Verkehrsnachfrage im Einkaufsverkehr wird sich voraussichtlich künftig insbesondere am Wochenende weiter flexibilisieren, wobei die Auswirkungen der erweiterten Ladenöffnungszeiten und demzufolge die veränderten Anforderungen an den ÖPNV beobachtet und ggf. berücksichtigt werden sollten.

Für die künftige Entwicklung des ÖPNV in Schweinfurt werden zusätzliche Nachfragepotenziale im Bereich des Freizeitverkehrs sowie des Einkaufs- und Versorgungsverkehrs gesehen. Durch eine gezielte Ausrichtung und Weiterentwicklung des Bedienungsangebotes wird der ÖPNV in diesen Marktsegmenten Verkehrsanteile sichern und zusätzliche Nachfragepotenziale erschließen können.

Die zunehmende Motorisierung der Bevölkerung insbesondere bei den Frauen und Senioren (diese Bevölkerungsgruppen weisen noch eine unterdurchschnittliche Pkw-Verfügbarkeit auf) wird die Konkurrenzsituation des Pkw gegenüber dem ÖPNV verstärken und sich voraussichtlich auf die Potenziale des ÖPNV im Bereich des Jedermannverkehrs auswirken. Bei diesen Bevölkerungsgruppen wird der ÖPNV Schwerpunkte zur Stabilisierung der ÖPNV-Verkehrsnachfrage setzen müssen.

Die Veränderung der Rahmenbedingungen wird sich auch auf den Markterfolg des ÖPNV auswirken. Die Zunahme der Motorisierung, gerade bei bisher klassischen ÖPNV-Nutzern (Senioren, Frauen), der sinkende auf den

B-42

ÖPNV angewiesene Bevölkerungsanteil und das deutlich zunehmende Servicebewusstsein bei den Verbrauchern - auch den ÖPNV-Nutzern - tragen dazu bei, dass der ÖPNV zunehmend Konkurrenz ausgesetzt ist und seine Marktpotenziale stärker umworben werden. Um die heutigen Marktanteile halten und weiter ausbauen zu können, ist die marktorientierte Weiterentwicklung der ÖPNV-Qualitäten unabdingbar.

Für den Schülerverkehr wird langfristig aufgrund der demografischen Entwicklung ein Rückgang der ÖPNV-Verkehrsnachfrage erwartet.

Wichtige Zielgruppen, bei denen der ÖPNV künftig zusätzliche Nachfragepotentiale erschließen bzw. vorhandene ÖPNV-Nachfragen stabilisieren kann und muss, sind die Bevölkerungsgruppen der Frauen und der Senioren, da hier zukünftig mit einem Anstieg der Mobilitätsmöglichkeiten³⁵ zu rechnen ist. Zudem stellen trotz des Rückgangs der jungen Altersgruppen Kinder und Jugendliche eine wichtige Zielgruppe für den ÖPNV dar. Bei diesen hat sich das Mobilitätsverhalten noch nicht endgültig verfestigt; dem ÖPNV bieten sich daher in dieser Bevölkerungsgruppe Möglichkeiten, Kunden zu gewinnen bzw. zu binden und dadurch langfristig Nachfragepotenziale zu sichern.

35 Anstieg der Mobilitätsmöglichkeiten bei Frauen und Senioren bedeutet: Anstieg mobiler Personen bei den Senioren, Anstieg der „Automobilität“ bei Frauen und Senioren.

B.4 ÖPNV-Rahmenkonzept

Im Rahmen des ÖPNV-Entwicklungskonzeptes wird als vordringliches Ziel verfolgt, den Marktanteil des ÖPNV zu sichern und zu stabilisieren. Aufbauend auf der vorhandenen Struktur sollen durch modifizierte Angebotsstrategien neue Kunden gewonnen werden, um die möglichen negativen Nachfrageentwicklungen durch den Einwohnerverlust im Stadtgebiet insgesamt „abfangen“ zu können. Die Weiterentwicklung ist zudem unter dem Gesichtspunkt einer Optimierung der Wirtschaftlichkeit und eines effizienten Einsatzes der vorhandenen Finanzmittel zu gestalten.

Im Zusammenhang mit der konkreten Gestaltung der Bedienungsangebote wird eine gezielte Stärkung und ein Ausbau des ÖPNV auf den Relationen, auf denen die höchsten Kundenpotenziale zu erwarten sind, verfolgt.

Insgesamt sollten die Qualitäten des ÖPNV-Angebotes im Sinne einer besseren Nutzbarkeit für den Kunden verbessert werden.

Die Weiterentwicklung des ÖPNV in der Stadt Schweinfurt erfolgt auf der Basis

- der Analyse der Raumstruktur und des aktuellen ÖPNV-Angebots,
- der Ergebnisse der Mängelanalyse und
- der Vorgaben der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern, des Leitbildes sowie verkehrspolitischer Zielvorgaben für die Nahverkehrsplanung.

Im Rahmen der Weiterentwicklung soll

- das etablierte Grundnetz beibehalten und in ausgewählten Korridoren bzw. Bereichen in der Linienführung und im Fahrtenangebot neustrukturiert werden,
- attraktive Anschlüsse an das Netz des Schienenpersonennahverkehrs sowie an ausgewählten und definierten Verknüpfungspunkten zum regionalen Busverkehr sowie
- durch Verbesserungen in der Transparenz eine Attraktivierung des ÖPNV-Angebotes angestrebt werden.

Für die Bevölkerung in der Stadt Schweinfurt soll in der Weiterentwicklung des ÖPNV das gegenwärtige Angebot im Busverkehr quantitativ auf dem derzeitigen Niveau gewährleistet werden, sofern ein Rückgang der Fahrgastnachfrage oder aber die Wirtschaftlichkeit des Stadtverkehrs dem nicht entgegenstehen bzw. diese Angebotsanpassungen erforderlich machen. Insbesondere unter den Aspekten der Stagnation im Berufsverkehr sowie der langfristig sinkenden Schülerzahlen wird das Hauptaugenmerk der Weiterentwicklung auf einen Fahrgastzugewinn in den Bereichen

- Einkaufs- und Erledigungsverkehr,
- Freizeitverkehr sowie
- Berufsverkehr außerhalb der (Schul-) Verkehrsspitzen gerichtet.

B-44

B.5 ÖPNV-Maßnahmenkonzept

B.5.1 Grundsätze

Das nachfolgende Maßnahmenkonzept für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes in der Stadt Schweinfurt basiert grundsätzlich auf dem Leitbild der Nahverkehrsplanung“ (vgl. Kapitel A.2). Abgeleitet werden zunächst Grundvorgaben zum Bedienungskonzept (vgl. Kapitel B.5.2). Die einzelnen Maßnahmen, die zur Umsetzung des Rahmenkonzeptes vorgesehen werden, sind differenziert in

- Angebot (siehe Kapitel B.5.3) und
- Infrastruktur (siehe Kapitel B.5.4).

Unter den angebotsrelevanten Maßnahmen sind zum einen konkrete Maßnahmen zur Optimierung des ÖPNV-Angebotes zusammengefasst, zum anderen werden Prüfaufträge zur weiteren Entwicklung des ÖPNV formuliert.

Prüfaufträge beinhalten i.d.R. Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV, die weiterer detaillierter Nachfrage- und Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen außerhalb des Nahverkehrsplans bedürfen.

B.5.2 Grundvorgaben Bedienungskonzept

B.5.2.1 Verkehrszeiten

Das ÖPNV-Angebot ist in seiner Struktur auf die unterschiedlichen Anforderungen der verschiedenen Verkehrszeiten ausgerichtet. Für die Stadt Schweinfurt werden die folgenden Verkehrszeiten als Rahmenbetriebszeiten definiert:

Hauptverkehrszeit (HVZ)

Als Hauptverkehrszeit wird der Zeitraum werktags von 6.00 – 8.00 Uhr, von 12.00 – 14.00 Uhr und von 15.45 – 18.00 Uhr definiert.

Die HVZ ist gekennzeichnet durch Ausbildungs- und Berufsverkehr. Diese Verkehrszeiten sind zeitlich an die Anfangs- und Endzeiten der Schulen und Arbeitsstätten sowie räumlich an deren Standorte gebunden. Dabei finden in der morgendlichen HVZ Schul- und Berufsverkehr statt, während in der mittäglichen HVZ vorwiegend Schul- und in der nachmittäglichen HVZ vorwiegend Berufsverkehr auftreten. Die Bedienungsangebote der Buslinien sollen daher in der HVZ zeitlich und räumlich auf diese spezielle Verkehrsaufgabe ausgerichtet sein. Im Sinne der Anschlusssicherung sollte sich jedoch auch im Berufs- und Ausbildungsverkehr ein möglichst hoher Anteil an Fahrten, die vom SPNV auf den Busverkehr (und umgekehrt) übergehen, an dem Zeitraster des SPNV orientieren.

Die Hauptverkehrszeit wird in Zukunft aufgrund der geringer werdenden Schülerzahlen, der Flexibilisierung der Schulzeiten und Arbeitszeiten etc. an Bedeutung verlieren.

Normalverkehrszeit (NVZ)

Als Normalverkehrszeit wird der Zeitraum werktags von 8.00 – 12.00 Uhr und von 14.00 – 15.45 Uhr definiert.

Die NVZ ist gekennzeichnet durch Einkaufs- und Erledigungsverkehr. Im Interesse der Übersichtlichkeit und Merkbarkeit des Angebotes ist – unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit – auf den Hauptrelationen ein (angenäherter) Taktverkehr anzustreben.

Schwachverkehrszeit (SVZ)

Als Schwachverkehrszeit wird der Zeitraum werktags vor 6.00 Uhr und nach 18.00 Uhr, samstags und sonntags ganztägig definiert.

Es wird davon ausgegangen, dass der Samstag als „Einkaufstag“ zukünftig weiter an Bedeutung gewinnt. Da diese Bedeutung regional unterschiedlich ausgeprägt ist, sollen die Potenziale für eine Ausdehnung der Werktagsverkehrs auf den Samstag im Zeitraum 8.00 – 14.00 Uhr geprüft werden.

B.5.2.2 Verknüpfungskonzept

Systematische Übergänge innerhalb des ÖPNV sowie zwischen ÖPNV und SPNV ermöglichen für Fahrgäste ein „Fahren im System“. Aus diesem Grund soll sowohl an den SPNV-Verknüpfungspunkten in der Stadt Schweinfurt sowie auch an den Hauptverknüpfungspunkten im Busnetz die weitere Optimierung der Verknüpfungssituation forciert werden.

Verknüpfungspunkte im ÖPNV-Netz bilden verkehrliche und raumstrukturelle Eckpunkte, auf die Liniennetz und Fahrplan aufbauen sollten. Die Zuweisung der Verknüpfungsfunktion ergibt sich zusätzlich unter Berücksichtigung raumstruktureller Aspekte.

Verknüpfungspunkte zwischen Stadtverkehr und Schiene in der Stadt Schweinfurt sind sowohl der Hauptbahnhof als auch der Stadtbahnhof.

Zentrale Verknüpfungshaltestelle der Regionalbuslinien mit dem SPNV bzw. auch mit dem Stadtverkehr ist in der Stadt Schweinfurt ebenfalls der Hauptbahnhof. Zur Verbesserung der Umsteigesituation zwischen Stadt- und Regionalverkehr ist darüber hinaus im Bereich der zentralen Innenstadt die Ausgestaltung einer weiteren Verknüpfungshaltestelle zu forcieren.

B-46

B.5.3 Maßnahmenbereich „Angebot“

B.5.3.1 Maßnahmen

In den nachfolgenden Tabellen werden Maßnahmen formuliert, die zur Weiterentwicklung des ÖPNV empfohlen werden. Darüber hinaus werden Prüfaufträge formuliert, die jedoch hinsichtlich ihrer Kosten-/Nutzenwirkung noch einer genaueren Untersuchung bzgl. ihrer Auswirkungen auf die Fahrplan- und Fahrzeugumlaufplanung sowie auf die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV bedürfen.

■ **Tabelle 24:** Übersicht über Maßnahmen im ÖPNV-Angebotskonzept im Stadtverkehr Schweinfurt

Nr.	Maßnahmen
Maßnahmen im Stadtverkehr Schweinfurt	
M.1	<i>Lückenschluss zwischen Londonstraße und Baggersee (Gewerbegebiet Maintal)</i>
	<p><u>Erläuterungen:</u> Führen der Linie Maintal mit einer Schleifenfahrt über Hafenstraße – Europa-Allee – Londonstraße – Röntgenstraße – Hafenstraße mit Anbindung des Baggersees</p> <p><u>Vorteile:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung der Erschließung / Anbindung des Baggersees ▪ Verlängerung der Linie Maintal bis Knotenpunkt Europa-Allee – Stockholmstraße nach Bebauung der freien Flächen im Industrie- und Gewerbepark Maintal aufwandsneutral zum Statuts Quo möglich ▪ Fahrzeitverkürzung für Fahrgäste im Gewerbegebiet (Verkürzung der Umlaufzeit um 5 - 6 Minuten) <p><u>Problem:</u> ⇒ Fehlende Freigabe für den Bahnausbau</p> <p><u>Mehr-/Minderaufwand:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Leistungseinsparung durch kürzeren Linienweg sowie kürzere Fahrzeit (Einsparungen von etwa 1.800 m und 5 - 6 Minuten pro Fahrt) <p>⇒ Leistungseinsparungen von jährlich etwa 7.000 Nutzwagen-km (Verkehrstage Mo - Fr)</p>
M.2	<i>Einführung einer Liniennummerierung im Stadtverkehr</i>
	<p><u>Vorteile:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Höhere Transparenz und Verständlichkeit des Fahrplans und des Liniennetzes, vor allem für Neukunden
M.3	<i>Neuer Bahn-Haltepunkt Schweinfurt-Mitte</i>
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anbindung neuer Haltepunkt Schweinfurt-Mitte <p>⇒ siehe Kapitel B.5.4.1 Anbindung ECE-Center an neuen Haltepunkt</p>

	Schweinfurt-Mitte (nachrichtlich; Aussagen aus der verkehrstechnischen Untersuchung zur Stadtgalerie)
--	---

B.5.3.2 Prüfaufträge

Für die folgenden Linien/ Korridore werden Prüfaufträge definiert, deren Ergebnisse Entscheidungsgrundlagen für die weitere Umgestaltung des Liniennetz- und Bedienungsangebotes bilden sollen. Es sind jeweils detailliertere Nachfrage- und/ oder Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen durchzuführen, für die im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes keine ausreichend belastbaren Datengrundlagen vorliegen.

■ **Tabelle 25:** Übersicht über Prüfaufträge im ÖPNV-Angebotskonzept im Stadtverkehr Schweinfurt

Nr.	Prüfauftrag
Prüfaufträge im Stadtverkehr Schweinfurt	
P.1	<i>Einheitliches Taktgefüge und Taktfamilien</i>
	<p><u>Erläuterungen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Einrichten einer einheitlichen Taktgruppe mit 15/30/60-Minuten-Takt (Ausnahme Linie Bergl und Linie Deutschhof 10-Min.-Takt) ▪ Bildung von Durchmesserlinien bzw. Einrichtung systematischer Umsteigeverbindungen am Roßmarkt (Rendezvous-System) <p><u>Vorteile:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bessere Merkbarkeit und höhere Transparenz des Fahrplans sowie des Bedienungsangebotes auch für Neukunden ▪ Bessere Umsteigebedingungen am Rossmarkt ▪ Angebotsverbesserungen durch Taktverdichtung in der HVZ auf folgenden Linien: <ul style="list-style-type: none"> ⇒ auf 15-Minuten-Takt Linien Oberndorf, Hochfeld, Haardt, Mozartstraße, Gartenstadt, Maibacher Straße, Sonnenteller, Sennfeld-Gochsheim, Berggrheinfeld – Grafenrheinfeld, Hafen Ost, Maintal, Hambach, Hainig ⇒ auf 30-Minuten-Takt Linie Oberwerrn (– Niederwerrn) ▪ Bildung von Durchmesserlinien auf verschiedenen Relationen möglich – Beispiele: Linie Bergl – Linie Deutschhof, Linie Gartenstadt – Linie Hafen Ost ▪ weniger Warteplätze am Roßmarkt notwendig („schlankes Durchfahren“) <p><u>Nachteil:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ erhöhtes Fahrzeugaufkommen am Roßmarkt bei Taktverdichtung zu bestimmten Zeiten; Haltestellenbelegung muss geprüft werden

B-48

	<p><u>Mehr-/ Minderaufwand:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mehraufwand von ca. 210.000 km jährlich (Verkehrstag Mo. – Fr.) (entspricht etwa 10% des Gesamtbetriebsaufwands) ▪ Fahrzeugaufwand HVZ: etwa 13 Fahrzeuge mehr ggü. Status Quo³⁶ <p><u>Anmerkung:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Maßnahme führt zu Leistungssteigerungen im Landkreis auf den Landkreislinien
P.2	<i>Taktverdichtung Deutschhof-Linie</i>
	<p><u>Erläuterungen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Taktverdichtung auf einen durchgängigen 10-Minuten-Takt (analog der Bergl-Linie) <p><u>Vorteile:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Einheitlicher Taktverkehr auf den beiden Hauptlinien, dadurch leichtere Merkbarkeit des Fahrplans ▪ Durchbindung der Fahrzeuge möglich, dadurch durchgängige Linienverbindung über den Roßmarkt hinaus (z.B. Hbf. – Leopoldina-Krankenhaus) (Fahrzeugaufwand HVZ: 7 Fahrzeuge bei Durchbindung der Linien) <p><u>Mehr-/ Minderaufwand:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mehraufwand von jährlich etwa 38.000 Nutzwagen-Kilometern (Verdichtung Mo.-Fr.) bzw. 69.000 Nutzwagen-Kilometern inkl. Samstag und Sonn-/ Feiertag
P.3	<i>Systematische Bildung von Durchmesserlinien</i>
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schaffung neuer Direktverbindungen durch Bildung von Durchmesserlinien bei Linien, die im gleichen Fahrplantakt fahren (Umsteigeerfordernis am Roßmarkt entfällt) ▪ Im Einzelfall Reduzierung der Standzeiten am Roßmarkt möglich ▪ Bsp. für mögliche Durchmesserlinien: Linien Bergl und Deutschhof (bei Verdichtung auf 10-Min.-Takt) <p><u>Mehr-/Minderaufwand:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mehraufwand durch Angebotsanpassungen auf den einzelnen Linien möglich (-> einheitliches Fahrplanangebot), abhängig von der Anzahl der durchzubindenden Linien
P.4	<i>Anbindung von neuen Wohngebieten</i>
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anbindung der neuen Wohngebiete Mönchskutte und Eselshöhe West prüfen
P.5	<i>Öffnen der Heeresstraße für den ÖPNV</i>
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nach Abzug der Streitkräfte ist die Befahrung der Heeresstraße für den

36 Angaben der Stadtwerke Schweinfurt GmbH

	<p>ÖPNV zu prüfen</p> <p><u>Vorteil:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Möglichkeit für Direktfahrten zwischen Dittelbrunn und den Schulstandorten im Westen der Stadt
P.6	<i>Ausschöpfung der Einsparpotenziale auf uneffektiven Linien/ Linienabschnitten</i>
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kontinuierliche Prüfung der Nachfrage auf uneffizienten Linien/ Linienabschnitten; ggf. Einstellung einzelner Kurse in zeitlichen Randlagen bzw. Umstellung auf bedarfsgesteuerte Bedienungsformen <p>⇒ Reinvestition der eingesparten Leistungen zur Optimierung des Angebotes an anderer Stelle (Leistungsumschichtung) unter Berücksichtigung der betrieblichen Auswirkungen der Verkehrsunternehmen</p>

B.5.4 Maßnahmenbereich „Infrastruktur“

Zur Verbesserung der Zugangsbedingungen zum ÖPNV in Verbindung mit einer kundenfreundlichen Gestaltung der Umsteigesituation an Verknüpfungspunkten werden verschiedene Infrastrukturmaßnahmen in den NVP der Stadt Schweinfurt aufgenommen. Hierbei wird unterschieden zwischen Maßnahmen, die ausschließlich den Stadtverkehr in der Stadt Schweinfurt betreffen und gemeinsamen Maßnahmen für die Stadt und den Landkreis Schweinfurt.

■ **Tabelle 26:** Übersicht über Infrastrukturmaßnahmen

Maßnahmen im Infrastrukturbereich in der Stadt Schweinfurt	
1.1	<i>Weiterführung Bau von Haltestellen-Überdachungen/ Wartehallen als Witterungsschutz</i>
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zahlreiche Haltestellen im Stadtgebiet bieten keinen ausreichenden Witterungsschutz. In Abhängigkeit von der Bedeutung der Haltestelle (Anzahl Ein-/ Aussteiger) sowie unter Einbeziehung der örtlichen Gegebenheiten ist der Bau von Wartehallen im Einzelfall zu prüfen und schrittweise zu realisieren.
1.2	<i>Weiterführung von Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung</i>
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Realisierung des Erneuerungskonzeptes für Lichtsignalanlagen zur Busbeschleunigung (LSA-Beeinflussung an den zu erneuernden Anlagen) (Erneuerungskonzept Stadt Schweinfurt) ▪ Für die Jahre 2007/2008 ist die Erneuerung und ÖPNV-Beschleunigung für die folgenden Lichtsignalanlagen geplant <ul style="list-style-type: none"> ▪ J.-F.-Kennedy-Ring/ Volksfestplatz ▪ F.-Schubert-/Benno-Merkle-/Galgenleite ▪ Ignaz-Schön-/R.-Wagner-Straße
1.3	<i>K&R Stadtgalerie und Haltepunkt Schweinfurt-Mitte</i>
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Im Bereich des Haupteingangs der Stadtgalerie wird die Einrichtung eines Behindertenstellplatzes sowie eines Taxi-Warteplatzes empfohlen, um auch mobilitätseingeschränkten Personen einen komfortablen Zugang zu ermöglichen. Darüber hinaus sollen auch am Haltepunkt Schweinfurt-Mitte Behindertenstellplätze sowie Kiss-and-Ride Plätze eingerichtet werden. Die Einrichtung von Taxi-Stellplätzen am Haltepunkt Schweinfurt-Mitte wurde bereits realisiert.
Gemeinsame Maßnahmen im Infrastrukturbereich in Stadt und Landkreis Schweinfurt	
1.4	<i>Verbesserte Verknüpfung zwischen Stadt- und Regionalverkehr (Ergebnis der ÖPNV-Schwachstellenanalyse)</i>
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Untersuchung geeigneter Verknüpfungshaltestellen im Innenstadtbereich von Schweinfurt (Haltestellen Roßmarkt, Deutsche Bank, Heilig-Geist-Kirche)

	<p><u>Vorteil:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Direkte Verknüpfung zwischen Stadt- und Regionalbusverkehr durch zentraleren Umstieg möglich <p><u>Planungen der Stadt Schweinfurt:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Gestalterische Aufwertung der Innenstadthaltestellen des Regionalbusverkehrs („Deutsche Bank“ und „Heilig-Geist-Kirche“) sowie der Fußwegeverbindungen zur Haltestelle Roßmarkt bzw. zur Innenstadt durch Neugestaltung der Oberflächen. ▪ Einrichten einer Haltestelle am Zeughaus (Ecke Bauerngasse/ Manggasse) in unmittelbarer Nachbarschaft zum ZOB Roßmarkt (als Ersatz für die entfallende Haltestelle „Am Jägersbrunnen“; Umsetzung bis Ende 2007) <p><u>Anmerkungen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Prüfung der Führung des Regionalbusverkehrs über den ZOB Roßmarkt: Fußgängersicherheit kann durch zusätzliches Verkehrsaufkommen nicht gewährleistet werden; zusätzliche Bussteige sind erforderlich, da die vorhandenen Bussteige durch den Stadtbusverkehr weitgehend ausgelastet sind ▪ Haltestelle Jägersbrunnen entfällt im Zuge der umfangreichen Straßenbaumaßnahmen.
1.5	<i>Verlegung der Regionalbuslinien aus der Schrammstraße in die Luitpoldstraße (nachrichtlich; Aussagen aus der verkehrstechnischen Untersuchung zur Stadtgalerie)³⁷</i>
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verlegung der Regionalbuslinien aus der Schrammstraße in die Luitpoldstraße mit gemeinsamer Nutzung der dortigen Bushaltestellen im Stadt- und Regionalverkehr (Umsetzung ist im März 2007 bereits erfolgt) <p>⇒ siehe Kapitel B.5.4.1 Anbindung ECE-Center an neuen Haltepunkt Schweinfurt-Mitte (nachrichtlich; Aussagen aus der verkehrstechnischen Untersuchung zur Stadtgalerie)</p>

Umfangreiche verkehrliche Untersuchungen seitens der Stadt Schweinfurt ergaben, dass die barrierefreie Ausgestaltung des neuen Haltepunktes Schweinfurt Mitte nur bedingt möglich ist. Damit bleibt der Hauptbahnhof in Schweinfurt der zentrale Umsteigepunkt zwischen Schienen- und Busverkehr. Mit den Anforderungen an den Nahverkehrsplan Schiene des Freistaates Bayern zur barrierefreien Ausgestaltung des Hauptbahnhofs wird ein (langfristiges) Ziel der Stadt Schweinfurt dokumentiert, auch den Bahnhofsvorplatz entsprechend umzubauen (eine provisorische Umgestaltung fand im Jahr 2005 bereits statt).

37 Quelle: ECE Projektmanagement GmbH. & Co. KG: Stadt Schweinfurt: Stadtgalerie - Verkehrstechnische Untersuchung (Stand: Februar 2007)

B.5.4.1 Anbindung ECE-Center an neuen Haltepunkt Schweinfurt-Mitte (nachrichtlich; Aussagen aus der verkehrstechnischen Untersuchung zur Stadtgalerie)

Das ECE-Projektmanagement GmbH & Co. KG plant in der Innenstadt von Schweinfurt die Errichtung eines Einkaufszentrums. In diesem Zusammenhang wurde eine verkehrstechnische Untersuchung durchgeführt, in der die verkehrlichen Rahmenbedingungen für die neue Stadtgalerie sowie Ideen zur Umgestaltung der angrenzenden Bereiche (Anbindung des neuen Bahnhof-Haltepunktes Schweinfurt-Mitte, Verlegungen von Regionalbus-Haltestellen) analysiert wurden.³⁸ Für den Stadtverkehr Schweinfurt können dabei hieraus die folgenden Schlüsse gezogen werden:

- Die Haltestelle in der Ruffertstraße wird im Zuge des Straßenumbaus beidseitig angepasst, ansonsten ergeben sich für den Stadtverkehr keine grundlegenden Veränderungen bei Haltestellen oder Linienführung.
- Der neue Haltepunkt Schweinfurt-Mitte erhält keine Stadtbus-Anbindung.
- Die Stadt schafft eine rollstuhlgerechte Zuwegung zwischen Bahnhof-Haltepunkt und Innenstadt (barrierefreie Ausgestaltung aufgrund der topografischen Verhältnisse nur bedingt möglich). Im Zuge dieser Baumaßnahme wird auch der Parkplatz vor dem Bahnhof-Haltepunkt im Sinne einer Kiss-and-Ride-Anlage attraktiver gestaltet. Darüber hinaus soll eine Fahrradabstellanlage den Erschließungsbereich des Haltepunktes erweitern.
- Die Haltestellen des Regionalverkehrs im Bereich des Bahnhofs bleiben erhalten, sie werden lediglich im Zuge des Straßenumbaus beidseitig angepasst.
- Der Regionalverkehr wird aus der Schrammstraße in die Luitpoldstraße verlegt (⇒ Aufhebung der Regionalbus-Haltestelle „Schrammstraße“). Die derzeit nur vom Stadtverkehr genutzte Haltestellen „Luitpoldstraße/ Gericht“ wird dann gemeinsam von Stadt- und Regionalverkehr genutzt (Umsetzung ist im März 2007 erfolgt).

38 ECE Projektmanagement G.m.b.H. & Co. KG: Stadt Schweinfurt: Stadtgalerie - Verkehrstechnische Untersuchung (Stand: Februar 2007)

B.5.5 Schulverkehr

Die Schulstandorte in Stadt und Landkreis Schweinfurt gelten nach dem heutigen Erkenntnisstand als gesichert, so dass vorerst keine Veränderungen im Schulverkehr absehbar sind. Angesichts der sich verändernden Rahmenbedingungen (z.B. Entwicklung der Schülerzahlen, vollständige Umsetzung G8 zum Schuljahreswechsel 2007/2008) ist das Bedienungsangebot fortlaufend zu prüfen und bei Bedarf gezielt an die Erfordernisse des Schulverkehrs anzupassen.

B.5.6 Anforderungen an den NVP Schiene des Freistaates Bayern

Gemäß Art. 15 BayÖPNVG liegt die Zuständigkeit für den Schienenpersonennahverkehr in der Stadt Schweinfurt beim Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie. Dieses bedient sich zur „Wahrnehmung der Aufgaben im Schienenpersonennahverkehr einer juristischen Person des privaten Rechts, die in seinem Auftrag und nach seinen Vorgaben tätig wird“ (Art. 16 Abs. 1 BayÖPNVG) der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG).

Aus Sicht der Stadt Schweinfurt sollten in diesem Zusammenhang der folgende Punkte als Ziel in den Nahverkehrsplan Schiene der BEG übernommen werden:

- barrierefreie Ausgestaltung des Hauptbahnhofs
- barrierefreier Zugang zu den Gleisen
- barrierefreie Umsteigemöglichkeit zu Stadt- und Regionalbus

B.6 Definition des Bedienungsangebotes

In der folgenden Tabelle 27 sind die Linien im Stadtverkehr Schweinfurt mit ihrem jeweiligen Bedienungsangebot (Festlegung der ausreichenden Bedienung) zum Zielhorizont 2012 definiert. Die Umsetzung der in Kapitel B.5.3.1 dargestellten Maßnahmen ist abhängig von verschiedenen Faktoren, so dass die konkreten Auswirkungen auf das Bedienungsangebot derzeit noch nicht dargestellt werden können. Auch die Auswirkungen der in Kapitel B.5.3.2 beschriebenen Prüfaufträge können zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden und sind somit in den Tabellen nicht berücksichtigt. Aus diesem Grund wird bis auf weiteres das bestehende Bedienungsangebot fortgeschrieben. Bei Umsetzung der Maßnahmen bzw. positiver Beurteilung der Prüfaufträge ist das Angebot entsprechend anzupassen.

Die Festlegung der „ausreichenden Bedienung“ nach PBefG hat besondere Bedeutung für die Genehmigung von Linien. In diesem Fall ist der Nahverkehrsplan von der Genehmigungsbehörde bei der Entscheidungsfindung zu berücksichtigen (siehe § 8 Abs. 2 PBefG). Der Nahverkehrsplan dokumentiert somit die aus Sicht des „öffentlichen Interesses“ erforderliche Bedienung.

Aus der Festlegung der „ausreichenden Bedienung“ ist keine Finanzierungsverpflichtung durch den Aufgabenträger abzuleiten. Die Realisierung der Bedienung ist im Einzelfall festzulegen. Die Bedienung durch den Genehmigungsinhaber (Verkehrsunternehmen) kann in Abstimmung mit dem Aufgabenträger und der Genehmigungsbehörde, ggf. auch zeitlich begrenzt, unter der festgelegten „ausreichenden Bedienung“ bleiben, wenn die Finanzierung nicht möglich ist.

Linienübersicht■ **Tabelle 27:** Definition Bedienungsangebot Stadtverkehr Schweinfurt

Nr. ³⁹	Linie	Produkt	Linienweg	Bedienungszeitraum			Taktangebot					
				Mo-Fr	Sa	So	Mo - Fr		Sa		So	
							HVZ/ NVZ ⁴⁰	SVZ ⁴¹	HVZ	SVZ	-	
1	Hbf. – Bergl	Stadtbus	Roßmarkt - Hauptbahnhof – Bergl – Hauptbahnhof - Roßmarkt	5.30- 24.00	5.30 – 0.30	8.00 – 24.00	10	2 x/h	10	15	15 ⁴²	Stadtwerke Schweinfurt GmbH
2	Hbf. – Oberndorf	Stadtbus	Roßmarkt – Hauptbahnhof – Oberndorf – Hauptbahnhof - Roßmarkt	6.30 - 24.00	7.30 – 19.30	8.00 – 19.30	20/ 30	kein Takt	20	30 / 60	60	Stadtwerke Schweinfurt GmbH
3	Leopoldina Krankenh. – Deutschhof	Stadtbus	Roßmarkt – Leopoldina Krankenhaus – Deutschhof - Leopoldina Krankenhaus - Roßmarkt	5.00 – 23.30	6.00 – 24.00	8.00 – 23.30	10/ 15	2 x/h	15	20	30	Stadtwerke Schweinfurt GmbH
4	Hochfeld – Steinberg	Stadtbus	Roßmarkt - Hochfeld – Steinberg - Roßmarkt	5.00 – 23.00	6.00 – 23.00	8.30 – 23.00	20	2 x/h	20	30 ⁴³	30	Stadtwerke Schweinfurt GmbH

39 Aus Gründen der Übersichtlichkeit werden den Linien laufende Nummern zugeordnet.

40 HVZ Hauptverkehrszeit (Mo – Fr 6.00 – 8.00 Uhr, 11.30 – 13.30 Uhr, 16.30 – 18:30 Uhr; Sa bis 14.00 Uhr)
NVZ Normalverkehrszeit (Mo – Fr 8.00 – 11.30 Uhr, 13.30 – 16.30 Uhr)

41 SVZ Schwachverkehrszeit (Mo – Fr 18.30 – 6.00 Uhr, Sa nach 14.00 Uhr, So)

42 15-Minuten-Takt von 12.00 bis 19.30 Uhr

43 30-Minuten-Takt ab 13.00 Uhr

Nr. ³⁹	Linie	Produkt	Linienweg	Bedienungszeitraum			Taktangebot					
				Mo-Fr	Sa	So	Mo - Fr		Sa		So	
							HVZ/ NVZ ⁴⁰	SVZ ⁴¹	HVZ	SVZ	-	
5	Haardt	Stadtbus	Roßmarkt – Sommerbad – Haardt - Sommerbad - Roßmarkt	6.00 – 22.30	7.00 – 24.00	8.30 – 23.00	20/ 30	1 x/h	20	30	30	Stadtwerke Schweinfurt GmbH
6	Mozartstr.	Stadtbus	Roßmarkt - Mozartstraße - Roßmarkt	6.00 – 22.00	7.30 – 24.00	9.30 – 23.00	20/ 30	2 x/h	20	30	30	Stadtwerke Schweinfurt GmbH
7	Gartenstadt	Stadtbus	Roßmarkt – Gartenstadt – Roßmarkt	5.00 – 22.30	6.00 – 24.00	8.00 – 23.00	20	2 x/h	20	30	30	Stadtwerke Schweinfurt GmbH
8	Maibacher Straße	Stadtbus	Roßmarkt – Maibacher Straße – Roßmarkt	5.00 – 22.30	6.00 – 24.00	8.00 – 23.00	20/ 30	2 x/h	20	30	30	Stadtwerke Schweinfurt GmbH
9	Eselshöhe – Dittelbrunn Sonnenteller	Stadtbus	Roßmarkt – Eselshöhe – Dittelbrunn Sonnenteller – Eselshöhe – Roßmarkt	5.00 – 23.00	6.00 – 24.00	8.30 – 23.00	20/ 30	1 x/h	30	2x/h	30	Stadtwerke Schweinfurt GmbH
10	Dittelbrunn – Hambach	Stadtbus	Roßmarkt – Dittelbrunn – Hambach – Dittelbrunn – Roßmarkt	5.00 – 22.30	6.30 – 22.30	10.00 – 21.00	30	1 x/h	1 x/h	1 x/h	Kein Takt	Stadtwerke Schweinfurt GmbH
11	Mainberg – Schonungen – Hausen	Stadtbus	Roßmarkt – Mainberg – Hausen – Schonungen – Mainberg – Roßmarkt	5.30 – 23.00	7.00 – 0.30	10.30- 23.30	20	1 x/h	30	1 x/h	90	Stadtwerke Schweinfurt GmbH
11a	Hausen – Schonungen – Roßmarkt	Stadtbus	Hausen – Schonungen – Roßmarkt	5.00 – 5.30	-	-	-	-	-	-	-	Stadtwerke Schweinfurt GmbH

Nr. ³⁹	Linie	Produkt	Linienweg	Bedienungszeitraum			Taktangebot					
				Mo-Fr	Sa	So	Mo - Fr		Sa		So	
							HVZ/ NVZ ⁴⁰	SVZ ⁴¹	HVZ	SVZ	-	
12	Sennfeld	Stadtbus	Roßmarkt – Sennfeld – Roßmarkt	5.00 - 22.30	6.00 – 0.30	10.00 – 22.00	20/ 60	1 x/h	2 x/h	1 x/h	90	Stadtwerke Schweinfurt GmbH
13	Sennfeld – Gochsheim	Stadtbus	Roßmarkt – Sennfeld – Gochsheim – Sennfeld – Roßmarkt	5.00 – 22.30	6.00 – 0.30	10.00 – 21.00	20/ 30	1 x/h	2 x/h	1 x/h	90	Stadtwerke Schweinfurt GmbH
14	Bergrheinf. – Grafen- rheinfeld	Stadtbus	Roßmarkt – Bergrheinfeld – Grafenrheinfeld – Bergrheinfeld – Roßmarkt	5.00 – 22.00	6.00 – 0.30	10.30 – 21.30	20/ 30	1 x/h	30 / 40	1 x/h	90	Stadtwerke Schweinfurt GmbH
15	Am Hainig	Stadtbus	Roßmarkt – Am Hainig – Roßmarkt	6.00 – 23.00	7.00 – 24.00	8.00 – 23.00	2 x/h	1 x/h	1 x/h	1 x/h	30	Stadtwerke Schweinfurt GmbH
16	Niederwerrn	Stadtbus	Roßmarkt – Niederwerrn – Roßmarkt	5.00 – 23.30	6.00 – 23.30	10.30 - 22.00	2 x/h	1 x/h	1 x/h	1 x/h	90	Stadtwerke Schweinfurt GmbH
17	Niederwerrn – Oberwerrn – Kronungen – Kützberg	Stadtbus	Roßmarkt – Niederwerrn – Oberwerrn – Kronungen – Kützberg – Oberwerrn – Niederwerrn – Roßmarkt	5.00 – 23.30	6.00 – 23.30	10.30 - 22.00	1 x/h	1 x/h	1 x/h	1 x/h	90	Stadtwerke Schweinfurt GmbH

Nr. ³⁹	Linie	Produkt	Linienweg	Bedienungszeitraum			Taktangebot					
				Mo-Fr	Sa	So	Mo - Fr		Sa		So	
							HVZ/ NVZ ⁴⁰	SVZ ⁴¹	HVZ	SVZ	-	
18	Hafen Ost	Stadtbus	Roßmarkt – Hafen Ost – Roßmarkt	5.30 – 20.30	8.00 – 18.30	-	20/ 30	-	30	Kein Takt	-	Stadtwerke Schweinfurt GmbH
19	Maintal – Industrie- gebiet Süd	Stadtbus	Roßmarkt – Maintal – Industriegebiet Süd – Roßmarkt	5.30 – 21.30	7.30 – 18.30	-	20 ⁴⁴	Kein Takt	Kein Takt	-	-	Stadtwerke Schweinfurt GmbH
20	Industrie- gebiet Süd – Bergl	Stadtbus	Bergl – Industriegebiet Süd – Bergl – Roßmarkt	5.00 – 22.30	-	-	Kein Takt (6 x)	-	-	-	-	Stadtwerke Schweinfurt GmbH

44 Bedienungslücke von 09.00 – 11.20 Uhr.

B.7 Wirkung des Maßnahmenpaketes

B.7.1 Finanzierung

Die „Näherungsweise Abschätzung der ÖPNV-Nachfrage“ (vgl. Kapitel B.3.6) zeigt, dass in der Stadt Schweinfurt die ÖPNV-Nachfrage im Geltungszeitraum des Nahverkehrsplans bis zum Jahr 2012 bestenfalls stagnieren, tendenziell eher zurückgehen wird. Mit den Maßnahmen zur Weitentwicklung des ÖPNV besteht auf einzelnen Relationen die Möglichkeit, neue Fahrgäste hinzuzugewinnen, der allgemeine Rückgang kann voraussichtlich jedoch nur z.T. kompensiert werden.

In der Finanzplanung müssen somit die möglicherweise anstehenden Rückgänge in der Einnahmesituation berücksichtigt werden. Der im vorliegenden Nahverkehrsplan dargestellte Auftrag zur Überprüfung uneffektiver Linien bzw. Linienabschnitte ist im Sinne einer „budgetorientierten Nahverkehrsplanung“ als Grundlage für Leistungsumschichtungen bzw. Leistungseinsparungen zu sehen. Bedienungsangebote, die durch eine geringe Auslastung (< 5 Fahrgäste pro Fahrt) gekennzeichnet sind, sind in diesem Zusammenhang zu überprüfen.

Zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht abschätzbar sind weitere Rückgänge bei den gesetzlichen Ausgleichszahlungen für die Schülerbeförderung (nach § 45a PBefG) und für die Schwerbehindertenbeförderung. Hier sind weitere Anpassungen zu erwarten, die zu einer Verschlechterung der Einnahmesituation führen werden.

Deutlich wird anhand der Entwicklung der Rahmenbedingungen (Bevölkerungsstagnation bzw. -rückgang, weniger Fahrschüler, Rückgang der gesetzlichen Ausgleichszahlungen), dass ein hoher Handlungsbedarf

- zur gezielten Ausrichtung der Angebote auf den veränderten Fahrgastmarkt (absehbar größere Potenziale im Einkaufs-, Besorgungs- und Freizeitverkehr; demographische Entwicklung) und
- zur weiteren Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des Bedienungsangebotes,
- zur nachhaltigen weiteren Verbesserung der Produktivität in der Betriebsdurchführung (z. B. durch Umstellung auf bedarfsgesteuerte Bedienungsformen)

besteht.

B-60

B.7.2 Betrieb

Für die im Rahmenkonzept des Nahverkehrsplans dargestellten Maßnahmen ist eine Bewertung der Auswirkungen auf die Betriebskosten vorzunehmen.

Im Vergleich zum Status-quo-Angebot des Bedienungskonzeptes in der Stadt Schweinfurt (Fahrplan Dezember 2006) kann durch die Umsetzung der dargestellten Maßnahme M.1 (Änderung der Linienführung der Maintal-Linie) der Aufwand jährlich um etwa 26.250 € reduziert werden.⁴⁵

Für die Einführung einer Liniennummerierung entstehen einmalig Kosten durch die Erneuerung der Fahrpläne, Anpassung der Haltestellenbeschilderung sowie durch die Anpassungen der EDV-Peripherie.

Die dargestellten Prüfaufträge sollen im Ergebnis die Entscheidungsgrundlage für die weitere Ausgestaltung des Liniennetzes und Bedienungsangebotes bilden. Eine Abschätzung der im Einzelnen damit verbundenen betrieblichen und somit auch finanziellen Auswirkungen kann daher erst nach Bearbeitung der Prüfaufträge und in Abstimmung mit dem betroffenen Verkehrsunternehmen erfolgen.

B.7.3 Investitionen

Die Kosten für den Bau von Haltestellenüberdachungen bzw. Wartehallen als Witterungsschutz an Haltestellen belaufen sich für den in der Stadt Schweinfurt etablierten Standardtyp auf etwa 10.000 € inkl. der erforderlichen Tiefbauarbeiten.

Die Kosten für die gestalterische Aufwertung der beiden Innenstadthaltestellen des Regionalverkehrs „Deutsche Bank“ und „Heilig-Geist-Kirche“ sowie die Verlegung der Haltestellen „Am Jägersbrunnen“ zur Verbesserung der Verknüpfungssituation zwischen Stadt- und Regionalbusverkehr lassen sich derzeit nicht abschätzen, da die konkreten Gestaltungs-/ Umsetzungsmaßnahmen noch nicht festliegen.

Beide Maßnahmen sind Teil umfangreicher Planungen der Stadt Schweinfurt zur Umgestaltung des gesamten Bereiches entlang der Schrammstraße um Stadtgalerie, Bahn-Haltepunkt Schweinfurt-Mitte, Erneuerung bzw. Umgestaltung des Schillerplatzes etc. Die Kostenermittlung für die einzelnen Teil-Lose ist Bestandteil dieser detaillierten Planungen.

⁴⁵ Für die Ermittlung der Kostendifferenz wird ein durchschnittlicher Kilometer-Kostensatz von 3,75 € angenommen.

Teilbaustein C

Teilraum Landkreis Schweinfurt

C.1 Bestandsaufnahme und Schwachstellenanalyse

C.1.1 Raum- und Siedlungsstruktur

Der Landkreis Schweinfurt gehört zu der 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 besteht aus insgesamt 29 Gemeinden. Es gibt zwei Verwaltungsgemeinschaften mit acht (VG Gerolzhofen) bzw. zwei (VG Schwanfeld) zusammengeschlossenen Gemeinden. Drei Gemeinden haben Marktrechte: Oberschwarzach (gleichzeitig Mitglied der VG Gerolzhofen), Stadtlauringen und Werneck. Die Gemeinde Gerolzhofen (gleichzeitig Mitglied der VG Gerolzhofen) hat als einzige der Gemeinden Stadtrechte .

Prägende Räume sind das Maintal (Schweinfurter Mainbogen), der Steigerwald im Süden und der im Norden gelegene Naturpark Haßberge. Der Main teilt den Landkreis in einen nördlichen Teil mit der Stadt Schweinfurt und den zentralen Orten Schwanfeld, Werneck, Wasserlosen, Schonungen und Stadtlauringen sowie in einen südlichen Teil mit den zentralen Orten Gerolzhofen, Schwebheim und Gochsheim.

Die südliche Grenze bilden die Landkreise Würzburg und Kitzingen. Westlich grenzt der Landkreis Main-Spessart an Schweinfurt. Diese drei Kreise bilden gleichzeitig auch die Grenze zwischen den Regionen Main-Rhön und Würzburg. Im Nordwesten liegt der Landkreis Bad Kissingen, im Osten der Landkreis Haßberge. Im Süden tangiert der Landkreis Bamberg das Kreisgebiet. Dort grenzt auch der Regierungsbezirk Unterfranken an den Regierungsbezirk Oberfranken an. Insgesamt betrachtet verfügt der Landkreis Schweinfurt über eine zentrale Lage in Deutschland und eine östliche Randlage in der Europäischen Union.

Das Landesentwicklungsprogramm (LEP) untergliedert den Landkreis Schweinfurt in einen Verdichtungsraum um das Oberzentrum Schweinfurt und einen allgemeinen ländlichen Raum. Der Stadt Gerolzhofen wird die Funktion eines Mittelzentrums zugewiesen. Gleichzeitig gilt Gerolzhofen laut LEP als ein bevorzugt zu entwickelnder zentraler Ort. Der Ort Werneck hat die zentralörtliche Funktion eines Unterzentrums.

Neben den Bindungen an das Oberzentrum Schweinfurt bestehen starke Verflechtungen im Landkreis vor allem entlang der Entwicklungsachsen von überregionaler Bedeutung zwischen den Oberzentren Schweinfurt und Würzburg sowie in den Verbindungen zu den Mittelzentren Bad Kissingen und Haßfurt. Entwicklungsachsen stellen das Grundgefüge der räumlichen Verflechtungen dar. Sie beinhalten die für die Verbindung und Erschließung der Räume und Regionen besonders wichtige Verkehrsinfrastruktur.

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

C-2

lassen eine räumliche Trennung zwischen Stadt und Landkreisgemeinden oft nicht mehr erkennen.

Die verkehrliche Erschließung ist durch bedeutende Verkehrsachsen gekennzeichnet. Die Autobahn A7 (E 45), die Verbindung von Hamburg nach Ulm, stellt eine wichtige Nord-Süd-Verbindung dar und durchquert den Landkreis im Westen. Die A70 (E 48) beginnt am Autobahndreieck Schweinfurt/ Werneck und verläuft südlich der Stadt Schweinfurt in weiten Teilen parallel zum Main bis Bamberg. Sie stellt den Anschluss zur Autobahn nach Berlin her. Eine dritte sehr wichtige Verbindung nach Thüringen (A71 Thüringer-Wald-Autobahn) wurde Ende 2005 eröffnet. Die Autobahn A3 Nürnberg – Frankfurt a. M. tangiert den Landkreis im Süden. Sie verbindet den Wirtschaftsräume Nürnberg/Fürth/Erlangen, Schweinfurt und Aschaffenburg/Würzburg miteinander und stellt die Verbindung in die Industriezentren des Rhein-Main-Gebiets her.

Der Landkreis Schweinfurt wird von den beiden Bahnstrecken Würzburg – Bamberg und Meiningen/Bad Kissingen – Schweinfurt in das regionale Schienennetz einbezogen.

Im östlich an den Landkreis angrenzenden Landkreis Hassberge befindet sich außerdem noch der Verkehrslandeplatz Haßfurt. Dieser direkt am Main und an der A70 liegende Flugplatz befindet sich in etwa 30 km Entfernung der Stadt Schweinfurt.

C.1.1.1 Bevölkerung

Der Landkreis Schweinfurt umfasst eine Fläche von etwa 840 km², davon entfallen auf die 29 Gemeinden etwa 806 km². Mit 116.087 Einwohnern (siehe Tabelle 6) und einer Einwohnerdichte von 138 EW/km² ist der Landkreis Schweinfurt relativ dünn besiedelt. Die Durchschnittswerte des Landes Bayern (176 EW/km²) und der Bundesrepublik Deutschland (222 EW/km²) werden deutlich unterschritten.

