



LANDKREIS
SCHWEINFURT



Mobilitätskonzept für den Landkreis Schweinfurt

Zwischenbericht September 2018

Mobilitätskonzept für den Landkreis Schweinfurt

Zwischenbericht

Auftraggeber

Landkreis Schweinfurt
Schrammstraße 1
97421 Schweinfurt

Auftragnehmer

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

Bearbeitung

Dieter Stepner (Projektleiter)
Frank Huneck
Dirk Hohmeyer

Kassel im September 2018

Inhalt

1. Bestandsaufnahme	5
1.1 Landkreisstruktur	5
1.1.1 Einwohner	5
1.1.2 Arbeitsplatzverteilung	10
1.1.3 Bildungseinrichtungen.....	14
1.1.4 Medizinische Einrichtungen/Einrichtungen zur Altenpflege.....	16
1.1.5 Nahversorgungseinrichtungen	19
1.1.6 Freizeit- und Kultureinrichtungen	21
1.2 Mobilitätsangebot, Mobilitätsverhalten und Mobilitätsbedarf	23
1.2.1 Ergebnisse der Fahrgastzählung.....	23
1.2.2 Fahrplananalyse.....	26
1.2.3 Ergebnisse der Experteninterviews	39
1.2.4 Ergebnisse der Bürgerbefragung.....	54
1.2.5 Ergebnisse der Bürgerworkshops.....	68
2. Mobilitätskonzept	71
2.1 Planungsräume/Mobilitätsgebietstypen.....	71
2.2 Zielsysteme.....	73
2.2.1 Zielsystem A: Ergänzung des aktuellen Systems mit Bedarfsverkehren	74
2.2.2 Zielsystem B: Reduzierung des Angebotes auf wenige Stammlinien und flächendeckende Bedienung mit Bedarfsverkehren.....	75
2.2.3 Zielsystem C: Hauptlinien mit Stundentakt, ergänzt durch Bedarfsverkehre	78
2.2.4 Vergleich, Erläuterung und Bewertung der Zielsysteme.....	80
3. Fazit und Ausblick	84
3.1 Fazit und Schlussfolgerungen	84
3.2 Ausblick.....	84

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Verteilung der Arbeitsplätze im Landkreis Schweinfurt	10
Abbildung 2 Bildungseinrichtungen im Landkreis Schweinfurt.....	14
Abbildung 3 Medizinische Einrichtungen und Einrichtungen zur Altenpflege im Landkreis Schweinfurt	16
Abbildung 4 Nahversorgungseinrichtungen im Landkreis Schweinfurt	19
Abbildung 5 Freizeiteinrichtungen im Landkreis Schweinfurt	21
Abbildung 6 Vergleich Reisezeiten (Verhältnis ÖPNV/MIV).....	27
Abbildung 7 Beispielfahrplan der Linie 8170, Stand 2017	36
Abbildung 8 Beispiele für Ausnahmen in den Linienfahrplänen, Stand 2017	37
Abbildung 9 Haltestelle Hafen Star	38
Abbildung 10 Fahrplan der Linie 458/9306 an der Haltestelle Hafen Star (Aufnahme 11.2017)	38
Abbildung 11 Anzahl der zurückgelegten Wege am Stichtag im Landkreis Schweinfurt (n=4.642).....	55
Abbildung 12 Modal Split im Landkreis Schweinfurt 2018 (n=6.523)	56
Abbildung 13 Hauptverkehrsmittel in ländlichen Räumen bundesweit (kleinstädtischer, dörflicher Raum) nach MiD 2017.....	56
Abbildung 14 Pkw pro Haushalt im Landkreis Schweinfurt 2018 (n=2.289)	57
Abbildung 15 Pkw pro Haushalt in ländlichen Räumen bundesweit nach MiD 2017	57
Abbildung 16 Wegezwecke im Landkreis Schweinfurt 2018 (n=3.825)	58
Abbildung 17 Wegezwecke (bundesweit) nach MiD 2017.....	58
Abbildung 18 Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung, Wegezweck: Arbeit	59
Abbildung 19 Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung, Wegezweck: Schule/Ausbildung	59
Abbildung 20 Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung, Wegezweck: Versorgung, Einkäufe.....	60
Abbildung 21 Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung, Wegezweck: Arztbesuche	60
Abbildung 22 Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung, Wegezweck: Freizeit	61
Abbildung 23 Wahlmöglichkeiten Arbeit, alle Relationen, die häufiger als zwei Mal genannt wurden	63
Abbildung 24 Wahlmöglichkeiten Versorgung, alle Relationen, die häufiger als vier Mal genannt wurden.....	64
Abbildung 25 Wahlmöglichkeiten Arztbesuch, alle Relationen, die häufiger als vier Mal genannt wurden	65
Abbildung 26 Wahlmöglichkeiten Freizeit, alle Relationen, die häufiger als vier Mal genannt wurden	66
Abbildung 27 Auswertung der freien Einträge bei der Haushaltsbefragung (n=2.146)	67
Abbildung 28 Festlegung der vier Planungsräume	72
Abbildung 29 Aktuelles Liniennetz der Regionalbusse im Landkreis Schweinfurt – Abbildung zu Zielsystem A (Stand 2017).....	75
Abbildung 30 Zielsystem B: Reduzierung des Angebotes auf wenige Stammlinien und flächendeckende Bedienung mit Bedarfsverkehren, Entwurfsskizze Stand 09.2018	77
Abbildung 31 Zielsystem C: Hauptlinien mit Stundentakt, ergänzt durch Bedarfsverkehre, Entwurfsskizze Stand 10.2018	79

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

Abkürzungsverzeichnis/Glossar

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

MIV: Motorisierter Individualverkehr.

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

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

ÖPNV: Öffentlicher Personennahverkehr.

Verkehrszeiten

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

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

¹ §13 Abs. 2 BayÖPNVG

1. Bestandsaufnahme

1.1 Landkreisstruktur

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

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

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

Eine Besonderheit stellen die vier Gemeindeallianzen im Landkreis dar:

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

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

1.1.1 Einwohner

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

² Quelle: Landratsamt Schweinfurt, Stand erstes Halbjahr 2018

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

Tabelle 1 Entwicklung der Einwohnerzahlen im Landkreis und der Stadt Schweinfurt⁴

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

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

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

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

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

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

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

Tabelle 2 Prognosen zur Bevölkerungsentwicklung in Bayern⁶

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

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

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

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

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

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

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

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

Schlussfolgerung/Handlungsbedarf:

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

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

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

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

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

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

1.1.2 Arbeitsplatzverteilung

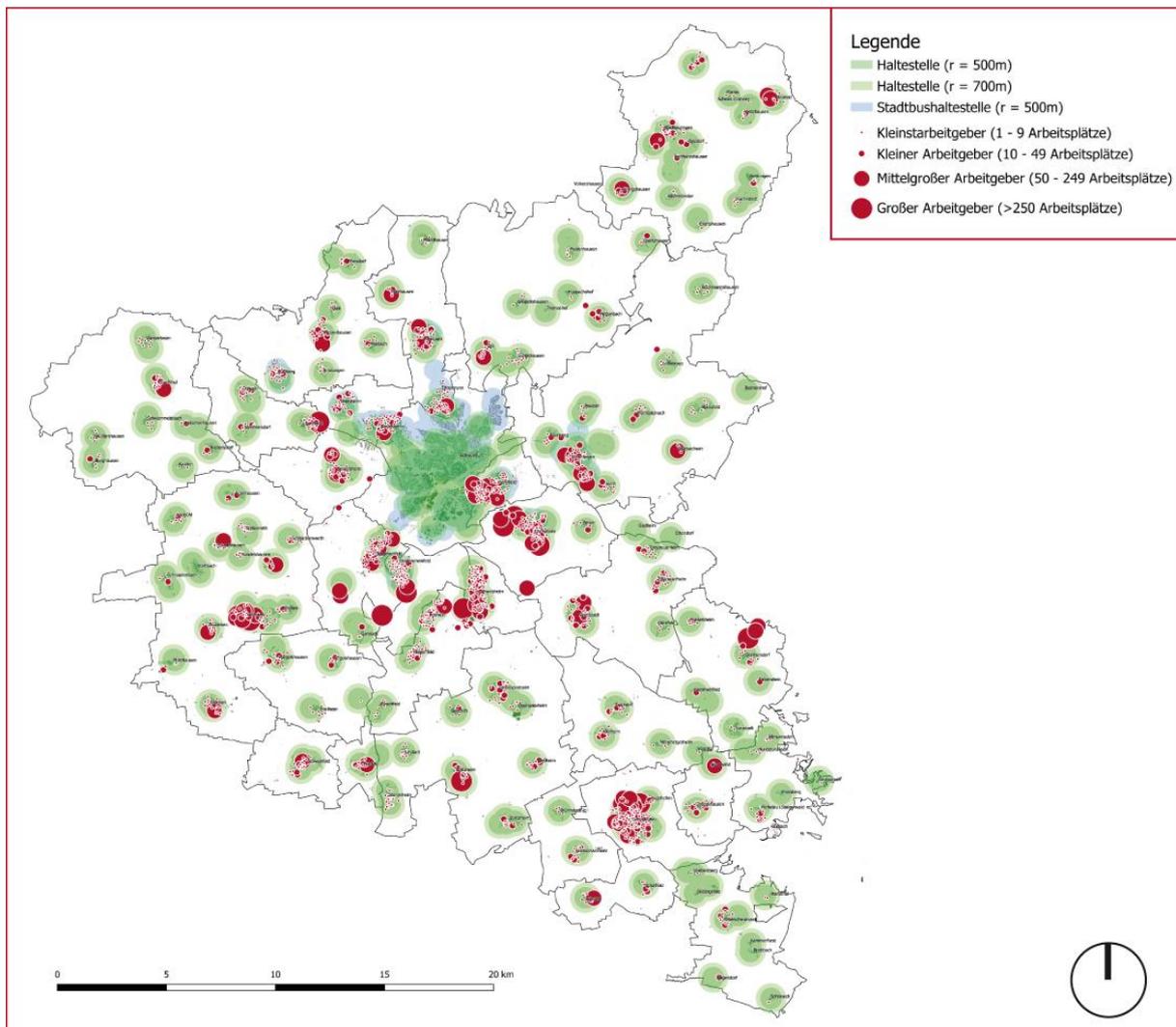


Abbildung 1 Verteilung der Arbeitsplätze im Landkreis Schweinfurt¹⁰

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

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

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

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

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

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

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

Tabelle 4 Arbeitgeber im Landkreis Schweinfurt, nach Größe¹²

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

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

¹² Quelle: Landratsamt Schweinfurt, Zahlen von 2017

Tabelle 5 Pendlersaldi in den Gemeinden des Landkreises Schweinfurt

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

Schlussfolgerung/Handlungsbedarf:

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

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

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

¹⁴ Quelle: Landratsamt Schweinfurt, Zahlen von 2016

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

1.1.3 Bildungseinrichtungen

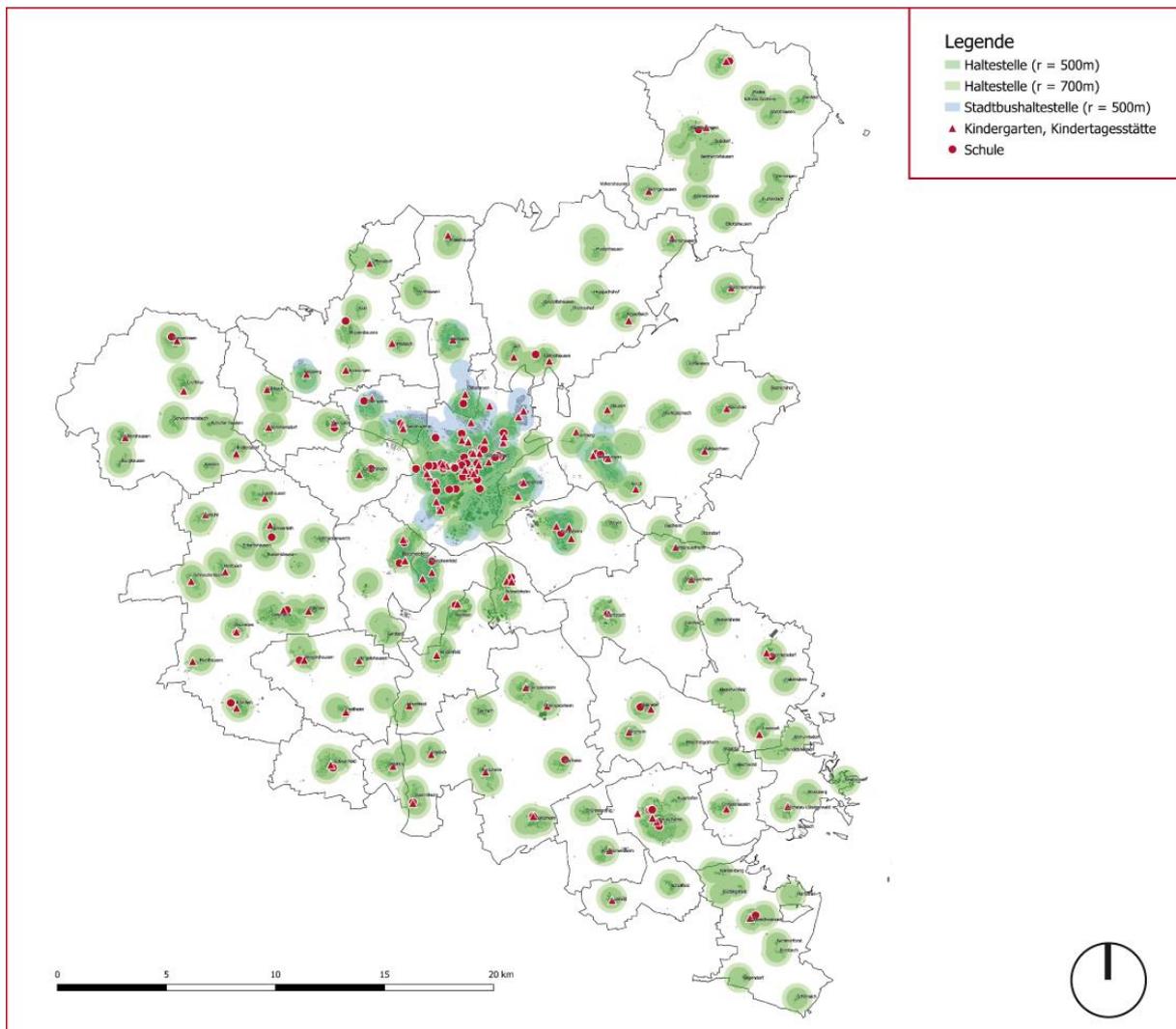


Abbildung 2 Bildungseinrichtungen im Landkreis Schweinfurt¹⁵

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

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

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

¹⁵ Quelle: Landratsamt Schweinfurt

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

Schlussfolgerung/Handlungsbedarf:

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

1.1.4 Medizinische Einrichtungen/Einrichtungen zur Altenpflege

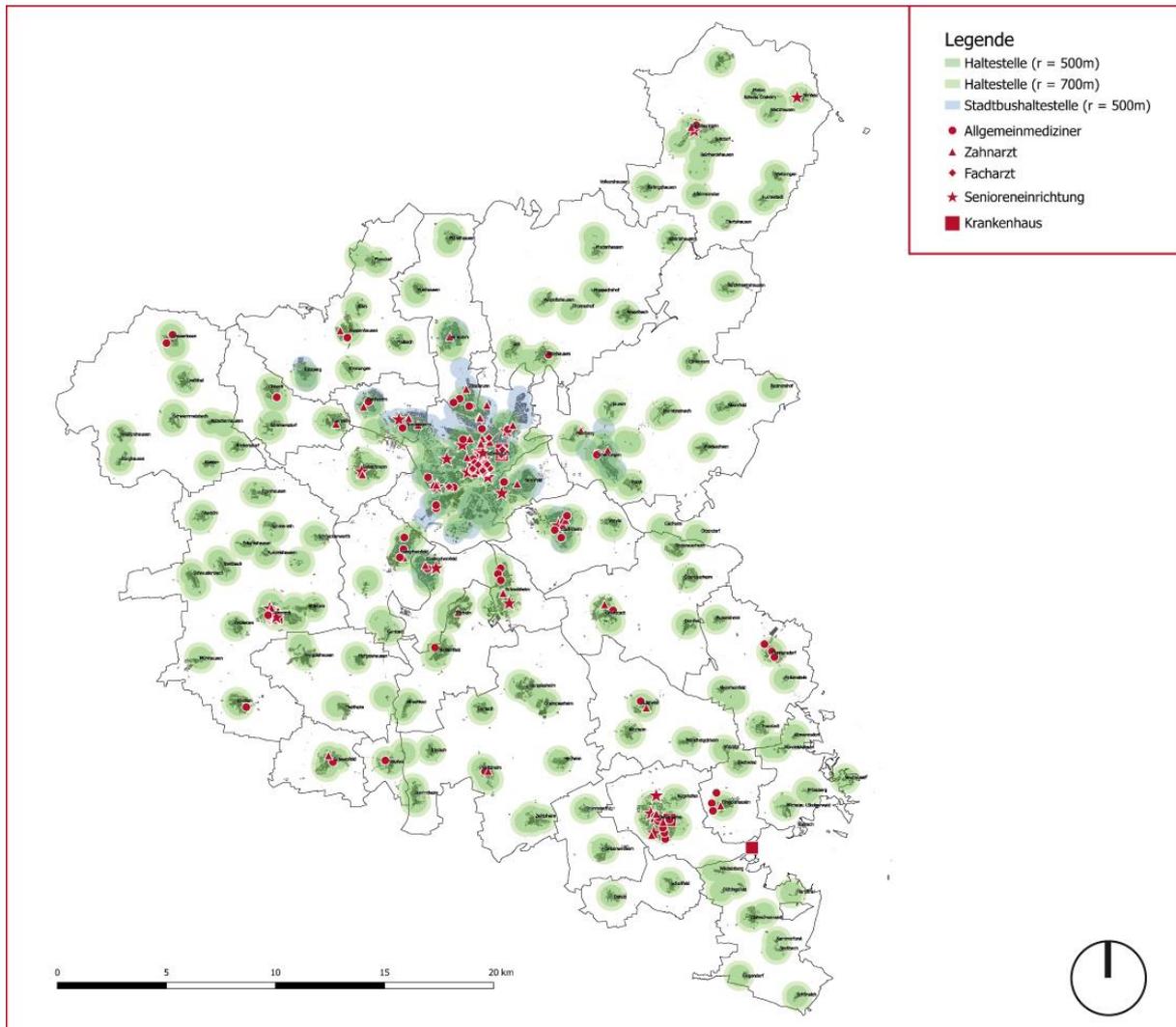


Abbildung 3 Medizinische Einrichtungen und Einrichtungen zur Altenpflege im Landkreis Schweinfurt¹⁷

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

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

¹⁷ Quellen: Landratsamt Schweinfurt, eigene Recherche

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

¹⁹ Quelle: Bedarfsplanungs-Richtlinie Zahnärzte, Stand 16.06.2016

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

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

Tabelle 6 Medizinische Grundversorgung in den Gemeinden des Landkreises Schweinfurt

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

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

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

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

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

Schlussfolgerung/Handlungsbedarf:

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

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

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

1.1.5 Nahversorgungseinrichtungen

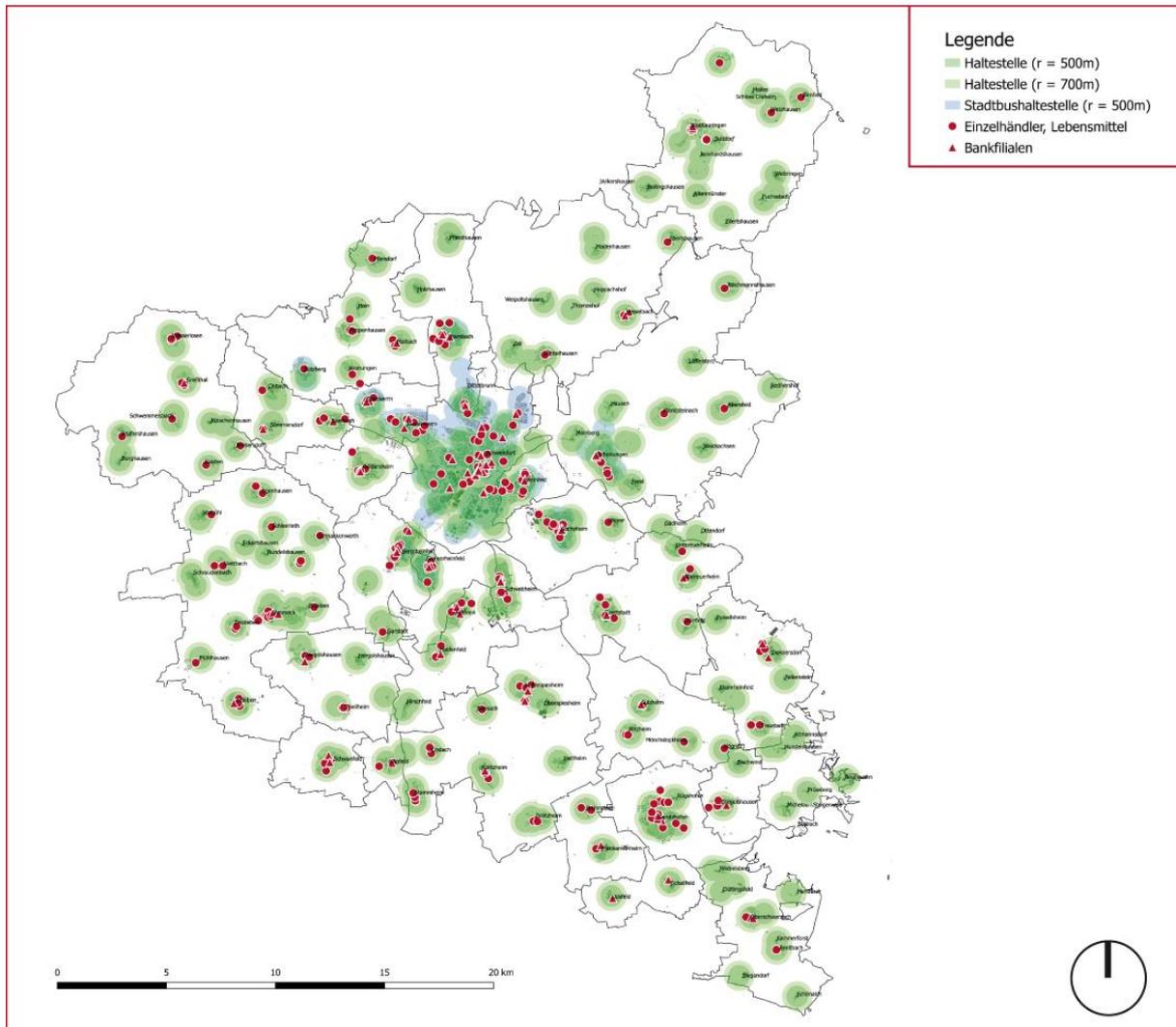


Abbildung 4 Nahversorgungseinrichtungen im Landkreis Schweinfurt²⁰

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

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

Schlussfolgerung/Handlungsbedarf:

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

²⁰ Quelle: Landratsamt Schweinfurt, eigene Recherche

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

1.1.6 Freizeit- und Kultureinrichtungen

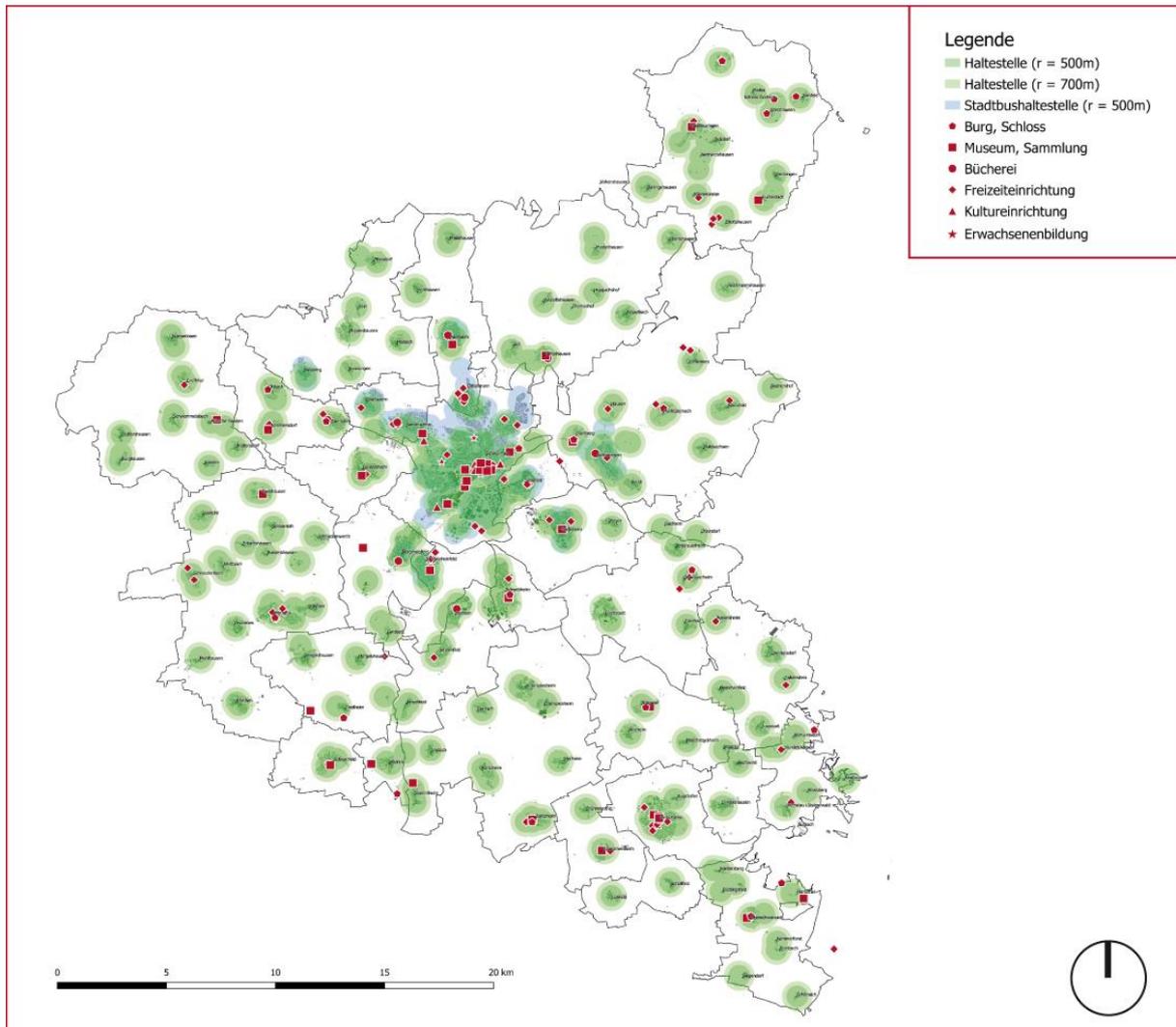


Abbildung 5 Freizeiteinrichtungen im Landkreis Schweinfurt²¹

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

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

Als wichtige Naherholungs-/Freizeitziele wären zu nennen:

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

²¹ Quelle: Landratsamt Schweinfurt, eigene Recherche

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

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

Schlussfolgerung/Handlungsbedarf:

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

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

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

1.2 Mobilitätsangebot, Mobilitätsverhalten und Mobilitätsbedarf

1.2.1 Ergebnisse der Fahrgastzählung

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

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

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

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

In der vorliegenden Version sind die absoluten Zahlen der Zählung nicht enthalten, da diese potentiell als Kalkulationsgrundlage für eigenwirtschaftliche Konkurrenzanträge genutzt werden könnten. Stattdessen sind – soweit möglich – die positiven/negativen Entwicklungen der Fahrgastzahlen gegenüber 2005 angegeben.