■ Tabelle 28: Fläche und Bevölkerung im Landkreis Schweinfurt ⁴⁶

Kommune	Fläche		Einwohner (EW)		EW / km ²	m ² Fläche je EW
	in km ²	% vom Landkreis	absolut	% vom Landkreis		
Bergtheim	19,87	2,4	5.032*	4,3	253	3.949
Dingolshausen	10,23	1,2	1.245	1,1	122	8.217
Dittelbrunn	23,84	2,8	7.432*	6,3	312	3.208
Donnersdorf	26,97	3,2	1.925	1,6	71	14.010
Euerbach	17,40	2,1	3.125*	2,7	180	5.568
Frankenwinheim	14,71	1,7	992	0,8	67	14.829
Geldersheim	15,33	1,8	2.592*	2,2	169	5.914
Gerolzhofen, St.	18,35	2,2	6.766	5,8	369	2.712
Gochsheim	20,67	2,5	6.380*	5,4	309	3.240
Grafenrheinfeld	11,35	1,3	3.373*	2,9	295	3.365
Grettstadt	34,93	4,2	4.196	3,6	120	8.325
Kolitzheim	59,17	7,0	5.607*	4,8	95	10.553
Lülsfeld	11,20	1,3	840	0,7	75	13.333
Michelau i. Steigerwald	14,15	1,7	1.165	1,0	82	12.146
Niederwerrn	9,77	1,2	7.936	6,8	812	1.231
Oberschwarzach, M.	25,50	3,0	1.437	1,2	56	17.745
Poppenhausen	39,13	4,6	4.157	3,5	106	9.413
Röthlein	19,09	2,3	4.745*	4,0	249	4.023
Schonungen	81,03	9,6	8.157*	7,0	101	9.934
Schwanfeld	12,00	1,4	1.951*	1,7	163	6.151
Schwebheim	8,10	1,0	4.071*	3,5	503	1.990
Sennfeld	6,98	0,8	4.145*	3,5	594	1.684
Stadtlauringen, M.	63,61	7,6	4.434*	3,8	70	14.346
Sulzheim	26,77	3,2	2.007	1,7	75	13.338
Üchtelhausen	62,15	7,4	4.081*	3,5	66	15.229
Waigolshausen	23,76	2,8	2.939*	2,5	124	8.084
Wasserlosen	51,32	6,1	3.544*	3,0	69	14.481
Werneck, M.	73,56	8,7	10.704*	9,1	146	6.872
Wipfeld	5,24	0,6	1.132*	1,0	216	4.629
gemeindefreies Gebiet (Staatsforst)	35,35	4,2	0	0,0	0	0
Landkreis insgesamt	841,53	100,0	116.087	100,0	138	7.249
*) Einwohnerdaten aus der Gemeindebefragung durch PGN; Datum 12/2005 – 03/2006						

46 Quelle: BayLStaD (www.statistikdaten.bayern.de [Zugriff: 19.06.2006, 15:27]) bzw. Angaben der Gemeinden (Stand der Daten 12/2005 – 03/2006)

C-4

Der Markt Werneck kann als einzige Gemeinde im Landkreis mehr als 10.000 EW, sieben weitere können mehr als 5.000 EW (Schonungen, Niederwerrn, Dittelbrunn, Gerolzhofen, Gochsheim, Kolitzheim, und Bergrheinfeld) aufweisen. Sieben Gemeinden sind kleiner als 2.000 EW.

Auffällig sind die starken Schwankungen bei der Siedlungsverteilung. Die höchsten Bevölkerungsdichten weisen die Gemeinden Niederwerrn (812 EW/km²), Sennfeld (594 EW/km²) und Schwebheim (503 EW/km²) auf. In diesen drei Gemeinden, die alle drei unmittelbare Nachbargemeinden der Stadt Schweinfurt sind, wohnt fast 14% der Landkreisbevölkerung (16.152 Einwohner). In der einzigen Stadt im Landkreis, Gerolzhofen, lebt nur knapp 6% der Landkreisbevölkerung.

Die meisten Einwohner, nämlich rund 64 % der Landkreisbevölkerung (73.926 Einwohner), leben in Gebieten mit einer Bevölkerungsdichte von 100-399 Einwohner/km² und damit in Gebieten mit mittleren ÖPNV-Potenzialen.

In Gebieten mit geringer Bevölkerungsdichte (unter 100 Einwohner/km²) wohnen etwa 22% der Landkreisbevölkerung (26.032 Einwohner). Dort sind die geringsten ÖPNV-Potenziale zu erwarten.

■ Karte 7: Raum- und Siedlungsstruktur Landkreis Schweinfurt

Die Bevölkerungszahl im Landkreis Schweinfurt ist seit 1995 um rund 3% angestiegen. Den größten Zuwachs hat die Gemeinde Niederwerrn mit etwa 660 Einwohnern zu verzeichnen. Deutliche Einwohnerzuwächse sind auch für die Gemeinden Euerbach, Grettstadt und Waigolshausen festzustellen. Leicht rückgängig sind die Einwohnerzahlen in den sechs Gemeinden Gerolzhofen, Gochsheim, Schonungen, Schwanfeld, Sennfeld und Wipfeld.

■ **Tabelle 29:** Bevölkerungsentwicklung 1995 - 2004⁴⁷ im Landkreis Schweinfurt

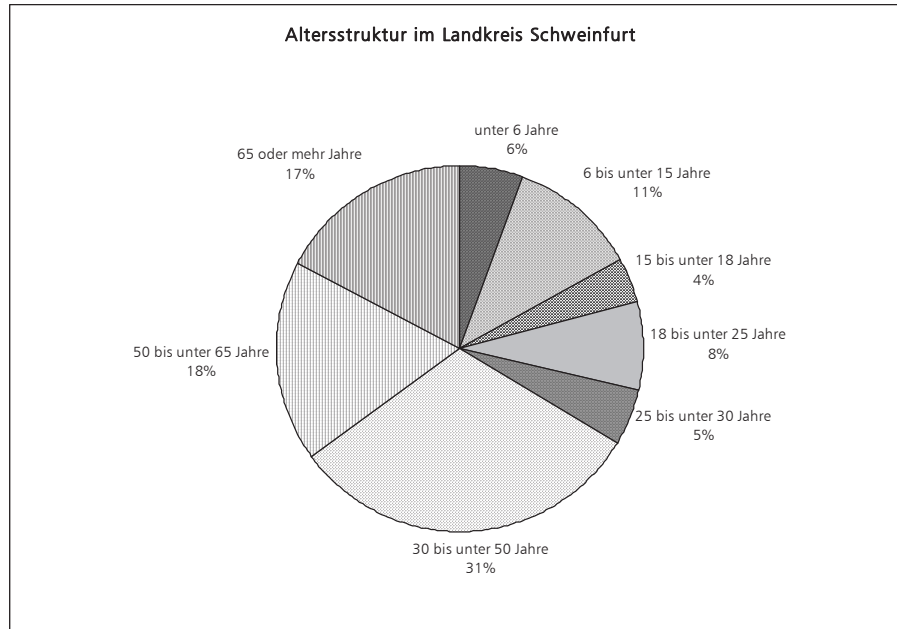
Kommunen	Einwohner 30.06.1995	Einwohner 31.12.2004	Veränderungen [%]
Bergtheim	4.849	5.032*	3,8%
Dingolshausen	1.202	1.245	3,6%
Dittelbrunn	7.315	7.432*	1,6%
Donnersdorf	1.824	1.925	5,5%
Euerbach	2.935	3.125*	6,5%
Frankenwinheim	945	992	5,0%
Geldersheim	2.502	2.592*	3,6%
Gerolzhofen, St.	6.968	6.766	-2,9%
Gochsheim	6.489	6.380*	-1,7%
Grafenrheinfeld	3.223	3.373*	4,6%
Grettstadt	3.860	4.196	8,7%
Kolitzheim	5.460	5.607*	2,7%
Lülsfeld	825	840	1,8%
Michelau i. Steigerwald	1.115	1.165	4,5%
Niederwerrn	7.276	7.936	9,1%
Oberschwarzach, M.	1.421	1.437	1,1%
Poppenhausen	4.045	4.157	2,8%
Röthlein	4.689	4.745*	1,2%
Schonungen	8.319	8.157*	-1,9%
Schwanfeld	2.006	1.951*	-2,7%
Schwebheim	3.881	4.071*	4,9%
Sennfeld	4.285	4.145*	-3,3%
Stadtlauringen, M.	4.281	4.434*	3,6%
Sulzheim	1.902	2.007	5,5%
Üchtelhausen	3.973	4.081*	2,7%
Waigolshausen	2.672	2.939*	10,0%
Wasserlosen	3.375	3.544*	5,0%
Werneck, M.	10.366	10.704*	3,3%
Wipfeld	1.175	1.132	-3,7%
Landkreis insgesamt	113.178	116.087	2,6%
*) Daten aus der Gemeindebefragung durch PGN; Datum 12/2005 – 03/2006			

47 Quellen: Einwohner 1995 Nahverkehrsplan Landkreis Schweinfurt 1996;
Einwohner 2004 BayLfStaD, www.statistik.bayern.de bzw. Angaben der Gemeinden
(Stand der Daten 12/2005 – 03/2006)

C-6

Der Anteil der unter 18-jährigen lag 2003 mit durchschnittliche 21% für den gesamten Landkreis leicht über dem Bundesdurchschnitt (19,3%), der Anteil der über 65-jährigen lag bei 17% (Bundesdurchschnitt 17,4%).

■ **Abbildung 1:** Altersstruktur im Landkreis Schweinfurt 2003⁴⁸



48 Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung BayLfStaD

C.1.1.2 Beschäftigte und Pendlerbeziehungen

Im Landkreis Schweinfurt waren zum 31.03.2005 rund 18.300 Arbeitnehmer⁴⁹ sozialversicherungspflichtig gemeldet⁵⁰. Dieser Wert ist leicht rückläufig zum Jahr 2000 (19.606 Arbeitnehmer)⁵¹.

Die Zahl der im Landkreis wohnenden Beschäftigten liegt mit 41.085 Personen deutlich über der Zahl der im Landkreis Beschäftigten. Es besteht ein Pendlergeschehen von 13.369 Einpendlern in den Kreis und 35.795 Auspendlern aus dem Kreis. Insgesamt ergibt sich ein Auspendlerüberschuss von etwa 22.500 Pendlern (Pendlersaldo).

Es liegen keine gemeindscharfen Aussagen zu den Pendlerbewegungen innerhalb des Kreises und in die benachbarten Räume vor. Es kann aber davon ausgegangen werden, dass die Ziele der Auspendlerströme in der Regel die Oberzentren Schweinfurt und Würzburg sind.

Die Arbeitslosenquote für den Landkreis Schweinfurt liegt bei 5,6%⁵². Dieser Wert liegt deutlich unter den Durchschnittswerten für die Region Unterfranken (8,1 % im August 2005⁵³) und für das Land Bayern (8,3 %).

■ **Tabelle 30:** Beschäftigte im Landkreis Schweinfurt nach Gemeinden⁵⁴

Kommune	Beschäftigte am Arbeitsort			Beschäftigte am Wohnort			Pendlersaldo
	gesamt	Einpendler		gesamt	Auspendler		
		abs.	%		abs.	%	
Bergheimfeld	590	437	74,1	1.915	1.762	92,0	-1.325
Dingolshausen	141	107	75,9	463	429	92,7	-322
Dittelbrunn	499	302	60,5	2.504	2.307	92,1	-2.005
Donnersdorf	299	230	76,9	683	614	89,9	-384
Euerbach	264	188	71,2	1.120	1.044	93,2	-856
Frankenwinheim	88	60	68,2	312	284	91,0	-224
Geldersheim	257	178	69,3	941	862	91,6	-684
Gerolzhofen, St.	2.715	1.847	68,0	2.249	1.381	61,4	466
Gochsheim	2.246	1.833	81,6	2.386	1.973	82,7	-140

49 Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung BayLfStaD; <http://www.mainfranken-region.de/statistik/> - Stand März 2006

50 Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer sind alle Arbeiter, Angestellten und Personen in beruflicher Ausbildung, die in der gesetzlichen Rentenversicherung, Krankenversicherung, Pflegeversicherung und/oder Arbeitslosenversicherung pflichtversichert sind oder für die Beiträge zur gesetzlichen Rentenversicherung gezahlt werden. Nicht zu den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten zählen dagegen die Selbstständigen, mithelfende Familienangehörige und Beamte.

51 Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung BayLfStaD; <http://www.mainfranken-region.de/statistik/> - Stand März 2006

52 Quelle: http://www.landkreis-schweinfurt.de/JahresueckblickTeil1_News... Stand Dezember 2005

53 Datenbank Regionalwirtschaftlicher Zahlen - <http://www.mainfranken-region.de>

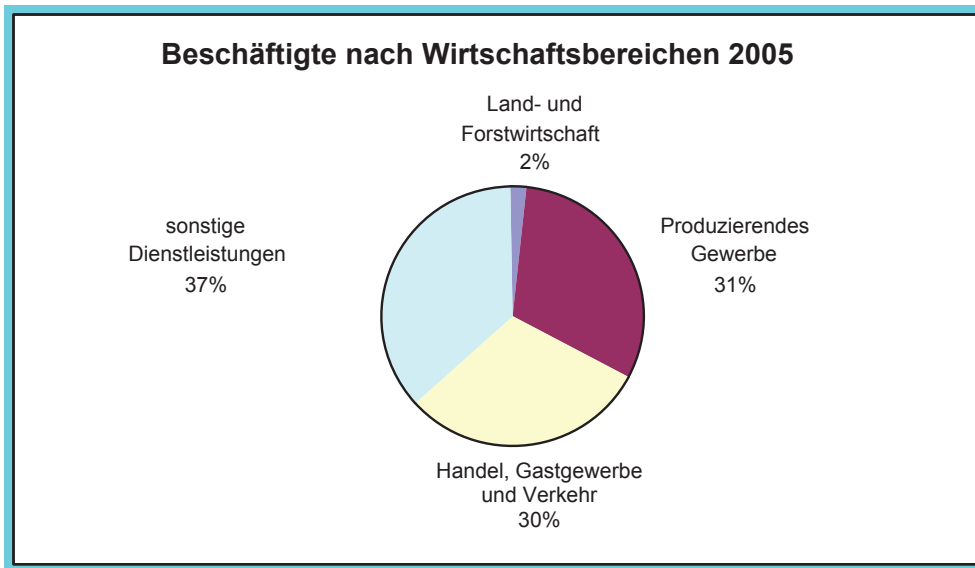
54 Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, Stand 30. Juni 2003

Kommune	Beschäftigte am Arbeitsort			Beschäftigte am Wohnort			Pendler-saldo
	gesamt	Einpendler		gesamt	Auspendler		
		abs.	%		abs.	%	
Grafenrheinfeld	1.018	870	85,5	1.299	1.151	88,6	-281
Grettstadt	464	310	66,8	1.523	1.369	89,9	-1.059
Kolitzheim	346	218	63,0	2.074	1.946	93,8	-1.728
Lülsfeld	185	153	82,7	264	232	87,9	-79
Michelau i.Steigerwald	20	11	55,0	381	372	97,6	-361
Niederwerrn	481	322	66,9	2.736	2.577	94,2	-2.255
Oberschwarzach, M.	91	43	47,3	493	445	90,3	-402
Poppenhausen	477	336	70,4	1.384	1.243	89,8	-907
Röthlein	507	332	65,5	1.748	1.573	90,0	-1.241
Schonungen	703	432	61,5	2.865	2.594	90,5	-2.162
Schwanfeld	258	171	66,3	704	617	87,6	-446
Schwebheim	761	553	72,7	1.394	1.186	85,1	-633
Sennfeld	1.950	1.746	89,5	1.471	1.267	86,1	479
Stadtlauringen, M.	905	585	64,6	1.419	1.099	77,4	-514
Sulzheim	150	98	65,3	739	687	93,0	-589
Üchtelhausen	196	114	58,2	1.465	1.383	94,4	-1.269
Waigolshausen	153	96	62,7	1.057	1.000	94,6	-904
Wasserlosen	137	79	57,7	1.277	1.219	95,5	-1.140
Werneck, M.	2.487	1.514	60,9	3.788	2.815	74,3	-1.301
Wipfeld	273	204	74,7	431	362	84,0	-158
Landkreis insgesamt	18.661	13.369	71,6	41.085	35.793	87,1	-22.424

Im Jahre 2005 waren die meisten der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (37%) im Landkreis im Dienstleistungssektor tätig, gefolgt von den Wirtschaftsbereichen produzierendes Gewerbe (31%) sowie Handel, Gastgewerbe und Verkehr (30%). Lediglich zwei Prozent der Beschäftigten waren in der Land- und Forstwirtschaft bzw. in der Fischerei tätig. Im Vergleich zum Regierungsbezirk Unterfranken ist der Bereich Handel, Gastgewerbe und Verkehr wesentlich stärker ausgeprägt (23% im gesamten Regierungsbezirk Unterfranken). Dagegen ist der Bereich des produzierenden Gewerbes im Landkreis schwächer ausgebildet (40% in Unterfranken)⁵⁵.

55 Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, Stand Mai 2005

- **Abbildung 2:**
Verteilung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Wirtschaftszweigen 2005 im
Landkreis Schweinfurt ⁵⁶



Im Landkreis Schweinfurt sind insgesamt 48 Gewerbegebiete mit einer Gesamtfläche von 431,84 ha ausgewiesen. Von der Gesamtfläche ist mehr als die Hälfte, nämlich 252,75 ha, noch verfügbar. Die Flächen sind fast alle als Gewerbegebiet bzw. als Industriegebiet nach § 8 bzw. 9 BauNVO ausgewiesen.

Zu den Hauptarbeitgebern im Landkreis Schweinfurt gehört das Kernkraftwerk Grafenrheinfeld.

C.1.1.3 Schulstandorte

Die bedeutendste Kundengruppe des ÖPNV im Landkreis Schweinfurt sind die Schulpendler/-innen.

In insgesamt 22 der 29 Landkreisgemeinden gibt es Schulstandorte. Die überwiegende Mehrheit der Schulen sind sogenannte Volksschulen, d.h. Schulen, die Grund- und Hauptschule vereinen (entsprechend der Schulordnung für die Volksschulen in Bayern, Volksschulordnung - VSO). In Gerolzhofen gibt es zudem noch eine staatliche Realschule und eine Außenstelle des Gymnasiums aus Volkach. Darüber hinaus gibt es in Wipfeld, Ortsteil St. Ludwig, das Antonia-Werr-Zentrum (Katholisches Kloster mit Mädchenheim und Schule).

Insgesamt besuchen im Landkreis etwa 9.230 Schüler/-innen die 31 verschiedenen Schulen. Hinzu kommen die Schüler/-innen, die Sonder- bzw. Förder- schulanstalten und das Gymnasium besuchen.

⁵⁶ Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, Stand Mai 2005

C-10

■ **Tabelle 31:** Übersicht für das Schuljahr 2005/2006 Landkreis Schweinfurt⁵⁷

	Anzahl
Schulen	31
davon Grundschulen	15
davon Hauptschulen	9
davon Realschule	1
davon Vollschulen	6
Sonstiges	
1 Gymnasium (Außenstelle)	1
3 Förderschulen	3
1 Krankenpflegeschule (Werneck)	1

■ **Tabelle 32:** Staatliche Schulen im Landkreis Schweinfurt⁵⁸

Komunen	Schulen	Anzahl Schüler ⁵⁹
Begrheinfeld	1 Grundschule, 1 Hauptschule	618
Dittelbrunn	1 Grundschule, 1 Hauptschule	472
Donnersdorf	1 Grundschule	300
Euerbach	1 Grundschule	147
Geldersheim	1 Grundschule, 1 Hauptschule	262
Gerolzhofen	1 Grundschule, 1 Hauptschule, 1 Realschule, 1 Gymnasium ⁶⁰	1.293
Gochsheim	1 Grundschule, 1 Hauptschule	644
Grafenrheinfeld	1 Grundschule	162
Grettstadt	1 Grundschule	194
Kolitzheim	1 Grundschule, 1 Hauptschule	442
Niederwerrn	1 Grundschule, 1 Hauptschule	619
Oberschwarzach	1 Hauptschule	189
Poppenhausen	1 Grundschule, 1 Hauptschule	427
Röthlein	1 Grundschule	202
Schonungen	1 Grundschule, 1 Hauptschule	526
Schwanfeld	1 Grundschule, 1 Hauptschule	490

57 Quelle: Schulamt Schweinfurt; <http://www.landkreis-schweinfurt.de/schulamt>; Stand Mai 2006

58 Quelle: Schulamt Schweinfurt; ; <http://www.landkreis-schweinfurt.de/schulamt>; Stand Mai 2006

59 Stichtag 31.10.2003

60 Angaben zum Gymnasium fehlen.

Komunen	Schulen	Anzahl Schüler ⁵⁹
Schwebheim	1 Grundschule	153
Sennfeld	1 Grundschule, 1 Hauptschule	379
Stadtlauringen	1 Grundschule, 1 Hauptschule	364
Üchtelhausen	1 Grundschule, 1 Hauptschule	288
Wasserlosen	1 Grundschule	105
Werneck	1 Grundschule, 1 Hauptschule	956
Summe Landkreis		9.232

Die Standorte aller weiterführenden Schulen sind in Karte 8 dargestellt.

- Karte 8: Infrastruktur Landkreis Schweinfurt

C.1.1.4 Ziele mit hoher Relevanz für den ÖPNV

Neben der Siedlungsstruktur, den Arbeitsplatz- sowie den Schulstandorten nehmen auch größere öffentliche und soziale Einrichtungen sowie Ziele/Einrichtungen mit hoher Publikumsattraktivität Einfluss auf die Ausrichtung und Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes.

Einkaufsverkehr

Eine hohe Bedeutung im Einkaufsverkehr für den mittel- und langfristigen Bedarf im Landkreis Schweinfurt übernehmen die Innenstadt des Oberzentrums Schweinfurt sowie großflächige Einzelhandelsstandorte in den Gewerbegebieten im Süden Schweinfurts. Großflächige Einzelhandelsstandorte mit einem ausgeprägt innenstadtrelevanten Sortiment „auf der grünen Wiese“ sind im Landkreis nicht vorhanden.

Mittelfristig wird das geplante Großprojekt Einkaufszentrum an der Gunnar-Wester-Straße zu einer wachsenden Bedeutung für den Einkaufsverkehr in Schweinfurt führen. Prognostiziert werden täglich etwa 8.000 zusätzliche Fahrzeugbewegungen.⁶¹

Gemäß dem Regionalplan soll die Einzelhandelszentralität in folgenden zentralen Orten gestärkt werden: Schwanfeld, Schwebheim, Wasserlosen (alles Kleinzentren) und im Mittelzentrum Gerolzhofen⁶².

Freizeitverkehr

In den vergangenen Jahren hat sich das Naherholungsangebot im Landkreis Schweinfurt intensiv weiterentwickelt. Möglich wurde dies durch eine engere Zusammenarbeit der einzelnen Gemeinden, die sich zu verschiedenen Allianzen bzw. Arbeitsgemeinschaften zusammengeschlossen haben. Derzeit gibt es im Landkreis Schweinfurt vier Gemeinde-Zusammenschlüsse, die sich u.a. den Auf- und Ausbau der touristischen Infrastruktur zum Ziel gesetzt haben, um das Gesamtangebot in der Region und somit die Attraktivität für Gäste weiterhin zu stärken.

Aufgrund seiner naturräumlichen Gegebenheiten zwischen den Ausläufern der Haßberge, dem Steigerwald und dem Maintal besitzt der Landkreis Schweinfurt eine hohe Bedeutung für den regionalen und überregionalen Tourismus. Nicht zu unterschätzen sind hierbei die Tages- und Wochenendausflügler im Schweinfurter Land. Schwerpunkt des Naherholungsangebotes im Landkreis ist das neu überarbeitete und nach höchsten Richtlinien ausgebaute Radwegenetz mit über 900 km ausgewiesenen Radwegen und 20 thematischen Routen.

Ergänzend gibt es im Landkreis Schweinfurt attraktive Freizeiteinrichtungen, historische Sehenswürdigkeiten, kulturelle Veranstaltungen sowie ein großes Angebot an typisch fränkischer Gastronomie.

61 Quelle: PTV AG: Stadt Schweinfurt: Stadtgalerie – Verkehrstechnische Untersuchung; Düsseldorf Juni 2006

62 Quelle: Regionalplan Main-Rhön, 6. Änderung, Punkt 3.2, Stand 20. April 2005

Publikumsintensive Freizeiteinrichtungen sind, neben dem Ellertshäuser See in der Gemeinde Stadtlauringen, das Geomaris Badeparadies in Gerolzhofen sowie weitere Bäder in Dittelbrunn, Gochsheim, Schonungen, Sennfeld und Werneck.

Kulturelle Einrichtungen von regionaler Relevanz sind die Balthasar-Neumann-Schloßanlage in Werneck sowie die Schlossanlagen in Zeilitzheim und Oberschwarzach. Des Weiteren gibt es noch eine Reihe kleiner Heimatmuseen.

Interkommunale Allianz Oberes Werntal

Die Interkommunale Allianz Oberes Werntal liegt im Nordwesten des Landkreises und ist ein Zusammenschluss der acht Gemeinden Bergrheinfeld, Euerbach, Geldersheim, Niederwerrn, Oerlenbach (Landkreis Bad Kissingen), Poppenhausen, Wasserlosen und Werneck. Landschaftlich ist der Zusammenschluss geprägt durch den Flusslauf der Wern (Anbindung an den Wern-Radweg). Neben den in Tabelle 33 aufgeführten touristischen Zielen sind der Wern-Radweg, der Jakobusweg sowie zahlreiche von Balthasar Neumann stammende Bauwerke von überregionaler Bedeutung.

■ **Tabelle 33:** Touristische Ziele in der Interkommunalen Allianz Oberes Werntal

Bergrheinfeld	Main-Radweg
Euerbach	Passionsfestspiele Sömmersdorf, Judenfriedhof, Gadenanlage, Pfadfinderzeltplatz
Geldersheim	Archäologisches Museum, Gadenanlage
Niederwerrn	Kolonialwarenmuseum, Wohnmobilstellplätze
Wasserlosen	Jugendzeltplatz Wülfershausen, Pfarreimuseum Greßthal
Werneck	Balthasar-Neumann-Schloss mit Schlosskirche und -park, Hallenbad, Freibad Schraudenbach, Gadenanlagen Schleerieth und Schnackenwerth, Wernecker Bierbrauerei

Schweinfurter Oberland

Unter dem Begriff Schweinfurter Oberland haben sich die drei Gemeinden Schonungen, Stadtlauringen und Üchtelhausen zusammengeschlossen, um die Region u.a. im Bereich Tourismus/Naherholung weiterzuentwickeln und zu stärken.

C-14

■ **Tabelle 34:** Touristische Ziele im Schweinfurter Oberland

Schonungen	Hallenbad, Schloss Mainberg, Naturlehrpfad, Golfplatz Löffelsterz, Bootsanlegestelle am Main, Umwelt- und Erlebnisgarten Reichelshof, Kleines Apothekenmuseum, Main-Radweg
Stadtlauringen	Brauhausmuseum Fuchsstadt, Freizeitzentrum „Ellertshäuser See“ mit Campingplatz u. Wassersportschule, Schüttbau, Jugendzeltplatz Lauergrund
Üchtelhausen	Hochseilgarten, Alte Kirche Weipoltshausen, ältestes Pfarrhaus Bayerns in Zell, Bauernmuseum

Schweinfurter Mainbogen

Typisch fränkische Gastlichkeit wird dem Besucher in den sechs Gemeinden des fränkischen Mainbogens geboten. Gochsheim, Grafenrheinfeld, Grettstadt, Röthlein, Schwebheim und Sennfeld bieten kulturelle Vielfalt, ursprüngliches Brauchtum und Natur pur.

■ **Tabelle 35:** Touristische Ziele im Schweinfurter Mainbogen

Gochsheim	Reichsdorfmuseum, Gadenanlage, Hallenbad, Jugendzeltplatz
Grafenrheinfeld	Kirchenschatzmuseum, Badesee, Kulturhalle
Grettstadt	Stufen-Linde, ehemaliges Rathaus (malerischer Fachwerkbau), Schloss Obereuerheim
Röthlein	Kloster Heidenfeld (Balthasar Neumann), Vogelschutzgebiet
Schwebheim	Ortsgeschichtliche Sammlungen, Hallenbad, Kräutermuseum, Schloss
Sennfeld	Naturfreibad, Privatmuseum Rauscher, Waldsportanlage, Variete-Festival (2-Jahres-Rhythmus), Campingplatz, „Bad Sennfeld“

Lokale Aktionsgruppe Main-Steigerwald (LAG)

Die LAG Main-Steigerwald ist ein Zusammenschluss der Gemeinden Dingolshausen, Donnersdorf, Gerolzhofen, Kolitzheim, Wipfeld, Oberschwarzach, Frankenwinheim, Lültsfeld, Michelau, Sulzheim und Markt Eisenheim (Landkreis Würzburg) zur Förderung der wirtschaftlichen und kulturellen Weiterentwicklung des südlichen Landkreises Schweinfurt. Besonderheiten: Wein- und Spargelanbau.

■ **Tabelle 36:** Touristische Ziele im Bereich Main-Steigerwald

Dingolshausen	Jugendzeltplatz Eckeleinsee, Dorfmuseum
Donnersdorf	Zabelstein, Falkenberg, Jugendzeltplatz Falkenstein, Gadenanlage
Gerolzhofen	Freizeitbad Geomaris, Stadtmuseum, Sakralmuseum (ab Herbst 2006), „Steigerwalddom“, romantische Altstadt, Cart-Bahn, Wohnmobilstellplätze
Kolitzheim	Schloss Zeilitzheim (Kulturzentrum), Museum für Zeitgeschichte Stammheim, Rathausmuseum Zeilitzheim, Stammheim - größte Weinbaugemeinde im Landkreis Schweinfurt, Main-Radweg
Wipfeld	Celtis-Rundweg, Main-Radweg, Wohnmobilstellplatz, Main-Fähre, Kloster St. Ludwig
Oberschwarzach	Schloss Oberschwarzach, Burgruine Stollburg (höchstgelegene Weinlage Deutschlands), Erich-Kästner-Bibliothek (SOS-Kinderdorf)
Sulzheim	Schloss Sulzheim

Die Gemeinden Dittelbrunn und Schwanfeld gehören keinem Gemeinde-Zusammenschluss an. Die touristisch relevanten Ziele sind in Tabelle 37 aufgeführt.

■ **Tabelle 37:** Touristische Ziele in den Gemeinden Dittelbrunn und Schwanfeld

Dittelbrunn	Hallenbad, Radrennsportmuseum Hambach
Schwanfeld	Heimatmuseum

Im Landkreis Schweinfurt waren im Jahr 2005 42 Beherbergungsbetriebe mit insgesamt 1.305 Gästebetten registriert⁶³. Bei 54.800 Gästeankünften wurden 104.507 Übernachtungen registriert. Hieraus ergibt sich für 2005 eine durchschnittliche Aufenthaltsdauer von 1,9 Tagen (Vergleichswert: 2,7 Tage für Region Unterfranken. Dies deutet darauf hin, dass es sich bei den hier registrierten Gästen vorwiegend um Ausflügler und Kurzurlauber handelt.

63 aus stat. Gründen sind nur Gemeinden mit mehr als zwei Gastbetrieben mit neun oder mehr Betten angegeben.

C-16

■ **Tabelle 38:** Fremdenverkehrsanteile der Landkreisgemeinden⁶⁴

Kommune	Anzahl Betten	Ankünfte	Übernachtungen
Gerolzhofen	180	4.681	9.746
Schonungen	127	5.544	15.215
Stadtlauringen, M	173	6.384	18.940
Werneck, M	204	10.368	14.568

Krankenhäuser

Krankenhausstandorte sind das Krankenhaus Markt Werneck mit 55 Betten, das Krankenhaus für Psychiatrie, Psychotherapie und Psychosomatische Medizin Schloss Werneck (Träger: Bezirk Unterfranken) mit 290 Betten, das Orthopädische Krankenhaus im Schloss Werneck (Träger: Bezirk Unterfranken) mit 153 Betten und die Geomed-Klinik Gerolzhofen mit 107 Betten.

Darüber hinaus gibt es eine Reihe von weiteren Pflegeeinrichtungen in Markt Werneck.

C.1.1.5 Relevante Veränderungen seit 1996

Die städtebaulichen und verkehrlichen Entwicklungen der letzten Jahre wurden anhand einer Gemeindebefragung ermittelt. Die Ergebnisse sind in den folgenden Tabellen dargestellt.

Ein Schwerpunkt in der Siedlungsentwicklung lag in der Verflechtungszone der Stadt Schweinfurt mit den Gemeinden Geldersheim (18,60 ha), Niederwerrn (75 WE), Röthlein (124 Baugrundstücken), Grafenrheinfeld (Baugebiet Ost und West mit über 100 Baugrundstücken) und der Gemeinde Üchtelhausen (148 WE).

Ein weiterer Siedlungsschwerpunkt entstand im Mittelbereich Gerolzhofen. In der Gemeinde Kolitzheim entstanden insgesamt 124 Wohneinheiten.

■ **Tabelle 39:** Wohnbauflächenerweiterung im Landkreis Schweinfurt 2000 - 2005

Kommune / Ortsteil	Vorhaben / Maßnahmen / Projekte	Größe (WE, ha,...)	Zeitpunkt der Fertigstellung
Geldersheim	Baugebiet „Oberer Schweinfurter Weg II“	18,60 ha	06/03
Oberwerrn „Brunnried“	Neubaugebiet	2 ha (30 WE)	12/99

64 Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung; Stand 30. Juni 2003

Kommune / Ortsteil	Vorhaben / Maßnahmen / Projekte	Größe (WE, ha,...)	Zeitpunkt der Fertigstellung
Niederwerrn Nord IV	Neubaugebiet	2,3 ha (45 WE)	2002
Schwebheim Gulbranssonstraße	Baugebiet Goldgrube Mitte	60 WE	wird noch bebaut
Röthlein Baugebiet „Am Elmuß II. Abschnitt“	Wohnbaugebiet	80 Baugrundstücke	06/04
Heidenfeld Baugebiet „An der Heide I. Abschnitt“	Wohnbaugebiet	44 Baugrundstücke	06/04
Schonungen – Forst	Baugebiet (Teilerschließung) „Am Forster Weg“	ca. 3,0 ha	2005
Abersfeld	Baugebiet „Ziegelhütte“	2,84 ha	2001
Forst	Baugebiet „Am Hang – Forster Hauptstraße“	10,5 ha	2003
Marktsteinach	Baugebiet „Schonunger Pfad“	1,35 ha	2000
Reichmannshausen	Baugebietserweiterung „Alter Mühlenweg“	0,4 ha	2001
Grafenrheinfeld	Baugebiet Ost II (betreutes Wohnen)	20 WE	2006 und folgende
Grafenrheinfeld	Baugebiet Ost II (Seniorenzentrum)	54 Plätze	2006
Grafenrheinfeld	Baugebiet West III (Wohngebiet)	38 Baugrundstücke	Bebauung, seit 2001
Hesselbach	Neubaugebiet	60 WE	2003
Zell	Neubaugebiet	28 WE	2003
Madenhausen	Neubaugebiet	18 WE	2003
Ebertshausen	Neubaugebiet	12 WE	2003
Uchtelhausen	Neubaugebiet	30 WE	2003
Dingolshausen	Baugebiet „An der Höhe“	27 WE	2002
Bischwind	Baugebiet „Kappelhöhe“; 1. BA	11 WE	2004/2005
Donnersdorf	Baugebiet „Wolfheckenweg 3“; 1. BA	12 WE	2002/2003
Traustadt	Baugebiet „An den Bernhecken 3“; 1. BA	17 WE	2003
Pusselsheim	Baugebietserweiterung	9 WE	2003
Frankenwinheim	Baugebiet „Kehlrangen“	18 WE	2000/2001
Gerolzhofen	Baugebiet „Weiße Marter“	11 ha	2001

C-18

Kommune / Ortsteil	Vorhaben / Maßnahmen / Projekte	Größe (WE, ha,...)	Zeitpunkt der Fertigstellung
Gernach	Wohnbaugebiet „Seeweg 1“	18 WE	06/05
Herlheim	Wohnbaugebiet „Am Kolitzheimer Weg 2“	11 WE	10/03
Kolitzheim	Wohn –und Mischgebiet „Alter Sportplatz“	18 WE	08/05
Unterspiesheim	Wohnbaugebiet „Oberer Ried“	45 WE	05/04
Zeilitzheim	Wohnbaugebiet (Teil 1) „Am Gerolzöfer Weg“	8 WE	10/00
Zeilitzheim	Wohnbaugebiet (Teil 2) „Am Gerolzöfer Weg“	24 WE	10/04
Lülsfeld	Baugebiet „Am Schleifweg“ (Teilerschließung)	17 WE	2003
Schallfeld	Baugebiet „Mühlenweg II“ (Teilerschließung)	11 WE	2003
Wiebelsberg	Baugebiet „Tannenbühl“; 1. BA	14 WE	2003
Schonaich	Baugebiet „Katzenberg“	8 WE	2002
Oberschwarzach	Baugebiet „Am Roten Berg“ 1. BA	18 WE	2003
Kronungen	Wohngebiet „Schulzenleite“	2,8 ha (27 Bauplätze)	2001/2002
Poppenhausen	Wohngebiet „Berglein III“	3,5 ha (40 Bauplätze)	2000/2001
Poppenhausen	Wohngebiet „Vor der Hengstleite“	1,58 ha (12 Bauplätze)	2004
Maibach	Wohngebiet „Holderstau II“	3,6 ha (41 Bauplätze)	2001
Pfersdorf	Wohngebiet „Am Berg 1“	1,2 ha (12 Bauplätze)	2001/2002
Kützberg	„Ahornweg“	0,5 ha (5 Bauplätze)	2002
Kützberg	„Am Klingenholtz“	0,5 ha (4 Bauplätze)	2003
Wasserlosen	Baugebiet „Neuer Brunnen II“	2,5 ha	2003
Brebersdorf	Baugebiet „Brübelsberg“	1,5 ha	2003
Schraudenbach	Baugebiet „Zwirn“	13 WE (1. BA)	2004
Zeuzleben	Baugebiet „Löffelsterz“	13 WE (1. BA)	2002

Kommune / Ortsteil	Vorhaben / Maßnahmen / Projekte	Größe (WE, ha,...)	Zeitpunkt der Fertigstellung
Werneck	Baugebiet „Binsen III“	50 WE (2. BA)	2001
Vasbühl	Baugebiet „Herrschaftsgarten“	14 WE	2001
Eckartshausen	Baugebiet „Kapelle II“	21 WE	2000
Egenhausen	Baugebiet „Ruppertsfeld II“	21 WE	2000
Stadtlauringen – Steige	neue Wohngebiete	ca. 24 ha	k.A

Schwerpunkte in der Gewerbeflächenerweiterung sind für die Gemeinden im südlichen Landkreis zu erkennen. Vor allem die Gemeinden Röthlein und Werneck haben Gewerbegebiete in nennenswerter Größe ausgewiesen.

■ **Tabelle 40:** Gewerbeflächenerweiterung im Landkreis Schweinfurt 2000 - 2005

Kommune / Ortsteil	Vorhaben / Maßnahmen / Projekte	Größe (WE, ha,...), sonstige Strukturdaten	Zeitpunkt der Fertigstellung
Schwebheim Gulbranssonstraße	zwei Einkaufsmärkte	Insg. 1700 m ² Verkaufsfläche	2002
Röthlein Industrie- gebiet „Etzberg“	Gewerbe – und Industriegebiet	22 ha erschlossen = 11 ha	08/05
Abersfeld (Schonungen)	Gewerbegebiet (Teiler- schließung) „Märzengrund“	0,7634 ha	2001
Grafenrheinfeld	Gewerbegebiet Süd II	ca. 3,4 ha	2005
Donnersdorf	Gewerbegebiet „Am Rödertor II / III“	ca. 15 WE	2001 – 2003
Markt Werneck	Gewerbegebiet A70	22 ha	2000
Sulzd. – Malmen	neues Gewerbegebiet	ca. 6,3 ha	k.A

Tabelle 41 gibt einen Überblick über die seit 2000 durchgeführten infrastrukturellen Maßnahmen im Straßenverkehr und ÖPNV.

■ **Tabelle 41:** Verkehrliche Projekte im Landkreis Schweinfurt 2000 - 2005

Kommune / Ortsteil	Vorhaben / Maßnahmen / Projekte	Größe (WE, ha,...), sonstige Strukturdaten	Zeitpunkt der Fertigstellung
<i>Straßenbaumaßnahme</i>			
Schonungen – Forst	Gemeindeverbindungsstraße	Länge ca. 490 m	2001
Schonungen - gesamt	Überwachung des ruhenden Verkehrs (Parkraumbewirtschaftung)	k.A	2004
Gerolzhofen	Gehweg Dr. – Georg – Schäfer - Straße	205 m	2002
Gerolzhofen	Gehweg Rügshofer Str.	290 m	2002
Gerolzhofen	Geh –und Radweg	1930 m	2003
Gerolzhofen	Gehweg „Dreimühlenstr.“	75 m	2005
Werneck / Ortskern	Entlastungsparkplatz (hinter dem Rathaus)	70 Parkplätze	2003
Gochsheim „Schweinfurter Str.“	Verkehrsberuhigung (durch bauliche Maßnahmen)	k.A	2005
Gochsheim „Schonunger Str.“	Verkehrsberuhigung (durch aufgestellte Pflanzenkübel)	k.A	2005
Gochsheim	Kommunale Entlastungsstraße (Westumgehung)	k.A	2002
Markt Werneck	Pendlerparkplatz an der A70	90 – 100 Parkplätze	k.A
<i>Maßnahmen im ÖPNV</i>			
Geldersheim	Einrichtung von zwei zusätzlichen Haltestellen	k.A	2002
Schwebheim	an allen OVF – Haltestellen wurden Wartehäuschen errichtet	k.A	k.A
Brünnsstadt	Umgestaltung der Kirche mit Bushaltestelle	k.A	2004
Gerolzhofen	Umsteige- /Pendlerparkplatz „Berliner Straße“	0,8 ha	2002

C.1.1.6 Zusammenfassung Raumstrukturanalyse

Der Landkreis Schweinfurt umschließt die kreisfreie Stadt Schweinfurt. Das Oberzentrum Schweinfurt als Sitz von Verwaltung, Bildungs- und zahlreichen anderen publikumsrelevanten Einrichtungen besitzt eine zentrale Funktion für den Landkreis.

Die Bevölkerungsstruktur verändert sich vom Kernbereich um die Stadt Schweinfurt herum nach außen hin zu den Randzonen. In den Gemeinden rund um Schweinfurt leben die meisten Einwohner des Landkreises. Die Kommunen im Norden und Süden sind von einer geringeren Bevölkerungsdichte (bis 99 EW/qkm) gekennzeichnet. Die einzige Ausnahme bildet das im Südosten gelegenen Mittelzentrum Gerolzhofen (373 EW/qkm)

Insgesamt gibt es im Landkreis nur wenige überregional bedeutsame verkehrliche Anbindungen. Nur in den Orten Poppenhausen, Werneck OT Eßleben und Waigolshausen gibt es Haltepunkte im Schienenpersonennahverkehr. Insbesondere der Norden (Stadtlauringen) und der Süden (Gebiet rund um Gerolzhofen) sind verkehrlich - sowohl im SPNV als auch im Individualverkehr - schlecht erschlossen.

■ **Tabelle 42:** Übersicht der raumstrukturellen Daten Landkreis Schweinfurt

Einwohner Kreis	117.000 EW
Einwohnerdichte Kreis	139 EW je km ²
Fläche Kreis	842 km ²
Entwicklungsachsen	<u>Großräumige Achsen von europäischer Bedeutung:</u> BAB 7 (Nord-Süd-Achse Dänemark – Österreich) <u>Großräumige Oberzentren verbindende Achsen:</u> Würzburg – Schweinfurt – Bamberg <u>Überregionale Achsen:</u> Schweinfurt – Poppenhausen – Bad Kissingen Schweinfurt – Schonungen – Coburg
Oberzentrum	Schweinfurt
Mittelzentrum	Gerolzhofen
Unterzentrum	Werneck
Bedeutende Fremdenverkehrsorte	Werneck, Gerolzhofen, Stadtlauringen, Schonungen
Wichtigste Tourismus- und Freizeitziele	Schloßanlage Werneck, Geomaris-Bad Gerolzhofen, Ellertshäuser See
Wichtigste ÖPNV-relevante Ziele im Kreisgebiet	Krankenhäuser in Werneck und Gerolzhofen

C.1.2 Analyse ÖPNV-Angebot

Das ÖPNV-Angebot im Landkreis Schweinfurt ist hinsichtlich der Verantwortlichkeiten in der Aufgabenträgerschaft klar strukturiert. Aufgabenträger sind:

- für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) der Freistaat Bayern bzw. die BEG (Bayerische Eisenbahngesellschaft)
- für die Landkreisgemeinden andienenden Stadtverkehrslinien der Landkreis Schweinfurt,
- für die Regionalbusverkehrslinien im Landkreis Schweinfurt der Landkreis Schweinfurt

Grundlage der Analyse des ÖPNV-Leistungsangebotes ist der Fahrplan der Verkehrsgemeinschaft Schweinfurt (VSW) mit Stand 2006 (gültig ab 11.12.05) (SPNV Stand 2007, gültig ab 10.12.2006)⁶⁵.

C.1.2.1 Schienenpersonennahverkehr

Die Planung, Organisation und Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs in der Stadt Schweinfurt liegt in der Zuständigkeit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) und ist damit nicht unmittelbarer Gegenstand der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Landkreis. Da jedoch der SPNV und ÖPNV ein sich ergänzendes System darstellen und aus planerischen Gründen eine Koordinierung des ÖPNV und SPNV sinnvoll ist, erfolgt eine komprimierte Analyse des SPNV im Stadtgebiet.

Der Landkreis Schweinfurt wird von mehreren Bahnstrecken durchzogen, die im Regionalverkehr betrieben werden. 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). Alle den Landkreis durchquerenden Schienenstrecken bedienen die Stadt Schweinfurt (Schweinfurt Hauptbahnhof, Schweinfurt Mitte bzw. Schweinfurt Stadtbahnhof).

Alle SPNV-Haltepunkte befinden sich im westlichen Kreisgebiet. Sowohl der Nordosten als auch der Osten und Süden sind ohne SPNV-Anbindung.

Der Schienenverkehr im Landkreis übernimmt die verkehrliche Funktion der Anbindung an das regionale und überregionale Schienennetz sowie die äußere Erreichbarkeit des Nahverkehrsraumes:

65 Grundlage der Analyse des ÖPNV-Angebotes im NVP ist der Fahrplanstand Dez. 2005. Aufgrund diverser Änderungen im SPNV zum Fahrplanwechsel Dez. 2006 (Eröffnung neuer SPNV-Haltepunkt Schweinfurt Mitte) werden die Analysen im Kapitel 5.2.1 basierend auf dem Fahrplanstand Dez. 2006 getroffen.

- KBS 803 Bad Kissingen – Hammelburg – Gemünden
- KBS 810 Würzburg – Schweinfurt – Bamberg
- KBS 815 Würzburg – Schweinfurt – Ebenhausen – Bad Kissingen/ Erfurt/ Meiningen/ Grimmenthal

Betreiber der jeweiligen Strecken ist für den Streckenabschnitt Würzburg – Schweinfurt – Bamberg die DB Netz AG, für die Streckenabschnitte Gemünden – Bad Kissingen – Schweinfurt und Meiningen/Grimmenthal – Ebenhausen – Schweinfurt sowohl die Erfurter Bahn GmbH (EIB) als auch die DB Regio AG (RegionalExpress).

■ **Tabelle 43:** Übersicht der Kursbuchstrecken (KBS) im Untersuchungsraum

KBS	Verlauf	Bahnhöfe und Haltepunkte im Stadtgebiet	Produkt/ Angebot
803	Gemünden – Bad Kissingen - Schweinfurt	Hauptbahnhof, Stadtbahnhof, Schweinfurt-Mitte (nur RB)	EIB (RB), DB Regio (RE)
810	Würzburg – Schweinfurt - Bamberg	Hauptbahnhof, Stadtbahnhof (nur RB), Schweinfurt-Mitte (nur RB)	DB Regio (RE, RB)
815	Meiningen/ Grimmenthal – Ebenhausen – Schweinfurt	Hauptbahnhof, Stadtbahnhof, Schweinfurt-Mitte (nur RB)	EIB (RB), DB Regio (RE)

Fahrplanstand 2006

Die Fahrplanstruktur der KBS 810 ist zweiteilig aufgebaut, wobei die Regionalbahn (RB) zweistündlich zwischen Würzburg und Bamberg mit Bedienung aller im Stadtgebiet und im Landkreis liegenden Stationen sowie zweistündlich zwischen Bamberg und Haßfurt verkehrt. Ergänzt wird das Angebot durch den RegionalExpress (RE), der ebenfalls zweistündlich zwischen Würzburg und Hof sowie jeweils zweistündlich mit Anschluss am Hauptbahnhof in Schweinfurt zwischen Nürnberg und Schweinfurt und zwischen Würzburg und Erfurt verkehrt.

Die Erfurter Bahn GmbH bedient die KBS 803 (Gemünden – Bad Kissingen – Schweinfurt) und die KBS 815 (Meiningen/ Grimmenthal – Ebenhausen – Schweinfurt) jeweils im 2-Stunden-Takt. Einige Fahrten werden über den Schweinfurter Hauptbahnhof hinaus bis zum Stadtbahnhof verlängert. Die DB Regio fährt auf der KBS 803 mit zwei Zugpaaren bis/ von Hammelburg.

Die Bahnstrecken, die auf Schweinfurter Stadtgebiet verkehren, sind dem regionalen Netz zugeordnet; es halten keine Fernverkehrszüge. Die KBS 810 (Würzburg – Schweinfurt – Bamberg – Nürnberg) hat darüber hinaus Bedeutung im überregionalen Bahnverkehr, da über die zentralen Städte Würzburg und Bamberg bzw. Nürnberg der Anschluss an das Fernverkehrsnetz gewährleistet wird.

■ **Tabelle 44:** Angebotsqualität auf den Schienenstrecken im Landkreis Schweinfurt

KBS	Produkt	Linienweg	Bedienzeitraum			Fahrtenangebot		
			Mo-Fr	Sa	So	Mo - Fr	Sa	So -
803	EIB	Gemünden – Bad Kissingen - Schweinfurt	5.18 – 22.46	5.18 – 22.46	5.18 – 22.46	8 / 6	8 / 6	8 / 6
803	RE	Schweinfurt -Bad Kissingen	5.50 – 20.25	5.50 – 20.25	5.50 – 20.25	8 / 8	8 / 8	8 / 7
810	RB	Würzburg – Schweinfurt	4.30 – 23.28	5.41 – 0.26	5.43 - 0.26	23 / 22	19 / 18	19 / 19
810	RB	Schweinfurt – Bamberg	5.03 – 0.25	5.42 – 0.25	5.42 – 0.25	14 / 15	11 / 12	11 / 12
810	RE	Würzburg – Schweinfurt	5.52 – 21.05	5.52 - 21.05	5.52 - 23.05	14 / 15	14 / 15	14 / 15
810	RE	Schweinfurt – Bamberg (Nürnberg)	6.19 – 21.05	6.19 – 21.05	6.19 – 23.05	14 / 15	14 / 15	15 / 16
815	EIB	Meiningen/ Grimmenthal – Ebenhausen - Schweinfurt	6.48 – 22.22	6.48 - 22.22	6.48 - 22.22	11 / 9	9 / 8	9 / 8
815	RE	Schweinfurt – Grimmenthal	5.50 – 21.01	5.50 – 20.25	5.50 – 20.25	9 / 7	9 / 8	9 / 8

Fahrplanstand 2005

Verknüpfungspunkte

Einzigster Verknüpfungspunkt zwischen SPNV und Busverkehr im Landkreis ist der Bahnhof Waigolshausen.