Tabelle 7 Ergebnisse der Fahrgastzählung 2017/18

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

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

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

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

Tabelle 8 Anzahl der Schüler mit ausgegebenen Fahrscheinen im Landkreis²²

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

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

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

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

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

²² Quelle: Landratsamt Schweinfurt

²³ S. Protokoll des Experteninterviews mit den Verkehrsunternehmen am 10.01.18

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

1.2.2 Fahrplananalyse

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

Ableich Fahrzeiten im ÖPNV zu Fahrzeiten im MIV

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

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

Tabelle 9 Vergleich der Reisezeiten mit Pkw/mit ÖPNV²⁵

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

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

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

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

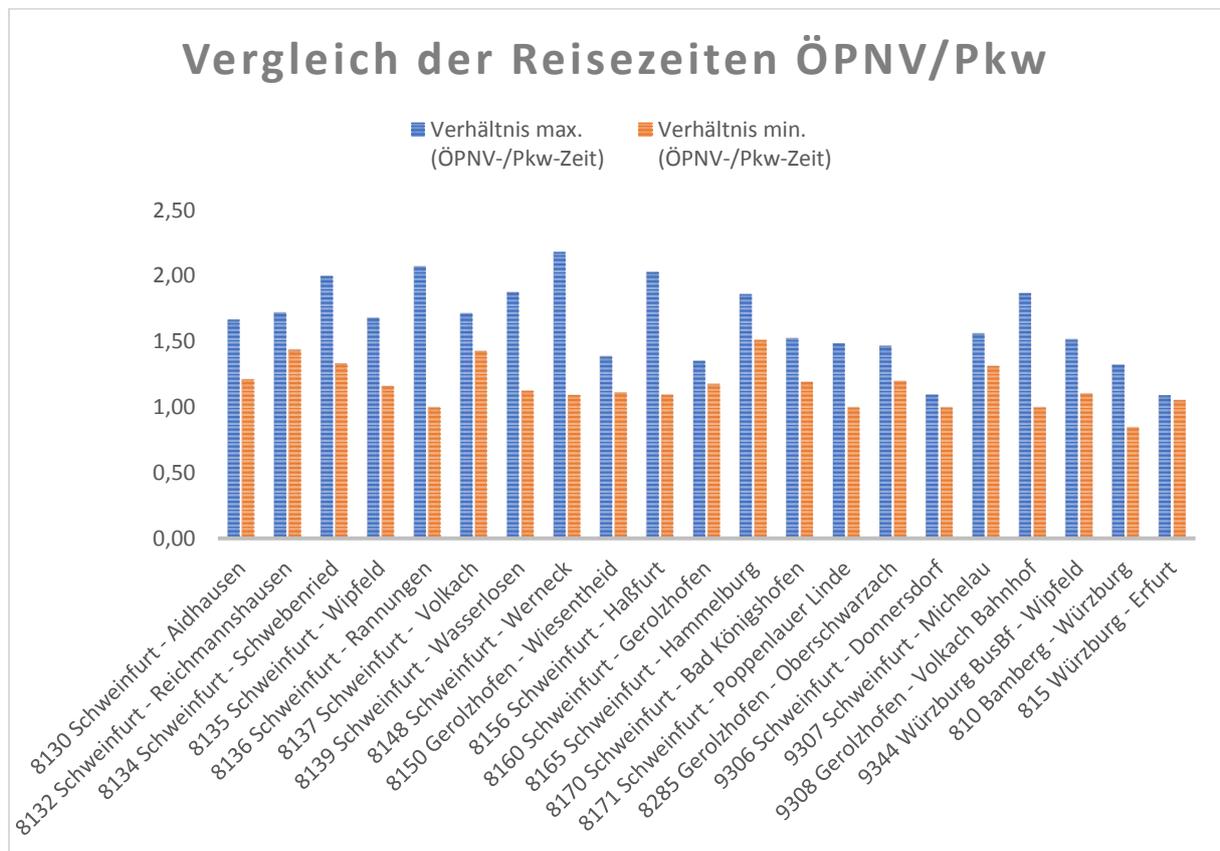


Abbildung 6 Vergleich Reisezeiten (Verhältnis ÖPNV/MIV)

Bedienhäufigkeit auf den Linien

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

Betriebsanfang - 6:00 Uhr (Schwachverkehrszeit 1)

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

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

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

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

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

18:00 Uhr – Betriebsende (Schwachverkehrszeit 2)

Samstag und Sonntag (Schwachverkehrszeiten 3 und 4)

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

Tabelle 10 Bedienungshäufigkeit nach Linie und Richtung, Mo-Fr

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

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

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

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

Tabelle 11 Bedienhäufigkeit nach Linie und Richtung, Sa

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

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

Tabelle 12 Bedienhäufigkeit nach Linie und Richtung, So

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

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

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

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

Die folgenden Tabellen sind wie folgt farblich kodiert:

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

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

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

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

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

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

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

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

²⁸ Einwohnerzahlen von 11.2016

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

²⁹ Einwohnerzahlen von 11.2016

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

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

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

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

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

³⁰ Einwohnerzahlen von 11.2016

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

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

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

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

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

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

Fahrplangestaltung, Lesbarkeit des Fahrplans

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

8170 Schweinfurt - Stadtlauringen - Bad Königshofen i. Gr.

	Montag-Freitag														Samstag			
	S	S ⁰²	F	S ¹	S	S ⁰²	S	2	S ⁰²	F ⁰²					3			
Schweinfurt, Europa-Allee								04.09						15.48				
↳ F u. S-Werk Süd								14.12						15.50				
↳ SKF-Werk III								14.14						15.51				
↳ Ernst-Sachs-Str.								14.19			15.12			15.56				
↳ Werkstraße								14.21			15.15			15.58				
Schweinfurt, Hbf							7.38	12.04	14.23		15.17	16.04	17.10	18.12	8.04	14.10		
↳ Gericht								12.07	14.28		15.21	16.07	17.13	18.15	8.07	14.13		
↳ Geschw.-Scholl-Str.										15.19								
↳ Am Schuttberg										15.22								
↳ Messeplatz		6.25		6.25			7.45	12.09	14.30	15.26	15.26	15.26	16.09	17.15	18.17	8.09	14.15	
↳ Obertor		6.27		6.27			7.46	12.10	14.32	15.27	15.27	15.27	16.11	17.17	18.19	8.11	14.16	
↳ Am Kührasen							7.47	12.11	14.33			15.28	16.12	17.18	18.20	8.12	14.17	
↳ Abzw Jahnsplatz							7.49	12.13	14.35	15.29	15.29	15.31	16.14	17.20	18.22	8.14	14.19	
Thomashof							7.56	12.18	14.41	15.34	15.34	15.37	16.20	17.26	18.28	8.19	14.24	
Hoppachshof							7.58	12.19	14.42	15.35	15.35	15.39	16.22	17.27	18.30	8.20	14.26	
Ballingshausen Ortsmitte		6.40		6.42			8.02	12.24	14.46	15.41	15.41	15.44	16.27	17.31	18.35	8.24	14.31	
Altenmünster Kirche										15.44	15.44			17.34	18.37			
Stadtlauringen Kreisenmühle										15.45	15.45			17.35				
Reinhardshausen										15.46	15.46			17.36				
Sulzdorf (b Stadtl.), Hauptstr.										15.49	15.49			17.37				
↳ Kirche				6.44														
Stadtlauringen, Siedlung			6.42	6.45				8.07	12.28	14.49			15.48	16.30		18.39	8.27	14.36
↳ Marktplatz		6.44	6.46	6.46				8.09	12.29	14.50	16.04	16.04	15.50	16.31	17.39	18.40	8.28	14.37
Rothhausen Am Brunnen										16.09	16.09			17.42				
Thundorf, Siedlung										16.11	16.11			17.44				
↳ Kirchplatz										16.12	16.12			17.45				
Wettringen Altes Rathaus				6.49														
Wetzhausen Kirche				6.52						15.53	15.53							
Birmfeld				6.54						15.55	15.55							
Abzw. Schloß Craheim				6.55						15.56	15.56							
Mailes Mahlgasse				6.57						15.58	15.58							
Oberlauringen, Schulbushaltestelle				6.59														
↳ Raiffeisenbank		6.52	6.54					8.12	12.34	14.53	16.01	16.01	15.53	16.35		18.43	8.31	14.41
Leinach			6.58	7.01				8.15	12.37	14.56			15.55	16.38		18.45		
Rothhof								8.17	12.39	14.58			15.57	16.40		18.47	8.33	14.43
Theinfeld										16.15	16.15			17.48				
Seubrigshausen St.-Kilians-Platz										16.17	16.17			17.50				
Sulzfeld, Gemeindehaus	6.00		7.05		7.10			8.20	12.41	15.02			16.00	16.42		18.50	8.36	14.47
Großwenkheim Grabfeld/Bildh. Str.										16.21	16.21			17.53				
Großbardorf	6.06		7.11				7.33	8.26	12.45				16.26	16.26		17.58		
Kleinwenkheim Hauptstraße										16.17	16.17			18.05				
Kleinbardorf, Hauptstraße	6.09		7.15	7.15				8.30	12.47	15.05			16.03	16.45		18.53	8.38	14.50
Merkershausen	6.12		7.20	7.17		7.33		8.32	12.52	15.08			16.05	16.49		18.57	8.41	14.55
Bad Königshofen ZOB 4													16.09					
Bad Königshofen ZOB 5	6.15	7.09	7.25	7.20	7.20			8.35	12.54	15.11			16.52	19.00		8.45	15.01	
Bad Königshofen, Schulzentrum		7.15	7.25	7.25	7.41	7.48												
↳ Kellereistr.					7.38													
Gabolshausen													16.16					
Untereßfeld Kirche													16.19					
Oberereßfeld													16.21					
Sulzdorf a. d. L. Hauptstr.													16.26					
Bundorf Gh. Schmitt													16.37					
Aub im Grabfeld													16.42					

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

Abbildung 7 Beispielfahrplan der Linie 8170, Stand 2017

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

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

Abbildung 8 Beispiele für Ausnahmen in den Linienfahrplänen, Stand 2017

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

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

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



Abbildung 9 Haltestelle Hafen Star

gültig ab 01. Dezember 2014

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

Beachten Sie die Anmerkungen und Verkehrsbeschränkungen!

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

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

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

1.2.3 Ergebnisse der Experteninterviews

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

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

Experteninterview Allianz Schweinfurter Mainbogen (22.01.2018)

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

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

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

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

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

Experteninterview Allianz Schweinfurter Oberland (20.02.2018)

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

Üchtelhausen: Das bestehende Angebot ist zu unflexibel und unbefriedigend:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Experteninterview Allianz Oberes Werntal (21.02.2018)

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

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

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

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

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

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

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

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

Experteninterview mit der Allianz Main-Steigerwald (21.06.2018)

Dingolshausen:

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

Gerolzhofen:

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

Frankenwinheim:

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

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

Donnersdorf:

- Anbindung nach Gerolzhofen ist schlecht;
- Richtung Schweinfurt und Haßfurt dagegen gut getaktet, auch am Wochenende;

- Es wird kein großer Handlungsbedarf für Donnersdorf gesehen.

Lülsfeld:

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

Michelau:

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

Wipfeld:

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

Schwanfeld:

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

Experteninterview Verkehrsunternehmen (10.01.2018)

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

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

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

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

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

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

Experteninterview ÖPNV-Beiräte (18.01.2018)

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

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

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

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

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

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

Vorschläge für die Verbesserung des Angebotes:

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

Experteninterview Behindertenbeauftragte (9.05.2018)

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

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

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

Beispiele:

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

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

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

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

Experteninterview Familienbeauftragte (24.01.2018)

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

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

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

Probleme/Nutzungshürden:

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

Besonderer Bedarf für die Zielgruppe Familien/Frauen:

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

Marketing:

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

Experteninterview Kommunale Jugendarbeit/Kreisjugendring (24.01.2018)

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

Als problematisch für Jugendliche werden folgende Aspekte bewertet:

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

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

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

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

Interview Bildungskordinatorin (6.02.2018)

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

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

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

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

Wünsche und Anregungen zu Verbesserung sind:

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

Experteninterview Arbeitsagentur (per Mail am 18.05.2018)

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

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

Wünsche/Anregungen zur Verbesserung der Situation:

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

Experteninterview IHK Simon Suffa (telefonisch am 30.01.2018)

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

Bestehendes Angebot eher unattraktiv:

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

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

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

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

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

Experteninterview Wirtschaftsförderung (6.02.2018)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Experteninterview Freiwilligenagentur Gemeinsinn (6.02.2018)

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

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

Rolle des ÖPNV bei der Freiwilligenarbeit:

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

Wünsche/Anregungen:

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

Experteninterview Schweinfurt 360° (per Mail am 15.05.18)

Einschätzung des Mobilitätsangebotes im Landkreis:

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

Schwächen vor allem in folgenden Bereichen:

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

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

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

1.2.4 Ergebnisse der Bürgerbefragung

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

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

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

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

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

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

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

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

Wegeanzahl

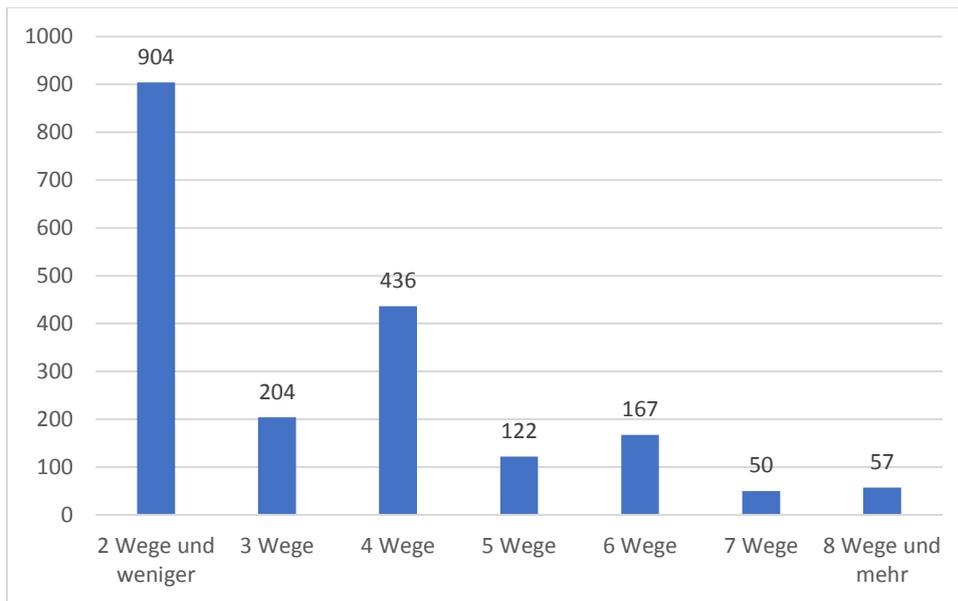


Abbildung 11 Anzahl der zurückgelegten Wege am Stichtag im Landkreis Schweinfurt (n=4.642)

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

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

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

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

Modal Split (Anteil der Wege)

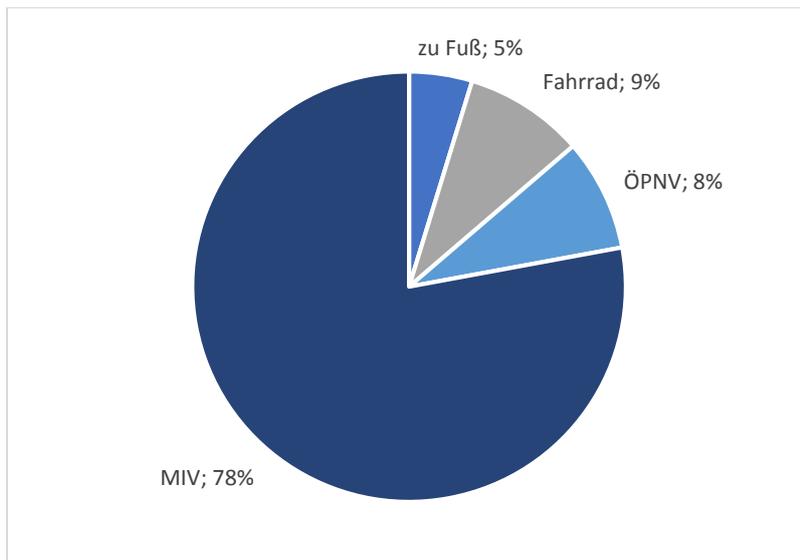


Abbildung 12 Modal Split im Landkreis Schweinfurt 2018 (n=6.523)