Wichtigster Verknüpfungspunkt zwischen dem ÖPNV und SPNV insgesamt ist der Hauptbahnhof im Oberzentrum Schweinfurt.

C.1.2.2 Busverkehr

Organisationsstruktur und Bedienungsformen

Der straßengebundene Öffentliche Personennahverkehr im Landkreis Schweinfurt wird von den folgenden Unternehmen betrieben:

- Verkehrsunternehmen der Verkehrsgemeinschaft Schweinfurt (VSW; unter Organisation der Omnibusverkehr Franken GmbH OVF) und weitere private Unternehmer (Wagenhäuser, Burlein, Kleinhenz und Kanski) im Regionalverkehr
- Stadtwerke Schweinfurt GmbH für die Landkreisgemeinden anbindenden Stadtbuslinien

Der Regionalbusverkehr bedient den Öffentlichen Verkehr zwischen den Gemeinden des Landkreises Schweinfurt mit der Stadt Schweinfurt und zwischen den einzelnen Gemeinden. Die an die Stadt Schweinfurt angrenzenden Gemeinden Dittelbrunn, Sennfeld, Mainberg, Schonungen, Hausen, Gochsheim, Bergrheinfeld, Grafenrheinfeld, Niederwerrn, Oberwerrn, Kronungen und Kützig werden zusätzlich mit dem Stadtverkehr Schweinfurt erschlossen und an die Stadt angebunden.

Liniennetz und Bedienungsangebot

Der Landkreis Schweinfurt wird insgesamt von 32 Buslinien erschlossen. Der Regionalverkehr umfasst 24 Linien, zusätzlich bedienen weitere 8 Stadtverkehrslinien Gemeinden im Landkreis. Die Stadt Schweinfurt wird dabei von 18 Regionalbuslinien angefahren, die restlichen Linien verbinden die Gemeinden untereinander bzw. die Gemeinden mit der Stadt Würzburg.

Das Netz an Buslinien gewährleistet die Erschließung des Kreisgebietes außerhalb der Schienenstrecken und ergänzt das Schienenangebot.

Es besteht eine deutliche Ausrichtung des Liniennetzes auf die Stadt Schweinfurt. Mit Ausnahme der Linien 8150, 8162, 9112, 9308, 9310 und 9344 beginnen und enden alle Regionalbuslinien am Schweinfurter Hauptbahnhof und verkehren von dort in die umliegenden Gemeinden.

In Karte 9 werden die Linienwege der im Landkreis verkehrenden Linien dargestellt.

- **Karte 9:** Liniennetz Landkreis Schweinfurt

Bedienungsangebot im Regionalbusverkehr

Als Hauptachse des Busverkehrs, kann der Korridor Schweinfurt – Gerolzhofen (Linie 8160) bezeichnet werden. Hier wird zwischen 05:00 und 20:00 Uhr, ein etwa stündliches Angebot vorgehalten, welches in den Verkehrsspitzen noch weiter verdichtet wird.

Mit etwa 40 Fahrtenpaaren je Richtung wird der Linienabschnitt zwischen Schweinfurt und Schwebheim (Linie 8137) an Schultagen bedient. Dies ent-

C-26

spricht einer Bedienung etwa zwei mal pro Stunde, die während der Schulanfangs- und –endzeiten noch deutlich verdichtet wird. Während der Ferienzeiten wird das Fahrplanangebot während dieser Verkehrsspitzen stark ausgedünnt. Der weitere Linienweg variiert, so dass eine annähernd stündliche Bedienung nur noch für vereinzelte Gemeinde vorherrscht.

Bei vielen Linien im Regionalbusverkehr liegt der Angebotsschwerpunkt im morgendlichen und mittäglichen Schulverkehr sowie im Berufsverkehr. So entstehen in der jeweiligen Schwachlastrichtung z. T. erhebliche Angebotslücken. Ein regelmäßiges, taktorientiertes Angebot ist nur auf wenigen Linien gegeben. Keine der Regionalverkehrslinien weist ein durchgängig vertaktetes Angebot auf.

Insbesondere die Linien mit Ausrichtung auf den Schülerverkehr verfügen über keinen einheitlichen Linienweg, sondern befahren eine Vielzahl unterschiedlicher Linienwege. Auf einigen Streckenabschnitten treten zudem Überlagerungen verschiedener Linien auf.

Kreisgrenzenüberschreitende Busverbindungen existieren u.a. zu den benachbarten Ober- und Mittelzentren Würzburg, Hammelburg, Bad Kissingen, Bad Neustadt und Kitzingen sowie zu den Unterzentren Bad Königshofen i. Grabfeld, Hofheim i. UFr., Volkach und Arnstein.

Der Bedienungszeitraum für die einzelnen Linien gestaltet sich in Abhängigkeit ihrer Verkehrsfunktion sehr unterschiedlich. Er beginnt für den Linienverkehr wochentags zwischen 05:00 und 06:30 Uhr und endet zwischen 18:00 und 19:30 Uhr. Für mehr als die Hälfte der Linien wird zwischen 20:00 und 24:00 Uhr die Bedienung mit AnrufLinienTaxi angeboten. Lediglich die Linie 9112 zwischen Stadtlauringen und Hofheim sowie die Linie 9305 zwischen Herlheim und Schweinfurt stellen den Betrieb bereits gegen 16:00 Uhr ein.

Das Bedienungsangebot am Wochenende wird auf allen Linien stark reduziert, einige Linien werden gar nicht bedient. Am Samstag werden meist nur ein bis drei Fahrtenpaare angeboten. Die zeitliche Verfügbarkeit des Angebotes auf den einzelnen Linien ist stark auf den Einkaufsverkehr ausgerichtet, so dass die morgendliche Fahrt meist in Richtung Schweinfurt, die Fahrten am Nachmittag in die Gemeinden des Landkreises führen. Am Sonntag wird das Angebot teilweise noch weiter reduziert.

Die einzige Linie, die auch am Wochenende ein adäquates Angebot vorhält, ist die Linie 8137 auf dem Linienabschnitt Schweinfurt – Schwebheim. Im weiteren Verlauf variiert der Linienweg, so dass die nachfolgenden Gemeinden z.T. mit einem deutlich geringeren Angebot bedient werden.

Bedienung in der Stadt Schweinfurt

Der Regionalbusverkehr beginnt und endet am Schweinfurter Hauptbahnhof und verkehrt von dort in die umliegenden Gemeinden. Die Linien 8130 und 8156 durchqueren von Mainberg kommend den nordöstlichen Stadtbezirk. Die Linien 8132, 8136, 8170, 8171 und 8172, aus Norden kommend, verkehren durch den Stadtbezirk Hochfeld-Steinberg bzw. Haardt und Hochfeld (8171) sowie den Nördlichen Stadtteil, Gartenstadt und Eselshöhe (8136). Aus Westen gelangen die Linien 8139, 8148, 8153 und 8165 über die B303

an den Stadtbezirken Nordwestlicher Stadtteil und Musikerviertel zum Hauptbahnhof. In südlicher Richtung verkehren die Regionalbuslinien 8134, 8135 (über Oberndorf), 8137, 9305, 9307 (über Schweinfurt Süd/ Hafen) und 8160 und 9306 (Hafen-Ost).

Dreizehn Regionalbuslinien (8130, 8132, 8134, 8135, 8136, 8137, 8139, 8160, 8165, 8170, 8171, 9306, 9307) garantieren den Schulverkehr vom Landkreis Schweinfurt zu den weiterführenden Schulen in der Stadt Schweinfurt (Haltestellen Ignaz-Schön-Str. und Geschwister-Scholl-Str.).

Die Linien 8137, 8139, 8156, 8160, 8170, 8171, 8172, 9305, 9306 und 9307 garantieren die Anbindung der Gewerbegebiete Schweinfurt Süd (u.a. ZF-Sachs-AG und SKF GmbH) und des Werksgeländes der FAG Kugelfischer AG.

Die Regionalbuslinien bedienen neben dem Hauptbahnhof, den Schulstandorten und den Gewerbegebietsstandorten in der Regel die zentralen Haltestellen Kornmarkt, Gericht, Deutsche Bank und Schrammstraße.

Bedienungsangebot des Stadtverkehrs Schweinfurt

Dreizehn Landkreisgemeinden liegen im Bedienungsgebiet des Stadtverkehrs Schweinfurt. Sie haben neben der Bedienung durch den Regionalbusverkehr zusätzlich die Bedienung durch den Stadtverkehr und profitieren in der Anbindung an Schweinfurt von dem dichten Verkehrsangebot des Oberzentrums.

Die Gemeinden Bergrheinfeld, Grafenrheinfeld, Gochsheim, Sennfeld (Bhf.) Dittelbrunn, Hambach und Niederwerrn werden durch die Überlagerung der Regionalbusverkehre und des Stadtverkehrs im 30-Minuten-Takt, z. T. auch mit einem dichteren Fahrtenangebot, an die Stadt Schweinfurt angebunden. In Richtung der Gemeinden Mainberg und Schonungen bewirkt die Überlagerung von Stadt- und Landkreisverkehren ein Bedienungsangebot, das eine Anbindung an das Oberzentrum mindestens alle 20 Minuten ermöglicht.

Der Stadtverkehr verdichtet außerdem das ÖPNV-Angebot in die Gemeinden Oberwerrn, Kronungen und Kützberg (Linie Niederwerrn, Oberwerrn, Kronungen, Kützberg). Hier verkehrt der Stadtverkehr stündlich etwa 1 bis 2 mal.

Die innerörtliche Erschließung der Gemeinde Sennfeld erfolgt ausschließlich durch eine Linie der Stadtwerke Schweinfurt.

Ein Nachtbusverkehr ist auf den genannten Stadtverkehrslinien nicht vorhanden. Hingegen findet eine Bedienung der tagsüber im Stadtverkehr bedienten Bereiche am späten Abend mit Fahrten der Regionalbuslinien statt (ab 20.00 Uhr z. T. AnrufLinienTaxi-Bedienung im Regionalverkehr).

Auf den Linien des Stadtverkehrs wird auch am Wochenende ein umfangreiches Bedienungsangebot vorgehalten. Während der NVZ⁶⁶ am Samstag Vormittag werden i. d. R. 1–2 Fahrtenpaare zwischen den Landkreisgemeinden

C-28

und dem Oberzentrum Schweinfurt angeboten, die Bedienung am Sonntag beläuft sich weitgehend auf einen 90-Min.-Takt.

Bedienungsformen

Der Busverkehr im Landkreis Schweinfurt wird im Linienbetrieb mit Konzessionen nach § 42 PBefG abgewickelt. Der Schülerverkehr ist mit Ausnahme von Sonderfahrten in den Linienverkehr integriert. Auf Relationen und zu Zeiten geringer Nachfrage werden einzelne Kurse mit Anruf-Linien-Taxi bedient.

C.1.2.3 Systemverknüpfung

Der wichtigste Verknüpfungspunkt zwischen dem SPNV, dem Regionalbusverkehr und dem Stadtbusverkehr ist der Hauptbahnhof in der Stadt Schweinfurt. Dieser liegt ca. 2 km südwestlich der Innenstadt. Neben dem SPNV-Angebot stellt er die zentrale Haltestelle für den Regionalverkehr mit sämtlichen 18 in Schweinfurt endenden Linien und drei Stadtbuslinien dar und damit die Anbindung der Innenstadt und den dort verkehrenden Buslinien an den Hauptbahnhof.

Die Umsteigezeiten zwischen dem Regionalverkehr und dem SPNV sind durch den nicht vorhandenen Takt der Regionalbuslinien nur in Einzelfällen optimiert; zum Teil bestehen Wartezeiten über 30 Minuten. Die Umsteigezeiten zwischen dem Regionalverkehr und dem Stadtbusverkehr sind durch den 10-Minuten-Takt der Linie Bergl positiv zu bewerten.

Ein weiterer Verknüpfungspunkt zwischen Bus und Schiene ist der SPNV-Haltepunkt in Waigolshausen. Hier bestehen vereinzelt Verknüpfungen zwischen der Buslinie 8134 und der KBS 810 in und aus Richtung Würzburg. Aufgrund der mangelnden Vertaktung der Linien sind diese Verknüpfungen eher zufällig. Systematische Verknüpfungen bestehen nicht.

Neben dem Hauptbahnhof in der Stadt Schweinfurt ist die wichtigste Schnittstelle für den Busverkehr die Haltestelle Gerolzhofen Bahnhof. Die fehlende Vertaktung der Linien bewirkt auch hier, dass die Umstiege zwischen den einzelnen Linien nur im Einzelfall optimiert sind. Systematische Verknüpfungen fehlen.

■ Tabelle 45: Umsteigepunkte im Landkreis Schweinfurt⁶⁷

Umsteigepunkt	Richtung		Linien
	aus / nach	nach / aus	
Schweinfurt Hbf.	Aidhausen	Gaibach	8130, 8137
	Wipfeld/Dipbach	Gaibach	8135, 8137
	Rannungen	Gaibach	8136, 8137
	Haßfurt	Gaibach	8156, 8137
	Gerolzhofen	Gaibach	8160, 8137
	Lkr. Schweinfurt	Würzburg, Bamberg, Bad Kissingen, Meiningen	810, 815, 8130, 8132, 8134, 8135, 8136, 8137, 8139, 8148, 8156, 8160, 8170, 8171
	Würzburg, Bamberg, Bad Kissingen, Meiningen	Schweinfurt Stadt, Schulen	810, 815, 8130, 8132, 8134, 8135, 8136, 8137, 8139, 8148, 8156, 8160, 8165, 8170, 8171, 8172
	Schweinfurt Ignaz- Schön-Straße	Lkr. Schweinfurt	8130, 8132, 8134, 8135, 8136, 8137, 8139, 8148, 8156, 8160, 8165, 8170, 8171, 8172
	Schweinfurt Richard- Wagner-Straße	Lkr. Schweinfurt	
	Schweinfurt Geschwister-Scholl- Straße	Lkr. Schweinfurt	
Schweinfurt, Deutsche Bank	Ebertshausen / Reichmannshausen	Gaibach	8132, 8137
Schweinfurt, Hl.- Geist-Kirche	Wasserlosen / Wülfershausen	Gaibach	8139, 8137
Gerolzhofen Bahnhof	Schweinfurt	Kitzingen	8160, 8150
Begrheinfeld, Kirche	Arnstein/Schwebenried	Gaibach	8134, 8137
Begrheinfeld, Siedlung	Arnstein/Schwebenried	Gaibach	8134, 8137
Werneck, Julius- Echter-Straße	Arnstein	Stadt Schweinfurt	8134 (2 Richtungen)
Zeuzleben, Ortsmitte	Schweinfurt	Arnstein/Schwebenried	8134 (2 Richtungen)

67 Quelle: OVF, Stand 2005

C.1.2.4 Fahrgastinformation

Die Information des Fahrgastes über das ÖPNV-Angebot in Stadt und Landkreis Schweinfurt erfolgt auf verschiedenen Wegen. Generell besteht die Möglichkeit sich telefonisch direkt bei den Stadtwerken Schweinfurt sowie beim Landkreis Schweinfurt zu informieren.

In der Innenstadt von Schweinfurt gibt es ein zentrales Informationsbüro mit Fahrkartenverkauf am Roßmarkt sowie ein Kundeninformationscenter (KIC) in der Manggasse. Seit Juli 2006 befindet sich ein Regionalbüro des OVF neben dem Hauptbahnhof in der Gustav-Heusinger-Straße in Schweinfurt.

Rund um die Uhr können Fahrplan- und Tarifauskünfte, aber auch Informationen über das Bedienungsangebot der Stadtwerke über das Internet unter www.stadtwerke-sw.de abgerufen werden. Hier besteht auch die Möglichkeit, Fahrpläne (z.B. auch haltestellenbezogen) auszudrucken. Informationen zum Regionalverkehr können auf den Internetseiten des Landratsamtes unter www.lrasw.de, der Omnibusverkehr Franken GmbH unter www.ovf.de und des Freistaates Bayern unter www.bayern.info.de abgerufen werden.

Das Landratsamt sowie einige Verkehrsunternehmen haben eine Verknüpfung zur OVF-Homepage eingerichtet. Die entsprechende Internetadresse kann darüber hinaus den Landkreis- und Taschenfahrplänen entnommen werden. In den Taschenfahrplänen sind ebenfalls die Internetauftritte der einzelnen Verkehrsunternehmen vermerkt.

Weitere Informationen stehen dem Fahrgast durch die Fahrplanbücher der Stadtwerke Schweinfurt GmbH und des Landkreises Schweinfurt zur Verfügung. Die Fahrplanbücher bieten neben den Fahrplänen der einzelnen Linien auch einen schematisierten Liniennetzplan. Enthalten sind außerdem die Fahrpläne des SPNV. Neben dem Fahrplanbuch bietet die VSW im Landkreis Schweinfurt zusätzlich linienspezifische Taschenfahrpläne an.

Auffallend in dem Fahrplanbuch des Stadtbusverkehrs sind die fehlenden Liniennummern. Als Liniename werden lediglich die bedienten Stadtteile verwendet. Dadurch wird die Orientierung für Neu- und Gelegenheitskunden erschwert. Die Darstellung möglicher Umsteigeverbindungen ist im Fahrplanbuch nicht enthalten. Es muss der Liniennetzplan zu Rate gezogen werden, um die entsprechende Verknüpfungshaltestelle herauszusuchen.

C.1.2.5 Tarifstruktur und Vertrieb

Mit Ausnahme des privaten Verkehrsunternehmens Kleinhenz, Wagenhäuser haben sich unter Federführung des OVF (Omnibusverkehr Franken) alle Verkehrsunternehmen im Landkreis Schweinfurt zu der Verkehrsgemeinschaft Schweinfurt (VSW) verbunden. Der innerhalb der Verkehrsgemeinschaft gültige Gemeinschaftstarif basiert auf einem entfernungsabhängigen Leistungstarif.

Das Fahrkartensortiment im Regionalbusverkehr ist nach Tarifkilometer gegliedert und bietet neben dem Regelfahrschein (Tarif km 1-2: 1,00 EUR – Tarif km 71-80: 8,60 EUR) und der 6-er Karte (5,10-43,85 EUR) auch eine Wochenkarte (8,10-41,50 EUR), eine Schülerwochenkarte (6,70-33,50 EUR), eine Schülermonatskarte (21,00-111,00 EUR), eine Monatskarte (27,00 – 143,50 EUR), eine Abo-Monatskarte (23,00 – 119,50 EUR) sowie eine Umweltjahreskarte (18,40 – 95,60 EUR).

Die Fahrradmitnahme im Regionalbusverkehr ist bei Erwerb eines Kinderfahrscheins auf der entsprechenden Relation möglich.

Die privaten Verkehrsunternehmen haben eigene entfernungsabhängige Leistungstarife.

Die Verkaufsstellen für Fahrscheine der Firma Kleinhenz sind im Bus sowie in den Büros der Firma in Gerolzhofen und in Schweinfurt.

In den Gemeinden des Landkreises und in den Stadtteilen Schweinfurts, in denen eine Bedienung im Regionalbusverkehr und im Stadtbusverkehr vorgenommen wird, wird nur der Tarif der Stadtwerke Schweinfurt angewendet.

Bis Mai 2004 bestand eine tarifliche Kooperation zwischen Stadt- und Regionalverkehr. Übersteiger von Regionalverkehr zum Stadtverkehr (und umgekehrt) wurden im Stadtverkehr kostenlos befördert. Mit der Kündigung der tariflichen Kooperation entfiel dieses Privileg.

Seit dem 01. November 2005 gibt es einen Übergangstarif, der es Fahrgästen aus dem Landkreis ermöglicht, den Stadtverkehr in Schweinfurt zu günstigen Konditionen zu benutzen.

Mehrfach-Fahrausweise aus dem Übersteigertarif-Angebot können nur am Verkaufsschalter am Roßmarkt erworben werden.

C.1.2.6 Infrastruktur

Fahrzeuge

Derzeit werden von der OVF für das Bedienungsgebiet Landkreis und Stadt Schweinfurt 14 Fahrzeuge vorgehalten. 12 der Busse sind mit Niederflurtechnik ausgestattet (10 12-m-KOM, 2 15-m-KOM). Ein Großteil aller Fahrzeuge sind Erdgasbusse. Die Haltestellenansage erfolgt über Mikrofon und Verstärker, Linienverlaufanzeigen sind an der linken Fahrzeuglängsseite angebracht. Klimaanlage sind nicht vorhanden.

Im Wagenpark des Busunternehmens Kleinhenz stehen insgesamt 26 Busse. Die nachfolgende Tabelle beinhaltet eine Auflistung der Ausstattungsmerkmale der durch die Kleinhenz GmbH & Co. KG gefahrenen Kurse im Landkreis Schweinfurt. Neben den aufgeführten Merkmalen verfügen alle Fahrzeuge über Hebe- und Senkanlagen, alle Niederflurfahrzeuge haben darüber hinaus Haltestellenanzeigen im Innenraum.

■ Tabelle 46: Wagenparkliste der Kleinhenz GmbH & Co. KG

Eingesetzter Fahrzeugtyp	Anzahl gesamt	Anteilig davon		Zielanzeige (Matrix)	Haltestellenansage	Stellplatz Rollstuhl/ Kinderw.	Klimaanlage	Erreichbarkeit (Betriebsfunk)
		Niederflur	Überlandlinienbus					
Kleinbusse (19-Sitzer)	1	0	1	1	1	1	1	1
Standardlinienbusse	14	4	10	14	14	14	14	14
Reisebusse	6	0	0	0	6	0	6	0
Doppelstockbus	1	0	0	0	1	0	1	0
Gelenkbus	4	2	2	4	4	4	4	4
Summe	26	6	13	19	26	19	26	19

Von den insgesamt 16 Bussen der Firma Burlein und Sohn werden 12 im Auftrag des OVF bzw. anderer Verkehrsunternehmen eingesetzt. Das durchschnittliche Fahrzeugalter der Standardlinienbusse beläuft sich auf 6 Jahre. Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über den vorhandenen Fuhrpark der Firma Burlein und Sohn.

■ Tabelle 47: Wagenparkliste des Verkehrsunternehmens Burlein und Sohn

Eingesetzter Fahrzeugtyp	Anzahl gesamt	Anteilig davon		Zielanzeige (Matrix)	Haltestellen-ansage	Stellplatz Rollstuhl/ Kinderw.	Klimaanlage	Erreichbarkeit (Betriebsfunk)
		Niederflur	Überlandlinienbus					
Midibusse	1	1	0	1	1	1	1	1
Standardbusse	14	2	12	14	14	14	3	14
Gelenkbus	1	0	1	1	1	1	0	1
Summe	16	3	13	16	16	16	4	16

Das Verkehrsunternehmen Heinrich Metz hat 12 Fahrzeuge im Landkreis Schweinfurt im Einsatz. Neben 9 Überlandlinienbussen zwischen 12 m und 15 m Länge verfügt das Unternehmen über einen Doppeldecker und einen Gelenkbus sowie über einen Niederflurbus. Alle Fahrzeuge haben Matrix- oder LED-Zielschildanlagen sowie Betriebsfunk. Neun der Fahrzeuge sind mit Klimaanlage ausgerüstet.

Der Omnibusbetrieb Danzberger Reisen setzt im Landkreis Schweinfurt 6 Omnibusse im Wechseleinsatz ein. Alle Busse sind mit Hebe- und Senkanlagen und mit Klimaanlage ausgestattet. Haltestellenanzeigen im Bus sind nicht vorhanden.

Das Omnibusunternehmen Schroer setzt 3 Standard-Linienbusse mit Kinderwagen- bzw. Rollstuhlstellplatz sowie einen Niederflurbus mit Auffahr-rampe und Stellplatz für Kinderwagen- bzw. Rollstuhl ein.

Der Fuhrpark des Busunternehmens Kurt Seger besteht aus 4 Standardlinienbussen mit Kinderwagen- bzw. Rollstuhlstellplatz.

Das Busunternehmen Kessler Reisen setzt im Linienverkehr des Landkreises zwei Fahrzeuge ein (1 Reisebus mit 12 m Länge, 1 Überlandlinienbus mit 15 m Länge). Beide Busse sind mit Klimaanlage und Schlafsesseln ausgerüstet. Die Zielanzeige erfolgt über Steckschilder.

Von der Schmitt Zeuzleben GmbH werden im Linienverkehr 3 Standardlinienbusse zwischen 12 m und 15 m Länge eingesetzt. Alle drei Fahrzeuge verfügen über Fahrtzielanzeigen, zwei sind mit Klimaanlage ausgestattet. Keines der Fahrzeuge verfügt über Niederflurtechnik. Fahrgastinformationssysteme sind nicht vorhanden.

Die Stadtwerke Schweinfurt GmbH verfügt über 15 Standardlinienbusse, 11 Niederflurbusse und 6 Niederflurgelenkbusse, die teilweise zur Bedienung der Landkreisgemeinden zum Einsatz kommen. Zusätzlich werden angemietete Fahrzeuge im Stadtverkehr eingesetzt.

■ **Tabelle 48:** Im Stadtverkehr Schweinfurt eingesetzte Fahrzeuge⁶⁸

	31.12.2000	31.12.2002	31.12.2004	31.12.2005
Standardlinienbusse SL II	16	16	16	15
Niederflurbusse	13	13	11	11
Gelenkbusse	6	6	6	6
Citybusse	2	-	-	-
Anmietbusse	26	27	27	24

Haltestellen

Innerhalb des vom Stadtverkehr Schweinfurt bedienten Verkehrsraums im Landkreis sind insgesamt 6 Haltestellen barrierefrei ausgebaut worden. Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die Haltestellen mit behindertengerechtem Ausbaustandard.

■ **Tabelle 49:** Haltestellen mit behindertengerechtem Ausbau im Landkreis Schweinfurt⁶⁹

Ort	Haltestelle	Richtung	Lage	Buslinien
Bergrheinfeld	Kirche	Roßmarkt	Hauptstr./ Mainstr.	Bergrheinfeld - Grafenrheinfeld
Grafenrheinfeld	Hauptstraße	Roßmarkt	Hauptstr./ Bühlstr.	Bergrheinfeld - Grafenrheinfeld
Grafenrheinfeld	Markt	Roßmarkt	Marktplatz	Bergrheinfeld - Grafenrheinfeld
Grafenrheinfeld	Schillerstraße	Roßmarkt	Schillerstr./ Birkenstr.	Bergrheinfeld - Grafenrheinfeld
Kützberg	St.-Michael-Str.	Roßmarkt	St.-Michael- Straße	Niederwerrn- Oberwerrn-Kronungen- Kützberg
Oberwerrn	Waage	Roßmarkt	Hauptstr.	Niederwerrn- Oberwerrn-Kronungen- Kützberg

In den Jahren 2001 bis 2004 wurden viele Haltestellen im Landkreis Schweinfurt mit einheitlichen Haltestellenschildern und –kästen ausgerüstet, an etwa 55 – 60 Haltestellen wurden Wartehäuschen aufgestellt.

68 Quelle: Jahresberichte Stadtwerke Schweinfurt

69 Quelle: Stadtwerke Schweinfurt, Stand 2005

C.1.2.7 Betriebsablauf

Störungen im Betriebsablauf treten vor allem durch Verkehrsstauungen, parkende Kfz und Wartezeiten an Lichtsignalanlagen auf. Verursacht werden dadurch Verspätungen, die vom Fahrgast als Unzuverlässigkeit des ÖPNV wahrgenommen werden.

Zu relevante Störungen im Betriebsablauf, die zeitweise zu Verspätungen im Fahrplan führen, kommt es nach Aussage der Verkehrsunternehmen vor allem in der Befahrung der Linienabschnitte in der Stadt Schweinfurt. Teilweise staut sich der Verkehr bereits im Bereich der Maxbrücke und in den Zufahrtstraßen. Größter Problempunkt ist das Schulzentrum in der Ignaz-Schön-Straße. Hier sind Verspätungen bis zu 25 Minuten möglich.

C.1.3 ÖPNV-Nachfrage

C.1.3.1 Bewertung der Nachfrage- und Leistungsdaten

Nachfrage

Nachfolgend wird linienweise die Nachfrage des Busverkehrs im Landkreis Schweinfurt sowie für die stadtgrenzenüberschreitenden Linien des Stadtverkehrs Schweinfurt dargestellt.

Für die bei der OVF konzessionierten Linien liegen folgende Nachfragewerte vor⁷⁰:

- Fahrgäste linienweise (jeweils 1 (tlw. 2) Zähltag pro Verkehrstag Mo – Fr, Sa und So)

Für den Stadtverkehr Schweinfurt liegen folgende Nachfragewerte vor⁷¹:

- Fahrgäste linienweise (jeweils ein Zähltag pro Verkehrstag Mo – Fr, Sa und So)

Die linienweise Darstellung der Nachfragedaten für die bei der OVF konzessionierten Linien beruht auf Zählungen, die in der Zeit zwischen Ende März 2005 bis Mitte Mai 2005 (Zählung pro Linie an allen Verkehrstagen innerhalb einer Woche, inkl. Samstag und Sonntag) durchgeführt wurden.

An einem durchschnittlichen Werktag werden auf den Linien der OVF insgesamt etwa 9.700 Fahrgäste befördert. Aufgrund der Verkehrsfunktion der einzelnen Linien wird der Anteil der Schülerverkehrsfahrten hierbei im Verhältnis zum Jedermannverkehr als relativ hoch eingeschätzt.

Die Linie mit der größten Fahrgastnachfrage ist mit etwa 2.600 Fahrgästen pro Verkehrstag Mo-Fr die Linie 8137. Diese Linie bietet über den Tag verteilt in Linienverlauf und zeitlichem Angebot das dichteste Fahrtenangebot. Weitere nachfragestarke Linien mit Potenzialen zwischen 850 und 950 Fahrgästen pro Tag sind die Linien 8160 (935 Fahrgäste pro Tag, Verbindung zwischen MZ Gerolzhofen und OZ Schweinfurt), 8134 (883 Fahrgäste pro Tag, Verbindung zwischen UZ Werneck und OZ Schweinfurt) und 8148 (848 Fahrgäste pro Tag, Verbindung zwischen MZ Bad Königshofen i. Gr. und OZ Schweinfurt).

Nachfrageschwache Linien mit unter 100 Fahrgästen pro Tag sind die Linien 8162 (88 Fahrgäste pro Tag) und 8172 (74 Fahrgäste pro Tag).

70 Quelle Nachfrage- und Leistungsdaten: Omnibusverkehr Franken (OVF)

71 Quelle Nachfrage- und Leistungsdaten: Stadtwerke Schweinfurt

■ **Tabelle 50:** Fahrgäste pro Linie und Tag (Linienkonzessionen OVF) im Landkreis Schweinfurt⁷²

Nr.	Linienverlauf	Nachfrage		
		Mo-Fr	Sa	So
8130	Schweinfurt-Aidhausen	309	1	-
8132	Schweinfurt-Ebertshausen/ Reichmannshausen	304	5	-
8134	Schweinfurt-Werneck- Schwebenried/Arnstein	883	2	-
8135	Schweinfurt-Wipfeld-Dipbach	620	4	-
8136	Schweinfurt-Rannungen	538	-	-
8137	Schweinfurt-Schwebheim-Volkach	2.598	215	58
8139	Schweinfurt-Obbach- Wasserlosen/Wülfershausen	718	20	-
8148	Schweinfurt-Werneck	629	41	14
8156	Schweinfurt-Haßfurt-(Eltmann)	599	17	-
8160	Schweinfurt-Gerolzhofen- Oberschwarzach	935	22	29
8162	Bad Neustadt (S)-Bad Kissingen – Würzburg	88	-	-
8170	Schweinfurt-Bad Königshofen i. Gr.	848	15	-
8171	Schweinfurt-Maßbach-Althausen	538	2	-
8172	Schweinfurt-Stadtlauringen- Wetzhausen/Großbardorf	74	-	-
	Gesamtsumme:	9.681	344	101

Erläuterung: - = keine Bedienung im Linienverkehr (ALT-Fahrten wurden nicht berücksichtigt)

Die linienweise Darstellung der Nachfragedaten für die stadtgrenzenüberschreitenden Linien des Stadtverkehrs beruht auf Zählungen vom Montag, den 07.03.2005, Samstag, den 05.03.2005 und Sonntag, den 06.03.2005 für die Tarifzonen 1 bis 3 des Stadtbusverkehrs.

Die höchste Nachfrage auf den stadtgrenzenüberschreitenden Linien besteht auf der Linie Grafenrheinfeld. Etwa 2.700 Fahrgäste nutzen die Verbindungen, wobei zu berücksichtigen ist, dass ein Anteil von ca. 25% innerstädtische Fahrgäste sind. Diese Aussage trifft in ähnlicher Höhe auch auf die anderen stadtgrenzenüberschreitenden Stadtverkehrslinien zu.⁷³

72 Quelle: Omnibusverkehr Franken (OVF), Zählung Mai 2005

73 Der Anteil der innerstädtischen Fahrgäste schwankt nach Angaben der SW SW GmbH je nach Linie zwischen 10% und 35%.

■ **Tabelle 51:**

Fahrgäste pro Linie und Tag Stadtwerke Schweinfurt (stadtgrenzenüberschreitende Linien)⁷⁴

Linie	Nachfrage		
	Mo-Fr	Sa	So
Dittelbrunn – Hambach	1.508	372	131
Mainberg– Schonungen– Hausen	1.074	343	113
Sennfeld	636	125	0
Sennfeld – Gochsheim	1.684	525	208
Bergrheinf. – Grafenrheinfeld	2.720	481	163
Niederwerrn	1.029	0	0
Niederwerrn – Oberwerrn – Kronungen – Kützigberg	1.313	627	129
Gesamt	34.244	13.092	4.597

Leistungsdaten

Insgesamt beträgt die jährliche Verkehrsleistung im Linienverkehr im Landkreis Schweinfurt rund 2,6 Mio. Nutzwagen-km. Gut 65% der gesamten Verkehrsleistung wird von der OVF bzw. den Verkehrsunternehmen der VSW erbracht, der Anteil des Stadtverkehrs Schweinfurt beläuft sich auf etwa 22%. Mit ca. 8% drittgrößter Anbieter im Linienverkehr des Landkreises ist die Kleinhenz GmbH & Co. KG. Auf die anderen Verkehrsunternehmen entfallen nur rund 5% der gesamten Verkehrsleistung.

Das Stadtgebiet Schweinfurt wird im Regionalverkehr von den Verkehrsunternehmen der VSW und der Kleinhenz GmbH & Co. KG sowie zu einem geringen Anteil von der Firma Menzel bedient.

74 Quelle: Zählung Verkehrsunternehmen 2005

- **Tabelle 52:**
Nutzwagen- und Platzkilometer der Landkreislinien bzw. der stadtgrenzenüberschreitenden Linien im Stadtverkehr nach Verkehrsunternehmen (anteilig nach Landkreis und Stadt)⁷⁵

Verkehrs- unternehmen	Lkr. Schweinfurt		Stadt Schweinfurt	
	NWkm ⁷⁶	NPlkm ⁷⁷	NWkm	NPlkm
OVF	1.645.894	146.945.144	375.653	35.264.718
Stadtwerke SW	587.790	59.675.366	512.176	51.365.598
Kleinhenz	244.351	28.527.625	40.150	4.640.000
Burlein	49.344	4.934.400		
Kanski	13.000	1.300.000		
Zettelmeier	8.998	899.800		
Menzel	3.585	268.875	1.925	144.375
Bengel	4.538	453.800		
Wagenhäuser	4.055	608.250		
Brawo-Tours	1.092	24.024		
Gesamt	2.562.647	243.637.284	929.904	91.414.691

75 Quelle: Landkreis Schweinfurt, Stand 2005

76 NWkm: Nutzwagen-Kilometer

77 NPlkm: Nutzplatz-Kilometer

C.2 Stärken-/Schwächenanalyse

Für die Gemeinden und Ortsteile des Landkreises Schweinfurt erfolgt eine integrierte Bewertung der Angebotsqualität nach den Kriterien:

- Erschließungsqualität,
- Bedienungsqualität,
- Verbindungsqualität.

Grundlage für die Bewertung ist bei der Bedienungs- und Verbindungsqualität der Fahrplanstand 2006.

Die ÖPNV-Angebotsqualität im Kreis wird für Orte/ Ortsteile mit einer differenzierten Bewertung nach Ortsgrößenklassen analysiert.

Mit der Bewertung der Angebotsqualität wird ein einheitliches Untersuchungsraaster über alle Gemeinden (> 200 Einwohner) im Landkreis Schweinfurt zur einheitlichen Bewertung des ÖPNV-Angebotes gelegt.

Im Mittelpunkt des Verfahrens steht eine transparente Bewertung aller Ortsteile nach einheitlichen Kriterien für alle Gemeinden unter vorrangig raumstrukturpolitischen Gesichtspunkten⁷⁸. Betriebswirtschaftliche Aspekte, wie der Aufwand zur Gewährleistung der definierten Beurteilungswerte (beispielsweise von abseits liegenden Ortschaften), bleiben in dieser Bewertung unberücksichtigt.

Darüber hinaus werden neben der differenzierten Bewertung für Ortsteile > 200 EW auch Bewertungen für Ortsteile durchgeführt, die zwischen 50 und 200 Einwohner aufweisen. Diese Bewertungen werden nach einem vereinfachten Verfahren durchgeführt.

Das Untersuchungsraaster und die Bewertungsmaßstäbe orientieren sich an den im Kapitel A.3 festgelegten Standards.

Inwieweit die festgestellten Defizite in der Erschließungs-, Bedienungs- bzw. Verbindungsqualität unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten mit Verbesserungen im Fahrplanangebot behoben werden können, ist im Rahmen der Konzepterarbeitung zu prüfen. Hierbei ist ausschlaggebend, inwieweit ausreichende Nachfragepotenziale auf den Relationen bestehen, die eine Umschichtung bzw. Verdichtung der Verkehrsleistungen in diesen Bereichen wirtschaftlich vertretbar erscheinen lassen. Verbesserungen sollten in erster Linie auf Relationen angestrebt werden, auf denen die allgemeine Verkehrsnachfrage (Mobilitätsverflechtungen) darauf schließen lässt, dass hier Marktpotenziale durch das unzureichende Angebot nicht ausreichend ausgeschöpft werden können.

78 Die Bewertung der Angebotsqualität basiert auf der zentralörtlichen Gliederung des Kreises; untersucht werden neben der Erschließungsqualität die Fahrtmöglichkeiten in die zugehörigen zentralen Orte.

C.2.1 Bewertung der Angebotsqualität in den Gemeinden – vereinfachte Bewertung

C.2.1.1 Erschließungsqualität

Methodik der Analyse

Bei der vereinfachten Bewertung für Orte, Stadt-/Ortsteile mit 50-200 Einwohnern wird betrachtet, inwieweit durch Haltestellen eine Anbindung an das ÖPNV-/AST-Netz existiert. Eine negative Bewertung erfolgt für die Orte/Ortsteile, die keine Anbindung oder deutlich gravierende Erschließungsdefizite (Erschließungsgrad unter 80%) aufweisen.

C.2.1.2 Bedienungsqualität

Methodik der Analyse

Die Bedienungsqualität wird generell differenziert nach Ortsgrößen an Hand der Anzahl der Fahrtenpaare pro Zeitfenster bewertet.

Bei den Orten/Ortsteilen mit 50 - 200 Einwohnern wird eine „ÖPNV-Grundversorgung“ mit einer Bedienung von je einem Fahrtenpaar pro Zeitfenster als Bewertungsmaßstab definiert, die einer etwa 2-stündigen Bedienung für die lokale Achse /Fläche entspricht. Als Richtwerte für die Anbindung des Oberzentrum Schweinfurt sowie des Mittelzentrums Gerolzhofen werden 2 Fahrtenpaare pro Verkehrstag Mo.-Fr. angenommen.

C.2.1.3 Verbindungsqualität

Methodik der Analyse

Für die Orte/Ortsteile mit 50-200 Einwohnern wird die Verbindung zum zugeordneten Gemeindehauptort sowie die dort bestehende Verknüpfung mit dem weiterführenden ÖPNV (Richtung Mittel-/Oberzentrum) betrachtet ⁷⁹. Die Anforderungen an die Verbindungsqualität sind erfüllt, wenn eine Verbindung zum Gemeindehauptort existiert.

⁷⁹ ggf. ist auch ein sonstiger relevanter Verknüpfungspunkt zum weiterführenden ÖPNV heranzuziehen

C-42

C.2.1.4 Vereinfachte Bewertung für Orte / Ortsteile 50 - 200 EW

In der nachfolgenden Tabelle dargestellt ist die Erschließungs-, Bedienungs- und Verbindungsqualität für die Ortsteile von 50 - 200 Einwohnern, die nach dem vereinfachten Verfahren bewertet wurden.

Bewertet wurde

- ⇒ die generelle Erschließung des Ortsteils durch den ÖPNV,
- ⇒ die Bedienungsqualität in den Gemeindehauptort und
- ⇒ die direkte Fahrtmöglichkeit in den Gemeindehauptort (ohne Umsteigen).

In der Tabelle ist für jedes Kriterium dargestellt, ob die Anforderungen erfüllt oder nicht erfüllt sind:

- „√“ Anforderung erfüllt
- „x“ Anforderung nicht erfüllt

■ **Tabelle 53:** Ergebnisse der Angebotsbewertung, vereinfachte Bewertung für Orte /Ortsteile 50 - 200 Einwohner im Landkreis Schweinfurt

Gemeinde / Ortsteil	Anzahl EW	Erschließung	Bedienung	Direktverbindung Gemeindehauptort
Donnersdorf				
Falkenstein	67	√	X	√
Kleinrheinfeld	116	√	√	√
Michelau i. Steigerwald				
Altmannsdorf	98	√	√	X
Neuhausen	72	√	X	√
Prüssberg	112	√	X	√
Oberschwarzach				
Breitbach	114	√	√	√
Düttingsfeld	34	√	√	√
Handthal	131	√	X	√
Mutzenroths	62	√	√	√
Schönaich	61	√	√	√
Siegendorf	112	√	√	√
Stadtlauringen				
Fuchsstadt	166	√	√	√
Mailes	120	√	√	√
Sulzheim				
Vögnitz	131	√	√	X
Wasserlosen				
Rütschenhausen	176	√	√	√

C.2.2 Bewertung der Angebotsqualität im Nahverkehrsraum - differenzierte Bewertung

C.2.2.1 Erschließungsqualität

Methodik der Analyse

Die Erreichbarkeit der Zugangsstellen zum ÖPNV wird durch die Analyse der Erschließungsqualität dargestellt.

Die Bewertung der Erschließungsqualität richtet sich nach der räumlichen Erschließungswirkung der ÖPNV-Haltestellen vor Ort. Für die Gemeinden erfolgt eine Gesamtbewertung der Erschließungsqualität. Als erschlossen gelten Siedlungsbereiche, wenn mindestens 80% der Einwohner nicht weiter als

- 500 m (Luftlinie) entfernt von der nächsten Bushaltestelle bzw.
- 1.000 m (Luftlinie) entfernt vom nächsten SPNV-Haltepunkt

wohnen.

Die Bewertung erfolgt in Abhängigkeit vom prozentualen Anteil der durch den ÖPNV erschlossenen Siedlungsbereiche gemäß der in Tabelle 54 aufgeführten Maßstäbe.

■ **Tabelle 54:** Maßstäbe für die Bewertung der Erschließungsqualität

Bewertung	erschlossene Siedlungsbereiche in %
++	über 90 % der Siedlungsbereiche werden erschlossen
+	70 - 90 % der Siedlungsbereiche werden erschlossen
0	50 - 70 % der Siedlungsbereiche werden erschlossen
-	30- 50 % der Siedlungsbereiche werden erschlossen
--	weniger als 30 % der Siedlungsbereiche werden erschlossen

Werden in einem zu betrachtenden Ort wichtige Infrastruktureinrichtungen (z.B. Krankenhaus etc.) nicht vom ÖPNV-Angebot erschlossen, so wirkt sich dies negativ auf die Bewertung aus.

Ergebnisse

Die Analyse der Erschließungsqualität des bestehenden Angebotes im Landkreis Schweinfurt zeigt auf, dass nur wenige Gebiete außerhalb der definierten Haltestelleneinzugsbereiche liegen. Inwieweit eine verbesserte Erschließung dieser Bereiche durchführbar ist, wird im Rahmen der Erarbeitung des Entwicklungskonzeptes geprüft.

Der Landkreis Schweinfurt wird durch das vorhandene Busliniennetz mit den ausgewiesenen Haltestellen sowie den Haltepunkten im Schienenverkehr gut bis sehr gut erschlossen. Über 90% der Bevölkerung in Ortsteilen mit mehr als

200 Einwohnern lebt in durch den ÖPNV gut bis sehr gut erschlossenen Siedlungsbereichen.

Lediglich der Ortsteil Stammheim (Kolitzheim) ist als mangelhaft erschlossen zu beurteilen. Der Anteil der Einwohner liegt bezogen auf die Gesamteinwohnerzahl unter 1%.

■ **Tabelle 55:** Bewertung der Erschließungsqualität Landkreis Schweinfurt

Kategorie	Anzahl Ortsteile	Einwohnerzahl	Einwohner in % ⁸⁰
++	84	85.305	72,0%
+	15	24.902	21,0%
0	6	5.862	4,9%
-	1	826	0,7%
--	0	0	0,0%
Summe⁸¹	106	116.895	98,6%

Tabelle 56 beinhaltet eine Aufstellung aller festgestellten Erschließungsmängel im Landkreis.

Die Bereiche mit Mängeln in der Erschließung befinden sich hauptsächlich in Ortsrandlagen bzw. im Umfeld von Gewerbegebieten, wobei Gewerbegebiete in den hier vorliegenden Größenordnungen erfahrungsgemäß eher geringere Potenziale für den ÖPNV aufweisen.

80 bezogen auf die Gesamtbevölkerung (118.559 Einwohner im Landkreis Schweinfurt)

81 Summe über alle Ortsteile > 200 EW

C-46

■ **Tabelle 56:** Erschließungsmängel im Landkreis Schweinfurt

Gemeinden im Landkreis Schweinfurt	Gemeindeteile	Erschließungsmängel – Gebiete außerhalb 500 m Radius
Bergheimfeld	Bergheimfeld	Südl. und westl. Ortsrand (Markgrafenstr., Kilianstr., Bernroderstr., Hederichsweg, Kaltenhäuser Weg, St.-Florian-Str., Am Roten Kreuz, Schnackwerther Str.) , betrifft ca. 500 EW
	Garstadt	Südlicher Ortsrand
Donnersdorf	Donnersdorf	Östlicher Ortsrand
Euerbach	Euerbach	Östlicher Ortsrand (Gewerbegebiet und „Untere Mühle“)
	Sömmersdorf	Nördlicher Ortsrand
Geldersheim	Geldersheim	Nördliches Baugebiet („Kleine Flur“) und östlicher Ortsrand
Grafenrheinfeld	Grafenrheinfeld	Westlicher und südlicher Ortsrand (Gewerbegebiet)
Grettstadt	Obereuerheim	Östlicher Ortsrand
Kolitzheim	Kolitzheim	Südlicher Ortsrand (Gewerbegebiet)
	Stammheim	Nördliches Baugebiet
	Zeilitzheim	Östlicher Ortsrand
Niederwerrn	Oberwerrn	Nördliches Baugebiet um die Turnhalle herum
Poppenhausen	Poppenhausen	Westlicher Ortsrand und Baugebiet oberhalb der Werntalhalle
Röthlein	Röthlein	Neues Baugebiet Elmuß II
Schonungen	Abersfeld	OT Rednershof insgesamt
	Löffelsterz	Westlicher Ortsrand
	Mainberg	Nördlicher Ortsrand und Kaltenhof
Schwebheim	Schwebheim	Östlicher Ortsrand im OT Aschenhof (Schule, Mehrzweckhalle, Hallenbad); Gewerbepark West; Gewerbegebiet „Am Klößberg“ und „Süd“
Stadtlauringen	Fuchsstadt	OT Ellertshausen insgesamt
	Oberlauringen	Nördlicher Ortsrand
	Stadtlauringen	Östliches Baugebiet
Üchtelhausen	Hesselbach	Östlicher Ortsrand (Gewerbegebiet) und OT Ottenhausen insgesamt
Waigolshausen	Theilheim	Östliches Baugebiet (Sportplatz)

Gemeinden im Landkreis Schweinfurt	Gemeindeteile	Erschließungsmängel – Gebiete außerhalb 500 m Radius
Werneck	Eßleben	Östlicher Ortsrand und Bahnhof Eßleben
	Mühlhausen	Westliches Baugebiet
	Schnackenwerth	Östlicher Ortsrand
	Stettbach	Südlicher Ortsrand
	Vasbühl	Östlicher Ortsrand
	Werneck	Östliches Baugebiet (Verbindung nach OT Etleben)
Wipfeld	Wipfeld	Westlicher Ortsrand

C.2.2.2 Bedienungsqualität

Methodik der Analyse

Die im Rahmen der Bewertung der Erschließungsqualität aufgezeigte gute räumliche Verfügbarkeit des ÖPNV lässt sich bei der Betrachtung des Bedienungsangebotes auf einzelnen Linien und Korridoren weiter spezifizieren. Neben der Erschließungswirkung spielt die zeitliche Verfügbarkeit eine wesentliche Rolle für einen attraktiven ÖPNV.

Die Bedienungsqualität wird differenziert nach Ortsgrößen an Hand der Anzahl der Fahrtenpaare pro Zeitfenster und der Taktfolge von Fahrtenpaaren innerhalb einer Rahmenbetriebszeit von 6:00 - 18:00 Uhr bzw. 20:00 Uhr⁸² bewertet.

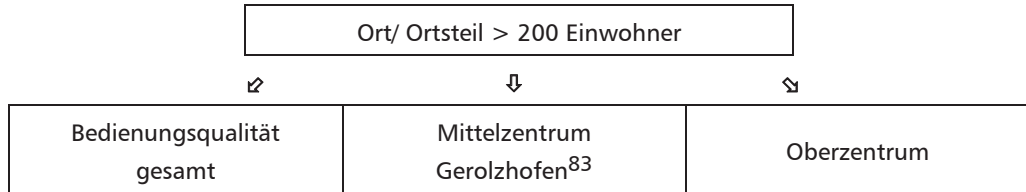
Die Auswertung der Bedienungsqualität orientiert sich an den in Kapitel A.3.4 aufgestellten Richtwerten. Zusätzlich wird die Auswertung auf Grundlage der in der „Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern“ enthaltenen Grenzwerte durchgeführt.

Untersucht werden die Verbindungen zu den zentralen Orten.

82 Ausweitung der Bedienung bis 20:00 Uhr für Linien mit taktähnlicher Bedienung

C-48

■ **Abbildung 3:** Bedienungsqualitäten zwischen Orten unterschiedlicher zentralörtlicher Bedeutung



Die Bewertung der Bedienungsqualität erfolgt nach den in Tabelle 57 dargestellten Bewertungsmaßstäben.

■ **Tabelle 57:** Maßstäbe für die Bewertung der Bedienungsqualität

Bewertung	Bedienungsqualität
+ +	mehr als 50 % über Richt-/ Grenzwert „maßgebende Bedienungsqualität“
+	mehr als 20 % über Richt-/ Grenzwert „maßgebende Bedienungsqualität“
0	Richt-/ Grenzwert „maßgebende Bedienungsqualität“ (+/- 20 %)
-	mehr als 20 % unter Richt-/ Grenzwert „maßgebende Bedienungsqualität“
- -	mehr als 50 % unter Richt-/ Grenzwert „maßgebende Bedienungsqualität“

Ergebnisse Bedienungsqualität der Orte/ Ortsteile >200 Einwohner auf der Grundlage der Richtwerte der Leitlinie

Zur Bewertung der Bedienungsqualität wurde zwischen der generellen Anbindung der einzelnen Ortsteile sowie der Verbindungen der Ortsteile in das Mittelzentrum Gerolzhofen (für Gemeinden im zugehörigen Mittelbereich) und in das Oberzentrum Schweinfurt unterschieden. Für einzelne Gemeinden im Süden des Kreisgebietes wurde zusätzlich die Bedienungsqualität in das Oberzentrum Würzburg ausgewertet, da in diese Richtung eine starke Ausrichtung des Arbeits- und Besorgungsverkehrs besteht.

Wie Tabelle 58 verdeutlicht, werden in 58 der betrachteten Orte des Landkreises Schweinfurt (entspricht in etwa 75% der Bevölkerung) die geforderten Richtwerte der Bedienungsqualität erreicht bzw. überschritten. Allerdings sind für etwa 25% der Bevölkerung (OT > 200 EW) Bedienungshäufigkeiten unter dem angestrebten Richtwert festzustellen. Für 19 Ortsteile ist die Bedienungsqualität nicht ausreichend.

83 Die Auswertung der Bedienungsqualität in das Mittelzentrum Gerolzhofen erfolgt nur für die Gemeinden im zugehörigen Mittelbereich.

■ **Tabelle 58:**
Bewertung der Bedienungsqualität im Landkreis Schweinfurt (Grundlage: Richtwerte der Leitlinie)

Kategorie	Anzahl der Ortsteile	Einwohnerzahl	Einwohner in %
++	28	51.154	44%
+	9	19.474	17%
0	21	15.554	13%
-	29	19.581	17%
--	19	11.132	9%
Summe⁸⁴	106	116.895	100%

Die Bewertung der Bedienungsqualität in das Mittelzentrum Gerolzhofen wird auf die zugehörigen Gemeinden und Ortsteile des Mittelbereiches beschränkt. Folgende Gemeinden gehören zum Mittelbereich: Dingolshausen, Donnersdorf, Frankenwinheim, Gerolzhofen, Lültsfeld, Michelau i. Steigerwald, Oberschwarzach und Sulzheim.

■ **Tabelle 59:** Bewertung der Bedienungsqualität in das Mittelzentrum Gerolzhofen (Grundlage: Richtwerte der Leitlinie)

Kategorie	Anzahl der Ortsteile	Einwohnerzahl	Einwohner in %
++	11	5.569	63%
+	4	1.783	20%
0	3	1.514	17%
-	0	0	0%
--	0	0	0%
Summe⁸⁵	18	8.866	100%

Die Bedienungsqualität der Ortsteile des Mittelbereichs Gerolzhofen (> 200 EW) in das Mittelzentrum ist ausnahmslos als gut zu bewerten. Gut 60% der Bevölkerung wird den Richtwerten entsprechend sehr gut angebunden. Orte mit Bedienungshäufigkeiten unter dem angestrebten Richtwert gibt es nicht.

84 Summe über alle Ortsteile > 200 EW

85 Summe über alle Ortsteile > 200 EW im Mittelbereich des Mittelzentrums Gerolzhofen (ausgenommen ist das Mittelzentrum Gerolzhofen)

C-50

■ **Tabelle 60:** Bewertung der Bedienungsqualität in das Oberzentrum Schweinfurt (Grundlage: Richtwerte der Leitlinie)

Kategorie	Anzahl der Ortsteile	Einwohnerzahl	Einwohner in %
++	83	102.562	88%
+	12	6.410	5%
0	10	7.640	7%
-	1	283	0%
--	0	0	0%
Summe⁸⁶	106	116.895	100%

Beinahe 100% aller Einwohner des Landkreises sind mindestens den Richtwerten entsprechend an das Oberzentrum Schweinfurt angebunden. Annähernd 90% haben ein sehr gutes Bedienungsangebot. Ein Bedienungsangebot unterhalb des Richtwerts hat nur der Ortsteil Burghausen (Wasserlosen).

Aufgrund der räumlichen Lage sind einige Gemeinden des Landkreises auf das Oberzentrum Würzburg ausgerichtet. Für die fünf Gemeinden Röthlein, Waigolshausen, Werneck, Schwanfeld und Wipfeld mit insgesamt 26 Ortsteilen wird beispielhaft die Bedienungsqualität in Richtung dieses Oberzentrums geprüft. Darüber hinaus wird außerdem die Verbindung zwischen dem MZ Gerolzhofen und Würzburg untersucht.

■ **Tabelle 61:** Bewertung der Bedienungsqualität in das Oberzentrum Würzburg (Grundlage: Richtwerte der Leitlinie)

Kategorie	Anzahl der Ortsteile	Einwohnerzahl	Einwohner in %
++	20	24.985	88%
+	0	0	0%
0	0	0	0%
-	1	432	2%
--	2	3.083	11%
Summe⁸⁷	23	28.501	100%

Die Verbindungen aus dem Ortsteil Schleerieth (Werneck) in das Oberzentrum Würzburg weisen unter dem Richtwert liegende Bedienungshäufigkeiten auf. Für die Gemeinden Schwanfeld und Wipfeld ist die Bedienungsqualität nicht ausreichend.

86 Summe über alle Ortsteile > 200 EW

87 Summe über alle Ortsteile > 200 EW (ausgewählte Gemeinden)

Ergebnisse Bedienungsqualität der Orte/ Ortsteile >200 Einwohner auf der Grundlage der Grenzwerte der Leitlinie

Während die in der „Leitlinie zur Nahverkehrsplanung“ dargestellten Richtwerte einen „guten ÖPNV-Standard“ charakterisieren, werden mit den Grenzwerten die Mindestanforderungen an den ÖPNV definiert.

In Ergänzung zur Auswertung der Bedienungsqualität auf Grundlage der Richtwerte werden selbige Untersuchungen basierend auf den Grenzwerten durchgeführt. Im Vergleich der Ergebnisse ergeben sich deutliche Unterschiede.

Nur für etwa 4% der Bevölkerung des Landkreises Schweinfurt (OT > 200 EW) liegt die Bedienungshäufigkeit unterhalb der geforderten Mindeststandards. Für den Ortsteil Hain (Poppenhausen) ist die Bedienungsqualität nicht ausreichend. 51 Orte des Landkreises (entspricht in etwa 73% der Bevölkerung) werden entsprechend der Grenzwerte sehr gut im ÖPNV bedient.

■ **Tabelle 62:**
Bewertung der Bedienungsqualität im Landkreis Schweinfurt (Grundlage: Grenzwerte der Leitlinie)

Kategorie	Anzahl der Ortsteile	Einwohnerzahl	Einwohner in %
++	51	85.283	72,96%
+	12	9.152	7,83%
0	35	17.616	15,07%
-	7	4.481	3,83%
--	1	363	0,31%
Summe⁸⁸	106	116.895	100%

Die Bedienungsqualität der Ortsteile des Mittelbereichs Gerolzhofen (> 200 EW) in das Mittelzentrum ist ausnahmslos als gut zu bewerten. Gut 88% der Bevölkerung wird den Grenzwerten entsprechend sehr gut angebunden, Orte mit Bedienungshäufigkeiten unter dem angestrebten Grenzwert gibt es nicht.

88 Summe über alle Ortsteile > 200 EW

C-52

■ **Tabelle 63:** Bewertung der Bedienungsqualität in das Mittelzentrum Gerolzhofen (Grundlage: Grenzwerte der Leitlinie)

Kategorie	Anzahl der Ortsteile	Einwohnerzahl	Einwohner in %
++	17	7.822	88,22%
+	1	1.044	11,78%
0	0	0	0,00%
-	0	0	0,00%
--	0	0	0,00%
Summe⁸⁹	18	8.866	100%

Beinahe 100% aller Einwohner des Landkreises sind den Grenzwerten entsprechend sehr gut an das Oberzentrum Schweinfurt angebunden.

■ **Tabelle 64:** Bewertung der Bedienungsqualität in das Oberzentrum Schweinfurt (Grundlage: Grenzwerte der Leitlinie)

Kategorie	Anzahl der Ortsteile	Einwohnerzahl	Einwohner in %
++	102	115.205	98,55%
+	1	1.044	0,89%
0	2	646	0,55%
-	0	0	0,00%
--	0	0	0,00%
Summe⁹⁰	105	116.895	100%

89 Summe über alle Ortsteile > 200 EW im Mittelbereich des Mittelzentrums Gerolzhofen (ausgenommen ist das Mittelzentrum Gerolzhofen)

90 Summe über alle Ortsteile > 200 EW

C.2.3 Verbindungsqualität

Methodik der Analyse

Die Verbindungsqualität wird durch die Fahrzeit und die Notwendigkeit des Umsteigens charakterisiert.

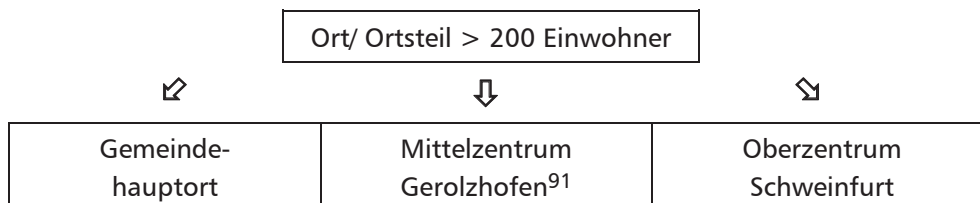
Die Bewertung des Zeitaufwandes erfolgt nach Entfernungsklassen zum Mittel- und Oberzentrum und nach der Beförderungszeit.

■ **Tabelle 65:** Kriterien für die Bewertung der Verbindungsqualität

Bewertung	bis 3 km	3 – 6 km	6 – 10 km	10 – 15 km	15 – 20 km	20 – 25 km
++	< 5 Min.	< 10 Min.	< 18 Min.	< 26 Min.	< 35 Min.	< 43 Min.
+	5-7 Min.	10-15 Min.	18-24 Min.	26-36 Min.	35-48 Min.	43-60 Min.
0	7-12 Min.	15-24 Min.	24-40 Min.	36-60 Min.	48-80 Min.	60-100 Min.
-	12-18 Min.	25-36 Min.	40-60 Min.	60-90 Min.	80-120 Min.	100-150 Min.
--	> 18 Min.	> 36 Min.	> 60 Min.	> 90 Min.	> 120 Min.	> 150 Min.

Die Bewertung der Verbindungsqualität in Richtung des Oberzentrums Schweinfurt sowie nach Gerolzhofen (für Gemeinden des zugeordneten Mittelbereichs) wird nach den Kriterien Reisezeit und Umsteigehäufigkeit vorgenommen.

■ **Tabelle 66:** Verbindungsqualitäten zwischen Orten unterschiedlicher zentralörtlicher Bedeutung



Beim Bewertungsfaktor „Umsteigen“ wird die Anzahl der Umsteigevorgänge pro Verbindungskategorie betrachtet. Auf den zu untersuchenden Relationen ist die in Tabelle 67 definierte Anzahl der Umsteigevorgänge einzuhalten.

91 Die Auswertung der Verbindungsqualität in das Mittelzentrum Gerolzhofen erfolgt nur für die Gemeinden im zugehörigen Mittelbereich.

■ **Tabelle 67:** Maximale Anzahl der Umsteigevorgänge

Verbindungskategorie	Maximale Anzahl der Umsteigevorgänge
Grundzentrum ⇔ Mittelzentrum	0
Mittelzentrum ⇔ Oberzentrum	0
Grundzentren ⇔ Oberzentrum	1
sonstige Orte (> 200 EW) ⇔ Mittelzentrum	1
sonstige Orte (> 200 EW) ⇔ Oberzentrum	2

Die maximale Umsteigezeit zwischen Bus und Bus soll nicht mehr als 10 Minuten, zwischen Bahn und Bus nicht mehr als 15 Minuten betragen⁹². Häufigeres Umsteigen, längere Umsteigezeiten sowie nicht systematische (regelmäßige) Anschlüsse führen zur Abwertung um eine Kategorie.

Ergebnisse der Verbindungsqualität für Orte/ Ortsteile größer 200 EW

Die in den Leitlinien zur Nahverkehrsplanung geforderte Anbindung aller vom Gemeindehauptort 5 km entfernten Ortsteile an ihr jeweiliges Gemeindezentrum kann im Landkreis Schweinfurt von fast allen Ortsteilen erfüllt werden. Einzige Ausnahme ist der Ortsteil Madenhausen (Gem. Üchtelhausen) mit einer Entfernung zum Gemeindezentrum von etwa 6 km.

Über 80% der Bevölkerung (Ortsteile) kann ohne Umsteigen zu ihrem jeweiligen Gemeindehauptort gelangen. Etwa 8.500 Landkreiseinwohner sind ohne direkte Anbindung.

■ **Tabelle 68:**
Bewertung der Verbindungsqualität zum Gemeindezentrum für Orte größer 200 EW

Direktverbindung	Anzahl der Ortsteile	Einwohnerzahl	Einwohner in %
ja	62	38.843	82%
nein	15	8.456	18%
Summe⁹³	77	47.299	100%

Die Bewertung der Verbindungsqualität für die relevanten Gemeinden in das Mittelzentrum Gerolzhofen kommt vorwiegend zu positiven Ergebnissen. Über 70% der Bevölkerung lebt in Gemeinden, deren Verbindungsqualität oberhalb des definierten Richtwertes liegt. Für keine der betrachteten Gemeinden konnten Mängel in der Verbindung zum Mittelzentrum festgestellt werden.

92 Durch bauliche Situationen oder Fahrplanunsicherheit bedingte längere Umsteigezeiten sind im Einzelfall gesondert zu bewerten.

93 Summe über alle Ortsteile > 200 EW, ohne Gemeindezentren

■ **Tabelle 69:**
Bewertung der Verbindungsqualität zum Mittelzentrum Gerolzhofen für Orte größer 200 EW

Kategorie	Anzahl der Ortsteile	Einwohnerzahl	Einwohner in %
++	7	3.026	34%
+	6	3.318	37%
0	5	2.522	28%
-	0	0	0%
--	0	0	0%
Summe⁹⁴	18	8.866	100%

Auch die Bewertung der Verbindungen in Richtung des Oberzentrums Schweinfurt ergibt größtenteils positive Ergebnisse. Gut 70% der Einwohner des Landkreises Schweinfurt können mit guten bis sehr guten Verbindungen in das Oberzentrum gelangen. Hier stechen vor allem die durch den Stadtverkehr Schweinfurt bedienten Landkreisgemeinden hervor sowie die Gemeindezentren Waigolshausen und Poppenhausen, die an den SPNV angeschlossen sind. Die einzige Gemeinde mit unzureichender Verbindung an das OZ Schweinfurt ist die im äußersten Südosten gelegene Gemeinde Oberschwarzach.

■ **Tabelle 70:**
Bewertung der Verbindungsqualität zum Oberzentrum Schweinfurt für Orte größer 200 EW

Kategorie	Anzahl der Ortsteile	Einwohnerzahl	Einwohner in %
++	21	40.393	35%
+	41	41.849	36%
0	43	33.921	29%
-	0	0	0%
--	1	732	1%
Summe⁹⁵	106	116.895	100%

Die Gemeinden, die im Einzugsbereich des Stadtverkehrs Schweinfurt liegen, werden im Tagesverlauf im 20- bzw. 30.-Minuten-Takt angefahren. Dies gilt beispielsweise für die südwestlich der Stadt gelegenen Gemeinden Bergheinfeld und Grafenheinfeld sowie für die südöstlich gelegenen Gemeinden Sennfeld und Gochsheim.

Eine weitere Abstufung des Bedienungsangebots findet sich im weiteren Verlauf der Linien Am Hainig und Niederwerrn. In dem durch diese Linien erschlossenen Wohngebiet im Stadtteil Hainig wird etwa zweimal pro Stunde

94 Summe über alle Ortsteile > 200 EW im Mittelbereich des Mittelzentrums Gerolzhofen (ausgenommen ist das Mittelzentrum Gerolzhofen)

95 Summe über alle Ortsteile > 200 EW

C-56

eine Fahrtmöglichkeit geboten. Eine Vertaktung ist bei beiden Linien nicht erkennbar.

Die Linie Sennfeld stellt während der HVZ im Stundentakt eine Verbindung der westlich der Stadt gelegenen Gemeinde Sennfeld zur Innenstadt des Oberzentrums her; während der Stoßzeiten verdichtet sich das Fahrtenangebot zu einem 20-Minuten-Takt.

C.2.3.1 Zusammenfassende Ergebnisse der Bewertung der Angebotsqualität im Nahverkehrsraum

In den nachfolgenden Tabellen dargestellt sind die Erschließungs-, Bedienungs- und Verbindungsqualitäten für die Ortsteile > 200 Einwohner, die nach dem differenzierten Verfahren bewertet wurden. Für die Bewertung der Bedienungsqualität wurden basierend auf der „Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern“ die Richtwerte bzw. Grenzwerte herangezogen.

■ **Tabelle 71:** Ergebnisse der Angebotsbewertung, differenzierte Bewertung für Orte / Ortsteile > 200 Einwohner Landkreis Schweinfurt (Grundlage: Richtwerte der Leitlinie)

Ortsteil	EW	Erschließung	Bedienungsqualität				Verbindungsqualität		
			Angebot gesamt	Mittelbereich	OZ Schweinfurt	OZ Würzburg	Direktverbindung Grundzentrum	Mittelbereich	OZ Schweinfurt
Begrheinfeld									
Begrheinfeld	4.599	++	++		++				+
Garstadt	426	++	0		++		ja	-	++
Dingolshausen									
Dingolshausen	1.044	+	--	0	0			+	0
Bischwind	212	++	-	++	++		nein	+	0
Dittelbrunn									
Dittelbrunn	3.794	++	++		++				+
Hambach	2.672	++	++		++		ja		++
Holzhausen	414	++	+		++		ja		0
Pfändhausen	617	++	0		++		ja		0
Donnersdorf									
Donnersdorf	990	+	0	++	++			0	0
Pusselsheim	221	++	0	++	++		ja	0	+
Traustadt	529	++	-	++	++		ja	+	0
Euerbach									
Euerbach	1.622	+	-		0				+
Obbach	864	++	0		++		ja		+
Sömmersdorf	639	+	-		++		ja		0
Frankenwinheim									
Frankenwinheim	774	++	++	++	++			++	0
Brünnsstadt	230	++	++	++	++		ja	++	0
Geldersheim									
Geldersheim	2.592	0	-		++				0
Gerolzhofen									
Gerolzhofen	6.764	+	++		++	++			++
Rügshofen	266	++	--	0	++	++	ja	++	+
Gochsheim									
Gochsheim	5.765	++	+		++				++

C-58

Ortsteil	EW	Erschließung	Bedienungsqualität				Verbindungsqualität		
			Angebot gesamt	Mittelbereich	OZ Schweinfurt	OZ Würzburg	Direktverbindung Grundzentrum	Mittelbereich	OZ Schweinfurt
Weyer	615	++	0		++		ja		+
Grafenrheinfeld									
Grafenrheinfeld	3.373	++	++		++				+
Grettstadt									
Dürrfeld	472	++	0		++		nein	-	+
Grettstadt	2.166	++	0		++			+	+
Obereuerheim	1.038	+	-		++		nein	0	+
Untereuerheim	854	++	0		++		nein	0	+
Kolitzheim									
Gernach	560	++	+		++		ja	--	0
Herlheim	532	++	-		0		nein	--	0
Kolitzheim	743	+	++		++			-	0
Lindach	514	++	--		++		ja	--	0
Oberspiesheim	588	++	+		++		ja	-	+
Stammheim	826	-	++		++		ja	--	0
Unterspiesheim	1.105	++	-		++		ja	-	0
Zeilitzheim	739	++	++		++		ja	--	0
Lülsfeld									
Lülsfeld	463	++	++	++	++			++	+
Schallfeld	376	++	0	+	+		ja	0	++
Michelau i. Steigerwald									
Hundelshausen	212	++	-	++	++		nein	+	0
Michelau	472	++	-	+	+			+	0
Sudrach	204	++	--	0	0		ja	++	0
Niederwerrn									
Niederwerrn	6.602	++	+		++				+
Oberwerrn	2.050	+	++		++		ja		0
Oberschwarzach									
Oberschwarzach	732	++	0	+	+			0	--
Wiebelsberg	203	++	-	+	+		ja	0	0

Ortsteil	EW	Erschließung	Bedienungsqualität				Verbindungsqualität		
			Angebot gesamt	Mittelbereich	OZ Schweinfurt	OZ Würzburg	Direktverbindung Grundzentrum	Mittelbereich	OZ Schweinfurt
Poppenhausen									
Hain	363	++	--		0		nein		0
Kronungen	493	++	0		++		Ja		0
Kützberg	1.151	++	--		0		nein		0
Maibach	504	++	-		+		nein		+
Pfersdorf	455	++	--		0		nein		+
Poppenhausen	1.641	+	++		++				++
Röthlein									
Heidenfeld	1.597	++	++		++	++	ja		0
Hirschfeld	738	++	++		++	++	Ja		0
Röthlein	2.410	++	++		++	++			0
Schonungen									
Abersfeld	688	0	--		+		ja		+
Forst	997	++	0		++		ja		+
Hausen	725	++	++		++		ja		+
Löffelsterz	468	0	-		++		ja		+
Mainberg	710	0	++		++		ja		++
Marktsteinach	835	++	--		++		ja		++
Reichmannshausen	494	++	--		+		ja		+
Schonungen	3.316	++	++		++				++
Waldsachsen	491	++	--		0		ja		0
Schwanfeld									
Schwanfeld	1.951	++	-		++	--		--	++
Schwebheim									
Schwebheim	4.071	+	+		++				0
Sennfeld									
Sennfeld	4.066	++	++		++				++
Stadtlauringen									
Altenmünster	278	++	-		++		ja		+
Birnfeld	445	++	--		+		ja		0
Ballingshausen	424	++	+		++		ja		+

C-60

Ortsteil	EW	Erschließung	Bedienungsqualität				Verbindungsqualität		
			Angebot gesamt	Mittelbereich	OZ Schweinfurt	OZ Würzburg	Direktverbindung Grundzentrum	Mittelbereich	OZ Schweinfurt
Oberlauringen	758	++	0		++		ja		++
Stadtlauringen	1.580	+	-		++				+
Sulzdorf	216	++	-		++		ja		+
Wettringen	245	++	-		++		ja		+
Wetzhausen	202	++	--		++		ja		+
Sulzheim									
Alitzheim	628	++	++	++	++		ja	++	+
Mönchstockheim	461	++	-	++	+		1x tägl	++	0
Sulzheim	849	++	++	++	++			+	+
Üchtelhausen									
Ebertshausen	398	++	-		++		ja		+
Hesselbach	939	++	-		+		ja		0
Hoppachshof	293	++	+		++		ja		+
Madenhausen	288	++	-		++		nein		+
Üchtelhausen	1.151	++	--		0				++
Weipoltshausen	296	++	-		++		nein		0
Zell	664	++	-		+		nein		0
Waigolshausen									
Hergolshausen	625	++	++		++	++	ja		++
Theilheim	757	0	+		++	++	nein		++
Waigolshausen	1.557	++	++		++	++			++
Wasserlosen									
Brebersdorf	429	++	-		++		ja		+
Burghausen	283	++	--		-		ja		0
Greßthal	666	++	-		++		ja		+
Kaisten	246	++	-		++		ja		0
Schwemmelsbach	410	++	0		++		ja		+
Wasserlosen	845	++	0		++				0
Wülfershausen	489	++	-		++		ja		+

Ortsteil	EW	Erschließung	Bedienungsqualität				Verbindungsqualität		
			Angebot gesamt	Mittelbereich	OZ Schweinfurt	OZ Würzburg	Direktverbindung Grundzentrum	Mittelbereich	OZ Schweinfurt
Werneck									
Eckartshausen	443	++	--		++	++	ja		0
Egenhausen	627	++	--		0	++	ja		0
Ebleben	1.326	++	++		++	++	ja		++
Ettleben	1.044	++	--		++	++	ja		++
Mühlhausen	647	0	0		++	++	ja		+
Rundelshausen	307	++	-		++	++	ja		0
Schleerieth	432	++	--		+	-	ja		0
Schnackenwerth	418	+	++		++	++	ja		0
Schraudenbach	769	++	0		++	++	ja		+
Stettbach	658	+	0		++	++	ja		+
Vasbühl	512	+	0		++	++	ja		+
Werneck	2.532	++	++		++	++			++
Zeuzleben	989	++	++		++	++	ja		++
Wipfeld									
Wipfeld	1.132	+	0		++	--		--	++

C-62

■ **Tabelle 72:** Ergebnisse der Angebotsbewertung, differenzierte Bewertung für Orte / Ortsteile > 200 Einwohner Landkreis Schweinfurt (Grundlage: Grenzwerte der Leitlinie)

Ortsteil	EW	Erschließung	Bedienungsqualität			Verbindungsqualität		
			Angebot gesamt	Mittelbereich	OZ Schweinfurt	Direktverbindung Grundzentrum	Mittelbereich	OZ Schweinfurt
Begrheinfeld								
Begrheinfeld	4.599	++	++		++			+
Garstadt	426	++	++		++	ja	-	++
Dingolshausen								
Dingolshausen	1.044	+	-	+	+		+	0
Bischwind	212	++	0	++	++	nein	+	0
Dittelbrunn								
Dittelbrunn	3.794	++	++		++			+
Hambach	2.672	++	++		++	ja		++
Holzhausen	414	++	+		++	ja		0
Pfändhausen	617	++	++		++	ja		0
Donnersdorf								
Donnersdorf	990	+	++	++	++		0	0
Pusselsheim	221	++	+	++	++	ja	0	+
Traustadt	529	++	0	++	++	ja	+	0
Euerbach								
Euerbach	1.622	+	+		++			+
Obbach	864	++	+		++	ja		+
Sömmersdorf	639	+	+		++	ja		0
Frankenwinheim								
Frankenwinheim	774	++	++	++	++		++	0
Brünnstadt	230	++	++	++	++	ja	++	0
Geldersheim								
Geldersheim	2.592	0	+		++			0
Gerolzhofen								
Gerolzhofen	6.764	+	++		++			++
Rügshofen	266	++	0	++	++	ja	++	+
Gochsheim								
Gochsheim	5.765	++	++		++			++

Ortsteil	EW	Erschließung	Bedienungsqualität			Verbindungsqualität		
			Angebot gesamt	Mittelbereich	OZ Schweinfurt	Direktverbindung Grundzentrum	Mittelbereich	OZ Schweinfurt
Weyer	615	++	++		++	ja		+
Grafenrheinfeld								
Grafenrheinfeld	3.373	++	++		++			+
Grettstadt								
Dürrfeld	472	++	++		++	nein	-	+
Grettstadt	2.166	++	++		++		+	+
Obereuerheim	1.038	+	++		++	nein	0	+
Untereuerheim	854	++	++		++	nein	0	+
Kolitzheim								
Gernach	560	++	++		++	ja	--	0
Herlheim	532	++	0		++	nein	--	0
Kolitzheim	743	+	++		++		-	0
Lindach	514	++	-		++	ja	--	0
Oberspiesheim	588	++	0		++	ja	-	+
Stammheim	826	-	++		++	ja	--	0
Unterspiesheim	1.105	++	++		++	ja	-	0
Zeilitzheim	739	++	++		++	ja	--	0
Lülsfeld								
Lülsfeld	463	++	++	++	++		++	+
Schallfeld	376	++	+	++	++	ja	0	++
Michelau i. Steigerwald								
Hundelshausen	212	++	0	++	++	nein	+	0
Michelau	472	++	0	++	++		+	0
Sudrach	204	++	0	++	++	ja	++	0
Niederwerrn								
Niederwerrn	6.602	++	++		++			+
Oberwerrn	2.050	+	++		++	ja		0
Oberschwarzach								
Oberschwarzach	732	++	0	++	++		0	--
Wiebelsberg	203	++	0	++	++	ja	0	0

C-64

Ortsteil	EW	Erschließung	Bedienungsqualität			Verbindungsqualität		
			Angebot gesamt	Mittelbereich	OZ Schweinfurt	Direktverbindung Grundzentrum	Mittelbereich	OZ Schweinfurt
Poppenhausen								
Hain	363	++	--		0	nein		0
Kronungen	493	++	++		++	Ja		0
Kützberg	1.151	++	++		++	nein		0
Maibach	504	++	-		++	nein		+
Pfersdorf	455	++	0		++	nein		+
Poppenhausen	1.641	+	++		++			++
Röthlein								
Heidenfeld	1.597	++	++		++	ja		0
Hirschfeld	738	++	++		++	Ja		0
Röthlein	2.410	++	++		++			0
Schonungen								
Abersfeld	688	0	0		++	ja		+
Forst	997	++	++		++	ja		+
Hausen	725	++	++		++	ja		+
Löffelsterz	468	0	0		++	ja		+
Mainberg	710	0	++		++	ja		++
Marktsteinach	835	++	0		++	ja		++
Reichmanns- hausen	494	++	-		++	ja		+
Schonungen	3.316	++	++		++			++
Waldsachsen	491	++	-		++	ja		0
Schwanfeld								
Schwanfeld	1.951	++	++		++		--	++
Schwebheim								
Schwebheim	4.071	+	++		++			0
Sennfeld								
Sennfeld	4.066	++	++		++			++
Stadtlauringen								
Altenmünster	278	++	0		++	ja		+
Birnfeld	445	++	0		++	ja		0

Ortsteil	EW	Erschließung	Bedienungsqualität			Verbindungsqualität		
			Angebot gesamt	Mittelbereich	OZ Schweinfurt	Direktverbindung Grundzentrum	Mittelbereich	OZ Schweinfurt
Ballingshausen	424	++	+		++	ja		+
Oberlauringen	758	++	+		++	ja		++
Stadtlauringen	1.580	+	0		++			+
Sulzdorf	216	++	0		++	ja		+
Wettringen	245	++	+		++	ja		+
Wetzhausen	202	++	0		++	ja		+
Sulzheim								
Alitzheim	628	++	++	++	++	ja	++	+
Mönchstockheim	461	++	0	++	++	1x tägl.	++	0
Sulzheim	849	++	++	++	++		+	+
Üchtelhausen								
Ebertshausen	398	++	0		++	ja		+
Hesselbach	939	++	0		++	ja		0
Hoppachshof	293	++	++		++	ja		+
Madenhausen	288	++	0		++	nein		+
Üchtelhausen	1.151	++	-		++			++
Weipoltshausen	296	++	0		++	nein		0
Zell	664	++	0		++	nein		0
Waigolshausen								
Hergolshausen	625	++	++		++	ja		++
Theilheim	757	0	++		++	nein		++
Waigolshausen	1.557	++	++		++			++
Wasserlosen								
Brebersdorf	429	++	0		++	ja		+
Burghausen	283	++	-		0	ja		0
Greßthal	666	++	0		++	ja		+
Kaisten	246	++	0		++	ja		0
Schwemmelsbach	410	++	+		++	ja		+
Wasserlosen	845	++	0		++			0
Wülfershausen	489	++	+		++	ja		+

C-66

Ortsteil	EW	Erschließung	Bedienungsqualität			Verbindungsqualität		
			Angebot gesamt	Mittelbereich	OZ Schweinfurt	Direktverbindung Grundzentrum	Mittelbereich	OZ Schweinfurt
Werneck								
Eckartshausen	443	++	0		++	ja		0
Egenhausen	627	++	0		++	ja		0
Ebleben	1.326	++	++		++	ja		++
Ettleben	1.044	++	0		++	ja		++
Mühlhausen	647	0	++		++	ja		+
Rundelshausen	307	++	0		++	ja		0
Schleerieth	432	++	0		++	ja		0
Schnackenwerth	418	+	++		++	ja		0
Schraudenbach	769	++	++		++	ja		+
Stettbach	658	+	++		++	ja		+
Vasbühl	512	+	+		++	ja		+
Werneck	2.532	++	++		++			++
Zeuzleben	989	++	++		++	ja		++
Wipfeld								
Wipfeld	1.132	+	00		++		--	++

Verknüpfungspunkte

An keinem der genannten Verknüpfungspunkte sind Systemverknüpfungen erkennbar. Zwar sind in Einzelfällen die An- und Abfahrtszeiten zwischen Bus und Schiene am Hauptbahnhof in Schweinfurt und auch am Haltepunkt Wai-golshausen aufeinander abgestimmt. Aufgrund der fehlenden Vertaktung be- stehen diese Verknüpfungen aber nur zu bestimmten Zeiten. Gleiches gilt für die Umsteigebeziehungen zwischen den Regionalbuslinien am Bahnhof Ge- rolzhofen.

Die Verknüpfung zwischen Regionalverkehr und dem Stadtbusverkehr am Hauptbahnhof kann positiv bewertet werden, die Umsteigezeiten in Richtung Innenstadt sind durch den 10-Minuten-Takt der Linie Bergl gering.

Am Hauptbahnhof in Schweinfurt sind weder zwischen Regionalbusverkehr und SPNV noch zwischen Regionalbusverkehr und Stadtverkehr systemati- sche Fahrplan-Abstimmungen erkennbar. Die Umsteigezeiten zwischen Regi- onal- und Stadtverkehr in Richtung Innenstadt sind bedingt durch den 10- Minuten-Takt der Linie Bergl dennoch als positiv zu bewerten.

Die baulichen Gegebenheiten lassen eine Nutzung des Hauptbahnhofes für mobilitätseingeschränkte Menschen nur in eingeschränktem Rahmen zu. Ein barrierefreier Zugang zum Hausbahnsteig ist relativ weit entfernt vom Haupt- eingang des Empfangsgebäudes, vom Busbahnhof und von der Stadtbushalte- stelle gelegen.

Die Verknüpfungshaltestellen zwischen dem Regionalverkehr und dem Stadt- busverkehr in der Stadt Schweinfurt sind neben dem Hauptbahnhof die Hal- testellen Heilig-Geist-Kirche und Deutsche Bank, bzw. Roßmarkt für den Stadtbusverkehr. Eine gemeinsame festgelegte Verknüpfungshaltestelle ist nicht vorhanden.

Behinderungen durch MIV

Im Rahmen der Bestandaufnahme wurden von den Stadtwerken Schweinfurt sowie den beteiligten Verkehrsunternehmen folgende Behinderungen im Stadt- und Regionalbusverkehr genannt:

Verschiedene Straßenabschnitte in der Stadt Schweinfurt und insbesondere im innenstadtnahen Gebiet sind stauanfällig, teilweise staut sich der Verkehr bereits im Bereich der Maxbrücke stadteinwärts und den Zufahrtsstraßen. Hier kommt es trotz Busspur und funktionierender LSA-Beeinflussung für den stadteinwärtsfahrenden Verkehr zu Rückstaus.

Hauptsächlich in der Frühspitze staut sich der Verkehr im Zulauf der Deutschhöfer Straße /Dittelbrunner Straße trotz neuer LSA-Signalisierung in Richtung Obertor auf.

Bedingt durch die hohe Belastung im motorisierten Individualverkehr kommt es an der Kreuzung J.-F.-Kennedy-Ring/Geschwister-Scholl-Straße trotz funktionierender LSA-Beeinflussung vor dem Unterrichtsbeginn zwischen 7.25 und 7.50 Uhr regelmäßig zu Kapazitätsproblemen. Für den Schülerver- kehr wurde im Bereich des A.-v.-Humboldt-Gymnasiums eine zusätzliche Ausstiegshaltestelle eingerichtet.

C-68

Ebenfalls große Probleme bereitet die Zufahrt zu dem Schulzentrum Ignaz-Schön-Straße. Hier benötigen die Busse je nach Verkehrslage zwischen 10 und 35 Minuten, um alle Schulen anzufahren.

An der Kreuzung Neutorstraße/Niederwerrner Straße beträgt die Wartezeit für Linksabbieger zwischen 7.35 und 7.50 Uhr drei bis vier LSA-Phasen.

Gleiches gilt für die Haltestelle Rusterberg. Hier bestehen vor allem in der Mittagszeit Platzprobleme, da zu viel Busse auf engem Raum halten müssen. Eine Verlegung des Haltestellenbereichs ist aufgrund des bestehenden Radwegs schwierig.

Systemtransparenz

Die Transparenz des ÖPNV-Angebotes im Landkreis Schweinfurt wird durch die z. T stark variierenden Linienwegführungen bei einer Linie auch außerhalb der Schulverkehrszeiten eingeschränkt (z.B. Linie 8134, Linie 8137 etc.). Erschwerend kommt, vor allem für Gelegenheitskunden, die fehlende Vertaktung der Linien hinzu.

Ständig wechselnde Abfahrtsminuten sowie Bedienungszeitlücken im Tagesgang auf den taktorientierten Linien stellen außerhalb der Schulverkehrzeitfenster und evtl. zielgruppenspezifischer Fahrten z.B. im Berufsverkehr gerade für den Neu-/Gelegenheitskunden sowie für Spontanfahrten eine Hemmschwelle für die Nutzung des ÖPNV dar.

Auf einigen Achsen erfolgt eine räumlich parallele Bedienung im Busverkehr (z.B. Schweinfurt – Schwebheim – Unterspiesheim, Schweinfurt – Rütshausen – Burghausen, Schweinfurt – Hergolshausen), die aber insbesondere durch die fehlende Vertaktung sowie die variierende Linienwegführung kaum zeitliche Überschneidungen bietet.

Die Transparenz des Tarifsystems ist hinsichtlich des vorhandenen Ticketangebotes sowohl für die im Regionalverkehr als auch für die im Stadtverkehr bedienten Landkreisgemeinden als gut zu bewerten. Die Kündigung der Tarifkooperation zwischen Regionalbus und Stadtbus zum Mai 2004 wird in diesem Zusammenhang dagegen kritisch gesehen. Der am 1. November 2005, zunächst befristet bis zum 31. Dezember 2006, eingeführte Übergangstarif ermöglicht den Fahrgästen aus dem Landkreis einen günstigeren Umstieg auf die Busse des Stadtverkehrs, kompliziert das System zusätzlich.

ÖPNV-Nutzbarkeit aus Sicht verschiedener Zielgruppen

Bei der Planung und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge und des Angebotes des öffentlichen Personennahverkehrs sind die spezifischen Bedürfnisse von Behinderten, Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen, älteren Menschen, Frauen, Kindern und Jugendlichen zu berücksichtigen.

Im Regionalverkehr gibt es aktuell keine konkreten Planungen bzgl. einer behindertenfreundlichen Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes. Die Fahrzeuge sind größtenteils mit Abstellflächen für Rollstühle und Kinderwagen ausgestattet, in den OVF-Erdgasbussen sind Ausladeklappen installiert, die

ein barrierefreies Ein- und Aussteigen ermöglichen. Auf welchen Kursen die Fahrzeuge mit Niederflurtechnik eingesetzt werden, ist nicht erkennbar.

In den Jahren 2004/2005 sind in den Gemeinden Gochsheim und Grafenrheinfeld bereits einige Haltestellen umgebaut worden. Diese Haltestellenumbauten sollen im Zuge weiterer Baumaßnahmen im Straßenraum weitergeführt werden.

Die Stadt Schweinfurt verfolgt in Kooperation mit der Stadtwerke Schweinfurt GmbH seit einigen Jahren konsequente Planungen und konkrete Maßnahmen zur behindertenfreundlichen Gestaltung. Neben der Fortführung des behindertengerechten Ausbaus von Stadtbus-Haltestellen und deren Zuwegung im Rahmen von Umbaumaßnahmen im Straßenraum, sind in den letzten Jahren bei Neuanschaffungen von Fahrzeugen vermehrt die Belange mobilitätseingeschränkter Menschen berücksichtigt worden. Neben der Niederflurtechnik bedeutet dies außerdem die Ausstattung der Fahrzeuge mit podestfreien Sitzen.

Ende 2005 sind in allen Bussen des Stadtverkehrs digitale Haltestellenansagen – mit Ansage der nächsten Haltestelle und der dortigen Umsteigemöglichkeiten – eingeführt worden.

Die im Stadtverkehr eingesetzten Fahrten mit Niederflurbussen sind sowohl im Fahrplan als auch im Internet gekennzeichnet. Dies ermöglicht mobilitätseingeschränkten Menschen, ihre Wegeplanung möglichst einfach zu gestalten. Dem Fahrplan nicht zu entnehmen sind die bereits behindertengerecht ausgebauten Haltestellen, deren Kenntnis für eine barrierefreie Nutzung des ÖPNV ebenfalls von Vorteil ist. Diese Informationen können allerdings dem Internet entnommen werden.

C.2.4 Zusammenfassung

In einer Stärken- und Schwächenanalyse werden die wichtigen Ergebnisse der Mängelanalyse und der Bestandsaufnahme zusammengestellt. Ziel wird es sein, auf der Basis der verkehrspolitischen Zielsetzungen Konzepte für den Abbau der Schwächen des ÖPNV-Angebotes im Landkreis Schweinfurt zu entwickeln.

- **Tabelle 73:** Übersicht über die Stärken des ÖPNV im Landkreis Schweinfurt

Stärken des ÖPNV
■ überwiegend gute bis sehr gute Erschließungsqualität
■ gute Anbindung an das Oberzentrum Schweinfurt
■ klare Systemausrichtung auf das Oberzentrum Schweinfurt
■ Aufwertung von etwa 60 Haltestellen durch Aufstellen von Wartehäuschen in den Jahren 2002 - 2004
■ Haltestellenausstattung in einheitl. Design für die meisten Haltestellen in 2001 (Vitrienen, Schilder, Stangen)
■ umfangreiches und zielgruppenorientiertes Fahrscheinsortiment

- **Tabelle 74:** Übersicht über die Schwächen des ÖPNV im Landkreis Schweinfurt

Schwächen des ÖPNV
■ Mängel in der Transparenz des ÖPNV-Angebotes durch wechselnde Linienführungen, Bedienungslücken, Wechsel der Taktzeit-Abfahrtsminute
■ größtenteils unattraktive Übergänge Bus/Bahn (lange Wartezeiten)
■ etwa 25% der Landkreisbevölkerung mit unzureichender Bedienungsqualität (Grundlage sind die <u>Richt</u> werte der Leitlinie zu NVP in Bayern)
■ OT Burghausen (Wasserlosen) mit mangelhafter Anbindung an Gemeindehauptort und Oberzentrum Schweinfurt
■ Störpotenziale und Behinderungen in vielen Straßenabschnitten (⇒ Unpünktlichkeit)
■ Barrierefreiheit an beiden Verknüpfungshaltestellen ÖPNV/SPNV nicht ausreichend gewährleistet
■ keine Tarifkooperation zwischen Stadt- und Regionalbusverkehr

C.3 Prognose der Verkehrsnachfrage

Für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Verkehrsangebotes im Landkreis Schweinfurt sind neben den bestehenden Verkehrsbeziehungen zusätzlich auch die möglichen ÖPNV-relevanten infrastrukturellen Veränderungen zu berücksichtigen. Dies betrifft insbesondere die Entwicklung der Wohn- und Gewerbeflächen sowie die damit verbundene Entwicklung von Einwohner- und Beschäftigtenzahlen.

Für die Bereiche

- Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung,
- Siedlungs- und Gewerbeflächenentwicklung,
- Entwicklung im Bereich der Schulnetzplanung,
- Planungen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur
- Planungen im SPNV sowie
- sonstige ÖPNV-relevante Infrastrukturentwicklungen

werden die Rahmenbedingungen der Verkehrsentwicklung abgeschätzt.

C.3.1 Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung

Für den Landkreis Schweinfurt ist eine positive Bevölkerungsentwicklung zwischen den Jahren 1995 bis 2005 erkennbar. Insgesamt stiegen die Einwohnerzahlen in dieser Zeit um fast 3% (ca. 3.000 Einwohner).

Der Trend auf dem Arbeitsmarkt in den letzten Jahren unterliegt, je nach Betrachtungszeitraum, leichten Schwankungen..

Bei langfristiger Betrachtung (1995/2005) stieg die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Landkreis Schweinfurt um 2,5% (+461 Beschäftigte). Im Regierungsbezirk Unterfranken nahm die Zahl der Beschäftigten um –1,0% ab, während in Bayern die Entwicklung positiv verlief (+0,4%). In den alten Ländern (-2,6%) und in Deutschland (-6,9%) verringerte sich die Zahl der Beschäftigten.

Bei mittelfristiger Betrachtung (1999/2005) entwickelte sich die Beschäftigung im Landkreis Schweinfurt mit –0,3% (-50 Beschäftigten) günstiger als im Regierungsbezirk Unterfranken (-1,0%). In Bayern stieg die Zahl der Beschäftigten um 0,3%. In den alten Ländern und in Deutschland war die Entwicklung rückläufig (-2,0% bzw. –4,7%).

Bei kurzfristiger Betrachtung (2003/2005) wies die Beschäftigung im Landkreis Schweinfurt einen Anstieg um 1,1% (+ 201 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte). Im Regierungsbezirk Unterfranken und in Bayern (jeweils –1,4%) ging die Beschäftigung zurück. In den alten

C-72

Länder (-2,4%) und in Deutschland (-2,9%) war der Rückgang noch etwas höher.

Bevölkerungsentwicklung

Grundlage für die Prognose der Bevölkerungsentwicklung bildet das Landesentwicklungsprogramm Bayern 2005⁹⁶.

Ausgangsjahr der Vorausschätzung ist das Jahr 2002, Prognosehorizont das Jahr 2020. Im Rahmen der Potenzialabschätzung für den Nahverkehrsplan ist zu berücksichtigen, dass aufgrund des Geltungsbereiches des Nahverkehrsplans der Prognosehorizont für diese Planung entsprechend kürzer ist.

In der Prognose des LEP wurden neben der natürlichen Bevölkerungsbilanz auch Wanderungsbeziehungen zwischen den Teilräumen sowie Auslandwanderungen berücksichtigt.

Die Prognose für die Bevölkerungsentwicklung in der Region Main-Rhön geht von einem leichten Bevölkerungswachstum von etwa 0,2% bis zum Jahr 2020 im Vergleich zum Bezugsjahr 2002 aus. Beachtenswert ist der prognostizierte Anstieg bis zum Jahr 2010 um 0,7% mit dem darauf folgenden Rückgang der Bevölkerungszahlen bis zum Jahr 2020 um voraussichtlich einen halben Prozentpunkt. Insgesamt betrachtet reichen die Wanderungsgewinne in der Region Main-Rhön nur knapp, um das Geburtendefizit zu kompensieren.

Im Vergleich zum Freistaat Bayern weist die Region Main-Rhön unterdurchschnittliche Einwohnerzunahmen auf. Die Gesamtbevölkerung Bayerns wird trotz der negativer Bevölkerungsbilanz aufgrund starker Wanderungsüberschüsse mutmaßlich von 12,4 Mio. Einwohnern im Jahr 2002 auf 12,7 Mio. (2010) bzw. 12,8 Mio. (2020) Einwohner anwachsen. Dies entspricht einer positiven Einwohnerentwicklung von insgesamt etwa 3,1%.

Es lassen sich keine genauere Aussagen bezüglich der demografischen Entwicklung für den Landkreis Schweinfurt treffen. Es kann aber davon ausgegangen werden, dass der Abbau der US-Streitkräfte aus Schweinfurt und den umliegenden Landkreisgemeinden in den kommenden Jahren insgesamt zu stagnierenden bzw. leicht rückgängigen Bevölkerungszahlen führen wird.

Beschäftigtenentwicklung

Bis zum Jahr 2015 wird für die Region Main-Rhön von einer leicht positiven Entwicklung bei der Arbeitsplatzstruktur ausgegangen. Vergleicht man die Entwicklung der letzten Jahre, wird von einer Aufrechterhaltung des erreichten Niveaus in der Beschäftigtenentwicklung für den Landkreis Schweinfurt ausgegangen.

Verglichen mit der prognostizierten Arbeitsplatzentwicklung für den gesamten Freistaat mit einem durchschnittlichen Anstieg von etwa 2,5%, ist die Entwicklung im Untersuchungsraum als durchschnittlich zu bewerten.

96 Quelle: Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie: Landesentwicklungsprogramm Bayern Entwurf. München, Stand 12.07.2005

C.3.2 Siedlungs- und Gewerbeflächenerweiterung

Die Aussagen bzgl. Siedlungs- und Gewerbeflächenerweiterung sind den von den Kommunen im Rahmen der Fortschreibung des NVP bearbeiteten Fragebögen entnommen.

Die Schwerpunkte der Wohnbauflächenerweiterung liegen bei der ganz im Nordosten des Landkreises liegenden Gemeinde Stadtlauringen. Weitere wichtige Entwicklungen neuer Wohngebiete konzentrieren sich auf die Bereiche um die Stadt Schweinfurt herum. Hier entstehen in den kommenden Jahren in den Gemeinden Bergrheinfeld, Euerbach, Gochsheim und Schonungen (OT Löffelsterz) weitere Bevölkerungspotenziale.