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

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

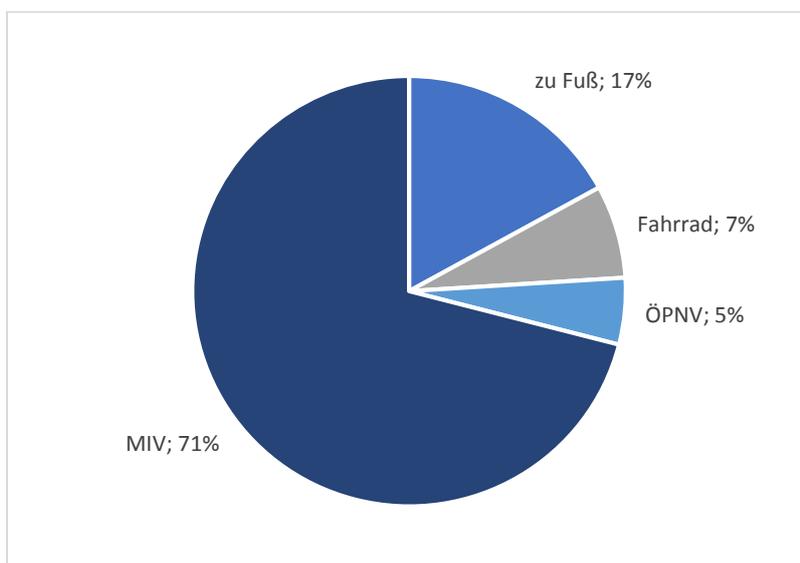


Abbildung 13 Hauptverkehrsmittel in ländlichen Räumen bundesweit (kleinstädtischer, dörflicher Raum) nach MiD 2017

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

Pkw-Besitz

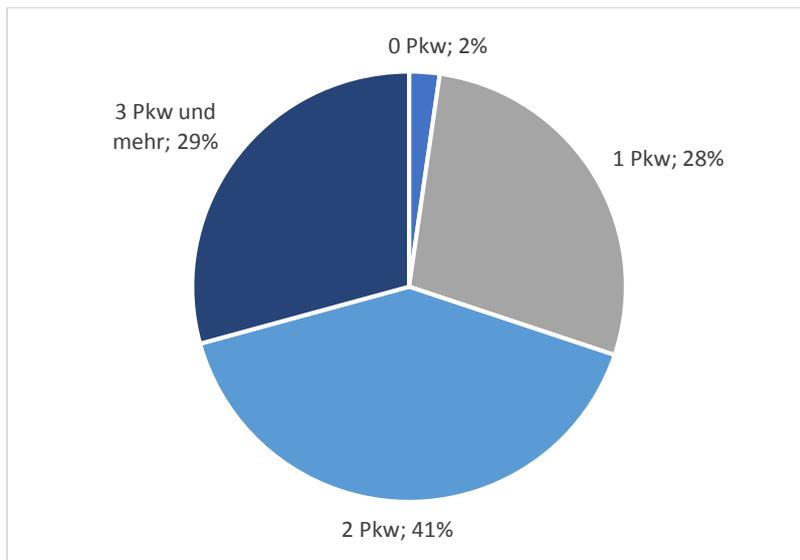


Abbildung 14 Pkw pro Haushalt im Landkreis Schweinfurt 2018 (n=2.289)

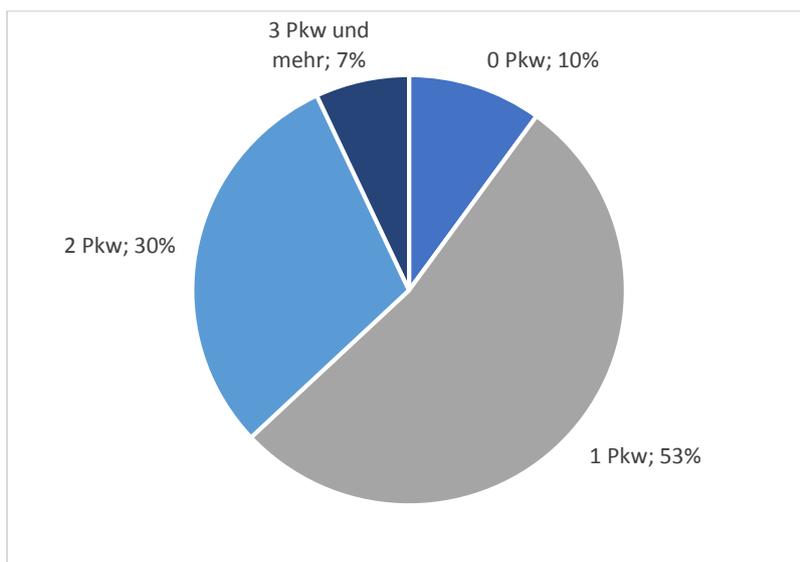


Abbildung 15 Pkw pro Haushalt in ländlichen Räumen bundesweit nach MiD 2017

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

Wegezwecke

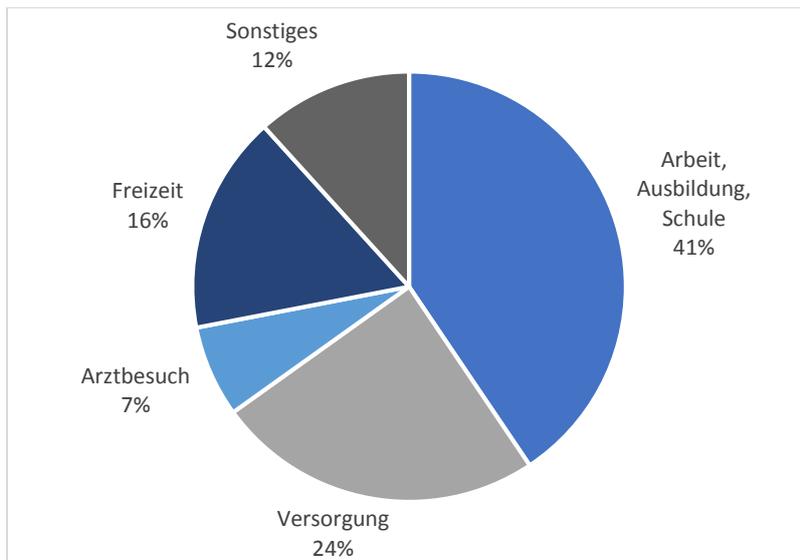


Abbildung 16 Wegezwecke im Landkreis Schweinfurt 2018 (n=3.825)

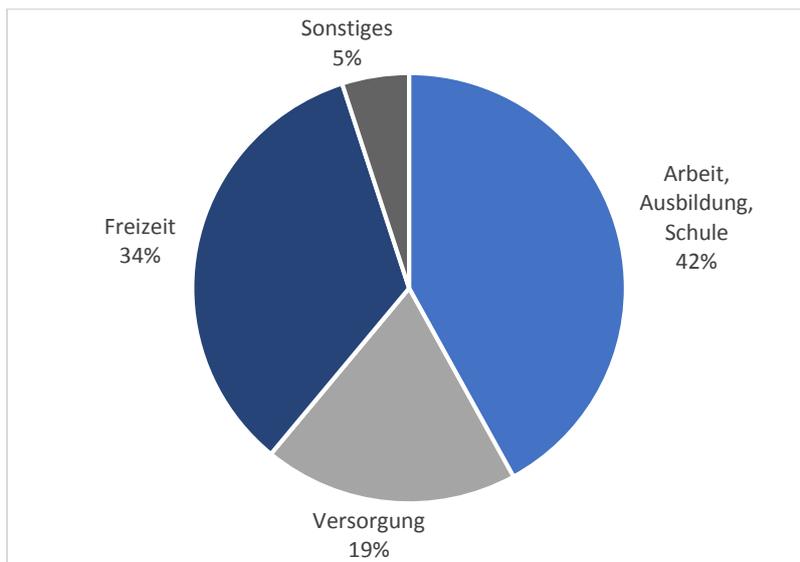


Abbildung 17 Wegezwecke (bundesweit) nach MiD 2017³⁴

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

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

Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung in Abhängigkeit vom Wegezweck