■ **Tabelle 75:** Geplante Wohnbauflächenerweiterung im Landkreis Schweinfurt bis 2010

Kommune	rechtskräftiger B – Plan	Größe
Geldersheim, Erweiterung von Wohnbauflächen (in Planung)	k.A.	k.A.
Bergrheinfeld	ja	5,2 ha (142 WE)
Schwebheim, Goldgrube West	ja	25 WE
Löffelsterz (Schonungen), westlich der „Ebertshäuserstr.“	ja	3,66 ha
Abersfeld (Schonungen), östlich des Baugebietes „Ziegelhütte“	nein	ca. 2,25 ha
Schonungen, „Am Forster Weg“ (Resterschließung)	ja	1,5 ha
Euerbach, „Firstweg“	nein	6,5 ha
Obbach (Euerbach), „Beetäcker II“	nein	1,75 ha
Sömmersdorf (Euerbach), „Am Weihergraben II“	nein	3,0 ha
Stammheim (Kolitzheim), Wohngebiet „Sommerleite“	ja	24 WE
Michelau, Baugebiet „Dorfäcker“ 1. BA	nein	12 WE
Kützberg (Poppenhausen)	nein	40 WE
Schnackenwerth (Werneck)	ja (1. BA)	3 ha (25 WE)
Stadtlauringen, Steigen	ja	ca. 10 ha
Gochsheim, Erweiterung Baugebiet „Süd – Ost“	nein	ca. 5 ha
Hambach, Baugebiet „Südlich der Maibacher Straße“ (Dittelbrunn)		ca. 110 Grundstücke

Im Landkreis Schweinfurt sind für die nächsten Jahre nur für die südlich der Stadt Schweinfurt gelegene Gemeinde Röhlein Gewerbeflächenerweiterungen von größerem Ausmaß vorgesehen. Alle weiteren Erweiterungen beziehen

C-74

sich auf vorhandene Gewerbe bzw. Industriegebiete. Es sind z. Z. keine weiteren neuen Gewerbegebiete mehr ausgewiesen, jedoch bieten die bereits vorhandenen Gebiete z. T. noch erhebliche Reserven und somit ausreichende Möglichkeiten und Potenziale für die gewerbliche Weiterentwicklung. Die Ortsteile Euerbach (Euerbach) und Oberwerrn (Niederwerrn) planen nach Aussagen des Landkreises ein interkommunales Gewerbegebiet.

■ **Tabelle 76:** Geplante Gewerbeflächenerweiterung im Landkreis Schweinfurt bis 2010

	rechtskräftiger B – Plan	Größe
Euerbach südlich der „Schweinfurter Str.“	nein	5,8 ha
Werneck, Außenbereich GE A70 (Weiterentwicklung)	ja	k.A.
Röthlein, Industriegebiet „Etzberg“	ja	22 ha
Schonungen, Teilerschließung des GE Schonungen Süd	ja	ca. 4,0 ha
Abersfeld (Schonungen), GE „Märzengrund“	ja	ca. 4,2 ha
Stadtlauringen, Am Tonwerk	ja	ca. 4,5 ha

C.3.3 Entwicklung im Bereich der Schulnetzplanung

Auch die Aussagen bzgl. der Entwicklungen im Bereich der Schulnetzplanung sind den Fragebögen zur Gemeindebefragung der einzelnen Kommunen entnommen. Detailliertere Aussagen liegen derzeit nicht vor.

■ **Tabelle 77:** Vorhaben der Gemeinden im Bereich der Schulnetzplanung bis zum Jahr 2010

Kommune	Vorhaben / Maßnahmen	geschätzte Auswirkung
Uchtelhausen, Kirchbergschule	eventuelle Auflösung der Kirchbergschule mit vier Grundschulklassen (Jahrgänge 1 und 2) und integrieren ins Hauptschulgebäude	keine
GT Brebersdorf	Anbindung des GT Brebersdorf bezüglich der Grundschule, zur Grundschule Wasserlosen	k.A.
Werneck	Für die Schüler der Grund – und Hauptschule Werneck sowie für die Realschule Arnstein sind eigene Schulbuslinien eingerichtet. Die Abfahrtszeiten richten sich nach den jeweiligen Stundenplänen.	k.A.

C.3.4 Planungen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur

Folgenden Vorhaben im Bereich der Verkehrsinfrastruktur bis zum Jahre 2010 entstammen der Gemeindebefragung zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Landkreises Schweinfurt:

■ **Tabelle 78:** Vorhaben im Bereich der Verkehrsinfrastruktur bis zum Jahre 2010 im Landkreis Schweinfurt

Kommune	Vorhaben / Maßnahmen / Projekte	Zeitpunkt der Fertigstellung
<i>Straßenbaumaßnahme</i>		
Begrheinfeld	Westumgehung Begrheinfeld	06/05
Begrheinfeld	Anbindung Rotmühlstraße an Westumgehung	06/05
Gochsheim	verkehrsberuhigter Bereich „Am Plan“	2009/2010
Gochsheim	Ostspange	2006/2007
Gochsheim	Weyerer Straße und Grettstadter Straße Sperrung für Schwerlastverkehr	2008/2009
Heidenfeld	Anbindung neuer Baugebiete – Entlastung Altort, gekoppelt mit Ausbau SW 1 Röhlein – Heidenfeld	k.A.
Stadtlauringen	Marktplatz und Umfeld	2008
Stadtlauringen, Ortsteile	Radwegebau	2010
Werneck	Umgehungsstraße	Ende 2007
<i>Maßnahme im ÖPNV</i>		
Gochsheim	Einrichtung neuer Haltestellen	in Planung
Lülsfeld	neue Haltestelle	k.A.

C.3.5 Planungen im SPNV

Planung für den SPNV im Landkreis Schweinfurt ist die Einrichtung eines neuen Haltepunktes in Oberwerrn zur Anbindung Oberwerrns an den SPNV (die verkehrliche Aufgabenstellung wird derzeit abgestimmt).

Planungen für den SPNV in der Stadt Schweinfurt mit Bedeutung für den Regionalverkehr:

Langfristig ist eine komplette Überplanung des Hauptbahnhofes sowie der Umgebung geplant. Das Konzept beinhaltet neben einer Umgestaltung des Vorplatzes (Planung ist bereits in Bearbeitung) die Schaffung eines barrierefreien Zugangs zu den Gleisen sowie die Überplanung des Busbahnhofs.

C.3.6 Sonstige ÖPNV-relevante Infrastrukturentwicklungen

Weitere aktuelle und für den ÖPNV relevante Entwicklungen im Bereich von infrastrukturellen Maßnahmen sind in der folgenden Auflistung dargestellt:

- Errichtung eines Einkaufszentrums in Gochsheim in Zusammenhang mit der Erweiterung des Baugebietes „Süd-Ost“
- evtl. Bau eines Tagungszentrums in Dingolshausen
- Bau eines Altenheims in Innenbereich von Schonungen

C.3.7 Verkehrsprognose MIV und ÖPNV

Es kann davon ausgegangen werden, dass weder die prognostizierte Bevölkerungs- noch die Beschäftigtenentwicklung relevante Auswirkungen auf das zukünftige Verkehrsaufkommen im Landkreis Schweinfurt haben wird.

Auf der einen Seite wird sich die Verkehrssituation im MIV in der Stadt Schweinfurt und in den Zufahrten zur Stadt von den benachbarten Landkreisgemeinden durch den Abzug der US-Soldaten und deren Familien entschärfen. Zu beachten ist allerdings, dass durch Verschiebungen in der Altersstruktur der Anteil der Bevölkerung, der am MIV teilnehmen darf (Einwohner über 18 Jahre) in den nächsten Jahren deutlich zunehmen wird (Bayern etwa 8,1% bis 2015), die für den ÖPNV wichtige Zahl der Schüler dagegen wird deutlich zurückgehen⁹⁷. Zusätzlich nimmt die Zahl der Führerscheinbesitzer

⁹⁷ Quelle: Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie: Gesamtverkehrsplan Bayern 2002

unter den Senioren sowie die Motorisierung bei Senioren und Frauen zu. Aus diesen Gründen ist auch zukünftig mit einem weiteren Anstieg der Pkw-Dichte⁹⁸ zu rechnen.

Bis zum Jahr 2020 wird deutschlandweit eine Zunahme der Pkw-Dichte um etwa 15% prognostiziert, wobei die größte Zunahme bei den über 60-jährigen Frauen und Männer angenommen wird⁹⁹.

Insgesamt wird der Bevölkerungsanteil mit Wahlmöglichkeit zwischen ÖPNV und Pkw voraussichtlich weiter ansteigen. Die Zunahme der Pkw-Verfügbarkeit wirkt sich negativ auf die Konkurrenzsituation des ÖPNV gegenüber dem Auto aus, da der Anteil der „ÖPNV-gebundenen“ Verkehrsteilnehmer weiter abnehmen wird.

C.3.8 Näherungsweise Abschätzung der ÖPNV-Nachfrage

Basierend auf der dargestellten Prognose sowie den geplanten infrastrukturellen Entwicklungen soll die zukünftig zu erwartende ÖPNV-Nachfrageentwicklung im Planungszeitraum für den Landkreis Schweinfurt abgeschätzt werden.

Die Prognose der Einwohnerzahlen im Landkreis Schweinfurt hat für die kommenden Jahre u.a. durch Abzug der Streitkräfte stagnierende bis leicht rückläufige Einwohnerzahlen ergeben. Da aufgrund eines unabhängigen Busverkehrs für die Angehörigen der US-Armee nur geringe Potenziale für den ÖPNV im Stadtverkehr bestehen, haben diese Einwohnereinbußen nur unwesentlich Auswirkungen auf die Fahrgastnachfrage.

Auch die Entwicklungen im Bereich der Gewerbegebietsflächen werden keine bedeutenden zusätzlichen ÖPNV-Potenziale darstellen. Allenfalls im Bereich der Einzelhandelsentwicklung (Einkaufszentrum in Gochsheim) bzw. bei Bau des geplanten Tagungszentrums in Dingolshausen lassen sich evtl. neue Zielgebiete erkennen.

Nach Abwägung der demografischen und infrastrukturellen Entwicklung ist davon auszugehen, dass das Verkehrsaufkommen insgesamt im Landkreis Schweinfurt im Planungshorizont allenfalls geringfügig ansteigen wird.

Darüber hinaus steigt der Bevölkerungsanteil mit Wahlmöglichkeit zwischen ÖPNV und Pkw voraussichtlich weiterhin an; dies wird sich in gesteigertem Maße auf die Konkurrenzsituation des ÖPNV gegenüber dem Pkw auswirken.

Es ist daher das Ziel des Landkreises Schweinfurt, durch Erschließung neuer Fahrgastpotenziale im Bereich des Einkaufs- und Freizeitverkehrs sowie durch ein modernes und kundenorientiertes Angebot einen Rückgang der

98 Pkw-Dichte: Maß für die Motorisierung

99 Vgl. Shell-Pkw-Szenarien: Mehr Autos – weniger Verkehr?. Hamburg 2001

Fahrgastzahlen zu vermeiden und mindestens auf dem heutigen Niveau zu halten.

C.3.9 Zusammenfassung der Auswirkungen der Entwicklung der Raum-, Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur auf die Verkehrsnachfrage

Basierend auf der Bevölkerungsprognose für der Landkreis Schweinfurt ist während des Planungshorizontes mit stagnierenden Einwohnerzahlen bzw. einem leichten Rückgang der Bevölkerung zu rechnen.

Von steigenden Einwohnerzahlen wird in erster Linie hauptsächlich das nördliche Landkreisgebiet profitieren. Des Weiteren werden Potenziale für die Einwohnerentwicklung in den nahe der Stadt Schweinfurt gelegenen Gemeinden Bergrheinfeld, Euerbach, Gochsheim und Schonungen gesehen. Eine Erhöhung der ÖPNV-Nachfrage aufgrund siedlungsstruktureller Entwicklungen wird daher insbesondere hier zu erwarten sein. Da die Siedlungsflächenerweiterung hauptsächlich in Gemeinden mit Anbindung an den Stadtverkehr Schweinfurt erfolgt, werden vor allem hier deren Auswirkungen erkennbar sein. Die Auswirkungen auf die ÖPNV-Nachfrage im Regionalverkehr werden relativ gering eingeschätzt.

Die für den Landkreis bedeutsame Gewerbeflächen- und Arbeitsplatzentwicklung wird sich voraussichtlich primär auf die südlichen Landkreisgemeinden konzentrieren. Auf Grundlage der derzeit absehbaren wirtschaftlichen Entwicklung ist allgemein davon auszugehen, dass die quantitative Bedeutung des Berufsverkehrs in den kommenden Jahren eher stagnieren wird. Zusätzlich sind hier die zunehmend flexiblen Arbeitszeiten zu berücksichtigen, was eine Anbindung der Gewerbe-, Industrie- und Dienstleistungsstandorte nicht nur zu den herkömmlichen Schichtzeiten notwendig werden lässt.

Die zeitliche Verteilung der Verkehrsnachfrage im Einkaufsverkehr wird sich voraussichtlich künftig insbesondere am Wochenende weiter flexibilisieren, wobei die Auswirkungen der erweiterten Ladenöffnungszeiten und demzufolge die veränderten Anforderungen an den ÖPNV beobachtet und ggf. berücksichtigt werden sollten.

Für die künftige Entwicklung des ÖPNV im Landkreis Schweinfurt werden zusätzliche Nachfragepotenziale im Bereich des Freizeitverkehrs sowie des Einkaufs- und Versorgungsverkehrs gesehen. Durch eine gezielte Ausrichtung und Weiterentwicklung des Bedienungsangebotes wird der ÖPNV in diesen Marktsegmenten Verkehrsanteile sichern und zusätzliche Nachfragepotenziale erschließen können.

Die zunehmende Motorisierung der Bevölkerung, insbesondere bei den Frauen und Senioren (diese Bevölkerungsgruppen weisen noch eine unterdurchschnittliche Pkw-Verfügbarkeit auf), wird die Konkurrenzsituation des Pkw gegenüber dem ÖPNV verstärken und sich voraussichtlich auf die Poten-

ziale des ÖPNV im Bereich des Jedermannverkehrs auswirken. Bei diesen Bevölkerungsgruppen wird der ÖPNV Schwerpunkte zur Stabilisierung der ÖPNV-Verkehrsnachfrage setzen müssen.

Die Veränderung der Rahmenbedingungen wird sich auch auf den Markterfolg des ÖPNV auswirken. Die Zunahme der Motorisierung, gerade bei bisher klassischen ÖPNV-Nutzern (Senioren, Frauen), der sinkende auf den ÖPNV angewiesene Bevölkerungsanteil und das deutlich zunehmende Servicebewusstsein bei den Verbrauchern - auch den ÖPNV-Nutzern - tragen dazu bei, dass der ÖPNV zunehmend Konkurrenz ausgesetzt ist und seine Marktpotenziale stärker umworben werden. Um die heutigen Marktanteile halten und weiter ausbauen zu können, ist die marktorientierte Weiterentwicklung der ÖPNV-Qualitäten unabdingbar.

Für den Schülerverkehr wird langfristig aufgrund der demografischen Entwicklung ein Rückgang der ÖPNV-Verkehrsnachfrage erwartet.

Wichtige Zielgruppen, bei denen der ÖPNV künftig zusätzliche Nachfragepotenziale erschließen bzw. vorhandene ÖPNV-Nachfragen stabilisieren kann und muss, sind die Bevölkerungsgruppen der Frauen und der Senioren, da hier zukünftig mit einem Anstieg der Mobilitätsmöglichkeiten¹⁰⁰ zu rechnen ist. Zudem stellen trotz des Rückgangs der jungen Altersgruppen Kinder und Jugendliche eine wichtige Zielgruppe für den ÖPNV dar. Bei diesen hat sich das Mobilitätsverhalten noch nicht endgültig verfestigt. Dem ÖPNV bieten sich bei dieser Zielgruppe daher Möglichkeiten, Kunden zu gewinnen bzw. zu binden und so langfristig Nachfragepotenziale zu sichern.

¹⁰⁰ Anstieg der Mobilitätsmöglichkeiten bei Frauen und Senioren bedeutet: Anstieg mobiler Personen bei den Senioren, Anstieg der „Automobilität“ bei Frauen und Senioren.

C.4 ÖPNV Rahmenkonzept

Im Rahmen der Weiterentwicklung des ÖPNV wird als vordringliches Ziel verfolgt, den Marktanteil des ÖPNV zu sichern und zu stabilisieren. Aufbauend auf der vorhandenen Struktur sollen durch modifizierte Angebotsstrategien neue Kunden gewonnen werden, um die möglichen negativen Nachfrageentwicklungen, insbesondere durch den Rückgang der Schülerzahlen, „abfangen“ zu können. Die Weiterentwicklung ist zudem unter dem Gesichtspunkt einer Optimierung der Wirtschaftlichkeit und eines effizienten Einsatzes der vorhandenen Finanzmittel zu gestalten.

Im Zusammenhang mit der konkreten Gestaltung der Bedienungsangebote wird eine gezielte Stärkung und ein Ausbau des ÖPNV auf den Relationen, auf denen die höchsten Kundenpotenziale zu erwarten sind, verfolgt.

Insgesamt sollten die Qualitäten des ÖPNV-Angebotes im Sinne einer besseren Nutzbarkeit für den Kunden verbessert werden.

Die Weiterentwicklung des ÖPNV im Landkreis Schweinfurt erfolgt auf der Basis

- der Analyse der Raumstruktur und des aktuellen ÖPNV-Angebots,
- der Ergebnisse der Mängelanalyse und
- der Vorgaben der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern, des Leitbildes sowie verkehrspolitischer Zielvorgaben für die Nahverkehrsplanung.

Im Rahmen der Weiterentwicklung sollen weiterhin die folgenden zentralen Aspekte aus Fahrgastsicht Berücksichtigung finden:

- das etablierte Grundnetz soll beibehalten und nur in ausgewählten Korridoren bzw. Bereichen in der Linienführung und im Fahrtenangebot neustrukturiert werden,
- ein weitgehend vertaktetes Angebot auf den Hauptrelationen zwischen dem Hauptbahnhof in Schweinfurt als zentralem Verknüpfungspunkt zum regionalen SPNV und den Städten und Gemeinden im Landkreis, die heute schon ein annähernd taktorientiertes Angebot vorhalten,
- attraktive Anschlüsse an das Netz des Schienenpersonennahverkehrs sowie an ausgewählten und definierten Verknüpfungspunkten zum regionalen Busverkehr,
- durch Verbesserungen in der Transparenz eine Attraktivierung des ÖPNV-Angebotes angestrebt werden.

Für die Bevölkerung im Landkreis Schweinfurt soll in der Weiterentwicklung des ÖPNV das gegenwärtige Angebot im Busverkehr quantitativ auf dem derzeitigen Niveau gewährleistet werden, wenn Rückgänge der Nachfragepotenziale und Wirtschaftsaspekte dem nicht entgegenstehen bzw. diese Angebotsanpassungen erforderlich machen.

Insbesondere unter den Aspekten der Stagnation im Berufsverkehr sowie der langfristig sinkenden Schülerzahlen wird das Hauptaugenmerk der Weiterentwicklung auf einen Fahrgastzugewinn in den Bereichen

- Einkaufs- und Erledigungsverkehr,
- Freizeitverkehr sowie
- Berufsverkehr außerhalb der (Schul-) Verkehrsspitzen
gerichtet.

Wesentliche Ansatzpunkte zur Aktivierung zusätzlicher Fahrgastpotenziale liegen in der Einrichtung vertakteter Verbindungen mit weitgehend einheitlichen Linienwegen auf Hauptrelationen sowie in der Schaffung verbesserter, systematisch aufeinander abgestimmter Anschlussbeziehungen und Übergänge.

C.5 ÖPNV-Maßnahmenkonzept

C.5.1 Grundsätze

Das nachfolgende Maßnahmenkonzept für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes im Landkreis Schweinfurt basiert grundsätzlich auf dem „Leitbild der Nahverkehrsplanung“ (vgl. Kapitel A.2). Abgeleitet werden zunächst Grundvorgaben zum Bedienungskonzept (vgl. Kapitel B.5.2). Die einzelnen Maßnahmen, die zur Umsetzung des Rahmenkonzeptes vorgesehen werden, sind differenziert in

- Angebot (siehe Kapitel C.5.3) und
- Infrastruktur (siehe Kapitel C.5.5).

Unter den angebotsrelevanten Maßnahmen sind zum einen konkrete Maßnahmen zur Optimierung des ÖPNV-Angebotes zusammengefasst, zum anderen werden Prüfaufträge zur weiteren Entwicklung des ÖPNV formuliert.

Prüfaufträge beinhalten i.d.R. Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV, die weiterer detaillierter Nachfrage- und Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen außerhalb des Nahverkehrsplans bedürfen.

C.5.2 Grundvorgaben Bedienungskonzept

C.5.2.1 Verkehrszeiten

Das ÖPNV-Angebot ist in seiner Struktur auf die unterschiedlichen Anforderungen der verschiedenen Verkehrszeiten ausgerichtet. Für den Landkreis Schweinfurt werden die folgenden Verkehrszeiten als Rahmenbetriebszeiten definiert:

Hauptverkehrszeit (HVZ)

Als Hauptverkehrszeit wird der Zeitraum werktags von 6.00 – 8.00 Uhr, von 11.30 – 14.30 Uhr und von 16.00 – 18.00 Uhr definiert.

Die HVZ ist gekennzeichnet durch Ausbildungs- und Berufsverkehr. Diese Verkehrszeiten sind zeitlich an die Anfangs- und Endzeiten der Schulen und Arbeitsstätten sowie räumlich an deren Standorte gebunden. Dabei finden in der morgendlichen HVZ Schul- und Berufsverkehr statt, während in der mittäglichen HVZ vorwiegend Schul- und in der nachmittäglichen HVZ vorwiegend Berufsverkehr auftreten. Die Bedienungsangebote der Buslinien sollen daher in der HVZ zeitlich und räumlich auf diese spezielle Verkehrsaufgabe ausgerichtet sein. Im Sinne der Anschlusssicherung sollte sich jedoch auch im Berufs- und Ausbildungsverkehr ein möglichst hoher Anteil an Fahrten, die vom SPNV auf den Busverkehr (und umgekehrt) übergehen, an dem Zeitraster des SPNV orientieren.

Die Hauptverkehrszeit wird in Zukunft aufgrund der geringer werdenden Schülerzahlen, der Flexibilisierung der Arbeitszeiten etc. an Bedeutung verlieren.

Normalverkehrszeit (NVZ)

Als Normalverkehrszeit wird der Zeitraum werktags von 8.00 – 11.30 Uhr und von 14.30 – 16.00 Uhr definiert.

Die NVZ ist gekennzeichnet durch Einkaufs- und Erledigungsverkehr. Im Interesse der Übersichtlichkeit und Merkbarkeit des Angebotes ist – unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit – auf den Hauptrelationen ein (angenäherter) Taktverkehr anzustreben.

Schwachverkehrszeit (SVZ)

Als Schwachverkehrszeit wird der Zeitraum werktags vor 6.00 Uhr und nach 18.00 Uhr, samstags und sonntags ganztägig definiert.

Es wird davon ausgegangen, dass der Samstag als „Einkaufstag“ zukünftig weiter an Bedeutung gewinnt. Da diese Bedeutung regional unterschiedlich ausgeprägt ist, sollen die Potenziale für eine Ausdehnung der Werktagsverkehrs auf den Samstag im Zeitraum 8.00 – 14.00 Uhr geprüft werden.

C.5.2.2 Verknüpfungskonzept

Systematische Übergänge innerhalb des ÖPNV sowie zwischen ÖPNV und SPNV ermöglichen für Fahrgäste ein „Fahren im System“. Aus diesem Grund soll sowohl an den SPNV-Verknüpfungspunkten im Landkreis und in der Stadt Schweinfurt sowie auch an den Hauptverknüpfungspunkten im Busnetz die weitere Optimierung der Verknüpfungssituation forciert werden.

Verknüpfungspunkte im ÖPNV-Netz bilden verkehrliche und raumstrukturelle Eckpunkte, auf die Liniennetz und Fahrplan aufbauen sollten. Die Zuweisung der Verknüpfungsfunktion ergibt sich zusätzlich unter Berücksichtigung raumstruktureller Aspekte.

Verknüpfungspunkte zwischen Stadtverkehr und Schiene sind der Hauptbahnhof in Schweinfurt sowie der Bahnhof Waigolshausen.

Zentrale Verknüpfungshaltestelle für die Regionalbuslinien ist ebenfalls der Hauptbahnhof Schweinfurt, darüber hinaus dient der Bahnhof Gerolzhofen als Verknüpfungshaltestelle im Landkreis.

C.5.3 Maßnahmenbereich „Angebot“

C.5.3.1 Maßnahmen

Als herausragendes Ziel des gemeinsamen Nahverkehrsplans für Stadt und Landkreis Schweinfurt sieht der Landkreis die Tarifkooperation zwischen den Landkreisverkehren und den Linien der Stadtwerke Schweinfurt. Als gemeinsames Tarifsystem wird in diesem Zusammenhang der Wabentarif mit Gültigkeit über den gesamten Verkehrsraum Stadt und Landkreis Schweinfurt priorisiert. Neben der Vereinheitlichung des Tarifsystems und der damit einhergehenden Beseitigung von „Tarifbarrieren“ beim Überstieg in ein zweites Verkehrsmittel (z. B. Übersteiger von Regionalverkehr auf Stadtverkehr) wird die Attraktivität des Gesamtsystems auch durch eine Erhöhung der Transparenz und der Handhabbarkeit des ÖPNV im Verkehrsraum gesteigert.

Es ist ein maßgebliches Bestreben des Landkreises Schweinfurt, die Verkehrsunternehmen Burlein und Kleinenz mit allen im Landkreis verkehrenden Linien und Fahrten in die Verkehrsgemeinschaft Schweinfurt (VSW) zu integrieren. Der hieraus resultierende einheitliche Tarif bei allen Landkreisverkehren sowie die gegenseitige Fahrscheinanerkennung sind unter dem Gesichtspunkt der Kundenfreundlichkeit und Transparenz des Systems von großer Bedeutung.

Seit dem Jahr 2004 wird auf Bestreben des Landkreises Schweinfurt einmal im Jahr ein „round-table-Gespräch“ mit Schulleitern, Busunternehmen, Elternbeiratsvorsitzenden und dem Landkreis als Aufgabenträger durchgeführt. Diskutiert werden hier Belange im Bereich der Schülerbeförderung wie der Umgang mit Unterrichtszeiten im Rahmen des G 8, Koordination der flexiblen Ferientage, kurzfristige Änderungen der Unterrichtszeiten etc. Aufgrund der positiven Resonanz bei allen Beteiligten ist der Landkreis bestrebt, langfristig an dieser Einrichtung festzuhalten.

In den nachfolgenden Tabellen werden weitere Maßnahmen formuliert, die zur Weiterentwicklung des ÖPNV empfohlen werden. Hierbei wird unterschieden zwischen Maßnahmen, die ausschließlich den Regionalverkehr im Landkreis Schweinfurt betreffen, Maßnahmen für den Stadtverkehr im Landkreis Schweinfurt und gemeinsamen Maßnahmen für Stadt und Landkreis Schweinfurt.

Darüber hinaus werden Prüfaufträge formuliert, die jedoch hinsichtlich ihrer Kosten-/Nutzenwirkung sowie der Auswirkungen auf die Fahrplan- und Fahrzeugumlaufplanung noch einer genaueren Untersuchung auch im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV bedürfen.

■ **Tabelle 79:** Übersicht über Maßnahmen im ÖPNV-Angebotskonzept im Landkreis Schweinfurt

Nr.	Maßnahme
Maßnahmen im Regionalverkehr des Landkreises Schweinfurt	
M.1	Systematisierung des Bedienungsangebotes auf Hauptrelationen (Ergebnis der ÖPNV-Schwachstellenanalyse)
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Systematische Vertaktung und einheitliche Linienwegsgestaltung von Linien auf Hauptrelationen (z.B. 60-Min.-Takt auf den Relationen Schweinfurt – Schwebheim – Heidenfeld, Schweinfurt – Gerolzhofen), ggf. mit Taktabweichungen in der Schulverkehrszeit <p><u>Vorteil:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ wirksame Verbesserung des Angebotes durch konsequente Vertektung; Stärkung der nachfragestarken Hauptachsen ▪ Verbesserung der Qualität des ÖPNV durch die Steigerung der Transparenz und bessere Merkbarkeit des ÖPNV-Angebotes ▪ Optimierung der Anschlussbeziehungen zum SPNV <p>⇒ Aktivierung zusätzlicher Fahrgastnachfrage wahrscheinlich</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Möglichkeit zur Einrichtung systematischer Verknüpfungen zwischen den Linien des regionalen Hauptnetzes und dem SPNV bzw. den Linien untereinander (z.B. an Verknüpfungspunkten in Schweinfurt und Gerolzhofen) <p><u>Beispiel:</u> Linie 8160 zwischen Schweinfurt und Gerolzhofen</p> <p><u>Ausgangssituation:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ z. Z. annähernd stündliches Bedienungsangebot zwischen Schweinfurt und Gerolzhofen (zusätzlich Taktverdichtungen, 1-2 Lücken im Tagesverlauf) ▪ Hauptverknüpfung in Gerolzhofen zwischen den Linien 8160 und 8150 SW – Gerolzhofen – Kitzingen <p><u>Planungsansatz:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Taktabfahrt Gerolzhofen Bhf. ´20, Ankunft Schweinfurt Hbf. zw. ´50 - ´00 (für Fahrten außerhalb der Bindung an Schulanfangs- und –schlusszeiten) ▪ Anschluss SPNV am Hbf. Schweinfurt: KBS 810 Ri. Bamberg, KBS 815 Ebenhausen/Bad Kissingen/Meiningen ▪ Anschluss Gerolzhofen zur Linie 8150 vorhanden bzw. durch Taktverschiebung anzupassen ▪ Taktanpassung Linie 9310 in Ausrichtung auf die Verknüpfung mit Linie 8160 an der Haltestelle Gerolzhofen Bhf. <p><u>Anmerkung:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Fahrzeugumlaufplanung der Verkehrsunternehmen ist zu berücksichtigen.
M.2	Anbindung des Neubaugebietes Rempertshag im Südwesten von Sennfeld (Ergebnis der Städte- und Gemeindenbefragung)
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Änderung des Linienwegs der Linien 8137 zur Verbesserung der Erschließung des Neubaugebietes südlich der Gerolzhofen Straße und zur Anbindung an Schweinfurt ▪ Verlegung der Haltestelle „Licht- und Luftbad“ in das Wohngebiet

C-86

<ul style="list-style-type: none">▪ Zusätzlich Bedienung der Haltestelle durch die Stadtwerke Schweinfurt <p>Bewertung – Regionalverkehr</p> <p><u>Vorteil:</u></p> <ul style="list-style-type: none">▪ Aktivierung neuer Fahrgastpotenziale durch Verbesserung der Erschließung des Wohngebietes und der Anbindung an das Oberzentrum Schweinfurt <p><u>Konsequenzen:</u></p> <ul style="list-style-type: none">▪ geringer Mehraufwand durch Verschiebung der bestehenden Haltestelle um ca. 50-100 m in das Wohngebiet <p><u>Anmerkung:</u></p> <ul style="list-style-type: none">▪ Finanzierung des Mehraufwandes ist durch das Verkehrsunternehmen eigenwirtschaftlich zu erbringen <p>Bewertung – Stadtverkehr</p> <p><u>Vorteil:</u></p> <ul style="list-style-type: none">▪ Direktanbindung an die zentrale Innenstadt (Roßmarkt)▪ Einheitlicher Tarif innerhalb der Gemeinde <p><u>Konsequenzen:</u></p> <ul style="list-style-type: none">▪ Fahrzeitverlängerung für Fahrgäste aus Richtung Schweinfurt nach Schwebheim bzw. die angrenzenden Ortschaften um etwa 5 Minuten▪ Fahrgastverluste durch Anpassung des Angebotes im Bereich des „Alt-Dorfes“ sind zu erwarten▪ Mehraufwand durch geänderte Linienführung▪ Finanzierung durch Anpassung des Angebotes im Bereich des „Alt-Dorfes“ <p><u>Anmerkung:</u></p> <ul style="list-style-type: none">▪ ÖPNV-Bevorrechtigung an zwei LSA im erweiterten Linienverlauf ist durch die Gemeinde Sennfeld zu gewährleisten
--

M.3	Anbindung Industriegebiet Etzberg (Ergebnis der Städte- und Gemeindebefragung)
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Andienung des Industriegebietes Etzberg mit einigen Fahrten der Linie 8137 mit zeitlicher Ausrichtung auf die Arbeitszeiten (v.a. Firma Schäflein) <p><u>Vorteil:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Erschließung und Aktivierung neuer Fahrgastpotenziale durch Anbindung des arbeitsplatzintensiven Industriegebietes möglich <p><u>Konsequenz:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Der Mehraufwand durch geänderte Linienführung bzw. zusätzliche Fahrten der Linie 8137 von jährlich etwa 3.500 km die zusätzlichen Fahrten sind durch das Verkehrsunternehmen eigenwirtschaftlich zu betreiben. <p><u>Anmerkung:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Maßnahme wurde mit dem Fahrplanwechsel 10. Dezember 2006 bereits umgesetzt. Der Mehraufwand durch die geänderte Linienführung der Linie 8137 beträgt jährlich etwa 3.500 km und wird durch das Verkehrsunternehmen eigenwirtschaftlich betrieben.
M.4	Anpassen der Abfahrtszeiten im Regionalverkehr an die Unterrichtszeiten im Rahmen des G8
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zum Schuljahreswechsel 2007/2008 ist aufgrund der vollständigen Umsetzung des G8 eine erneute Anpassung der Abfahrtszeiten im Regionalverkehr an die Schulendzeiten vorzunehmen.

C.5.3.2 Prüfaufträge

Für die folgenden Linien/ Korridore werden Prüfaufträge definiert, deren Ergebnisse Entscheidungsgrundlagen für die weitere Umgestaltung des Liniennetz- und Bedienungsangebotes bilden sollen. Es sind jeweils detailliertere Nachfrage- und/ oder Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen durchzuführen, für die im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes keine ausreichend belastbaren Datengrundlagen vorliegen.

■ **Tabelle 80:** Übersicht über Prüfaufträge im ÖPNV-Angebotskonzept im Landkreis Schweinfurt

Prüfaufträge im Regionalverkehr des Landkreises Schweinfurt	
P.1	Anbindung des Gewerbegebietes Werneck (Ergebnis der Städte- und Gemeindebefragung)
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anbindung des Gewerbegebietes nach Realisierung der Ortsumgehung Werneck ▪ Führen der Linie 8148 in Richtung Rundelshausen durch das an der A70 gelegene Gewerbegebiet Werneck (alternativ: Änderung des Linienwegs für einzelne Fahrten) <p><u>Vorteile:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung der Anbindung der Einzelhandelseinrichtungen im Gewerbegebiete Werneck im ÖPNVAktivierung neuer Fahrgastpotenziale möglich <p><u>Konsequenz:</u></p> <p>⇒ Verbesserung nach Realisierung der Ortsumgehung voraussichtlich aufwandsneutral umsetzbar</p> <p><u>Anmerkung</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Fahrzeugumlaufplanung der Verkehrsunternehmen ist zu berücksichtigen
P.2	Verbesserung der Anbindung des OT Burghausen an Schweinfurt (Ergebnis der ÖPNV-Schwachstellenanalyse)
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einrichten von 1 bis 2 zusätzlichen Fahrtenpaaren mit Start- bzw. Endpunkt in Burghausen zur Verbesserung der Anbindung an Schweinfurt bei positiver Resonanz auf die seit Dezember 2006 neu eingerichtete zusätzliche Fahrt <p><u>Vorteil:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbessertes Angebot zwischen Burghausen und Schweinfurt <u>Konsequenzen:</u> ▪ Mehraufwand durch zusätzliche Angebotsverbesserung <p>⇒ Der zusätzliche Mehraufwand ist durch das Verkehrsunternehmen eigenwirtschaftlich zu erbringen</p> <p><u>Anmerkung</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Seit dem Fahrplanwechsel 10. Dezember 2006 wird in Richtung Schweinfurt eine zusätzliche Fahrt angeboten. In Abhängigkeit von der Fahrgastakzeptanz ist die Einrichtung zusätzlicher Fahrten zu prüfen.

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Fahrzeugumlaufplanung des Verkehrsunternehmens ist zu berücksichtigen.
P.3	Verbesserung der ÖPNV-Anbindung im „Schweinfurter Oberland“
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verlängerung der Linie 8132 Ebertshausen – Ellertshäuser See- Fuchsstadt täglich während der Saison (1. Mai – 30. September) ▪ Verlängerung der Linie 8170 Stadtlauringen – Wettringen – Fuchsstadt – Altenmünster – Ballingshausen an Sonn- und Feiertagen während der Saison (1. Mai – 30. September) <p>Vorteil:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Entwicklung des nördlichen Landkreises ▪ Attraktivitätssteigerung durch Verbesserung des Angebotes ▪ Verbesserung der Nahversorgung <p>Konsequenzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mehraufwand durch zusätzliche Angebotsverbesserung <p>⇒ Die Finanzierung des zusätzlichen Angebotes ist zu etwa einem Drittel durch die betroffenen Gemeinden zu gewährleisten.</p> <p>Anmerkung</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Einführung eines Probebetrieb vorbehaltlich der Finanzierung geplant für 2007 ▪ Das zusätzlich ÖPNV-Angebot sollte durch verbesserte Rahmenbedingungen und Attraktivitätssteigerung der Ellerthäuser Seen (entsprechende Freizeitangebote) flankiert werden.
P.4	Verbesserung der Verknüpfungssituation zwischen Regionalbuslinien und SPNV
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung der Verknüpfung am Hauptbahnhof in Schweinfurt sowie an dem SPNV-Haltepunkt Waigolshausen durch Ausrichtung der Fahrten im Regionalbusverkehr an den SPNV-Fahrplan.
P.5	Ausschöpfung der Einsparpotenziale auf uneffektiven Linien/ Linienabschnitten
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kontinuierliche Prüfung der Nachfrage auf uneffizienten Linien/ Linienabschnitten; ggf. Einstellung einzelner Kurse außerhalb des Schulverkehrs bzw. Umstellung auf bedarfsgesteuerte Bedienungsformen <p>⇒ Reinvestition der eingesparten Leistungen zur Optimierung des Angebotes an anderer Stelle (Leistungsumschichtung) unter Berücksichtigung der betrieblichen Auswirkungen der Verkehrsunternehmen</p>
Prüfaufträge im Stadtverkehr Schweinfurt	
P.6	Einrichten einer direkten Verbindung Grafenrheinfeld – Maintal – Hafen Ost (- Innenstadt) (Ergebnis der ÖPNV-Schwachstellenanalyse)
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einrichten einer Linie über Grafenrheinfeld-Hauptstraße – Schillerstraße – Gochsheimer Straße – Europa-Allee – Hafenstraße – Hans-Böckler-Straße – Hafen Ost (zeitliche Ausrichtung der Fahrten auf Betriebsbeginn und –ende im Gewerbegebiet) <p><u>Vorteil:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Einrichten einer direkten Verbindung zwischen Grafenrheinfeld und den

C-90

	<p>Gewerbegebieten im Süden der Stadt Schweinfurt (Stadtteile Maintal und Hafen) in der HVZ</p> <p><u>Konsequenzen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mehraufwand durch neue Linie von jährlich etwa 25.000 Nutzwagenkilometern (Linienweg pro Fahrt ca. 10 –11 km, 5 Fahrtenpaaren täglich Mo. – Fr.) ▪ Finanzierung des Mehraufwandes ist durch die Kommune zu gewährleisten
P.7	<i>Neustrukturierung des Bedienungsangebotes auf den Linien Niederwerrn und Oberwerrn/Kronungen/Kützberg (Ergebnis der ÖPNV-Schwachstellenanalyse)</i>
	<p><u>Erläuterungen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zusammenlegung der beiden Linien ▪ Fahrtenangebot im einheitlichen 30-Minuten-Takt auf dem Linienweg, der heute bereits während der SVZ sowie am Wochenende gefahren wird (betrifft auch Bereiche im Stadtgebiet von Schweinfurt, z.B. die Schulstandorte und Wohngebiete entlang der Ignaz-Schön-Straße und Florian-Geyer-Straße) <p><u>Vorteile:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufwertung des Bedienungsangebotes durch Taktverdichtung für Einwohner Oberwerrns ▪ Bessere Merkbarkeit und höhere Transparenz durch Vertaktung des Angebotes im Bereich Niederwerrn <p><u>Nachteile:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Auflösen des Linienabschnittes Schweinfurter Straße – Raiffeisenplatz in Niederwerrn ▪ Verlängerung der Fahrzeit Oberwerrn – Roßmarkt um etwa 3 Minuten <p><u>Mehraufwand:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mehraufwand von etwa 16.250 Nutzwagen-Kilometern pro Jahr ⇒ Finanzierung des Mehraufwandes ist durch die Kommune zu gewährleisten ⇒ <u>alternativ:</u> Finanzierung des Mehraufwandes durch Streichung von Fahrten in zeitlichen Randlagen oder von nachfrageschwachen Fahrten

Die durch Umsetzung der Maßnahmen und Prüfaufträge entstehenden Mehrkosten sind durch Fahrgeldeinnahmen bei entsprechender Nachfragesteigerung zu finanzieren. Alternativ ist die Finanzierung durch die betroffenen Kommunen zu gewährleisten.

C.5.4 Einführung bedarfsgesteuerter Bedienungsformen

Bedarfsgesteuerte Bedienungsformen (Produkte *TaxiBus*, *AST* bzw. *ALT*) eignen sich vorrangig für die ÖPNV-Bedienung in dünnbesiedelten Gebieten mit geringer Nachfrage bzw. in allen Verkehrsräumen in Zeiten mit geringer Nachfrage. Die Vorteile entwickeln bedarfsgesteuerte Bedienungsformen bei einer geringen, sporadisch und/oder im Wochenverlauf zu verschiedenen Zeiten auftretenden Nachfrage.

Annahme und Disposition der Fahrtwünsche

Kernelement der bedarfsgesteuerten Bedienungsformen ist die Nachfragesteuerung, d.h. der Fahrgast muss seinen Fahrtwunsch vorher anmelden. Die Annahme der Fahrtwünsche kann entsprechend der bekannten Praxisbeispiele

- als Eigendisposition beim Verkehrsunternehmen (Anmeldungen gehen in einer Zentrale des Verkehrsunternehmens ein, danach erfolgt Weitergabe der Fahrtwünsche an das Taxi- bzw. Mietwagenunternehmen),
- über eine kreisweite Service- und Mobilitätszentrale (bzw. ein beauftragtes Call-Center) oder
- als Fremddisposition beim Auftragnehmer (Anmeldung der Fahrtwünsche direkt bei der Zentrale des Taxi-/ Mietwagenunternehmens)

erfolgen.

Die Variante der Eigendisposition hat den Vorteil einer ständigen Kontrolle der Fahrtwunschanmeldung und des Fahrzeugeinsatzes durch den Auftraggeber. Mit gewissen Nachteilen kann ggf. die logistische Trennung zwischen Fahrtanmeldung (Verkehrsunternehmen) und Fahrzeugeinsatz/Disposition (Auftragnehmer) verbunden sein. Eine Eigendisposition, gegebenenfalls mit Unterstützung durch entsprechende Dispositions- und Abrechnungssoftware, bietet die Möglichkeit, direkt nach Anmeldung des Fahrtwunsches den Fahrweg festzulegen und dem beauftragten Taxiunternehmen zu übermitteln. Nachteilig ist der höhere Kostenaufwand bei der Eigendisposition, da eigenes Personal zu Zeiten, in denen die Betriebsleitstellen des Verkehrsunternehmens normalerweise nicht besetzt sind, vorgehalten werden muss¹⁰¹. Bei einigen Anwendungsbeispielen erfolgt vor diesem Hintergrund die Disposition über ein beauftragtes Call-Center.

Bei der Fremddisposition wird beim beauftragten Taxi-/ Mietwagenunternehmen eine Dispositionszentrale eingerichtet. Bei Beauftragung von mehreren Unternehmen sollte dies in einem Konsortium bei einem ausgewählten Unternehmen erfolgen. Dazu ist in der Taxileitstelle ein Telefon mit einer eigenen Rufnummer einzurichten. Diese Rufnummer sollte möglichst markant und leicht merkbar sein.

¹⁰¹ Während der Schwachlastzeiten ist ggf. eine direkte Anrufweiterleitung auf ein Handy im Fahrzeug ausreichend.

C-92

Die Fremddisposition beim Taxiunternehmer hat neben den Vorteilen der Kundennähe (direkte Reaktion auf Anfragen) und der Kosteneffizienz auch Nachteile. Der Auftraggeber, sei es der Aufgabenträger oder ein Verkehrsunternehmen, besitzt keine Möglichkeit der direkten Kontrolle. Notwendig sind deshalb auch Verfahren für die Kontrolle der Betriebsdurchführung.

Betriebsdurchführung

Zur Durchführung des Betriebes bedarfsgesteuerter Angebotsformen liegen in Deutschland seit über 20 Jahren Erfahrungen aus verschiedensten Regionen vor. Die nachfolgenden Ausführungen basieren auf entsprechender Fachliteratur und den konkreten Praxiserfahrungen einzelner Projekte.

In der Dispositionszentrale erfolgt die Annahme der Fahrtwünsche (Kundenwünsche), die Zusammenstellung der Fahrten und die Festlegung der Fahrtroute mit Bedienung der Abfahrtsstellen (Routenplanung).

Die Dispositionszentrale muss prinzipiell zu den Bedienungszeiten der bedarfsgesteuerten Angebotsformen besetzt sein. Eine Anmeldung der Fahrtwünsche, z. B. auch als Dauerauftrag über mehrere Tage und Wochen, kann schriftlich, mündlich oder telefonisch erfolgen. Bei der übersichtlichen Anzahl der Kunden zu den relevanten Fahrzeiten sollte dies im Handling ohne Probleme realisierbar sein, so dass Dauerkunden durch die Regelung der Anmeldung nicht „verschreckt“ werden.

Entstehende Fehlfahrten (bestellte und nicht genutzte Fahrten) werden in der Regel nicht zu Lasten des Auftraggebers abgerechnet. Es sei darauf hingewiesen, dass in der Kalkulation der Taxitarife ebenfalls Fehlfahrten bei Taxianforderungen enthalten sein sollten.

Im Betriebsleistungsvertrag sind Mindestwartezeiten an den Abfahrtsstellen vorzusehen. Wartende Personen an den Abfahrtsstellen, für die ggf. keine Anmeldungen vorliegen, haben keinen Beförderungsanspruch. Sie sollten jedoch möglichst aus Gründen der Kundenfreundlichkeit befördert werden.

Für bedarfsgesteuerte Bedienungsformen können konzessionierte Taxifahrzeuge und Mietwagen eingesetzt werden. Die Fahrzeuge sind im Einsatz grundsätzlich mit entsprechenden Schildern zu kennzeichnen (Schild hinter Frontscheibe oder Dachreiter). Notwendig ist eine Ausstattung der Fahrzeuge mit Kommunikationstechnik (möglichst Funk, Handy nur im Ausnahmefall, gegebenenfalls Fax für Übersendung der Fahraufträge).

Der Fahrzeugbestand des beauftragten Taxi- bzw. Mietwagenunternehmens sollte mindestens doppelt so hoch sein, wie an Fahrzeugen zu Spitzenzeiten für das bedarfsgesteuerte Angebot benötigt werden. Auf jeden Fall sollte vertraglich eine Bevorrechtigung der bedarfsgesteuerten Angebotsformen beim Fahrzeugeinsatz gegenüber Taxifahrten definiert werden, da nach PBefG eine Beförderungspflicht auf Seiten des Konzessionsinhabers besteht.

Fahrtennachweise und Abrechnung

Im Rahmen der Betriebsabwicklung sind durch den Auftragnehmer entsprechende Nachweise zu führen und Formulare auszufüllen.

- Formular zur Fahrtanmeldung (Zentrale): Nachweis der Fahrtanmeldung

- Fahrauftrag (Zentrale): Nachweis der Übermittlung an das Fahrzeug
- Fahrauftrag (Fahrer): Nachweis Abrechnung mit Unterschrift des letzten Fahrgastes

Die Fahrpreisanzeiger in den Taxen werden an der ersten Abfahrtsstelle der bedarfsgesteuerten Bedienungsform, an der angemeldete Fahrgäste einsteigen, unmittelbar vor Beginn der Besetztfahrt eingeschaltet. Beim Ausstieg des letzten Fahrgastes ist die Fahrpreisanzeige auszuschalten und der letzte Fahrgast hat auf dem Fahrauftrag den angezeigten Fahrpreis und die Anzahl der beförderten Personen zu quittieren. Bei Mietwagen oder Kleinbussen erfolgt durch den Fahrgast die Quittierung des Kilometerstandes.

Die Abrechnung zwischen dem Taxi- bzw. Mietwagenunternehmen kann in einer einfachen Lösung (z.B. bei kleinen Verkehren) auf der Grundlage der vom Fahrer und dem letzten Fahrgast ausgefüllten und quittierten Fahraufträge erfolgen. Die Alternative ist die Abrechnung mittels spezifisch festgelegter Kosten für die angemeldete Fahrtstrecke (z.B. Berechnung mit der Dispositions- und Abrechnungssoftware in der Zentrale).

C-94

C.5.5 Maßnahmenbereich „Infrastruktur“

Zur Verbesserung der Zugangsbedingungen zum ÖPNV in Verbindung mit einer kundenfreundlichen Gestaltung der Umsteigesituation an Verknüpfungspunkten werden als gemeinsame Maßnahmen in Stadt und Landkreis Schweinfurt folgende Infrastrukturmaßnahmen im Geltungszeitraum des NVP vorgesehen:

■ **Tabelle 81:** Übersicht über Infrastrukturmaßnahmen (gemeinsame Maßnahmen Stadt und Landkreis Schweinfurt)

Gemeinsame Maßnahmen im Infrastrukturbereich in Stadt und Landkreis Schweinfurt	
I.1	Verbesserte Verknüpfung zwischen Stadt- und Regionalverkehr (Ergebnis der ÖPNV-Schwachstellenanalyse)
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Untersuchung geeigneter Verknüpfungshaltestellen im Innenstadtbereich von Schweinfurt (Haltestellen Roßmarkt, Deutsche Bank, Heilig-Geist-Kirche) <p><u>Vorteil:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Direkte Verknüpfung zwischen Stadt- und Regionalbusverkehr durch zentraleren Umstieg möglich <p><u>Planungen der Stadt Schweinfurt:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Gestalterische Aufwertung der Innenstadthaltestellen des Regionalbusverkehrs („Deutsche Bank“ und „Heilig-Geist-Kirche“) sowie der Fußwegeverbindungen zur Haltestelle Roßmarkt bzw. zur Innenstadt durch Neugestaltung der Oberflächen. <p><u>Anmerkungen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Regionalbusverkehr am Roßmarkt wurde geprüft: Fußgängersicherheit kann durch zusätzliches Verkehrsaufkommen nicht gewährleistet werden; zusätzliche Bussteige sind erforderlich, da die vorhandenen Bussteige durch den Stadtbusverkehr weitgehend ausgelastet sind ▪ Haltestelle Jägersbrunnen entfällt im Zuge der umfangreichen Straßenbaumaßnahmen.
I.2	Verlegung der Regionalbuslinien aus der Schrammstraße in die Luitpoldstraße (nachrichtlich; Aussagen aus der verkehrstechnischen Untersuchung zur Stadtgalerie)¹⁰²
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verlegung der Regionalbuslinien aus der Schrammstraße in die Luitpoldstraße mit gemeinsamer Nutzung der dortigen Bushaltestellen im Stadt- und Regionalverkehr (Umsetzung ist im März 2007 bereits erfolgt) ▪ siehe Kapitel C.5.5.1 Anbindung ECE-Center an neuen Haltepunkt Schweinfurt-Mitte (nachrichtlich; Aussagen aus der verkehrstechnischen Untersuchung zur Stadtgalerie)

Umfangreiche verkehrliche Untersuchungen seitens der Stadt Schweinfurt ergaben, dass die barrierefreie Ausgestaltung des neuen Haltepunktes Schweinfurt Mitte nur bedingt möglich ist. Damit bleibt der Hauptbahnhof in Schweinfurt der zentrale Umsteigepunkt zwischen Schienen- und Busverkehr. Mit den Anforderungen an den Nahverkehrsplan Schiene des Freistaates Bayern zur barrierefreien Ausgestaltung des Hauptbahnhofs wird ein (langfristiges) Ziel der Stadt Schweinfurt dokumentiert, auch den Bahnhofsvorplatz entsprechend umzubauen (eine provisorische Umgestaltung fand im Jahr 2005 bereits statt).

102 Quelle: ECE Projektmanagement G.m.b.H. & Co. KG: Stadt Schweinfurt: Stadtgalerie - Verkehrstechnische Untersuchung (Stand: Juni 2006)

C.5.5.1 Anbindung ECE-Center an neuen Haltepunkt Schweinfurt-Mitte (nachrichtlich; Aussagen aus der verkehrstechnischen Untersuchung zur Stadtgalerie)

Das ECE-Projektmanagement GmbH & Co. KG plant in der Innenstadt von Schweinfurt die Errichtung eines Einkaufszentrums. In diesem Zusammenhang wurde eine verkehrstechnische Untersuchung durchgeführt, in der die verkehrlichen Rahmenbedingungen für die neue Stadtgalerie sowie Ideen zur Umgestaltung der angrenzenden Bereiche (Anbindung des neuen Bahnhof-Haltepunktes Schweinfurt-Mitte, Verlegungen von Regionalbus-Haltestellen) analysiert wurden.¹⁰³ Für den Stadtverkehr Schweinfurt können dabei hieraus die folgenden Schlüsse gezogen werden:

- Die Haltestelle in der Ruffertstraße wird im Zuge des Straßenumbaus beidseitig angepasst, ansonsten ergeben sich für den Stadtverkehr keine grundlegenden Veränderungen bei Haltestellen oder Linienführung.
- Der neue Haltepunkt Schweinfurt-Mitte erhält keine Stadtbusanbindung.
- Die Stadt schafft eine rollstuhlgerechte Zuwegung zwischen Bahnhof und Innenstadt (barrierefreie Ausgestaltung aufgrund der topografischen Verhältnisse nur bedingt möglich). Im Zuge dieser Baumaßnahme wird auch der Parkplatz vor dem Bahnhof im Sinne einer Park-and-Ride- bzw. Kiss-and-Ride-Anlage attraktiver gestaltet. Darüber hinaus soll eine Fahrradabstellanlage den Erschließungsbereich des Haltepunktes erweitern.
- Die Haltestellen des Regionalverkehrs im Bereich des Bahnhofs bleiben erhalten, sie werden lediglich im Zuge des Straßenumbaus beidseitig angepasst.
- Der Regionalverkehr wird aus der Schrammstraße in die Luitpoldstraße verlegt (⇒ Aufhebung der Regionalbus-Haltestelle „Schrammstraße“). Die derzeit nur vom Stadtverkehr genutzte Haltestellen „Luitpoldstraße/ Gericht“ wird dann gemeinsam von Stadt- und Regionalverkehr genutzt (Umsetzung ist im März 2007 erfolgt).

¹⁰³ ECE Projektmanagement G.m.b.H. & Co. KG: Stadt Schweinfurt: Stadtgalerie - Verkehrstechnische Untersuchung (Stand: Februar 2007)

C.5.6 Schulverkehr

Die Schulstandorte in Stadt und Landkreis Schweinfurt gelten nach dem heutigen Erkenntnisstand als gesichert, so dass entsprechend vorerst keine Veränderungen im Schulverkehr absehbar sind. Angesichts der sich verändernden Rahmenbedingungen (z.B. Entwicklung der Schülerzahlen, vollständige Umsetzung G8 zum Schuljahreswechsel 2007/2008) ist das Bedienungsangebot fortlaufend zu prüfen und bei Bedarf gezielt an die Erfordernisse des Schulverkehrs anzupassen.

C.5.7 Bewertung der Anregungen der Städte und Gemeinden

Im Rahmen einer Gemeindebefragung zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Schweinfurt sind von Seiten der Kommunen im Landkreis einige Hinweise und Anregungen zur Verbesserung des ÖPNV geäußert worden. Im Zuge der Erarbeitung und Abstimmung der ÖPNV-Angebotskonzeption für den Landkreis sind diese in Abstimmung mit dem Aufgabenträger geprüft und ggf. berücksichtigt worden. In Tabelle 82 werden die Anregungen zusammengefasst und bewertet dargestellt.

■ **Tabelle 82:**
Hinweise und Anregungen der Kommunen zur Verbesserung des ÖPNV im Landkreis Schweinfurt

Anregungen	Bewertung
Begrheinfeld	
Anbindung der Neubaugebiete im Westen von Begrheinfeld (Am Roten Kreuz II, Holderhecke), an das Liniennetz der Stadtwerke Schweinfurt	Die erwähnten Neubaugebiete sind den Richtwerten entsprechend angebunden (300m-Einzugsbereich der Haltestellen).
Geldersheim	
Einrichten einer zusätzlichen Fahrt von Schweinfurt in Richtung Geldersheim um 12.15 Uhr auch während der Ferien (Fahrt wird im Schulverkehr durchgeführt)	Die Ausdehnung des Fahrtenangebotes in den Ferien ist nach Aussage des Verkehrsunternehmens aus betrieblichen Gründen ohne Mehraufwand nicht möglich.
Michelau	
Verbesserung der Anbindung Michelau - Schweinfurt	Die Anbindung Michelau – Schweinfurt entspricht mindestens den Grenzwerten der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung; zusätzliche Fahrten wurden in Umsetzung des 1. NVP eingerichtet und mussten mangels Nachfrage wieder eingestellt

Anregungen	Bewertung
	werden
Oberschwarzach	
Einrichtung einer Buslinie Ebrach – Breitbach – Oberschwarzach – Mutzenroth – Wiebelsberg – Gerolzhofen	Die Bedienung dieser Verbindung wird durch die Linie 9310 weitgehend abgedeckt.
Röthlein	
Änderung der Linienführung bei Bebauung des Industriegebietes „Etzberg“	Umsetzung ist im Dezember 2006 bereits erfolgt.
eventuelle Änderung in Heidenfeld bei neuer Anbindung	Eine ausreichende Erschließung wird durch die Haltestelle „Siemensstraße“ (500m-Einzugsbereich) gewährleistet.
Überlegung bezüglich einer besseren Anbindung des neuen Baugebietes „Elmuß II“ in Röthlein	Eine ausreichende Erschließung (500m-Einzugsbereich) wird durch die Haltestelle „Rathaus“ gewährleistet.
Schwebheim	
Verbesserung der Verknüpfung der Stadtbuslinien mit denen der OVF-Linien durch Realisierung einer Haltestelle für OVF – Busse am Rossmarkt zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV	Die Verbesserung der Verknüpfungssituation in der Schweinfurter Innenstadt wird als Maßnahme in den NVP übernommen.
Üchtelhausen	
Einbeziehung in den Nahverkehrsbereich der Stadt Schweinfurt	Die Ausdehnung des Stadtverkehrs bis Üchtelhausen ist aus betrieblichen Gründen sowie konzessionsrechtlich nicht möglich.
alternativ: bessere Busanbindung im Regionalverkehr	Die Anbindung Üchtelhausen – Schweinfurt entspricht mindestens den Richtwerten der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung; zusätzliche Fahrten wurden bei Umsetzung des 1. NVP eingerichtet und mussten mangels Nachfrage wieder eingestellt werden.
Wasserlosen	
der dünnbesiedelte ländliche Raum (nordöstlicher Teil des Landkreises Schweinfurt) bedarf einer Anbindung an das Oberzentrum Schweinfurt	Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2006 wurde bereits eine zusätzliche Fahrt aus Richtung Burghausen in das Oberzentrum Schweinfurt eingerichtet. In Abhängigkeit von der Fahrgastakzeptanz kann die Einrichtung zusätzlicher Fahrten geprüft werden. Die Anbindungen der anderen Ortsteile entspricht mindestens den Grenzwerten der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung.
wenn möglich diese Verkehrsverbindung	Zusätzliche Fahrten wurden bei Umsetzung

Anregungen	Bewertung
verbessern	des 1. NVP eingerichtet und mussten mangels Nachfrage wieder eingestellt werden.
Anschlüsse an Markt Werneck bzw. Stadt Hammelburg (Einkaufsmöglichkeiten, Krankenhäuser)	Die Ausdehnung des Fahrtenangebotes ist nach Aussage des Verkehrsunternehmens aus betrieblichen Gründen ohne Mehraufwand nicht möglich.
Werneck	
Um lange Wartezeiten für die Schüler an weiterführenden Schulen in Schweinfurt zu vermeiden, sollte die Rückfahrten ab Schweinfurt besser dem Unterrichtsende angepasst werden (Nachmittagsunterricht)	Die Abfahrtszeiten wurden im Sj. 2004/2005 auf den Nachmittagsunterricht abgestimmt (15:25 Uhr ab Schweinfurt, Geschwister-Scholl-Straße); weitere Anpassungen erfolgen bei vollständiger Umsetzung des G8 zum Sj. 2007/2008.
Busfahrten preiswerter machen	Die Tarifgestaltung obliegt den Verkehrsunternehmen, der Landkreis hat keinen Einfluss auf das Fahrpreiseniveau
bessere Anbindung der Gemeindeteile	Die Anbindung der Gemeindeteile entspricht mindestens den Grenzwerten der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung.
Anbindung des Gewerbegebietes Werneck an den ÖPNV	Die Anregung wird als Prüfauftrag in den NVP übernommen, die Umsetzung steht in direktem Zusammenhang mit der Realisierung der Ortsumgehung Werneck.

C.6 Definition des Bedienungsangebotes

In der folgenden Tabelle 83 sind die Linien im Landkreis Schweinfurt mit ihrem jeweiligen Bedienungsangebot (Festlegung der ausreichenden Bedienung) zum Zielhorizont 2012 definiert. Das dargestellte Angebot beinhaltet die Umsetzung der in Kapitel C.5.3 vorgeschlagenen Maßnahmen. Auswirkungen der in Kapitel C.5.3.2 beschriebenen Prüfaufträge können zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden und sind somit in den Tabellen nicht berücksichtigt. Bei Linien ohne Maßnahmen wird das bestehende Angebot dargestellt.

Die Festlegung der „ausreichenden Bedienung“ nach PBefG hat besondere Bedeutung für die Genehmigung von Linien. In diesem Fall ist der Nahverkehrsplan von der Genehmigungsbehörde bei der Entscheidungsfindung zu berücksichtigen (siehe § 8, Abs. 2 PBefG). Der Nahverkehrsplan dokumentiert somit die aus Sicht des „öffentlichen Interesses“ erforderliche Bedienung.

Aus der Festlegung der „ausreichenden Bedienung“ ist keine Finanzierungsverpflichtung durch den Aufgabenträger abzuleiten. Die Realisierung der Bedienung ist im Einzelfall festzulegen. Die Bedienung durch den Genehmigungsinhaber (Verkehrsunternehmen) kann in Abstimmung mit dem Aufgabenträger und der Genehmigungsbehörde, ggf. auch zeitlich begrenzt, unter der festgelegten „ausreichenden Bedienung“ bleiben, wenn die Finanzierung nicht möglich ist.

Linienübersicht■ **Tabelle 83:** Definition Bedienungsangebot Landkreis Schweinfurt 2007 - 2012

Linie	Linienweg	Planungsstand	Bedienungszeitraum			Fahrtenangebot			VU	Bemerkungen
			Mo-Fr	Sa	So	Mo - Fr	Sa	So		
8130	Schweinfurt-Aidhausen	keine Veränderung	6.00-0.30	9.00-14.00	1.00-1.30	7/8	1/1	1/0	OVF / H. Metz	ab 20.00 AST
8132	Schweinfurt-Ebertshausen/ Reichmannshausen	keine Veränderung	6.30-24.00	9.00-15.00	1.00-1.30	8/6	1/2	1/0	OVF / H. Metz	ab 20.00 AST
8134	Schweinfurt-Werneck- Schwebenried/Arnstein	keine Veränderung	6.00-24.00	9.00-14.00	0.30-1.00	17/16	1/1	1/0	OVF Schmitt	ab 20.00 AST
8135	Schweinfurt-Wipfeld- Dipbach	keine Veränderung	5.30-24.00	7.00-17.00	1.00-1.30	13/10	3/2	1/0	OVF / Alka-Reisen	ab 20.00 AST
8136	Schweinfurt-Rannungen	keine Veränderung	6.30-23.55	-	0.30-1.00	14/12	-	1/0	OVF	ab 20.00 AST
8137	Schweinfurt- Schwebheim-Volkach	Anbindung Industriegebiet Etzberg	5.00-24.00	6.00-23.00	0.30-24.00	40/38	13/13	9/6	OVF / Danzberger	ab 22.00 AST
8139	Schweinfurt-Obbach- Wasserlosen/Wülfershausen	keine Veränderung	5.30-0.30	6.30-14.30	0.30-1.00	14/17	4/4	1/0	OVF	ab 20.00 AST
8148	Schweinfurt-Werneck	keine Veränderung	6.00-23.30	7.00-17.00	0.30-17.30	13/11	4/4	3/2	H. Metz	ab 20.00 AST
8150	Gerolzhofen-Kitzingen	keine Veränderung	5.00-19.30	8.00-8.30	-	13/12	1/0	-	OVF	
8153	Schweinfurt-Bad Neustadt-Fladungen	keine Veränderung	23.30- 24.00	-	1.00-1.30	1/0	-	1/0	OVF	nur AST-Bedienung
8156	Schweinfurt-Haßfurt- (Eltmann)	keine Veränderung	5.00-23.00	7.30-14.30	-	18/17	3/3	-	OVF	

C-102

Linie	Linienweg	Planungsstand	Bedienungszeitraum			Fahrtenangebot			VU	Bemerkungen
			Mo-Fr	Sa	So	Mo - Fr	Sa	So		
8160	Schweinfurt-Gerolzhofen-Oberschwarzach	Ssystematisierung des Bedienungsangebotes	5.00-0.30	7.00-17.00	1.00-24.00	60 T	3/3	7/4	OVF	evtl. zusätzliche Verstärkerfahrten; ab 20.00 AST
8162	Bad Neustadt (S)-Bad Kissingen – Würzburg	keine Veränderung	6.30-18.30	-	-	1/1	-	-	OVF/ K.Geis)	
8165	Schweinfurt-Euerdorf-Ramsthal/Oberthulba-Hammelburg	keine Veränderung	6.00-19.30	8.30-13.30	-	9/7	1/1	-	OVF/ KOB	
8170	Schweinfurt-Bad Königshofen i. Gr.	keine Veränderung	5.30-19.00	8.00-15.00	-	11/11	2/1	-	OVF/ Keßler/Schroer/ Seger-Tours/ K.Seger	
8171	Schweinfurt-Maßbach-Althausen	keine Veränderung	5.30-24.00	7.00-17.00	0.30-1.17	9/6	2/1	1/0	OVF/ Keßler/Schroer/ Seger-Tours/ K.Seger	ab 20.00 AST
8172	Schweinfurt-Stadtlauringen-Wetzhausen/Großbardorf	keine Veränderung	5.30-18.00	-	-	3/1	-	-	OVF/ Keßler/Schroer/ Seger-Tours/ K.Seger	
9112	Stadtlauringen-Hofheim	keine Veränderung	6.30-16.00	-	-	9/9	-	-	Wagenhäuser	
9305	Herlheim-Schweinfurt	keine Veränderung	6.00-15.30	-	-	1/1	-	-	Kleinhenz	
9306	Schweinfurt-Donnersdorf-Gerolzhofen	keine Veränderung	6.00-23.30	7.00-15.00	0.30-0.30	14/13	3/3	1/0	Kleinhenz	ab 20.00 AST
9307	Schweinfurt-Gerolzhofen-Untersteinbach	keine Veränderung	5.30-23.30	8.30-14.00	0.30-0.30	13/7	1/1	1/0	Kleinhenz	ab 20.00 AST
9308	Gernach/Volkach-Gerolzhofen	keine Veränderung	7.00-18.00	-	-	12/10	-	-	Kleinhenz	

C-103

Linie	Linienweg	Planungsstand	Bedienzeitraum			Fahrtenangebot			VU	Bemerkungen
			Mo-Fr	Sa	So	Mo - Fr	Sa	So		
9310	Geesdorf-Gerolzhofen	keine Veränderung	5.00-18.00	8.00-11.30	-	8/8	1/1	-	Burlein	
9344	Würzburg-Wipfeld	keine Veränderung	6.30-18.00	-	-	5/4	-	-	Kanski	

■ **Tabelle 84:** Definition Bedienungsangebot Stadtwerke Schweinfurt (stadtgrenzüberschreitende Linien) 2007 - 2012

Linie	Linienweg	Planungsstand	Bedienungszeitraum			Taktangebot					VU (Konz.- dauer)
						Mo - Fr		Sa		So	
						Mo-Fr	Sa	So	HVZ ¹⁰⁴	SVZ ¹⁰⁵	
Dittelbrunn – Hambach	Roßmarkt – Dittelbrunn – Hambach – Dittelbrunn – Roßmarkt	keine Veränderung	5.00 – 22.30	6.30 – 22.30	10.00-21.00	30	1 x/h	1 x/h	1 x/h	kein Takt	Stadtwerke Schweinfurt GmbH
Mainberg– Schonungen– Hausen	Roßmarkt – Mainberg – Hausen – Schonungen – Mainberg – Roßmarkt	keine Veränderung	5.30 – 23.30	7.00 – 0.30	10.30-23.30	20	1 x/h	30	1 x/h	90	Stadtwerke Schweinfurt GmbH
Sennfeld	Roßmarkt – Sennfeld – Roßmarkt	keine Veränderung	5.00-22.30	6.00 – 22.30		20 / 60	1 x/h	2 x/h	1 x/h	90	Stadtwerke Schweinfurt GmbH
Sennfeld – Gochsheim	Roßmarkt – Sennfeld – Gochsheim – Sennfeld – Roßmarkt	keine Veränderung	5.00 – 22.30	6.00 – 0.30	8.30 – 22.30	20 / 30	1 x/h	2 x/h	1 x/h	90	Stadtwerke Schweinfurt GmbH
Bergrheinf. – Grafenrheinfeld	Roßmarkt – Bergrheinfeld – Grafenrheinfeld – Bergrheinfeld – Roßmarkt	keine Veränderung	5.00 – 22.00	6.00 – 0.30	10.30-21.30	20 / 30	1 x/h	30 / 40	1 x/h	90	Stadtwerke Schweinfurt GmbH
Niederwerrn	Roßmarkt – Niederwerrn – Roßmarkt	keine Veränderung	5.00 – 23.30	6.00 – 23.30	10.30-22.00	2 x/h	1 x/h	1 x/h	1 x/h	90	Stadtwerke Schweinfurt GmbH
Niederwerrn – Oberwerrn –Kronungen – Kützberg	Roßmarkt – Niederwerrn – Oberwerrn – Kronungen – Kützberg – Oberwerrn – Niederwerrn – Roßmarkt	keine Veränderung	5.00 – 23.30	6.00 – 23.30	10.30-22.00	1 x/h	1 x/h	1 x/h	1 x/h	90	Stadtwerke Schweinfurt GmbH

104 HVZ Hauptverkehrszeit (Mo – Fr 6 - 19 Uhr; Sa bis 14 Uhr)

105 SVZ Schwachverkehrszeit (Mo – Fr 19 – 6 Uhr, Sa nach 14 Uhr, So)

C.7 Wirkung des Maßnahmenpaketes

C.7.1 Finanzierung

Die „Näherungsweise Abschätzung der ÖPNV-Nachfrage“ (vgl. Kapitel C.3.8) zeigt, dass im Landkreis Schweinfurt die ÖPNV-Nachfrage im Geltungszeitraum des Nahverkehrsplans bis zum Jahr 2012 bestenfalls stagnieren, tendenziell eher zurückgehen wird. Mit den Maßnahmen zur Weitentwicklung des ÖPNV besteht auf einzelnen Relationen die Möglichkeit, neue Fahrgäste hinzuzugewinnen, der allgemeine Rückgang kann voraussichtlich jedoch nur z.T. kompensiert werden.

In der Finanzplanung müssen somit die möglicherweise anstehenden Rückgänge in der Einnahmensituation berücksichtigt werden. Der im vorliegenden Nahverkehrsplan dargestellten Auftrag zur Überprüfung uneffektiver Linien bzw. Linienabschnitte ist im Sinne einer „budgetorientierten Nahverkehrsplanung“ als Grundlage für Leistungsumschichtungen bzw. Leistungseinsparungen zu sehen. Bedienungsangebote, die durch eine geringe Auslastung (< 5 Fahrgäste pro Fahrt) gekennzeichnet sind, sind in diesem Zusammenhang zu überprüfen.

Zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht abschätzbar sind weitere Rückgänge bei den gesetzlichen Ausgleichszahlungen für die Schülerbeförderung (nach § 45a PBefG) und für die Schwerbehindertenbeförderung. Hier sind weitere Anpassungen zu erwarten, die zu einer Verschlechterung der Einnahmensituation führen werden.

Deutlich wird anhand der Entwicklung der Rahmenbedingungen (Bevölkerungsstagnation bzw. -rückgang, weniger Fahrschüler bei längeren Fahrtstrecken, Rückgang der gesetzlichen Ausgleichszahlungen), dass ein hoher Handlungsbedarf

- zur weiteren Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des Bedienungsangebotes,
- zur gezielten Ausrichtung der Angebote auf den veränderten Fahrgastmarkt (absehbar größere Potenziale im Einkaufs-, Besorgungs- und Freizeitverkehr; demographische Entwicklung) und
- zur nachhaltigen weiteren Verbesserung der Produktivität in der Betriebsdurchführung (z. B. durch Umstellung auf bedarfsgesteuerte Bedienungsformen)

besteht.

C-106

C.7.2 Betrieb

Für die im Rahmenkonzept des Nahverkehrsplans dargestellten Maßnahmen ist eine Bewertung der Auswirkungen auf die Betriebskosten vorzunehmen.

Im Vergleich zum Status-quo-Angebot des Bedienungskonzeptes im Landkreis Schweinfurt (Fahrplan Dezember 2006) ist durch die Umsetzung der dargestellten Maßnahmen M1 und M2 keine Erhöhung der Betriebskosten zu erwarten, sofern die vorgeschlagenen Veränderungen im Rahmen der betrieblichen Planung der Verkehrsunternehmen eigenwirtschaftlich umsetzbar sind. Dies ist durch die Unternehmen im Detail zu prüfen.

Die Anpassung der Fahrplanzeiten an das Unterrichtsende ist aufwandsneutral vorzunehmen.

Die dargestellten Prüfaufträge sollen als Ergebnis die Entscheidungsgrundlage für die weitere Ausgestaltung des Liniennetzes und Bedienungsangebotes bilden. Eine Abschätzung der im Einzelnen damit verbundenen betrieblichen und somit auch finanziellen Auswirkungen kann daher erst nach Bearbeitung der Prüfaufträge und in Abstimmung mit den betroffenen Verkehrsunternehmen erfolgen.

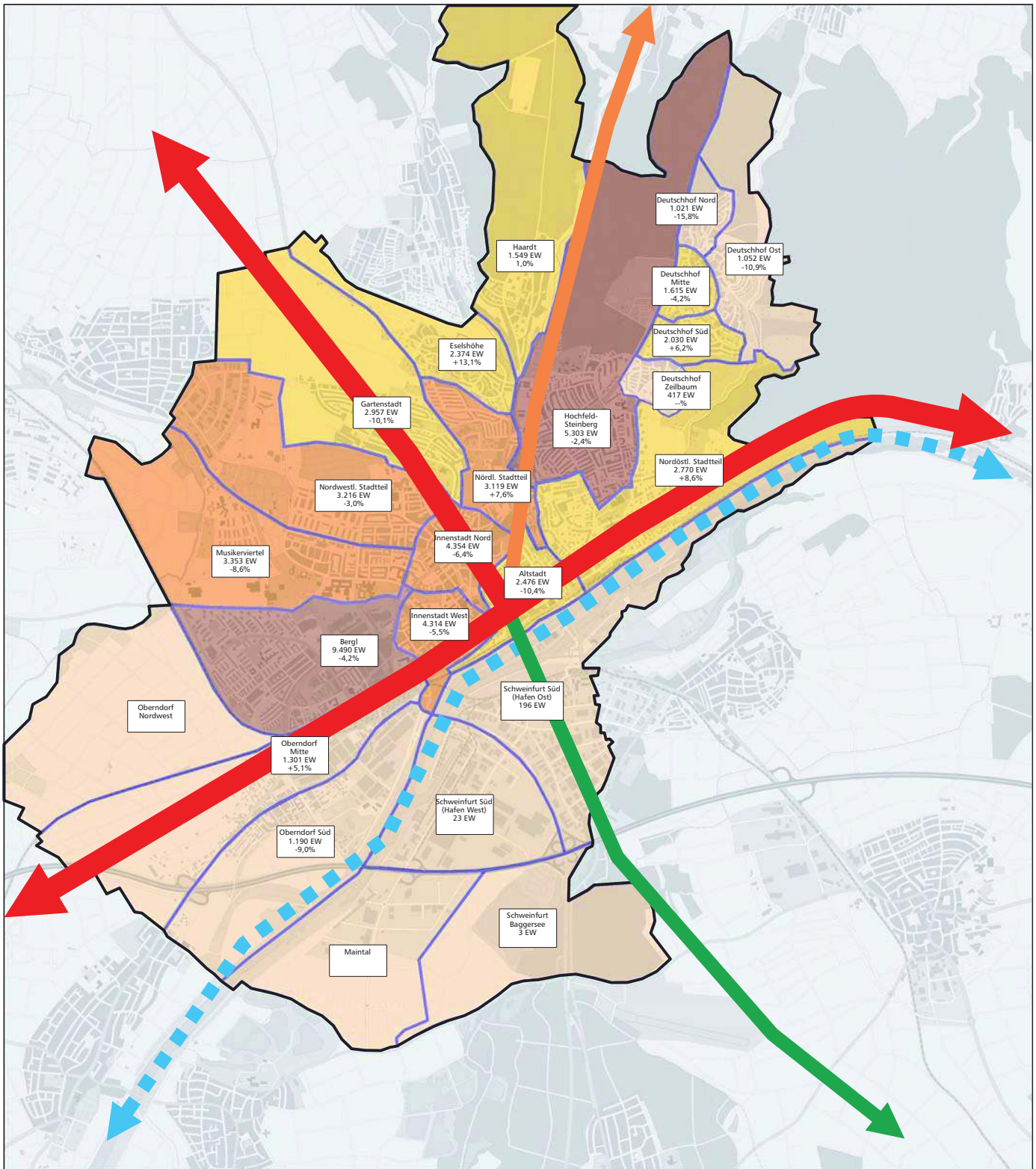
C.7.3 Investitionen

Die Kosten für die gestalterische Aufwertung der beiden Innenstadthaltestellen „Deutsche Bank“ und „Heilig-Geist-Kirche“ in Schweinfurt zur Verbesserung der Verknüpfungssituation zwischen Stadt- und Regionalbusverkehr lassen sich derzeit nicht abschätzen, da die konkreten Gestaltungsmaßnahmen derzeit noch nicht festliegen.

Gleiches gilt für eventuelle bauliche Maßnahmen im Zuge der Verlegung der Regionalbuslinien aus der Schrammstraße in die Luitpoldstraße.

Anlage 1

– Karten –



Legende :

Bevölkerungsentwicklung
(Datengrundlage: Stadt Schweinfurt 2005)

- über 5000 Einwohner
- 3000 bis 4500 Einwohner
- 1500 bis 3000 Einwohner
- Unter 1500 Einwohner

Innenstadt
2.476 EW
-10,4%
Veränderung in % zu 1996

- Stadtgrenze
- Stadtteilgrenze
- Bahnstrecke

Entwicklungsachsen
nach Regionalplan Main-Rhön (Stand: 2005)

- Entwicklungsachse von regionaler Bedeutung
- Entwicklungsachse von überregionaler Bedeutung
- Main-Donau-Wasserstraße

Stadt Schweinfurt

Gemeinsamer Nahverkehrsplan Stadt und Landkreis Schweinfurt - Teilgebiet Stadt Schweinfurt

**Karte 1
Raum- und Siedlungsstruktur**

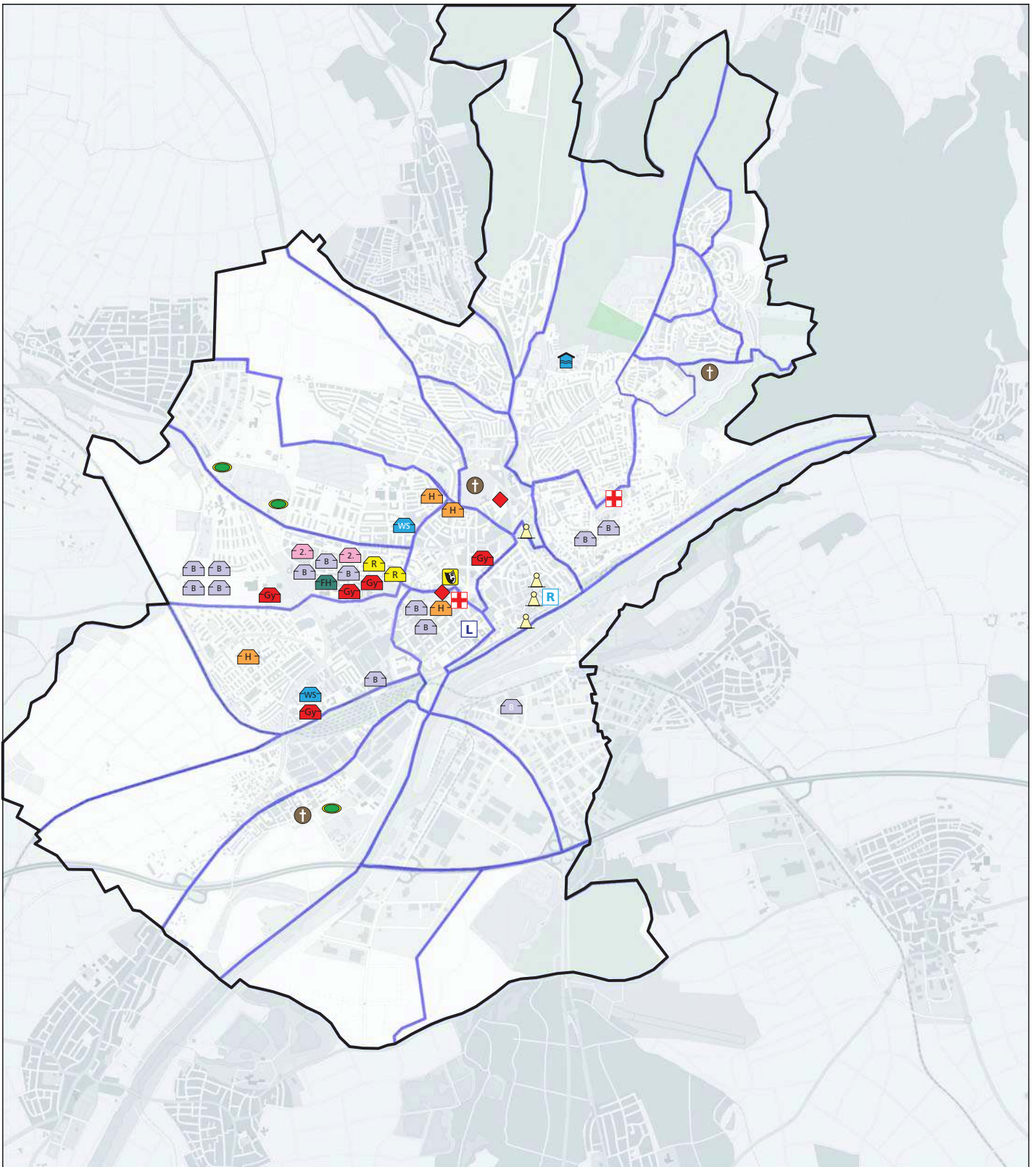
Stand: März 2007
Maßstab: 1:35.000
Kartengrundlage:
Stadt Schweinfurt















Planungsgruppe Nord

GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG






Dörnbergstraße 12 ■ D-34119 Kassel
Telefon 05 61 / 8 07 58-0 ■ Fax 05 61 / 8 07 58-58



Schulstandorte

-  Hauptschule
-  Gymnasium
-  Wirtschaftsschule
-  Schule des 2. Bildungsweges
-  Rathaus
-  Landratsamt
-  Krankenhaus
-  Alten-, Altenpflegeheime und Behinderteneinrichtungen
-  Friedhof
-  Realschule
-  Berufsschulen
-  Fachhochschule (Würzburg-Schweinfurt)

Freizeiteinrichtungen

-  Sehenswürdigkeit/ Freizeitziel (mit Relevanz für ÖPNV)
-  Wildpark Schweinfurt
-  Hallenbad
-  Sporteinrichtung
-  Theater
-  Innenstadt
-  Stadtgrenze

Stadt Schweinfurt

Gemeinsamer Nahverkehrsplan Stadt und Landkreis Schweinfurt - Teilgebiet Stadt Schweinfurt

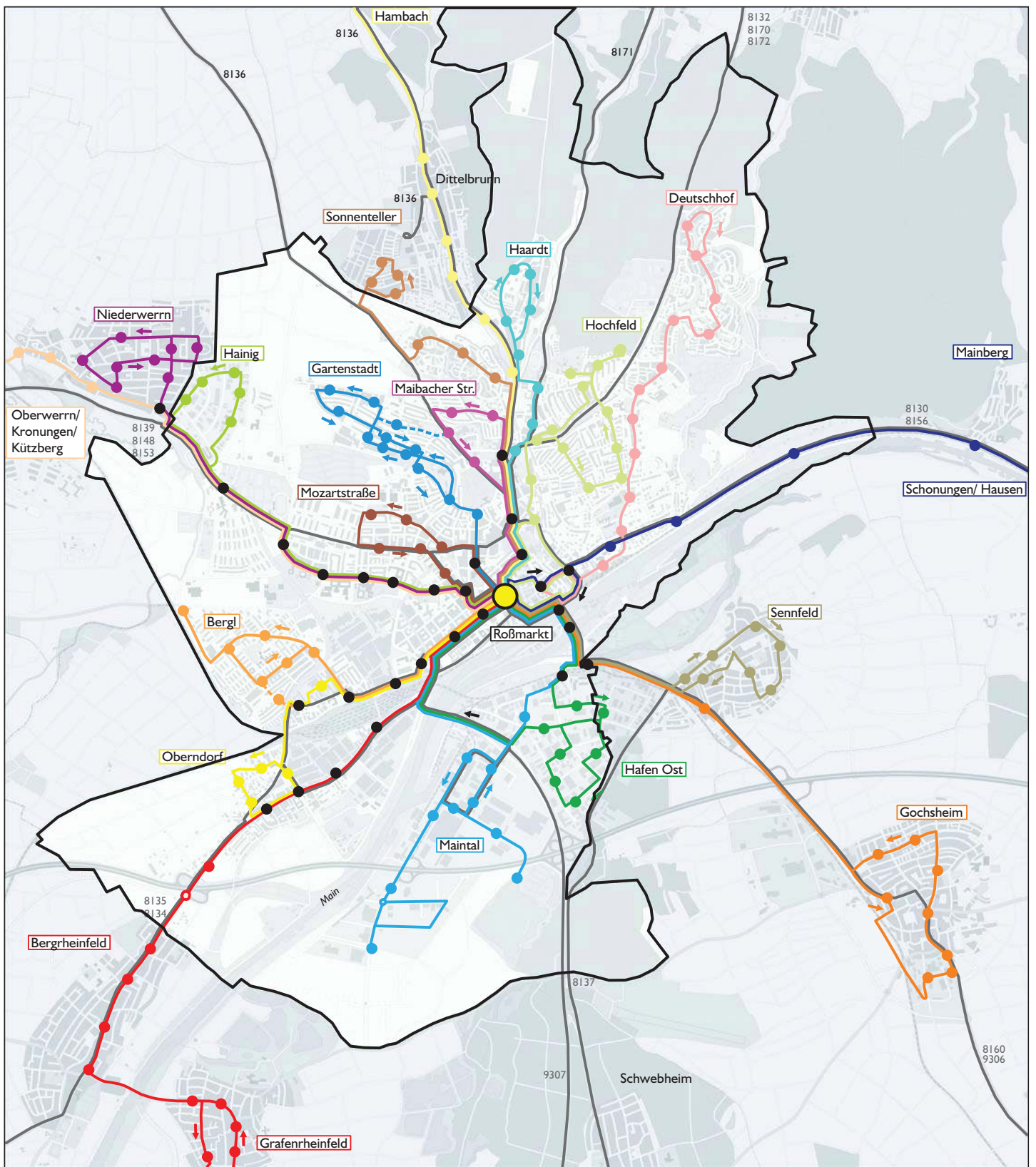
Karte 2
Infrastruktur

Stand: März 2007
Maßstab: 1:35.000
Kartengrundlage:
Stadt Schweinfurt



Planungsgruppe Nord
GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG

Dörnbergstraße 12 ■ D-34119 Kassel
Telefon 05 61 / 8 07 58-0 ■ Fax 05 61 / 8 07 58-58



Legende

- Hauptbahnhof - Bergl
- Hauptbahnhof - Oberndorf
- Leopoldina Krankenhaus - Deutschhof
- Hochfeld - Steinberg
- Mozartstraße
- Haardt
- Gartenstadt
- Maibacher Straße
- Eselshöhe - Dittelbrunn Sonnenteller
- Dittelbrunn - Hambach
- Mainberg - Schonungen - Hausen
- Sennfeld
- Sennfeld - Gochsheim
- Bergtheinfeld - Grafenheinfeld
- Am Hainig
- Niederwerrn
- Niederwerrn - Oberwerrn - Kronungen - Kützigberg
- Hafen Ost
- Maintal - Industriegebiet Süd

- Regionalbuslinien
- Bahnstrecke

Stadt Schweinfurt

Gemeinsamer Nahverkehrsplan Stadt und Landkreis Schweinfurt - Teilgebiet Stadt Schweinfurt

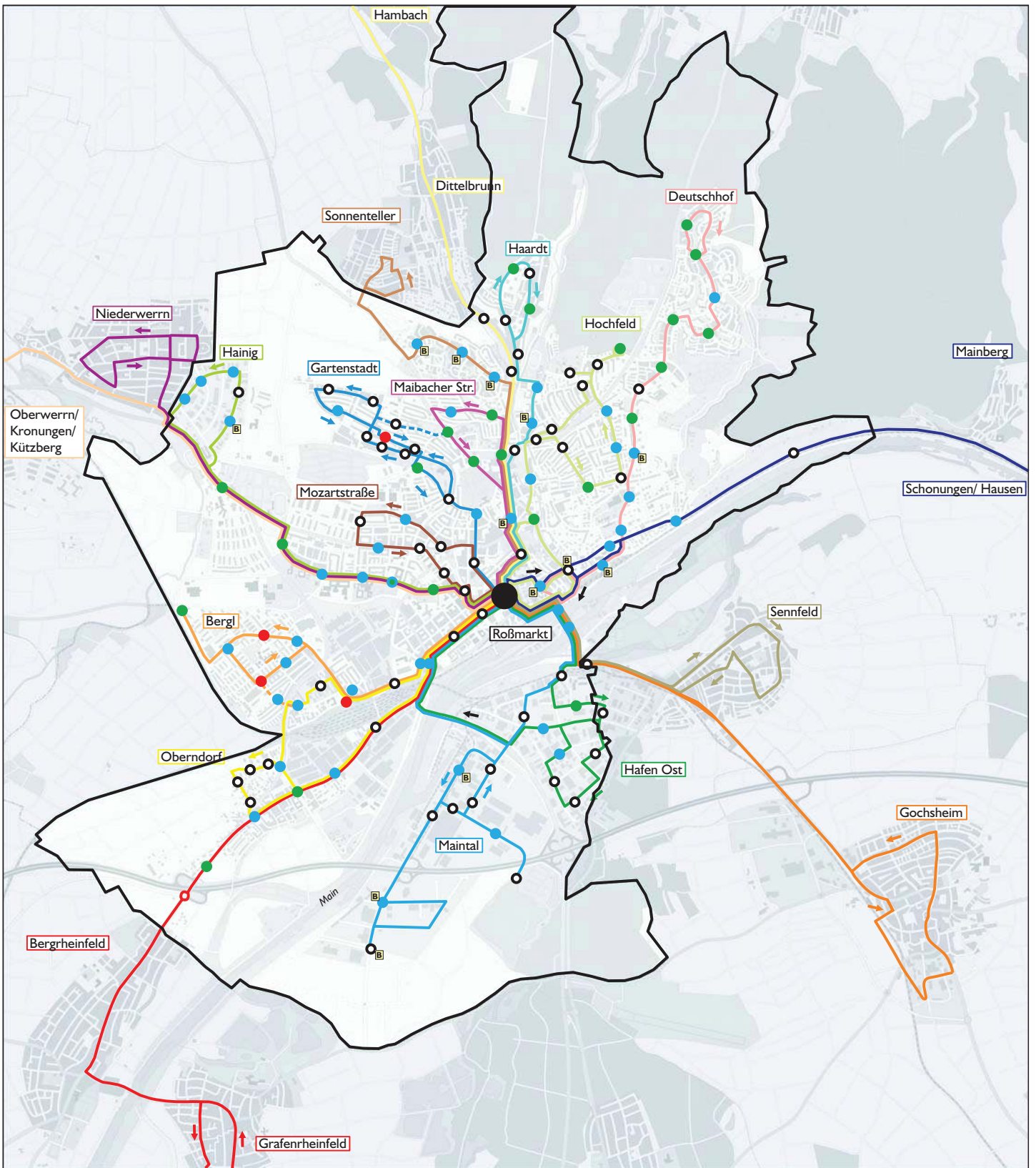
Karte 3
Liniennetz Stadtverkehr Schweinfurt

Stand: März 2007
Maßstab: 1:35.000
Kartengrundlage:
Stadt Schweinfurt



Planungsgruppe Nord
GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG

Dornbergstraße 12 ■ D-34119 Kassel
Telefon 05 61 / 8 07 58-0 ■ Fax 05 61 / 8 07 58-58



Legende

- keine Überdachung
- Betonhaltestellenüberdachung
- Stahlhaltestelleüberdachung
- sonstige Haltestellenart
- Haltestelle mit behindertengerechtem Ausbau

Stadt Schweinfurt

Gemeinsamer Nahverkehrsplan Stadt und Landkreis Schweinfurt - Teilgebiet Stadt Schweinfurt

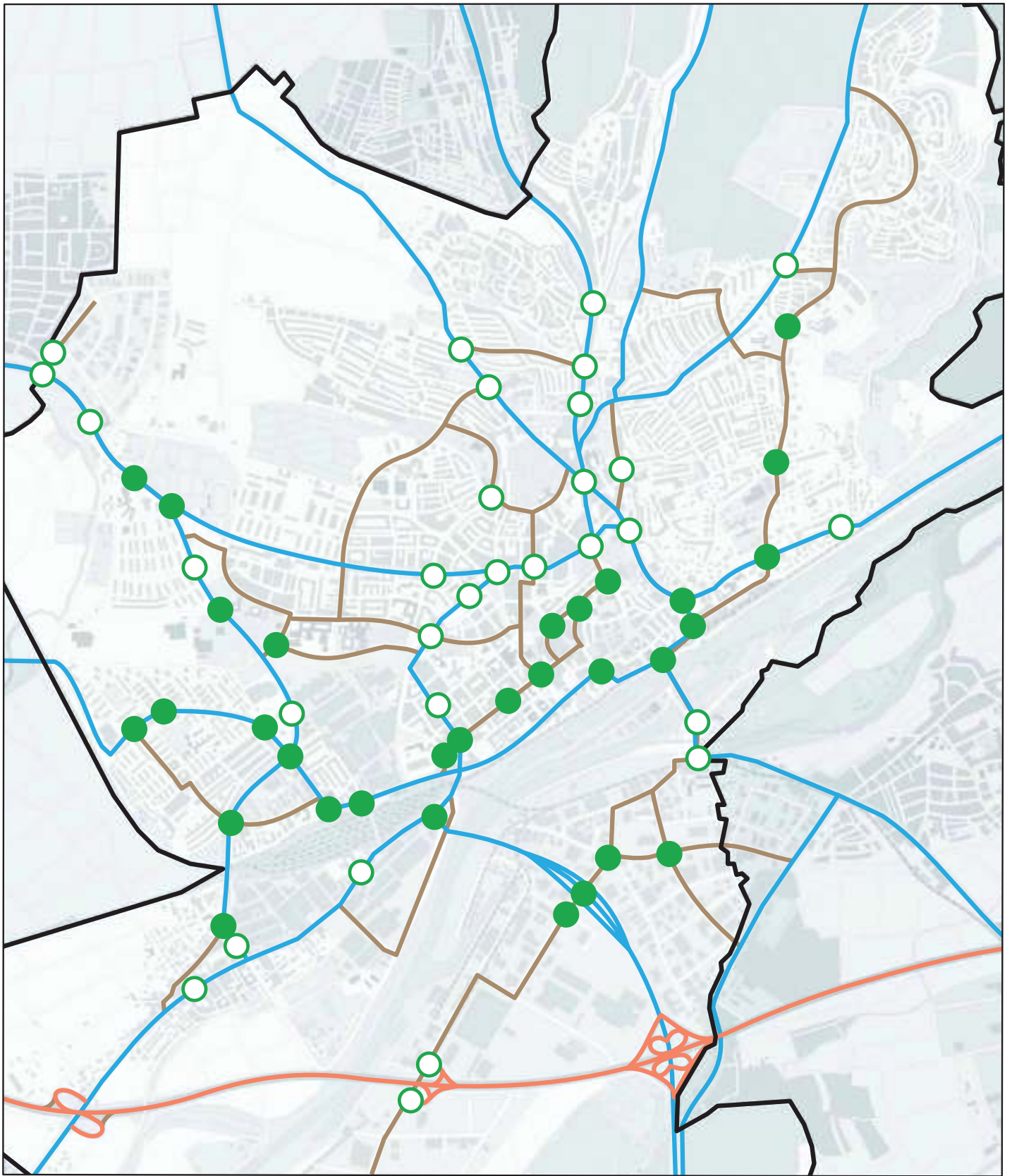
Karte 4
Haltestelleninfrastruktur - Stadt Schweinfurt

Stand: März 2007
Maßstab: 1:35.000
Kartengrundlage:
Stadt Schweinfurt



Planungsgruppe Nord
GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG

Dornbergstraße 12 ■ D-34119 Kassel
Telefon 05 61 / 8 07 58-0 ■ Fax 05 61 / 8 07 58-58



Legende

- microprozessorgesteuert mit ÖPNV- Beschleunigung
- microprozessorgesteuert
- städtische Hauptverkehrsstraße
- städtische Durchgangsstraße
- Autobahn

Stadt Schweinfurt

Gemeinsamer Nahverkehrsplan Stadt und Landkreis Schweinfurt - Teilgebiet Stadt Schweinfurt

Karte 5

Microprozessorgesteuerte Lichtsignalanlagen

Stand: März 2007

Maßstab: 1:35.000

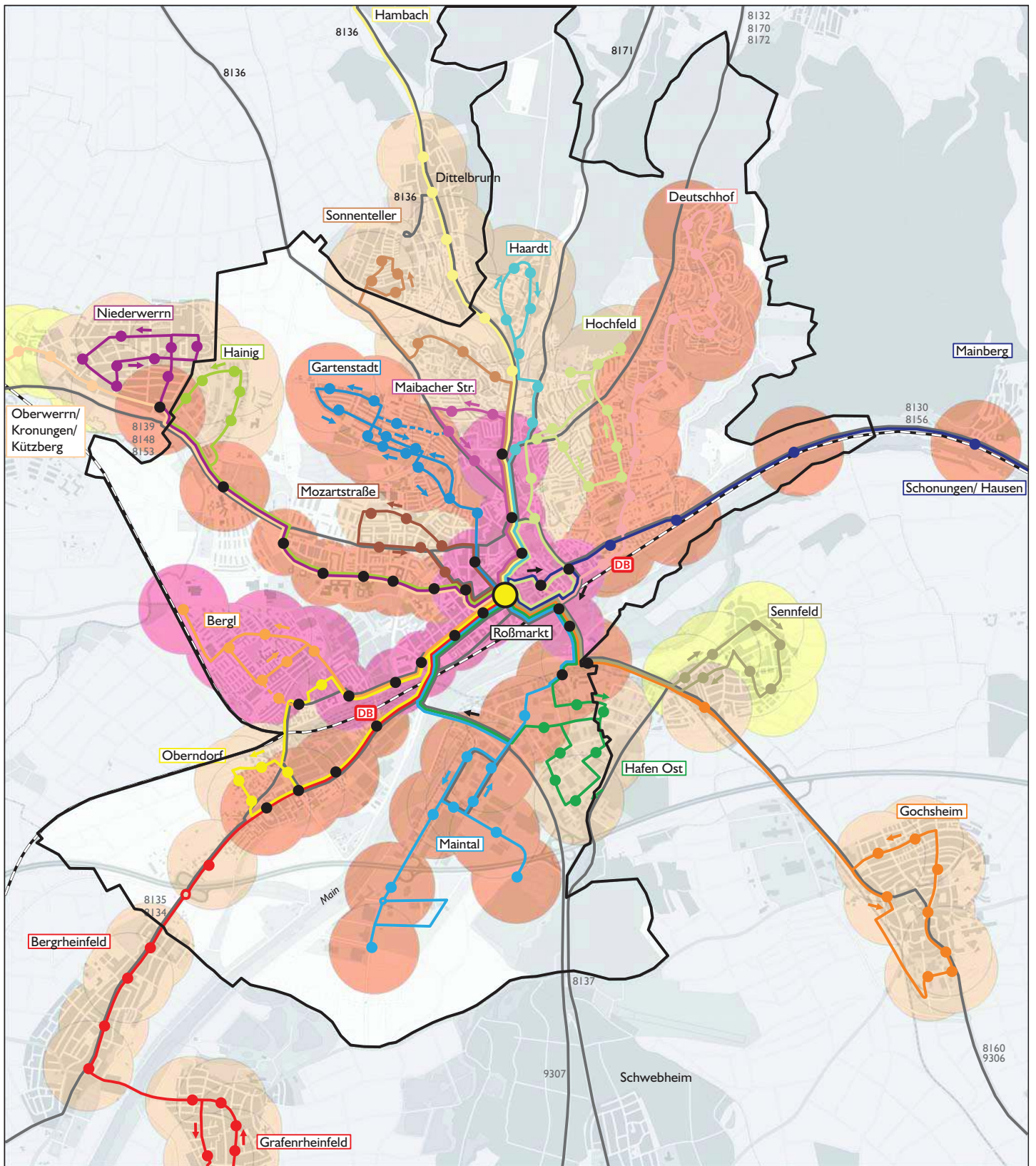
Kartengrundlage:

Stadt Schweinfurt



Planungsgruppe Nord
GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG

Dörnbergstraße 12 ■ D-34119 Kassel
Telefon 05 61 / 8 07 58-0 ■ Fax 05 61 / 8 07 58-58



Legende

- Hauptbahnhof - Bergl
- Hauptbahnhof - Oberndorf
- Leopoldina Krankenhaus - Deutschhof
- Hochfeld - Steinberg
- Mozartstraße
- Haardt
- Gartenstadt
- Maibacher Straße
- Eselshöhe - Dittelbrunn Sonnenteller
- Dittelbrunn - Hambach
- Mainberg - Schonungen - Hausen
- Sennfeld
- Sennfeld - Gochsheim
- Bergheinfeld - Grafenheinfeld
- Am Hainig
- Niederwerrn
- Niederwerrn - Oberwerrn - Kronungen - Kützberg
- Hafen Ost
- Maintal - Industriegebiet Süd

- Regionalbuslinien
- Bahnstrecke

Erschließungsradien
(Bus 300 m Kerngebiet, 400 m Randgebiet)

- 10-min-Takt und besser
- 20-min-Takt und besser
- 30-min-Takt und besser
- < 30-min-Takt, unvertakt

Stadt Schweinfurt

Gemeinsamer Nahverkehrsplan Stadt und Landkreis Schweinfurt - Teilgebiet Stadt Schweinfurt

Karte 6
Erschließungsqualität und Bedienungsangebot im Stadtverkehr der Stadt Schweinfurt

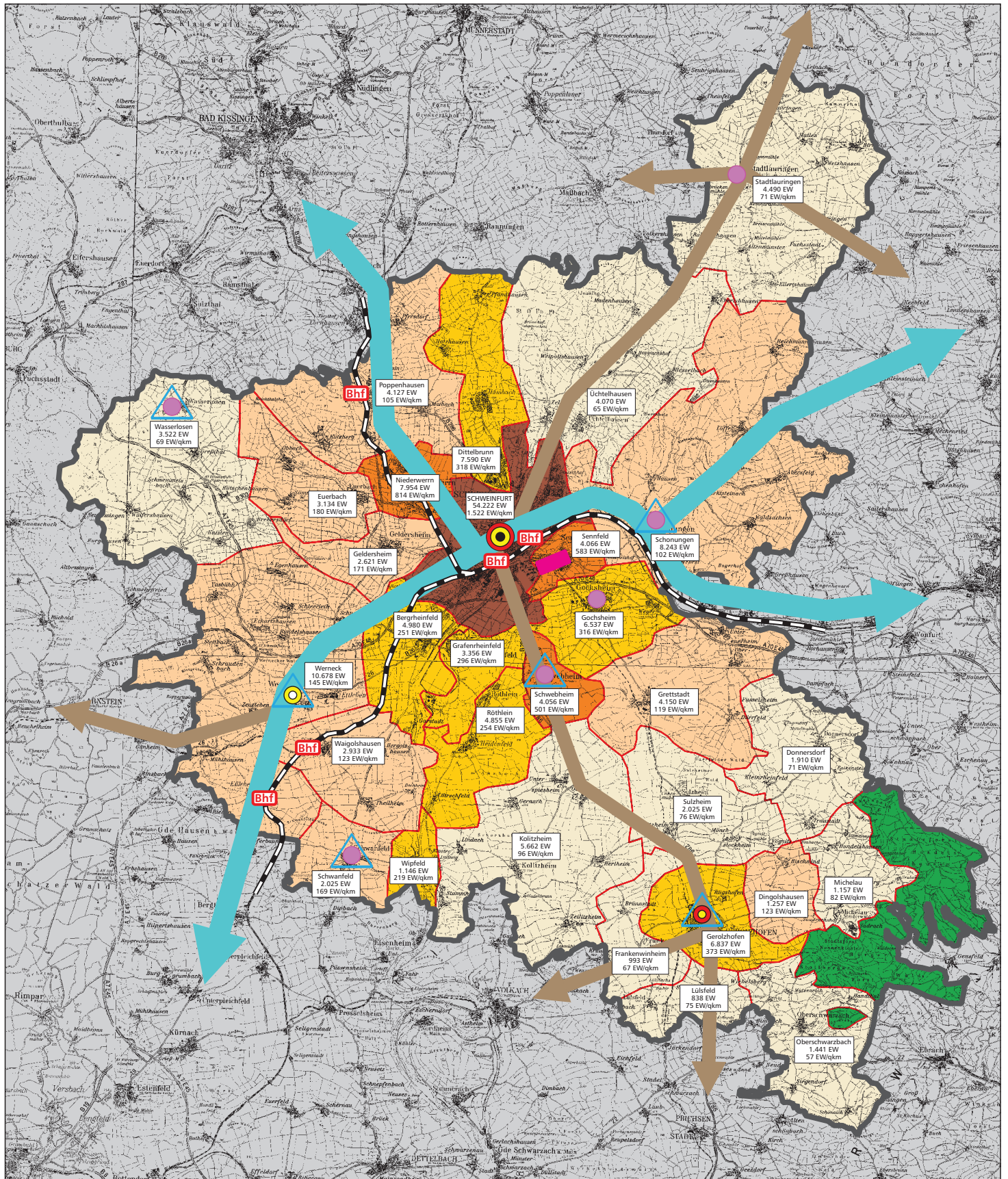
Stand: März 2007
Maßstab: 1:35.000
Kartengrundlage:
Stadt Schweinfurt



Planungsgruppe Nord

GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG

Dornbergstraße 12 ■ D-34119 Kassel
Telefon 05 61 / 8 07 58-0 ■ Fax 05 61 / 8 07 58-58



Legende :

Bevölkerungsdichte
(Stand: Landkreis SW 2003 / Stadt SW 2005)

- ab 1.000 EW/qkm
- 400 - 814 EW/qkm
- 200 - 399 EW/qkm
- 100 - 199 EW/qkm
- 57 - 99 EW/qkm
- Staatsforst (gemeindefreies Gebiet)

Bergtheinfeld 4.980 EW
251 EW/qkm

— Kommune
— Einwohnerzahl
— Einwohnerdichte

— Landkreisgrenze
— Gemeindegrenze
— Bahnstrecke

Zentralörtliche Gliederung und Entwicklungsachsen
nach Regionalplan Main-Rhön (Stand: 2005)

- Oberzentrum
- Mittelzentrum
- Unterzentrum
- Kleinzentrum
- Bevorzugt zu entwickelnder zentraler Ort
- Siedlungsschwerpunkt
- Entwicklungsachse von regionaler Bedeutung
- Entwicklungsachse von überregionaler Bedeutung

Landkreis Schweinfurt

Gemeinsamer Nahverkehrsplan Stadt und Landkreis Schweinfurt - Teilraum Landkreis Schweinfurt

**Karte 7
Raum- und Siedlungsstruktur**

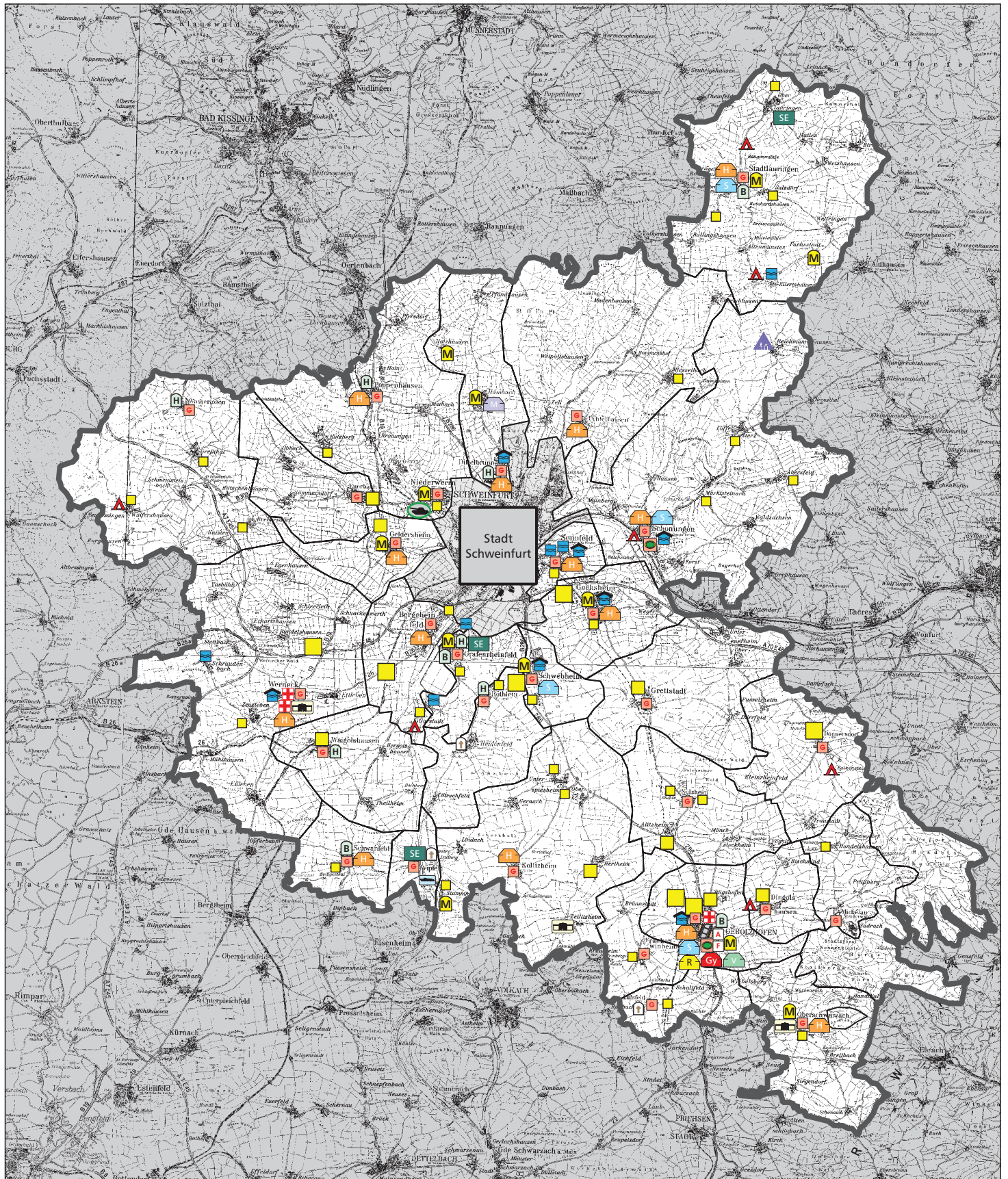
Stand: Februar 2007
Kartengrundlage: TK 1:100.000



Planungsgruppe Nord
GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG

Dörnbergstraße 12 ■ D-34119 Kassel
Telefon 05 61 / 8 07 58-0 ■ Fax 05 61 / 8 07 58-58





Infrastruktur - Legende :

Bildungseinrichtungen

- Hauptschule
- Gymnasium
- Realschule
- Sonderschule
- Volkshochschule
- Musikschule
- Bücherei

Sonstiges

- Kloster
- Main-Fähre
- Grenze Landkreis
- Grenze Gemeinde

Erholungseinrichtungen

- Freizeit- / Sportpark
- Freibad / Badesee
- Hallenbad / Theme
- Camping- / Zeltplatz
- Jugendherberge
- Kino
- Schloßanlage
- Museum
- Halle / Bürgersaal

Öffentl. Einrichtungen

- Gemeindeverwaltung
- Landratsamt
- Amtsgericht
- Finanzamt
- Sozialeinrichtung
- Krankenhaus
- Kaserne

Gewerbegebiete

- < 10
 - 10-20
 - < 20
- Gewerbegebiete
(mit räumlicher Zuordnung)
Größe = Fläche in Hektar

Landkreis Schweinfurt

Gemeinsamer Nahverkehrsplan Stadt und Landkreis Schweinfurt - Teilraum Landkreis Schweinfurt

Karte 8
Infrastruktur - ÖPNV-relevante Ziele

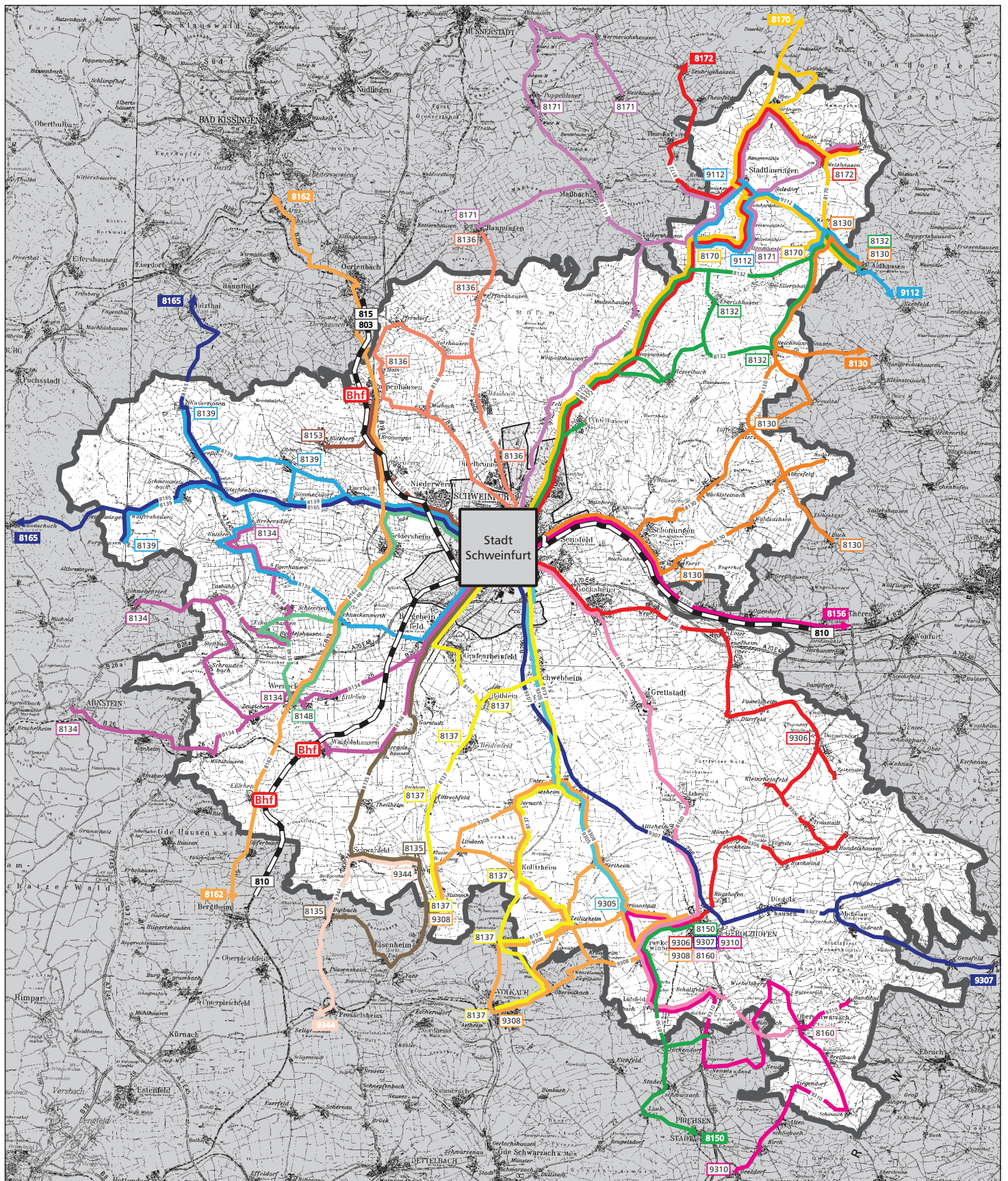
Stand: Februar 2007
Kartengrundlage: TK 1:100.000



Planungsgruppe Nord

GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
Dörnbergstraße 12 ■ D-34119 Kassel
Telefon 05 61 / 8 07 58-0 ■ Fax 05 61 / 8 07 58-58

Nord



Legende

- 9308 Liniennummer
- 8135 Linienendstelle
- Bahnstrecke
- 810 Schienenverkehr
- Bhf Bahnhof / Haltepunkt
- Stadtgebiet Schweinfurt
- Grenze Landkreis

Landkreis Schweinfurt

Gemeinsamer Nahverkehrsplan Stadt und Landkreis Schweinfurt - Teilraum Landkreis Schweinfurt

Karte 9
Liniennetz

Stand: Februar 2007
Kartengrundlage: TK 1:100.000



Planungsgruppe Nord
GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG

Dörnbergstraße 12 ■ D-34119 Kassel
Telefon 05 61 / 8 07 58-0 ■ Fax 05 61 / 8 07 58-58

Nord

Anlage 2

– Synopse Stadt Schweinfurt –

Stadt Schweinfurt: Anhörungsverfahren zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes

Eingegangene Stellungnahme	Ifd. Nr.	Planungsrelevanter Inhalt der Stellungnahme	weitere Behandlung der Stellungnahme
<p>Stadt Schweinfurt Stadtplanungsamt 22.03.2007</p>	1	<p>Zum Nahverkehrsplan sind aus Sicht der Verkehrsplanung folgende Anmerkungen zu machen: 1. Am Bahnhaltepunkt SW-Mitte wird es keine Park & Ride Parkplätze geben, da der Platz fehlt und ausreichend Kapazitäten am Hauptbahnhof vorhanden sind. Lediglich Bring- und Abholverkehre sollen erleichtert werden. Neben Taxistellplätzen (die bislang nicht genutzt werden) ist auch ein Behindertenstellplatz anzubieten.</p>	<p>Im NVP wird Kapitel 9.4 Maßnahme I.3 entsprechend angepasst.</p>
	2	<p>2. Aus meiner Sicht ist es bedauerlich, dass man den Fahrkartenverkauf nicht neu organisiert. Wenn der Verkauf weitgehend außerhalb des Busses stattfinden würde (z.B. über Automaten) wäre dies m.E. ein effektives Beschleunigungsprogramm. Leider taucht das nicht einmal als Prüfauftrag auf.</p>	<p>Seit März 2006 gewähren die Stadtwerke Schweinfurt Rabatte beim Kauf von 8-Fahrtenscheinen, wenn diese an einer der Vorverkaufsstellen erworben werden. Seit Einrichtung dieses Services ist der Barzahleranteil im Fahrzeug deutlich zurückgegangen, so dass hier keine nennenswerten Potenziale für eine Beschleunigung gesehen werden.</p>
<p>Stadt Schweinfurt Amt für öffentliche Ordnung und Umweltfragen 28.03.2007</p>	3	<p>Im Hinblick auf die in Kapitel 9 vorgeschlagenen, infrastrukturellen Maßnahmen ist festzustellen, dass Ziff. 1.3 der Tabelle 26 bereits insofern realisiert worden ist, als Taxiplätze auf dem Parkplatz am Haltepunkt SW-Mitte schon eingerichtet worden sind. Diese werden auch mit dem dort geplanten Umbau beibehalten. Die Planung im Umfeld der Stadtgalerie sieht außerdem vor, mit deren Inbetriebnahme auch in der Schrammstraße einen Taxistand einzurichten.</p>	<p>Im NVP wird Kapitel 9.4 Maßnahme I.3 entsprechend angepasst.</p>
	4	<p>Zu Ziff. 1.4 der Tabelle 26 Das zusätzliche Befahren des Rossmarktes (Fußgängerzone) durch Busse über den bisherigen Rahmen hinaus wird abgelehnt, da diese zusätzliche Verkehrsbelastung mit erheblichen Nachteilen für den Fußgängerverkehr verbunden wäre.</p>	<p>Problematik wird im NVP in Kapitel 9.4, Tabelle 26 erläutert.</p>
	5	<p>Gegen eine Haltestelle im Bereich des Zeughauses bestehen verkehrlich keine Einwände. Allerdings ist dies in das Verkehrskonzept für das Sanierungsgebiet Neue Gasse einzuarbeiten.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
	6	<p>Zu Ziff. 1.5 Tabelle 26 Hier wird auf die bereits erfolgte Umlegung des Busverkehrs in die Luitpoldstraße verwiesen. Insofern ist auch dieser Vorschlag – zumindest was die Fahrstrecke anbelangt- bereits vorgezogen.</p>	<p>Im NVP wird darauf hingewiesen, dass die in Kapitel 9.4 erläuterte Maßnahme I.5 bereits umgesetzt ist, aus Gründen der Vollständigkeit jedoch nachrichtlich im NVP dokumentiert wird.</p>

Eingegangene Stellungnahme	Ifd. Nr.	Planungsrelevanter Inhalt der Stellungnahme	weitere Behandlung der Stellungnahme
Stadt Schweinfurt Tiefbauamt 10.04.2007	8	Stellungnahme des Tiefbauamtes: Zu Ziff. 6.4. auf S.58 Behinderungen durch MIV Die in den Spiegelstrichen 1-5 geschilderten Behinderungen sind durch massives MIV-Aufkommen auf den städtischen Hauptverkehrsstraßen verursacht. Abhilfe ist im Einzelfall auf Grund des vorhandenen Ausbaustandards der jeweiligen Straßen und Knotenpunkte kurzfristig nicht möglich; langfristig nur mit einem entsprechend leistungsfähigen Ausbau der Hauptverkehrsstraße lösbar.	Kenntnisnahme
	9	Zu Ziff. 9.3.1 auf S.73 Maßnahmen: M1 Lückenschluss zwischen Londonstraße und Baggersee Die Notwendigkeit einer zusätzlichen Straßenanbindung des Gewerbe- und Industrieparks Maintal an den Hafen-West ist abhängig von der weiteren Ansiedlung entsprechender Betriebe und deshalb mittelfristig zu sehen.	Der Lückenschluss zwischen London-straße und Baggersee würde zu einer betrieblichen Optimierung der Linie führen. Für Fahrgäste zum Gewerbegebiet Hafen West birgt sie aufgrund geringerer Fahrzeiten Vorteile. Darüber hinaus wirkt sich der Lückenschluss positiv auf die Anbindung und Erschließung des Baggersees aus, wodurch zusätzliche Nachfrage im Freizeitverkehr generiert werden kann.
	10	Im Hinblick auf einen möglichen Kreisverkehr an der Röntgenstraße / Hans-Böckler- Straße wäre näher zu prüfen, ob die Verbindungsstraße insgesamt die Erschließung des Maintals nachhaltig verbessert werden kann.	Kenntnisnahme (Detailuntersuchungen bzgl. der verkehrlichen Auswirkungen eines Kreisverkehrs an der Röntgenstraße/ Hans-Böckler-Straße sind unabhängig von der Nahverkehrsplanung durchzuführen)
	11	Zu Ziff.9.4 auf S.77 Maßnahmen Bereich Infrastruktur, Tabelle 26; 1.2 Weiterführung von Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung sind in 2007/08 vorgesehen an folgenden Anlagen: ■ J.F.-Kennedy-Ring / Volksfestplatz ■ F.-Schubert-/ Benno-Merkle-Str./Galgenleite ■ Ignaz-Schön-/R.-Wagner-Straße	Im NVP wird Kapitel 9.4 Maßnahme I.2 entsprechend ergänzt.
	12	Ansonsten muss die Machbarkeit von ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen an Lichtsignalanlagen im Einzelfall unter Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit geprüft werden. Im Übrigen wird zu diesem Punkt auf die Ausführung des Stadtplanungsamtes in der E-Mail Herrn Herbert vom 22.03.2007 verwiesen.	Kenntnisnahme

Eingegangene Stellungnahme	Ifd. Nr.	Planungsrelevanter Inhalt der Stellungnahme	weitere Behandlung der Stellungnahme
Stadt Schweinfurt Tiefbauamt 10.04.2007	13	Die Zeitverluste durch den Fahrkartenkauf und das Entwerten der Fahrkarte durch den Busfahrer wären in einem Nahverkehrsplan zumindest als Prüfauftrag betriebswirtschaftlich zu quantifizieren und im Vergleich mit anderen Beschleunigungsmaßnahmen zu bewerten.	s. Ifd. Nr. 2 Anfragen bei Herstellern von Fahrscheindruckern bzgl. Der Druckergeschwindigkeit haben ergeben, das mit keiner Beschleunigung im Fahrkartenverkauf zu rechnen ist.
	14	1.3. Stadtgalerie und Haltepunkt Schweinfurt-Mitte Taxi-Stellplatz ist bereits eingerichtet; ein Behinderten-Stellplatz ist wieder geplant.	Im NVP wird Kapitel 9.4 Maßnahme I.3 entsprechend angepasst.
	15	1.4 Verknüpfung Stadt- und Regionalverkehr Die Oberflächen im Bereich der Haltestellen „Deutsche Bank“ und „Heilig-Geist-Kirche“ werden neu gestaltet; Haltestellenausstattung und Fahrgastinformation sind in den Ausbauplänen und Kostenberechnungen nicht enthalten.	Im NVP wird Kapitel 9.4 Maßnahme I.4 entsprechend angepasst.
	16	Zu Ziff.11.3 auf S.87 Investitionen Die Planungen zur Schulstraße sind abgeschlossen und der Umbau bereits ausgeschrieben bzw. zum Teil im Bau.	Kenntnisnahme
Landratsamt Schweinfurt 11.04.2007	17	Zu Kapitel 5.3.2 (Seite 40): Neben den genannten 13 Regionalbuslinien fährt auch die Linie 8148 die weiterführenden Schulen in Schweinfurt an (Haltestelle Geschwister-Scholl-Straße und Richard-Wagner-Str.)	Im NVP wird Kapitel 5.3.2 entsprechend ergänzt.
	18	Zu Kapitel 5.3.5 (Seite 44): Hinsichtlich des Fahrscheinsortiments fehlt ein Hinweis auf das Top-Ticket.	Das Top-Ticket ist ein „Marketingprodukt“ zur Kundenbindung. Es ist ein Angebot an die Stromkunden der Stadtwerke Schweinfurt und kann nur unter bestimmten Voraussetzungen erworben werden. Aus diesem Grund ist es in Kapitel 5.3.5 nicht enthalten.
	19	Der Übersteiger Tarif wurde zwischenzeitlich über den 31.12.2006 hinaus verlängert.	Im NVP wird Kapitel 5.3.5 entsprechend angepasst.
	20	Zu Kapitel 6.5 (Seite 59): Der Übersteiger Tarif wurde zwischenzeitlich über den 31.12.2006 hinaus verlängert.	Im NVP wird Kapitel 6.5 entsprechend angepasst.

Eingegangene Stellungnahme	lfd. Nr.	Planungsrelevanter Inhalt der Stellungnahme	weitere Behandlung der Stellungnahme
Landratsamt Schweinfurt 11.04.2007	21	Zusätzlich zu diesen Anmerkungen weisen wir darauf hin, dass der LK Schweinfurt eine Tarifkooperation zwischen den Linien der Verkehrsgemeinschaft Schweinfurt und den Linien der Stadtwerke Schweinfurt befürwortet (gegenseitige Fahrschein- Anerkennung). Als gemeinsames Tarifsystem wird der Wabentarif mit Gültigkeit über den gesamten Verkehrsraum Stadt und LK Schweinfurt priorisiert, um die Voraussetzungen für einen unterfrankenweiten einheitlichen Tarif zu schaffen.	Kenntnisnahme Aus Sicht der Stadt Schweinfurt ist das derzeit bestehende Tarifsystem für den Fahrgast sehr gut. Bei einem Beitritt in die VSW fallen kooperationsbedingte Kosten an. Darüber hinaus entstehen Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste, es entfallen außerdem stadttypische Spezialtarife. Insgesamt entstünde den Stadtwerken ein finanzieller Mehraufwand, der absehbar nur durch Anpassungen des Tarifs ausgeglichen werden könnte.

Eingegangene Stellungnahme	lfd. Nr.	Planungsrelevanter Inhalt der Stellungnahme	weitere Behandlung der Stellungnahme
Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF); 30.03.2007	1	Zum Punkt 4.3. „Anforderungen an Marketing, Vertrieb und Tarif“ haben wir folgende Anmerkungen: Das Landratsamt sowie einige Verkehrsunternehmen haben eine Verknüpfung zur OVF-Homepage eingerichtet, die in den Landkreis Taschenfahrplänen notiert ist. In den Taschenfahrplänen sind die Internetauftritte der Verkehrsunternehmen ebenfalls vermerkt.	Im NVP wird Kapitel 4.3 entsprechend ergänzt.
	2	Der OVF hat seit Juli 2006 in Schweinfurt ein Regionalbüro, in dem Kunden Auskünfte zum Fahrplan, Tarif, Fundsachen erhalten.	vgl. lfd. Nr. 1
	3	Zum Punkt 5.3.2 „Busverkehr“ haben wir folgende Anmerkungen: Die Haltestelle „Schrammstraße“ wird von den Regionalbuslinien seit März 2007 nicht mehr bedient.	Im NVP wird Kapitel 5.3.2 entsprechend angepasst.
	4	Zum Punkt 5.3.3 „Systemverknüpfungen“ haben wir folgende Anmerkungen: Übergangsmöglichkeiten zwischen Stadt- und Regionalverkehr bestehen v.a. an den Haltestellen Hl.-Geist-Kirche, Deutsche Bank und Gericht.	Im NVP wird Kapitel 5.3.3 entsprechend ergänzt.
	5	Die Umsteigezeiten zwischen Regionalverkehr und SPNV werden bei jedem Fahrplanwechsel dem Bahnverkehr angepasst.	Kenntnisnahme
	6	Zum Punkt 5.3.4 „Fahrgastinformation“ haben wir folgende Anmerkungen: Informationen zum Fahrplan im Regionalverkehr können auch unter www.ovf.de abgerufen werden.	Im NVP wird Kapitel 5.3.4 entsprechend ergänzt.

Eingegangene Stellungnahme	Ifd. Nr.	Planungsrelevanter Inhalt der Stellungnahme	weitere Behandlung der Stellungnahme
Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF); 30.03.2007	7	Zum Punkt 5.3.5 „Tarifstruktur und Vertrieb“ haben wir folgende Anmerkungen: Der Umsteigetarif gilt auch nach dem 30.12.2006 weiter.	Im NVP wird Kapitel 5.3.54 entsprechend angepasst.
	8	Zum Punkt 6.3 „Verknüpfungspunkte“ haben wir folgende Anmerkungen: Die Umsteigezeiten zwischen Regionalverkehr und SPNV werden bei jedem Fahrplanwechsel dem Bahnverkehr angepasst. „Keine systematische Fahrplan-Abstimmung erkennbar“, ist daher falsch.	In Kapitel 6.3 wird als Ergebnis der Untersuchung der Systemverknüpfung auf die verbesserungswürdige Anschlusssituation zwischen Regionalbusverkehr und SPNV hingewiesen. Systematisierte Übergänge fehlen, nur in Einzelfällen sind die Anschlüsse optimiert.

Anlage 3

**– Synopse Landkreis
Schweinfurt –**

Landkreis Schweinfurt: Anhörungsverfahren zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes**Verkehrsunternehmen**

Eingegangene Stellungnahme	Ifd. Nr.	Planungsrelevanter Inhalt der Stellungnahme	weitere Behandlung der Stellungnahme
Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF); Niederlassung Unterfranken Regionalbüro Schweinfurt 01.03.2007	1	Anmerkungen in Bezug auf die Tabelle 57 „Maßnahmen und Prüfaufträge“: Systematische Vertaktung auf den Hauptrelationen wegen mangelnder Transparenz: Schweinfurt - Heidenfeld (Kb.Strecke 8137): bereits fast stündliche Bedienung vorhanden; Vertaktung wird geprüft, da es bei der Einführung eines Taktverkehrs zu Umlaufverschiebungen kommen wird.	Kenntnisnahme
	2	Schweinfurt - Sömmersdorf (Kb.Strecke 8139): ausreichende Verkehrsbedienung, sie wurde auf Nachfrage und Schulschlusszeiten ausgerichtet; eine Vertaktung wäre nur mit enormen finanziellem Mehraufwand möglich.	Die in Kapitel 9.3.1, Tabelle 57, aufgeführte Untersuchung der Vertaktung auf der Relation Schweinfurt-Sömmersdorf wird aus dem NVP gestrichen.
	3	Schweinfurt – Gerolzhofen (Kb. Strecke 8160): stündliche Bedienung vorhanden (Abfahrtszeiten nicht ganz taktgerecht); Vertaktung führt wie bei Linie 8137 zu Umlaufverschiebungen, diese müssen noch abgeklärt werden, da Anschlüsse (z.B. nach Kitzingen) gewahrt bleiben müssen. Eine Vertaktung kann zusätzliche Fahrten mit sich bringen. Der entstehende Mehraufwand ist gegenüber der Nachfragestruktur abzuwägen und zu prüfen.	Kenntnisnahme

Eingegangene Stellungnahme	Ifd. Nr.	Planungsrelevanter Inhalt der Stellungnahme	weitere Behandlung der Stellungnahme
Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF); Niederlassung Unterfranken Regionalbüro Schweinfurt 01.03.2007	4	Unattraktive Übergänge Bus/Bahn: Der Hinweis, dass die Übergänge auf Bus/Bahn nicht vorhanden sind, oder sich rein zufällig ergeben, ist falsch. Es besteht eine Fahrplanabstimmung im Übergang Bahn/Regionalbus. Somit sollte der Prüfauftrag P.6 entfallen.	In Kapitel 5.2.3 wird als Ergebnis der Untersuchung der Systemverknüpfung auf die verbesserungswürdige Anschlusssituation zwischen Regionalbusverkehr und SPNV hingewiesen. Systematisierte Übergänge fehlen, nur in Einzelfällen sind die Anschlüsse optimiert. Vor diesem Hintergrund wird an dem im NVP in Kapitel 9.4 erläuterten Prüfauftrag P.6 festgehalten.
	5	Umstieg in Waigolshausen nur bedingt möglich wegen fehlender Vertaktung -> weitere Möglichkeiten werden geprüft.	Kenntnisnahme
	6	Verbesserung Anbindung OT Burghausen: Zum Fahrplanwechsel Dez.06 wurde ein weiteres Angebot für Burghausen geschaffen, es muss beobachtet werden, wie sich die Nachfrage entwickelt.	Anmerkung ist im NVP in Kapitel 9.4, Tabelle 58 eingeflossen.
	7	Anmerkungen in Bezug auf die Tabelle 60 „Hinweise und Anregungen der Kommunen“: Geldersheim - zusätzliche Fahrt um 12:15 Uhr Schweinfurt-Geldersheim: Geldersheim wird in den Ferien im Zweistunden-Takt bedient. Ein zusätzliches Fahrtenpaar ist umlauftechnisch nicht möglich bzw. wäre mit einem erhöhten Aufwand verbunden, der nicht im Verhältnis zur Nachfrage stehen würde (Zählung an Schultagen: 4 Erwachsene Fahrgäste)	Problematik wird im NVP in Kapitel 9.8, Tabelle 60 erläutert.
	8	Schwebheim - Haltestelle des OVF am Rossmarkt: wird aus Verkehrssicherheitsgründen von der Straßenverkehrsbehörde Schweinfurt abgelehnt (erhöhtes Verkehrsaufkommen, Gefahr für Passanten); neue Bussteige müssen gebaut werden.	Problematik wird im NVP in Kapitel 9.6, Tabelle 59 erläutert.

Eingegangene Stellungnahme	lfd. Nr.	Planungsrelevanter Inhalt der Stellungnahme	weitere Behandlung der Stellungnahme
Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF); Niederlassung Unterfranken Regionalbüro Schweinfurt 01.03.2007	9	Anmerkungen zum Punkt 3.2.2 „Anforderungen von Personen mit Mobilitätseinschränkungen“: Durch den routierenden Einsatz der Busse bei jedem Verkehrsunternehmen ist auch die Darstellung von Niederflurbussen auf den Fahrplänen nicht sinnvoll; Verknüpfungspunkte bzw. Umsteigemöglichkeiten sind in den Fahrplantabellen mit Hilfe von Fußnoten vermerkt.	Kenntnisnahme
	10	Anmerkungen zum Punkt 4.2 „Haltestellenausstattung und Fahrgastinformationen“: Über den Einsatz von haltestellenbezogenen Fahrplänen wird momentan diskutiert (an Hauptumsteigepunkten sind die Fahrpläne bereits haltestellenbezogen, siehe Schweinfurt Hbf.; Schweinfurt, Geschw.-Scholl-Str; Schweinfurt, Jägersbrunnen u.a.). Da im Regionalbusverkehr die Linienverläufe oft verschieden sind, ist die Darstellung mit Perlenschnur zum einen schwierig und zum anderen ist es für den Kunden schlecht nachzuvollziehen, welche Orte der Bus abseits der Hauptstrecke bedient. Durch den routierenden Einsatz der Busse bei jedem Verkehrsunternehmen ist auch die Darstellung von Niederflurbussen auf den Fahrplänen nicht sinnvoll.	Kenntnisnahme
	11	Ein einheitliches Erscheinungsbild (Haltestellenschilder) und Fahrpläne mit Verkehrsunternehmen sowie Servicenummern sind im Landkreis Schweinfurt gegeben.	Kenntnisnahme
	12	Tarifinformationen hängen an großen Umsteigepunkten ebenfalls aus (Schweinfurt Hbf; Schweinfurt Deutsche Bank und Gerolzhofen Bf.)	Kenntnisnahme
	13	Die Bekanntgabe des Fahrplanes und Tarifes für Sehbehinderte ist durch einen Anruf beim OVF oder Landratsamt möglich.	Kenntnisnahme
	14	Querungshilfen sind mittels LSA an vielen Haltestellen in Schweinfurt gegeben, in den Gemeinden im Landkreis sind zumeist morgens auch Schulweghelfer als Querungshilfen unterwegs.	Kenntnisnahme
	15	Anmerkungen zum Punkt 4.3 „Anforderungen an Marketing, Vertrieb und Tarif“: Das Landratsamt sowie einige Verkehrsunternehmen haben eine Verknüpfung zur OVF Homepage eingerichtet, die in den Landkreis- und Taschenfahrplänen notiert ist. In den Taschenfahrplänen sind die Internetauftritte der Verkehrsunternehmen ebenfalls vermerkt.	Im NVP wird Kapitel 5.2.4 entsprechend ergänzt.
	16	Im Landkreisfahrplan ist ein einheitliches Auftreten der Deutschen Bahn AG und Regionalbusunternehmen gegeben.	Kenntnisnahme

Eingegangene Stellungnahme	lfd. Nr.	Planungsrelevanter Inhalt der Stellungnahme	weitere Behandlung der Stellungnahme
Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF); Niederlassung Unterfranken Regionalbüro Schweinfurt 01.03.2007	17	Anmerkungen zum Punkt 5.2.2 „Busverkehr-Bediensangebot im Regionalbusverkehr“: Die Linie 9305 Herlheim – Schweinfurt wurde zum 01.04.2006 in die Linien 8137 integriert und somit besteht für die Fahrgäste ein verbessertes Angebot.	Kenntnisnahme
	18	Die Bedienung im Regionalbusverkehr nach 20:00 Uhr erfolgt mittels AST-Bedienung (nicht ALT)	Im NVP wird Kapitel 5.2.2 entsprechend angepasst.
	19	Anmerkungen zum Punkt 5.2.4 „Fahrgastinformationen“: Aktuelle Fahrpläne können auch unter www.ovf.de abgerufen werden. Außerdem bietet die VSW linienspezifische Taschenfahrpläne im Landkreis Schweinfurt an. Seit Juli '06 befindet sich ein Regionalbüro des OVF in Schweinfurt, Gustav-Heusinger-Str.19 (neben Hbf.), um den Kunden auch im Landkreis Schweinfurt persönlich zur Verfügung zu stehen.	Im NVP wird Kapitel 5.2.4 entsprechend ergänzt.
	20	Anmerkungen zum Punkt 5.2.5 „Tarifstruktur und Vertrieb“: Fahrräder sind in den Regionalbussen der VSW seit Januar '05 nicht mehr kostenfrei zu transportieren, sondern kosten den Kindertarif auf der entsprechenden Relation.	Im NVP wird Kapitel 5.2.5 entsprechend angepasst.
	21	Anmerkungen zum Punkt 6.2.4 „Zusammenfassende Ergebnisse“: Die Haltestelle Schweinfurt Rusterberg wird vom Regionalbus nur einmal bedient, sonst handelt es sich hierbei nicht um eine Regionalbus- sondern Stadtbushaltestelle.	Im NVP wird Kapitel 6.2.4 entsprechend angepasst.
	22	In den OVF-Erdgasbussen befindet sich eine Ausladeklappe, die ein barrierefreies Ein- und Aussteigen ermöglicht.	Im NVP wird Kapitel 6.2.4 entsprechend ergänzt.
	23	Anmerkungen zur Tabelle 59 unter Punkt 9.6 „Infrastruktur“: Die Haltestelle Jägersbrunnen kann als Verknüpfungspunkt im Innenstadtbereich nicht berücksichtigt werden, da sie im Zuge der Umbaumaßnahmen in der Stadt Schweinfurt in 2008 entfallen wird.	Im NVP wird Kapitel 9.6 entsprechend angepasst.

Eingegangene Stellungnahme	Ifd. Nr.	Planungsrelevanter Inhalt der Stellungnahme	weitere Behandlung der Stellungnahme
Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF); Niederlassung Unterfranken Regionalbüro Schweinfurt 01.03.2007	24	Anmerkungen zur Tabelle 61 unter Punkt 10 „Definition des Bedienungsangebotes“: Die Konzessionsdauer der einzelnen Linien sind falsch und sollten auch nicht im Nahverkehrsplan erscheinen.	Die zu Beginn der Bearbeitung des NVP zur Verfügung gestellten Konzessionslaufzeiten sind nicht mehr aktuell. Im NVP werden diese nicht mehr dargestellt.
	25	Anmerkungen zum Punkt 11.2 „Betrieb“: Die Anpassung der Fahrplanzeiten an das Unterrichtsende ist aufwandsneutral vorzunehmen. Die Kosten der zusätzlichen Beförderung zum G 8 Schulschluss um 15:15 Uhr und 17:00 Uhr können von den Verkehrsunternehmen nicht kostenneutral durchgeführt werden. Wir sind dabei auf die finanzielle Beteiligung des Landkreises angewiesen.	Aktuelle „Round-table-Gespräche“ haben ergeben, dass ein Unterrichtsende um 17.00 Uhr nicht geplant ist. Der Ansatz der kostenneutralen Anpassung der Fahrplanzeiten bleibt somit bestehen.
Reisen Oswald Kleinhenz GmbH & Co. KG 05.03.2007	26	Punkt 1; S.57, Nr. 5.2.6: Alle unsere Niederflurbusse haben eine Haltestellenanzeige im Innenraum; alle Busse haben Klimaanlagen; alle Busse haben Hebe- und Senkanlagen	Im NVP wird Kapitel 5.2.6 entsprechend angepasst und ergänzt.
	27	Punkt 2; S.88, Grenzwerte: Die Kennzeichnung der Richtwerte und der Grenzwerte sind nicht genügend herausgehoben.	Ein Hinweis auf die Richt- bzw. Grenzwerte ist jeweils zu Beginn der Tabellen enthalten.

Eingegangene Stellungnahme	Ifd. Nr.	Planungsrelevanter Inhalt der Stellungnahme	weitere Behandlung der Stellungnahme
Reisen Oswald Kleinhenz GmbH & Co. KG 05.03.2007	28	<p>Die Grenzwerte, unsere Linien betreffend, werden eingehalten. Die entsprechenden Tabellen sind anzupassen.</p> <p>Verbindung der Ortsteile nach Grettstadt und umgekehrt: Hinfahrt nach Grettstadt: 7.20 Uhr Untereuerheim, 7.25 Uhr Obereuerheim, 7.30 Uhr Dürrfeld Ankunft in Grettstadt 7.35 Uhr Um 12.20 Uhr Rückfahrt ab Grettstadt nach Dürrfeld – Obereuerheim und Untereuerheim</p> <p>Verbindung Herlheim nach Kolitzheim und umgekehrt: 13.24 Uhr Herlheim nach Kolitzheim, Ankunft 13.38 Uhr; 6.58 Uhr Kolitzheim nach Herlheim, Ankunft 7.09 Uhr 8.18 Uhr Kolitzheim nach Herlheim, Ankunft 8.28 Uhr 11.52 Uhr Kolitzheim nach Herlheim, Ankunft 11.40 Uhr</p> <p>Wir sind ein sehr dünn besiedelter Landkreis. Hier sind die Richtwerte sehr schwer wirtschaftlich zu vertreten. Die Grenzwerte werden eingehalten.</p>	<p>Die Auswertung der Angebotsqualität basiert auf der „Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern“. Gemäß der Leitlinie ist die Erreichbarkeit nur dann gegeben, wenn Hin- und Rückfahrt sowohl innerhalb eines Halbtages- als auch eines Tageszeitraumes gewährleistet sind.</p>
Deutsche Bahn AG 28.02.2007	29	<p>Seite 3: „Im Oberzentrum Schweinfurt soll die Verknüpfung der städtischen Linien mit den regionalen Buslinien und den Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) Linien der DB AG verbessert werden.“</p> <p>Bitte ergänzen: „Erfurter Industrie Bahn“</p>	<p>Der Satz ist ein Zitat aus dem Regionalplan Region Main-Rhön und kann somit nicht direkt geändert werden. Im Kapitel 1.1 wird ein Einschub mit dem Verweis auf die Erfurter Bahn GmbH ergänzt.</p>
	30	<p>2.1 Grundsätze für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes</p> <p>Ergänzung: Anerkennung der Bayern-Ticket Familie (BAYERN-Ticket, BAYERN -Ticket Single, BAYERN -Ticket Nacht) bei allen ÖPNV-Verkehrsträgern anstreben.</p>	<p>Der Teil A (Kap. 1 – 4) des NVP beinhaltet die für Stadt und Landkreis gemeinsamen Rahmenbedingungen und Zielvorgaben, z.B. hinsichtlich der Weiterentwicklung des Tarifs.</p>

Eingegangene Stellungnahme	Ifd. Nr.	Planungsrelevanter Inhalt der Stellungnahme	weitere Behandlung der Stellungnahme
Deutsche Bahn AG 28.02.2007	31	S.22: „Sofern ein zusätzlicher SPNV-Haltepunkt im Stadtgebiet eingerichtet wird, ist eine verkehrlich sinnvolle Anbindung mit Stadtbuslinien zu prüfen.“ Bitte ändern: Eine verkehrlich sinnvolle Anbindung des SPNV-Haltespunktes „Schweinfurt Mitte“ mit Stadtbuslinien ist anzustreben.	Die Anbindung des SPNV-Haltespunktes Schweinfurt-Mitte im Stadtbusverkehr ist in einem aktuellen Gutachten untersucht worden mit dem Ergebnis, dass diese nicht umsetzbar ist (Stand des Gutachtens Februar 2007). Der entsprechende Satz in Kapitel 3.6 wird aus dem NVP herausgenommen.
	32	S.26; 4.3 Anforderungen an Marketing, Vertrieb und Tarif Anerkennung des Bayern-Ticket Familie (BAYERN-Ticket, BAYERN -Ticket Single, BAYERN –Ticket Nacht) bei allen ÖPNV-Verkehrsträgern anstreben.	siehe Ifd. Nr. 30
	33	S.48: „Grundlage der Analyse des ÖPNV-Leistungsangebotes ist der Fahrplan der Verkehrsgemeinschaft Schweinfurt (VSW) mit Stand 2006 (gültig ab 11.12.05).“ SPNV Stand 2007 (gültig ab 10.12.06)	Im NVP wird Kapitel 5.2 um den Zusatz ergänzt.
	34	S.48: „Der LK Schweinfurt wird von mehreren Bahnstrecken durchzogen, die im Regionalverkehr betrieben werden. 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). Alle den LK durchquerenden Schienenstrecken bedienen die Stadt Schweinfurt (Schweinfurt Hbf. bzw. Schweinfurt Stadtbahnhof).“ Bitte ergänzen: „Schweinfurt Mitte“	Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2006 ist der neue SPNV-Haltespunkt Schweinfurt Mitte eröffnet worden. Im NVP werden Kapitel 5.2.1 sowie alle weiteren betroffenen Textpassagen entsprechend ergänzt.

Eingegangene Stellungnahme	Ifd. Nr.	Planungsrelevanter Inhalt der Stellungnahme	weitere Behandlung der Stellungnahme
Deutsche Bahn AG 28.02.2007	35	S. 48: „ Der Schienenverkehr im LK übernimmt die verkehrliche Funktion der Anbindung an das regionale und überregionale Schienennetz sowie die äußere Erreichbarkeit des Nahverkehrsraumes: KBS 803 (Erfurter Industrie Bahn) Gemünden-Bad Kissingen-Schweinfurt): KBS 810 Würzburg-Schweinfurt-Bamberg“ Bitte streichen: ... (Erfurter Industrie Bahn) Bitte ändern: Würzburg – Schweinfurt – Ebenhausen – Bad Kissingen/Erfurt-Meiningen/Grimmenthal	Grundlage der Analyse des SPNV-Leistungsangebotes im NVP ist der Fahrplanstand Dez. 2005. Aufgrund diverser Änderungen im SPNV zum Fahrplanwechsel Dez. 2006 wird im NVP das Kap. 5.2.1 entsprechend angepasst.
	36	S. 49: KBS 815 (Erfurter Industrie Bahn) Meiningen/Grimmenthal-Ebenhausen – Schweinfurt Bitte streichen: ... (Erfurter Industrie Bahn) Bitte ändern: Würzburg – Schweinfurt – Ebenhausen – Bad Kissingen/Erfurt-Meiningen/Grimmenthal	siehe Ifd. Nr. 35
	37	S. 49: „Betreiber der jeweiligen Strecken ist für den Streckenabschnitt Gemünden-Bad Kissingen-Schweinfurt-Bamberg die DB Regio AG, für die Streckenabschnitte Gemünden – Bad Kissingen – Schweinfurt und Meiningen/Grimmenthal – Ebenhausen – Schweinfurt die Erfurter Industrie Bahn (EIB).“ Bitte ändern: Betreiber...die DB Netz AG, für die Streckenabschnitte Gemünden –Bad Kissingen –Schweinfurt und Meiningen / Grimmenthal –Ebenhausen –Schweinfurt sowohl die EIB (RegionalBahn) als auch die DB Regio AG (RegionalExpress). Info: Betreiber der Strecken ist die DB Netz AG EVU (Eisenbahnverkehrsunternehmen): Erfurter Industrie Bahn u. DB Regio AG	siehe Ifd. Nr. 35

Eingegangene Stellungnahme	Ifd. Nr.	Planungsrelevanter Inhalt der Stellungnahme	weitere Behandlung der Stellungnahme
Deutsche Bahn AG 28.02.2007	38	S.49: Tabelle 22: Übersicht der Kursbuchstrecken (KBS) im Untersuchungsraum Bitte ändern: KBS 803 EIB (RegionalBahn), DB Regio (RegionalExpress) KBS 810 DB Regio (RegionalBahn, RegionalExpress) KBS 815 EIB (EIB/RegionalBahn), DB Regio RegionalExpress)	siehe Ifd. Nr. 35
	39	S.49: „Die Fahrplanstruktur des KBS 810 ist zweiteilig aufgebaut, wobei die RegionalBahn zweistündlich zw. Würzburg und Bamberg mit Bedienung aller im LK und in der Stadt Schweinfurt liegenden Stationen, sowie zweistündlich jeweils zwischen Würzburg und Schweinfurt sowie Bamberg und Schweinfurt verkehrt. Ergänzt wird das Angebot durch den RE, der im 1-Stunden Takt zwischen Würzburg und Bamberg (-Bayreuth/Hof) verkehrt. Dieser hält allerdings nicht im Kreisgebiet und bindet nur den Hbf. in Schweinfurt an.“ KBS 810: RB Würzburg - Bamberg zweistündlich, RB Bamberg - <u>Haßfurt</u> zweistündlich, RE Hof - Würzburg zweistündlich, RE Nürnberg - Schweinfurt. und Würzburg - Erfurt jeweils zweistündlich mit Anschluss in Schweinfurt	siehe Ifd. Nr. 35
	40	S.49: „Die EIB bedient die KBS 803 und die KBS 815 jeweils im 2-Stunden-Takt. Einige Fahrten werden über den Schweinfurter Hbf hinaus bis zum Stadtbahnhof verlängert.“ Bitte ergänzen: Die DB Regio fährt auf der KBS 803 zwei Zugpaare bis/von Hammelburg	siehe Ifd. Nr. 35
	41	S.49: „ Die Bahnstrecken, die im LK verkehren, sind dem regionalen Netz zugeordnet; es halten keine Fernverkehrszüge. Die KBS 810 (Würzburg-Schweinfurt-Bamberg-Nürnberg) hat darüber hinaus Bedeutung im überregionalen Bahnverkehr, da über die zentralen Städte Würzburg und Nürnberg der Anschluss an das Fernverkehrsnetz gewährleistet wird.“ Bitte ergänzen: ... <u>Bamberg/Nürnberg</u> der Anschluss an das Fernverkehrsnetz...	siehe Ifd. Nr. 35

Eingegangene Stellungnahme	Ifd. Nr.	Planungsrelevanter Inhalt der Stellungnahme	weitere Behandlung der Stellungnahme
Deutsche Bahn AG 28.02.2007	42	S.50: Tabelle 23: Angebotsqualität auf den Schienenstrecken im LK Schweinfurt Bitte ergänzen: KBS 803 RE Schweinfurt – Bad Kissingen KBS 815 RE Schweinfurt - Grimmenthal Schreibfehler: KBS 815 Grimmthal = Grimmenthal	siehe Ifd. Nr. 35
	43	S.50: Verknüpfungspunkte: „Einziger Verknüpfungspunkt zwischen SPNV und den Busverkehren im LK ist der Haltepunkt Waigolshausen.“ Anmerkung: Waigolshausen ist ein Bahnhof	Im NVP wird Kapitel 5.2.1 entsprechend angepasst.
	44	S.101: „Die DB Station&Service plant auf der Strecke Bamberg-Rottendorf im Stadtbereich Schweinfurt den Neubau eines dritten Haltepunktes „Schweinfurt-Mitte“ auf Höhe der Staustufe (südl. Gunnar-Wester-Str.). Analog dem Haltepunkt Schweinfurt Stadt soll auch dieser von Regionalbahnen der DB Regio sowie der Erfurter Industrie Bahn angefahren werden.“ Bitte streichen!	Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2006 ist der neue SPNV-Haltepunkt Schweinfurt Mitte eröffnet worden. Die entsprechende Taxtpassage im NVP in Kap. 7.5 wird um den Vermerk „Umsetzung im Dezember 2006 erfolgt“ ergänzt.
	45	S.108: „Verknüpfungspunkte zwischen Regionalbus und Schiene im LK Schweinfurt sind der Hbf. in Regensburg sowie der Bahnhof Waigolshausen. bitte ändern: „Regensburg“ in „Schweinfurt“	Im NVP wird Kapitel 9.2.2 entsprechend angepasst (Schreibfehler).
	46	S.131: in Karte bitte „Schweinfurt Mitte“ ergänzen.	Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2006 ist der neue SPNV-Haltepunkt Schweinfurt Mitte eröffnet worden. Im NVP wird Karte 1 entsprechend ergänzt.

Eingegangene Stellungnahme	lfd. Nr.	Planungsrelevanter Inhalt der Stellungnahme	weitere Behandlung der Stellungnahme
KOB GmbH 22.02.07	47	Keine Unstimmigkeiten gefunden.	Kenntnisnahme
Planung EIB (Erfurter Bahn) 14.03.07	48	Den aufgeführten Punkten (<i>Bezug zur Stellungnahme der DB</i>) ist nichts weiter hinzuzufügen.	Kenntnisnahme
	49	Anstatt Erfurter Industriebahn GmbH ist Erfurter Bahn GmbH zu nennen. Das heißt in allen Textbeiträgen diesen Namen ändern.	Im NVP werden die entsprechenden Textpassagen angepasst.

Stadt- und Gemeindeverwaltungen im Landkreis Schweinfurt

Eingegangene Stellungnahme	Ifd. Nr.	Planungsrelevanter Inhalt der Stellungnahme	weitere Behandlung der Stellungnahme
Landratsamt Schweinfurt Behindertenbeauftragter des Landkreises 19.02.2007	50	Entsprechend der Stellungnahme vom 24.01.2007 zum Entwurf des Nahverkehrsplans wurde das Thema Barrierefreiheit an zentraler Stelle unter der Rubrik Angebotsqualität ein eigenes Kapitel gewidmet. Dies unterstreicht die Bedeutung der gesamten Thematik und spiegelt den Willen der Aufgabenträger wider, sich der Problematik im Bereich des ÖPNV in Zukunft verstärkt annehmen zu wollen.	Kenntnisnahme
	51	Ich möchte noch anregen, mein og. Schreiben vom 24.01.07 dem Nahverkehrsplan als Anlage beizufügen. Darüber hinausgehende Ausführungen sind von meiner Seite zu der endgültigen Entwurfsfassung nicht veranlasst. Ich möchte jedoch abschließend noch mal eindringlich an alle Verantwortlichen appellieren, das Thema Barrierefreiheit auch im Stadium der praktischen Umsetzung des Nahverkehrsplanes verstärkt ins Blickfeld zu nehmen und Stück für Stück an dessen nachhaltiger Umsetzung zu arbeiten.	Kenntnisnahme
Gemeinde Poppenhausen 27.02.2007	52	Änderungswünsche der Gemeinde Poppenhausen: auf S.60, in Tabelle 27 müsste beim Ort anstelle Kronungen, Kützberg stehen auf S.71 Schreibweise Wertalhalle mit einem „r“	Im NVP werden die Kap. 5.2.6 und 6.2.1 entsprechend angepasst (Schreibfehler).
Gemeinde Sennfeld (über LRA Schweinfurt) 05.03.2007	53	Prüfaufträge (S.112): P.2 wird als Maßnahme aufgenommen Text: Verlegung der Haltestelle Luftbad in das Wohngebiet. Änderung des Linienwegs der Linie 8137 zur Erschließung des neuen Baugebietes. Zusätzliche Bedienung der Haltestelle durch die Stadtwerke Schweinfurt.	Im NVP wird die Anbindung des Neubaugebietes Rempertshag als Maßnahme in Kap. 9.3.1, Tab. 57 übernommen. Der in Kap. 9.4 dokumentierte Prüfauftrag P.2 entfällt somit.
Gemeinde Euerbach 05.03.2007	54	5.1.4 Ziele mit hoher Relevanz für den ÖPNV: Auf S.39 werden die touristischen Ziele der Allianz beschrieben. Wir bitten übergreifend auf den Wern-Radweg, den Jakobusweg sowie zahlreiche von Balthasar Neumann stammende Bauwerke hinzuweisen.	Kapitel 5.1.4 gibt einen Überblick über die wichtigsten touristischen Ziele im Landkreis. Sowohl der Wern-Radweg als auch das Balthasar-Neumann-Schloss finden entsprechend Erwähnung.

Eingegangene Stellungnahme	lfd. Nr.	Planungsrelevanter Inhalt der Stellungnahme	weitere Behandlung der Stellungnahme
	55	Hinweis: Kapitel 9.2.2 „Regensburg“ in „Schweinfurt“ ändern	Im NVP wird Kapitel 9.2.2 entsprechend angepasst.
Gemeinde Gochsheim 07.03.2007	56	Die Gemeinde Gochsheim stimmt dem vorgelegten Entwurf des gemeinsamen Nahverkehrsplans Stadt und Landkreis Schweinfurt – vorbehaltlich eines anderen laufenden Beschlusses des Gemeindetares – zu.	Kenntnisnahme
Markt Stadtlauringen 8.03.2007	57	Der Markt Stadtlauringen möchte zum Entwurf des Endberichtes für das Anhörungsverfahren in o.g. Sache darauf verweisen, dass im Hinblick auf die Entwicklung des Schweinfurter Oberlandes, die Anbindung an die Orte Altmünster, Fuchsstadt, sowie den Ellertshäuser See erheblich zu verbessern sind, um Gäste aus dem Schweinfurter Umfeld den Besuch dieses Bereichs zu ermöglichen. Auf unser Schreiben vom 07.12.2006, sowie vom 10.01.2007 hierzu, wird verwiesen.	Die Anbindung der Ellerthäuser Seen im ÖPNV wird als Prüfauftrag in den NVP in Kap. 9.4, Tab. 58 übernommen. Sperrvermerk: Die Finanzierung des zusätzlichen Bedienungsangebotes ist zu etwa einem Drittel durch die betroffenen Gemeinden zu gewährleisten.
Gemeinde Dittelbrunn 8.03.2007	58	Die Gemeinde Dittelbrunn stimmt dem vorliegenden Entwurf des Nahverkehrsplanes zu, mit der Maßgabe, dass in Tabelle 53 noch das Baugebiet „Südlich der Maibacher Straße“ im GT Hambach aufgeführt wird. Das Baugebiet umfasst ca. 110 Grundstücke.	Im NVP wird in Kap. 7.2 Tab. 53 entsprechend ergänzt.
Gemeinde Roethlein 09.03.2007	59	keine Einwände	Kenntnisnahme
Gemeinde Grettstadt 12.03.2007	60	keine Einwände	Kenntnisnahme
Gemeinde Schonungen 12.03.2007	61	telefonische Zustimmung	Kenntnisnahme

Eingegangene Stellungnahme	Ifd. Nr.	Planungsrelevanter Inhalt der Stellungnahme	weitere Behandlung der Stellungnahme
Gemeinde Geldersheim 12.03.2007	62	Wir bedauern sehr, dass unsere Anregung, die Fahrt von Schweinfurt in Richtung Geldersheim um 12:15 Uhr auch in den Ferien durchzuführen, kein Gehör fand (<i>Bezug auf Beteiligung der Gemeinden zum Entwicklungskonzept vom 1.12.2006</i>). Viele Stadtbesucher aus Geldersheim würden diese Fahrt auch in den Ferien gerne nutzen, um rechtzeitig zur Mittagszeit wieder in Geldersheim zu sein. Wir halten daher unverändert an unserem Anliegen fest.	Die im NVP in Kap. 9.8 aufgeführte Erläuterung bleibt weiterhin gültig; es besteht keine Relevanz für eine Änderung des NVP.
Gemeinde Üchtelhausen 12.03.2007	63	Auf S. 112 ff des Nahverkehrsplan-Entwurfes sind verschiedene Prüfaufträge für mehrere zusätzliche bzw. geänderte Buslinien aufgeführt. Hier sollte unbedingt in den Sommermonaten an den Wochenenden eine Buslinie, eventuell auch zwei, zwischen Schweinfurt und dem Ellerthäuser See aufgenommen werden, um dieses Naherholungsziel im „Schweinfurter Oberland“ verkehrsmäßig besser zu erschließen.	Die Anbindung der Ellerthäuser Seen im ÖPNV wird als Prüfauftrag in den NVP in Kap. 9.4, Tab. 58 übernommen. Sperrvermerk: Die Finanzierung des zusätzlichen Bedienungsangebotes ist zu etwa einem Drittel durch die betroffenen Gemeinden zu gewährleisten.
Gemeinde Bergtheinfeld 14.03.2007	64	Im Wesentlichen besteht Einverständnis. Nachdem auch Linien der OVF durch Bergtheinfeld führen, ist es uns ein Anliegen, dass von allen Seiten Anstrengungen unternommen werden, um einen Tarifverbund zwischen Stadt und Landkreis mit gegenseitiger Fahrscheinerkennung zu erreichen.	Kenntnisnahme

Benachbarte Aufgabenträger des Landkreises Schweinfurt

Eingegangene Stellungnahme	lfd. Nr.	Planungsrelevanter Inhalt der Stellungnahme	weitere Behandlung der Stellungnahme
Regierung von Unterfranken 09.03.2007	65	Der Entwurf bezieht sich an mehreren Stellen (z.B. Ziff. 1.1) noch auf das Landesentwicklungsprogramm 2003, obwohl seit 2006 das neue LEP vorliegt. Die Ausführungen sollten in Bezug auf das LEP 2006 aktualisiert werden	Im NVP wird Kapitel 1.1 entsprechend angepasst.
	66	Bei Ziffer 3.2.2 (Seite 12) ist der dritte Unterpunkt („ältere und gebrechliche Personen...“) offenbar unvollständig.	Im NVP wird Kap. 3.2.2 entsprechend angepasst (Schreibfehler).
	67	Bei Ziffer 5.2.1 (Seite 48) fehlt am Ende des zweiten Absatzes die Erwähnung des Haltepunktes Schweinfurt Mitte, genannt sind nur Hbf. und Stadtbahnhof. In diesem Zusammenhang muss möglicherweise auch Ziffer 5.2.3 (Seite 54) überarbeitet bzw. aktualisiert werden.	siehe lfd.-Nr. 34
Landkreis Bad Kissingen 09.03.2007	68	Gegen den Inhalt des gemeinsamen Nahverkehrsplanes von Stadt und Landkreis Schweinfurt Teilraum Landkreis Schweinfurt werden aus Sicht des Landkreises Bad Kissingen keine Einwendungen erhoben.	Kenntnisnahme
	69	Die Zielsetzung des Landkreises Schweinfurt als gemeinsames Tarifsystem den Wabentarif für Stadt und Landkreis Schweinfurt zu priorisieren, wird aus hiesiger Sicht befürwortet, da damit zukünftig die Voraussetzungen geschaffen werden können, einen gemeinsamen Tarif in der Region zu gestalten.	Kenntnisnahme

Eingegangene Stellungnahme	lfd. Nr.	Planungsrelevanter Inhalt der Stellungnahme	weitere Behandlung der Stellungnahme
Landkreis Bamberg 09.03.2007	70	telefonische Zustimmung	Kenntnisnahme
Landkreis Rhön-Grabfeld 12.03.2007	71	keine Einwendungen.	Kenntnisnahme
Landkreis Main-Spessart 12.03.2007	72	Dem Entwurf kann aus Sicht des Landkreises Main-Spessart zugestimmt werden	Kenntnisnahme
	73	Die Linie 8134 von Schweinfurt über Werneck nach Arnstein soll unverändert weitergeführt werden. Sie ist die einzige landkreisüberschreitende Linie.	Kenntnisnahme
	74	Der für den Verkehrsraum Schweinfurt gewünschte Wabentarif sollte sowohl in der Tariffhöhe, wie auch im Fahrscheinangebot dem direkt angrenzenden Main-Spessart-Wabentarif entsprechen, bzw. eine Durchtarifierung sollte möglich sein.	Kenntnisnahme
	75	Bei den bedarfsgesteuerten Bedienungsformen wünscht der Landkreis Main-Spessart die Einheitlichkeit für die Anforderung und Benutzung dieser Angebote. In der Region 2 ist dies ebenfalls Bestandteil des gemeinsamen Nahverkehrsplanes.	Kenntnisnahme
	76	Über eine Weiterführung der Fahrten über die Landkreisgrenzen bis in das nächste Zentrum sollte gesprochen werden.	Kenntnisnahme
Landkreis Kitzingen 15.03.2007	77	Es bestehen keine Einwände gegen den Nahverkehrsplan. Vermisst wird eine klare Aussage zu einem möglichen Verkehrsbund Mainfranken bzw. zur Schaffung von verbundähnlichen Strukturen in Mainfranken (Region 2 und 3, siehe auch Mainfranken NETZ) in den Kapiteln 2.1 und 4.3. Gerade im Kapitel 4.3 wäre ein Bezug zu den angrenzenden Wabentariifen (Kitzingen, Würzburg, Main-Spessart, Bad Kissingen und Rhön Grabfeld) möglich gewesen.	Der Teil A (Kap. 1 – 4) des NVP beinhaltet die für Stadt und Landkreis gemeinsamen Rahmenbedingungen und Zielvorgaben, z.B. hinsichtlich der Weiterentwicklung des Tarifs.

Vorab-Beteiligung der Gemeinden im Landkreis Schweinfurt zum Entwicklungskonzept (November 2006)

Eingegangene Stellungnahme	Ifd. Nr.	Planungsrelevanter Inhalt der Stellungnahme	weitere Behandlung der Stellungnahme
Gemeinde Dittelbrunn 13.11.2006	1	Im Zuge der Umlegung der B286 wird der „Sonnenteller“ im GT Dittelbrunn künftig über eine gesonderte Busspur erschlossen. Diese Busspur führt über die bisher bereits bestehende Anbindung der Eselshöhe entlang bis zur Verbindung B286/Dittelbrunn.	Kenntnisnahme
	2	Die Tiefbauabteilung der Stadt Schweinfurt fordert für diese Busspur die Anbringung einer Schrankenanlage, um die widerrechtliche Nutzung durch Privat-Pkw. zu unterbinden. Die Stadtwerke sind nun bereit, die technischen Voraussetzungen in den Bussen zu finanzieren. Die Schrankenanlage selbst soll durch die Gemeinde Dittelbrunn finanziert werden. Die Kosten hierfür würden sich auf ca. 10 000 Euro belaufen. Es wird um Überprüfung gebeten, ob hierfür mit Mitteln aus dem ÖPNV-Bereich gerechnet werden kann.	Finanzielle Auswirkungen werden bilateral geklärt.
Gemeinde Schwebheim 15.11.2006	3	1. Zu den Grundsätzen: Es ist sehr wichtig und von großem Vorteil, wenn ein vertaktetes Angebot zwischen den einzelnen Bus- und Schienenlinien vorhanden ist. Der Hauptbahnhof ist auch als Haupthaltestelle der Buslinien aus dem LK akzeptabel. Aber wenn am Busbahnhof, am Rossmarkt, nicht zumindest eine Ausstiegsstelle geschaffen wird um sofort in alle Stadtlinien umsteigen zu können, werden die ganzen Bemühungen nicht von Erfolg gekrönt sein. Es fährt niemand, z.B. aus Schwebheim, zum Hauptbahnhof, steigt dann in den Stadtbus zum Rossmarkt und von dort, z.B. zum Krankenhaus. Hier handelt man mit Illusionen. Deshalb kann man die Stadt hier nicht auslassen. Die Funktion als Oberzentrum sollte nicht nur auf die Aufnahme unserer Kaufkraft zielen sondern auch darauf, den Bürgern aus dem LK die Fahrt nach Schweinfurt mit dem Bus schmackhaft zu machen.	Kenntnisnahme Problematik wird im NVP in Kapitel 9.6, Tabelle 59 erläutert..
	4	2. Die Annahme, dass man das Angebot an die Nachfrage anpassen muss, wird nur schwer funktionieren. Denn es wird sicher so sein, dass ein gutes Angebot erst lange zeitversetzt die Nachfrage erzeugt. Es wird daher auch auf einen langen Atem ankommen, um den ÖPNV attraktiver und wirtschaftlicher werden zu lassen.	Kenntnisnahme

Eingegangene Stellungnahme	Ifd. Nr.	Planungsrelevanter Inhalt der Stellungnahme	weitere Behandlung der Stellungnahme
Gemeinde Sennfeld 23.11.2006	5	<p>In der Gemeinde Sennfeld ist ein neues Baugebiet „Rempertshag“ mit ca. 200 Bauplätzen und Sondergebieten für Ladenbetrieb, Fremdenbeherbergung und betreutes Wohnen ausgewiesen. Dieses liegt an der St 2271 und wird über die Kreuzung Einfahrt in das bestehende Baugebiet „Flachsleite“ verkehrsmäßig erschlossen. Aus diesem Grunde wird diese Kreuzung völlig neu gestaltet und umgebaut werden.</p> <p>An dieser Kreuzung befindet sich direkt an der St 2271 eine Haltestelle der OVF für die Linie 8137. Im Rahmen der Umgestaltung der Einfahrt in das neue Baugebiet „Rempertshag“ wird eine neue Stadtbushaltestelle entstehen. Diese Haltestelle wird nicht direkt an der Fahrbahn der St 2271 liegen, so dass die Fahrgäste zukünftig gefahrenloser ein- und aussteigen können. Dies ist auch die Absicht des Staatlichen Bauamtes Schweinfurt, Abteilung Straßenbau.</p> <p>Es ist ausdrücklicher Wunsch, dass das neue Baugebiet eine Stadtbusanbindung durch die Stadtwerke Schweinfurt erhält. Die bestehende Haltestelle in diesem Bereich ist eine OVF Haltestelle.</p> <p>Es ist wünschenswert, dass nach Fertigstellung der neuen Haltestelle diese sowohl von den Stadtbussen der Stadtwerke Schweinfurt als auch von der OVF angefahren wird. Die bestehende Haltestelle an der St 2271 könnte in diesem Falle zurückgebaut werden.</p>	<p>Die Anbindung des Neubaugebietes „Rempertshag“ ist im NVP in Kap. 9.4 in Tab. 58 derzeit als Prüfauftrag P.2 hinterlegt.</p> <p>Im Zuge des Anhörungsverfahrens wird die Anbindung des Neubaugebietes Rempertshag als Maßnahme in Kap. 9.3.1, Tab. 57 übernommen. Der in Kap. 9.4 dokumentierte Prüfauftrag P.2 entfällt somit (vgl. Stellungnahme Gemeinde Sennfeld, 05.03.2007).</p>
Markt Werneck 23.11.2006	6	<p>Der Markt Werneck hätte keine Einwendungen gegen eine Änderung des Linienweges der Linie 8139 für einzelne Fahrten.</p>	Kenntnisnahme
	7	<p>Zusätzlich wird angeregt, nach Rundelshausen die Linie durch das Gewerbegebiet Werneck an der A 70 zu führen.</p> <p>Der Mehraufwand soll vom Verkehrsunternehmen erwirtschaftet werden. Eine Finanzierung der Mehrkosten durch den Markt Werneck ist nicht vorgesehen.</p>	<p>Die Anbindung des Gewerbegebietes Werneck wird im NVP in Kap. 9.4, Tab. 58 als Prüfauftrag übernommen. Voraussetzung für die Umsetzung ist die Realisierung der Umgehungsstraße</p>

Eingegangene Stellungnahme	lfd. Nr.	Planungsrelevanter Inhalt der Stellungnahme	weitere Behandlung der Stellungnahme
Gemeinde Üchtelhausen 27.11.2006	8	Die Gemeinde hält zwar weiterhin eine bessere Anbindung zwischen Üchtelhausen und Schweinfurt für wünschenswert, kann die Kosten des Mehraufwandes aus finanziellen Gründen aber nicht übernehmen.	Kenntnisnahme
Gemeinde Röthlein 30.11.2006	9	Seitens der Gemeinde Röthlein wird keine Stellungnahme zum Konzept abgegeben, da der wesentliche Punkt bei der damaligen Befragung, nämlich die Anbindung des „Industriegebiet Etzberg“ in den Maßnahmenkatalog aufgenommen wurde. Die Umsetzung der Maßnahme konnte dem Gemeinderat bereits eröffnet werden.	Kenntnisnahme
	10	In dem Antrag der OVF auf Zustimmung zur Fahrplanänderung konnte die Aufnahme der Anbindung „Industriegebiet Etzberg“ in den Fahrplan dem Gemeinderat ebenfalls bekannt gegeben werden. Das Gremium zeigte sich sehr hierüber sehr erfreut und wird entsprechende Informationen an die von der Anbindung profitierenden Firmen weitergeben.	Kenntnisnahme
Gemeinde Euerbach 30.11.2006	11	Die genannten Grundsätze des ÖPNV-Rahmenkonzeptes werden unterstützt. Im Hinblick auf das vorgesehene Maßnahmenkonzept werden folgende Anregungen unterbreitet.	Kenntnisnahme
	12	Das ÖPNV-Konzept muss die durch G8 hervorgerufenen Veränderungen im Fahrverhalten der Schüler berücksichtigen.	Die Anpassung der Abfahrtszeiten an G8 ist im NVP in Kap. 9.3.1 in Tab. 57 als Maßnahme 3 hinterlegt.
	13	Das herausragende Ziel der Tarifkooperation zwischen den Landkreisverkehren und den Stadtwerken Schweinfurt wird ausdrücklich unterstützt.	Kenntnisnahme
Gemeinde Geldersheim 01.12.2006	14	Es wird gebeten zu prüfen, ob es möglich ist, auch während der Ferien die Busfahrt um 12.15 Uhr von Schweinfurt in Richtung Geldersheim bei zu behalten.	Problematik wird im NVP in Kapitel 9.8, Tabelle 60 erläutert.

Eingegangene Stellungnahme	lfd. Nr.	Planungsrelevanter Inhalt der Stellungnahme	weitere Behandlung der Stellungnahme
Gemeinden VGem Gerolzhofen 01.12.2006	15	Von Seiten aller 8 Gemeinden der VGem Gerolzhofen bestehen keine Einwendungen gegen die vorgelegte Fortschreibung des NVP.	Kenntnisnahme
Gemeinde Wasserlosen 01.12.2006	16	Die im Gutachten angesprochene Schwachstellenanalyse bestätigt die Forderung der Gemeinde Wasserlosen für eine bessere Anbindung der Gemeinde Wasserlosen an das Oberzentrum Schweinfurt. Konkret werden vom Gutachter ein bis zwei Mehrfahrten, beginnend ab dem Gemeindeteil Burghausen in Richtung Schweinfurt vorgeschlagen. Dem Vorschlag des Gutachters, die Kosten für diese Verbesserung einseitig der Gemeinde aufzubürden, hat der Gemeinderat widersprochen. Die Gemeinde hat durch die Einbindung in verschiedene Schulverbände, auch außerhalb des LK Schweinfurt, bereits jetzt beträchtliche Zusatzlasten zu tragen. Zudem profitieren der Einrichtung der Zusatzfahrten auch die Gemeinden, die auf der Strecke Schweinfurt in den Genuss von Zusatzanbindungen gelangen. Es ist deshalb nicht nachvollziehbar, weshalb mit der Finanzierung der Zusatzfahrten nur die Gemeinde Wasserlosen belastet werden sollte. Wir bitten diese Sachverhalte bei der Einrichtung und der Finanzierung zu berücksichtigen.	Im NVP wurde der relevante Prüfungsauftrag entsprechend angepasst.
Gemeinde Waigolshausen 06.12.2006	17	Es wird angeregt, zwei zentrale Verknüpfungspunkte in Schweinfurt (am Rossmarkt und neben dem Hauptbahnhof) einzurichten	Problematik wird im NVP in Kapitel 9.6, Tabelle 59 erläutert.
	18	Die Fahrzeiten sollen mehr an die Unterrichtszeiten, insbesondere auch unter Berücksichtigung der neu geschaffenen G8, angepasst werden.	vgl. lfd. Nr. 12
	19	Es sollte ein ständiger Kontakt mit den Schulen in Bezug auf die unterschiedlichen Unterrichtszeiten gehalten werden. Hierbei sollten insbesondere Absprachen für veränderbare Fahrzeiten für die Tage getroffen werden, an denen i.d.R. der Unterricht an allen Schulen früher endet (z.B. letzter Tag vor den Ferien, etc.)	Kenntnisnahme

Eingegangene Stellungnahme	Ifd. Nr.	Planungsrelevanter Inhalt der Stellungnahme	weitere Behandlung der Stellungnahme
Gemeinde Grafenheinfeld 24.01.2007	20	Der Vorschlag im Rahmen des Maßnahmenkonzeptes zur Errichtung einer direkten Busverbindung Grafenheinfeld – Maintal – Hafan Ost (-Innenstadt) wird begrüßt. Die Einrichtung dieser möglichen Verbindung darf das Angebot über Bergheinfeld nach Schweinfurt allerdings nicht schmälern. Einer Beteiligung an den Kosten für eine solche Verbindung steht die Gemeinde Grafenheinfeld positiv gegenüber und ist nach Absprache jederzeit gesprächsbereit.	Kenntnisnahme

Anlage 4

– Beschluss Stadt Schweinfurt –

Stadt Schweinfurt

Beschlussvorlage

Nummer: 0086/2007

Datum: 06.03.2007



Wiedervorlage	
Aktenzeichen	
Bezug-Nr.	
Referat / Abt.	Referat I Lapp, Ulrich

Beratungsfolge	Termin	Status
Bau- und Umweltausschuss	10.05.2007	öffentlich vorberatend
Stadtrat	22.05.2007	öffentlich beschließend

Betreff:

Nahverkehrsplan Stadt Schweinfurt

Sachdarstellung:

1. Ausgangslage

Nachdem am 01.01.1994 in Kraft getretenen Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) ist die Planung, Organisation und Durchführung des ÖPNV als Aufgabe der Daseinsvorsorge eine freiwillige Aufgabe der Landkreise und kreisfreien Gemeinden (Art. 2 und 8). In diesem Zusammenhang besteht für die kreisfreie Stadt Schweinfurt als Aufgabenträger u. a. die gesetzliche Verpflichtung (Art. 13), einen Nahverkehrsplan aufzustellen. Darüber hinaus bestimmt das Personenbeförderungsgesetz in § 8 Abs. 3, dass der Nahverkehrsplan den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV bildet.

Der Nahverkehrsplan der Stadt Schweinfurt wurde am 23.02.1999 beschlossen. Die nach dem BayÖPNVG vorgesehene Aktualisierung verzögerte sich wegen der von der Regierung von Unterfranken angeregten gemeinsamen Fortschreibung des Nahverkehrsplanes von Stadt und Landkreis Schweinfurt mit der die Planungsgruppe Nord (PGN), Kassel, beauftragt wurde. Der gemeinsame Teil A betrifft die allgemeinen Randbedingungen und Zielvorgaben für Stadt und Landkreis Schweinfurt. Teil B konzentriert sich auf den Teilraum Stadt Schweinfurt. Auf der Basis des bisherigen Nahverkehrsplans werden dessen Aussagen zum ÖPNV aktualisiert und ergänzt.

Das Schwergewicht liegt dabei auf der zukünftigen Gestaltung des städt. Busverkehrs. Die Verkehrsangebote des regionalen Busverkehrs im benachbarten Landkreis Schweinfurt – durch Omnibusverkehr Franken (OVF) und einzelne private Verkehrsunternehmen – sowie im Schienenverkehr des Raumes Schweinfurt werden in die Betrachtung einbezogen, soweit sie in das Stadtgebiet Schweinfurt hineinreichen und Einfluss auf die städt. Belange haben. Das Planungsgebiet des zu erstellenden Nahverkehrsplans umfasst im Teil B jedoch ausschliesslich das in der Zuständigkeit des Aufgabenträgers liegende Stadtgebiet von Schweinfurt. Keine Berücksichtigung finden die von den Buslinien der Stadtwerke Schweinfurt mitbedienten Umlandgemeinden des Landkreises Schweinfurt. In der vorliegenden Fassung wurden die Stellungnahmen der städt. Dienststellen, des Landkreis Schweinfurt sowie der Busverkehrsunternehmen berücksichtigt.

2. Maßnahmen

Nach Auswertung von Bestandsaufnahme und Schwachstellenanalyse sowie einer Prognose der zukünftigen Verkehrsnachfrage werden folgende Maßnahmen in den Bereichen „Angebot“ und „Infrastruktur“ vorgeschlagen:

1.3	K&R Stadtgalerie und Haltepunkt Schweinfurt-Mitte
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Im Bereich des Haupteingangs der Stadtgalerie wird die Einrichtung eines Behindertenstellplatzes sowie eines Taxi-Warteplatzes empfohlen, um auch mobilitätseingeschränkten Personen einen komfortablen Zugang zu ermöglichen. Darüber hinaus sollen auch am Haltepunkt Schweinfurt-Mitte Behindertenstellplätze sowie Kiss-and-Ride Plätze eingerichtet werden. Die Einrichtung von Taxi-Stellplätzen am Haltepunkt Schweinfurt-Mitte wurde bereits realisiert.
Gemeinsame Maßnahmen im Infrastrukturbereich in Stadt und Landkreis Schweinfurt	
1.4	Verbesserte Verknüpfung zwischen Stadt- und Regionalverkehr (Ergebnis der ÖPNV-Schwachstellenanalyse)
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Untersuchung geeigneter Verknüpfungshaltestellen im Innenstadtbereich von Schweinfurt (Haltestellen Roßmarkt, Deutsche Bank, Heilig-Geist-Kirche) <p><u>Vorteil:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Direkte Verknüpfung zwischen Stadt- und Regionalbusverkehr durch zentraleren Umstieg möglich <p><u>Planungen der Stadt Schweinfurt:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Gestalterische Aufwertung der Innenstadthaltestellen des Regionalbusverkehrs („Deutsche Bank“ und „Heilig-Geist-Kirche“) sowie der Fußwegeverbindungen zur Haltestelle Roßmarkt bzw. zur Innenstadt durch Neugestaltung der Oberflächen. ▪ Einrichten einer Haltestelle am Zeughaus (Ecke Bauerngasse/ Manggasse) in unmittelbarer Nachbarschaft zum ZOB Roßmarkt (als Ersatz für die entfallende Haltestelle „Am Jägersbrunnen“; Umsetzung bis Ende 2007) <p><u>Anmerkungen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Prüfung der Führung des Regionalbusverkehrs über den ZOB Roßmarkt: Fußgängersicherheit kann durch zusätzliches Verkehrsaufkommen nicht gewährleistet werden; zusätzliche Bussteige sind erforderlich, da die vorhandenen Bussteige durch den Stadtbusverkehr weitgehend ausgelastet sind ▪ Haltestelle Jägersbrunnen entfällt im Zuge der umfangreichen Straßenbaumaßnahmen.
1.5	Verlegung der Regionalbuslinien aus der Schrammstraße in die Luitpoldstraße (nachrichtlich; Aussagen aus der verkehrstechnischen Untersuchung zur Stadtgalerie)¹
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verlegung der Regionalbuslinien aus der Schrammstraße in die Luitpoldstraße mit gemeinsamer Nutzung der dortigen Bushaltestellen im Stadt- und Regionalverkehr (Umsetzung ist im März 2007 bereits erfolgt)

3. Prüfaufträge

Weiterhin werden folgende Prüfaufträge definiert, deren Ergebnisse Entscheidungsgrundlagen für eine zukünftige Umgestaltung des ÖPNV bilden sollen. Hierzu sind detaillierte Untersuchungen durchzuführen, für die im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans keine ausreichend belastbaren Datengrundlagen vorliegen. Andererseits führt die Umsetzung der Prüfaufträge P 1 bis P 4 zu einem finanziellen Mehraufwand, der von der Stadtwerke Schweinfurt GmbH nicht kompensiert werden kann, zumal jährlich eine weitere Reduzierung von ÖPNV-Zuschüssen zu beobachten ist. Insofern ist eine Behandlung der Prüfaufträge P 1 bis P 4 nur sinnvoll, wenn zusätzliche Finanzmittel bereitgestellt werden können.


Nr.	Prüfauftrag
Prüfaufträge im Stadtverkehr Schweinfurt	
P.1	Einheitliches Taktgefüge und Taktfamilien
	<p><u>Erläuterungen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Einrichten einer einheitlichen Taktgruppe mit 15/30/60-Minuten-Takt (Ausnahme Linie Bergl und Linie Deutschhof 10-Min.-Takt) ▪ Bildung von Durchmesserlinien bzw. Einrichtung systematischer Umsteigeverbindungen am Roßmarkt (Rendezvous-System) <p><u>Vorteile:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bessere Merkbarkeit und höhere Transparenz des Fahrplans sowie des Bedienungsangebotes auch für Neukunden ▪ Bessere Umsteigebedingungen am Rossmarkt ▪ Angebotsverbesserungen durch Taktverdichtung in der HVZ auf folgenden Linien: <ul style="list-style-type: none"> ⇒ auf 15-Minuten-Takt Linien Oberndorf, Hochfeld, Haardt, Mozartstraße, Gartenstadt, Maibacher Straße, Sonnenteller, Sennfeld-Gochsheim, Bergheinfeld – Grafenheinfeld, Hafen Ost, Maintal, Hambach, Hainig ⇒ auf 30-Minuten-Takt Linie Oberwerrn (– Niederwerrn) ▪ Bildung von Durchmesserlinien auf verschiedenen Relationen möglich – Beispiele: Linie Bergl – Linie Deutschhof, Linie Gartenstadt – Linie Hafen Ost ▪ weniger Wartepplätze am Roßmarkt notwendig („schlankes Durchfahren“) <p><u>Nachteil:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ erhöhtes Fahrzeugaufkommen am Roßmarkt bei Taktverdichtung zu bestimmten Zeiten; Haltestellenbelegung muss geprüft werden <p><u>Mehr-/ Minderaufwand:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mehraufwand von ca. 210.000 km jährlich (Verkehrstag Mo. – Fr.) (entspricht etwa 10% des Gesamtbetriebsaufwands) ▪ Fahrzeugaufwand HVZ: etwa 13 Fahrzeuge mehr ggü. Status Quo² <p><u>Anmerkung:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Maßnahme führt zu Leistungssteigerungen im Landkreis auf den Landkreislinien
P.2	Taktverdichtung Deutschhof-Linie
	<p><u>Erläuterungen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Taktverdichtung auf einen durchgängigen 10-Minuten-Takt (analog der Bergl-Linie) <p><u>Vorteile:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Einheitlicher Taktverkehr auf den beiden Hauptlinien, dadurch leichtere Merkbarkeit des Fahrplans ▪ Durchbindung der Fahrzeuge möglich, dadurch durchgängige Linien-Verbindung über den Roßmarkt hinaus (z.B. Hbf. – Leopoldina-Krankenhaus) (Fahrzeugaufwand HVZ: 7 Fahrzeuge bei Durchbindung der Linien) <p><u>Mehr-/ Minderaufwand:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mehraufwand von jährlich etwa 38.000 Nutzwagen-Kilometern (Verdichtung Mo.-Fr.) bzw. 69.000 Nutzwagen-Kilometern inkl. Samstag und Sonn-/ Feiertag

P.3	Systematische Bildung von Durchmesserlinien
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schaffung neuer Direktverbindungen durch Bildung von Durchmesserlinien bei Linien, die im gleichen Fahrplankontakt fahren (Umsteigerfordernis am Roßmarkt entfällt) ▪ Im Einzelfall Reduzierung der Standzeiten am Roßmarkt möglich ▪ Bsp. für mögliche Durchmesserlinien: Linien Bergl und Deutschhof (bei Verdichtung auf 10-Min.-Takt) <p><u>Mehr-/Minderaufwand:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mehraufwand durch Angebotsanpassungen auf den einzelnen Linien möglich (-> einheitliches Fahrplanangebot), abhängig von der Anzahl der durchzubindenden Linien
P.4	Anbindung von neuen Wohngebieten
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anbindung der neuen Wohngebiete Mönchskutte und Eselshöhe West prüfen
P.5	Öffnen der Heeresstraße für den ÖPNV
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nach Abzug der Streitkräfte ist die Befahrung der Heeresstraße für den ÖPNV zu prüfen <p><u>Vorteil:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Möglichkeit für Direktfahrten zwischen Dittelbrunn und den Schulstandorten im Westen der Stadt
P.6	Ausschöpfung der Einsparpotenziale auf uneffektiven Linien/ Linienabschnitten
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kontinuierliche Prüfung der Nachfrage auf uneffizienten Linien/ Linienabschnitten; ggf. Einstellung einzelner Kurse in zeitlichen Randlagen bzw. Umstellung auf bedarfsgesteuerte Bedienungsformen <p>⇒ Reinvestition der eingesparten Leistungen zur Optimierung des Angebotes an anderer Stelle (Leistungsumschichtung) unter Berücksichtigung der betrieblichen Auswirkungen der Verkehrsunternehmen</p>

Beschlussvorschlag:

- Die vorliegende Entwurffassung der PGN wird als gültiger Nahverkehrsplan der Stadt Schweinfurt beschlossen.
- Den aufgeführten Maßnahmen und Prüfaufträgen wird zugestimmt. Die Verwaltung wird beauftragt, die zeitgerechte Umsetzung einzuleiten.

Referat I



Johann Karl
Stadtwerke Schweinfurt GmbH



Anlage 5

**– Beschluss Landkreis
Schweinfurt –**

Sachgebiet 12 – Kreisentwicklung:

Tischvorlage zur Kreistagssitzung am 30. März 2007

TOP: Gemeinsamer Nahverkehrsplan Landkreis und Stadt Schweinfurt

I) Warum ein Nahverkehrsplan (NVP) – Rechtliche Einordnung

- . Art. 13 BayÖPNVG: Landkreis Schweinfurt hat als Aufgabenträger für den lokalen ÖPNV einen NVP aufzustellen und bei Bedarf fortzuschreiben
- . NVP definiert „ausreichende Verkehrsbedienung“ (im Sinne von „angemessen“)
- . Zuwendungsvoraussetzung für die Bewilligung von Maßnahmen im ÖPNV
- . Grundlage für die Entscheidung über die Liniengenehmigung im Falle konkurrierender Anträge
- . Bewertungsraster für das „beste Angebot“ (im eigenwirtschaftlichen Verkehr)

Der Nahverkehrsplan hat keine unmittelbare Rechts- und Kostenwirksamkeit!

II) Warum ein Nahverkehrsplan – Politische Funktion

- . Nahverkehrsplan als Steuerungsinstrument
- . NVP dokumentiert die Ziele des Aufgabenträgers
- . Abstimmung mit dem ÖPNV benachbarter Aufgabenträgern in der Region

III) Rahmenvorgaben

- . Orientierung des Bedienungsangebotes an den Bedürfnissen der Bevölkerung (unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit)
- . Stärkung des ÖPNV zur Sicherung der notwendigen Mobilität, Erhöhung der Verkehrssicherheit, Schaffung eines umweltfreundlicheren Gesamtverkehrs
- . Verbesserung der Nahverkehrsbeziehungen zwischen dem Oberzentrum Schweinfurt und seinem Einzugsbereich
- . Verbesserung der Verknüpfungssituation zwischen Stadtverkehr, Schienenpersonennahverkehr und den regionalen Buslinien
- . Verkehrsgemeinschaft für die Region Main-Rhön als langfristiges Ziel

IV) Grundsätze für die Weiterentwicklung des ÖPNV- Angebotes in Stadt und Landkreis Schweinfurt

- . Sicherung des heutigen Marktanteils des ÖPNV
- . Entwicklung und Definition von Hauptachsen mit der Nachfrage angemessenen Leistungen
- . Aufbau einer Tarifkooperation zwischen Stadt Schweinfurt und Landkreis Schweinfurt ist erstrebenswert

. sukzessive Angleichen der Fahrzeuge und Haltestellen an die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BBG)

V) Bisheriger Weg.

2005: Mit der Stadt Schweinfurt, vertreten durch die Stadtwerke Schweinfurt, wurde eine Einigung erzielt, dass bei 4 einschlägigen Firmen (**Planungsgruppe Nord, Nahverkehrsberatung Südwest, Dorsch Consult, WVI**) Angebote eingeholt werden.

13.05.2005: **Grundsatzbeschluss des Kreisausschusses**, den Nahverkehrsplan (NVP) des Landkreises Schweinfurt aus dem Jahre 1996 in Form eines gemeinsamen NVP mit der Stadt Schweinfurt fortzuschreiben und den Auftrag an den mindestnehmenden Anbieter **Planungsgruppe Nord** zu vergeben.

Beide Gebietskörperschaften vergeben den Auftrag durch die Angebotsannahme mittels zweier Unterschriften der beteiligten Gebietskörperschaften in einem Vertrag.

08.08.2005: Erste Befragung der kreisangehörigen Gemeinden (Verkehrsinfrastruktur, Wohngebiete, Gewerbebetriebe)

15.09.2005: Erste Besprechung mit den Mitgliedern der Verkehrsgemeinschaft Schweinfurt

17.05.2006: Vorlage eines ersten Entwurfes durch die PGN

26.06.2006: Informations- und Planungsgespräch PGN, LRA, SWS, VU, Regierung, Behindertenvertreter (Präsentation eines ersten Zwischenberichtes)

07/06 – 08/06: Stellungnahmen der Teilnehmer der Besprechung am 26.06.06

05.09.2006: Informations- und Planungsgespräch PGN, LRA, SWS, VU, Regierung, Behindertenvertreter

23.10.2006 Präsentation des ersten Entwurfes im **Kreisausschuss**

(danach: Abstimmungsverfahren mit allen Beteiligten, Einarbeiten der Anmerkungen)

11/06: Anhörung der Landkreismunicipien und des Behindertenbeauftragten mit der Möglichkeit zur Stellungnahme.

12/06 – 01/07: Einarbeiten der vorgelegten Stellungnahmen durch die PGN

02/07: Vorlage des Endberichts (Entwurf) durch die PGN

02/07 – 03/07: offizielle Anhörung der Landkreismunicipien, der Nachbarlandkreise und weiterer Planungsträger (u. a. BEG, DB Regio) mit der Möglichkeit zur Stellungnahme (Frist bis 12.03.2007)

(Februar 2007: Beginn der offiziellen Anhörung, Versand des Entwurfes an alle beteiligten Stellen, Frist bis 12.3.2007)

danach: Einarbeiten der Anmerkungen aus dem offiziellen Anhörungsverfahren, Erstellen der Vorlagen für Kreisausschuss/Kreistag, Fertigstellung Bericht NVP.

26.3.2007: Kreisausschuss

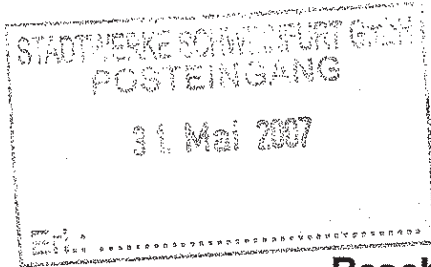
Der Kreisausschuss empfiehlt dem Kreistag, dem Nahverkehrsplan in der vorliegenden Form zuzustimmen.

30.3.2007: Politischer Beschluss des Kreistages

Der Kreistag stimmt dem Nahverkehrsplan in der vorliegenden Form zu.

Landratsamt Schweinfurt, 12.3.2007
erstellt:

Bonengel/Holzapfel



Stadt
Schweinfurt

Beschluss

An Stadtwerke Schweinfurt GmbH
Sitzung Sitzung des Stadtrates
Sitzungsdatum 22.05.2007

TOP 2.

Betreff:

Nahverkehrsplan Stadt Schweinfurt
(Beschluss-Nummer: 0086/2007)


Beschluss:

- Die vorliegende Entwurffassung der PGN wird als gültiger Nahverkehrsplan der Stadt Schweinfurt beschlossen.
- Den aufgeführten Maßnahmen und Prüfaufträgen wird zugestimmt. Die Verwaltung wird beauftragt, die zeitgerechte Umsetzung einzuleiten.

Abstimmungsergebnis:

37 Ja-Stimmen
1 Nein-Stimmen

Entspricht: Mehrheitlich angenommen


Oberbürgermeisterin

NIEDERSCHRIFT

über die

19. öffentliche Sitzung des Kreistages

am Freitag, 30.03.2007

im Sitzungssaal des Landratsamtes Schweinfurt

Beschluß-Nr. 185

Abstimmungsergebnis: Einstimmig

Kreisentwicklung - Gemeinsamer Nahverkehrsplan für Landkreis und Stadt Schweinfurt, Beschlussfassung

BESCHLUSS

Der Nahverkehrsplan in der vorliegenden Fassung wird einstimmig verabschiedet.

Der Beschluß ergeht einstimmig.

Auszug:

Zum Anhang an den Nahverkehrsplan

Der Auszug ist mit dem Original gleichlautend.

Schweinfurt, 6. Juni 2007

Landkreis Schweinfurt

I.A.

Benz





Planungsgruppe Nord

GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG

Dörnbergstraße 12
Tel. 05 61 / 8 07 58-0
pgn@pgn-kassel.de



D-34119 Kassel
Fax 05 61 / 8 07 58-58
www.pgn-kassel.de