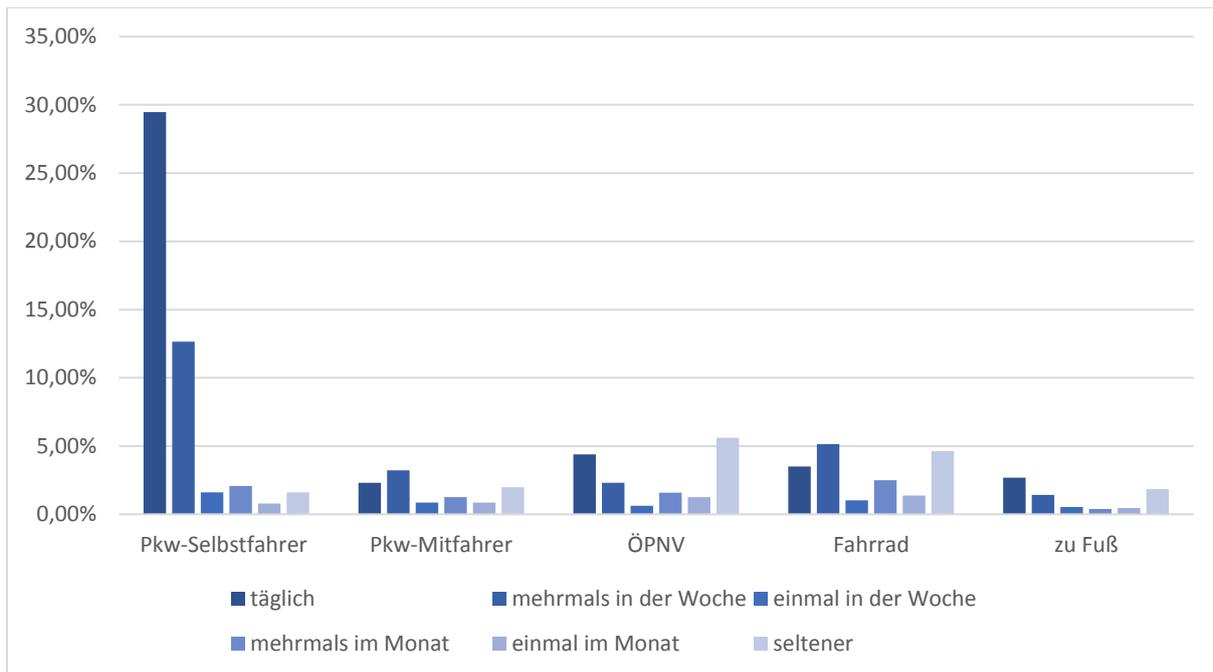


Abbildung 18 Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung, Wegezweck: Arbeit

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

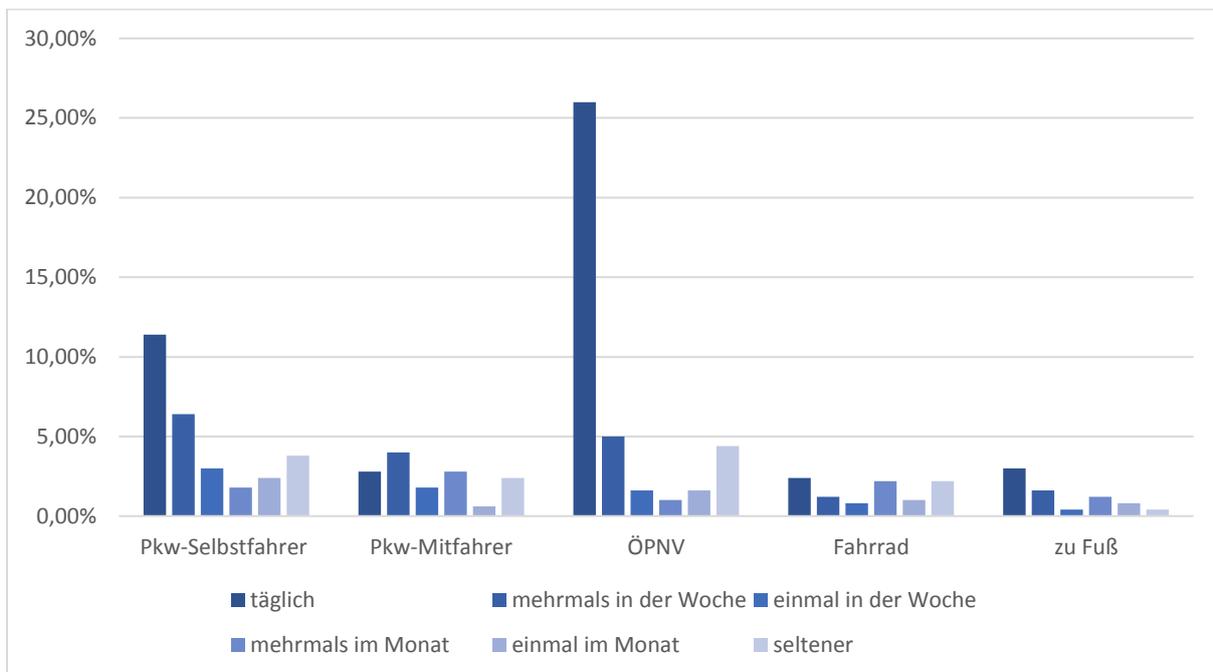


Abbildung 19 Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung, Wegezweck: Schule/Ausbildung

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

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

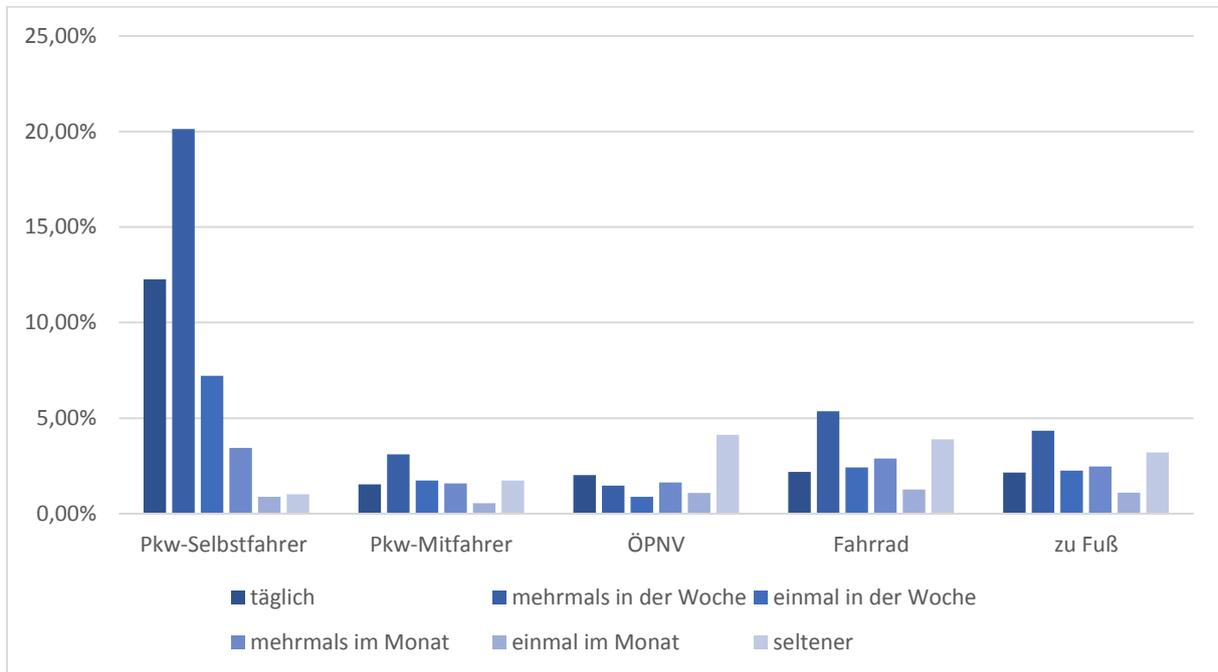


Abbildung 20 Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung, Wegezweck: Versorgung, Einkäufe

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

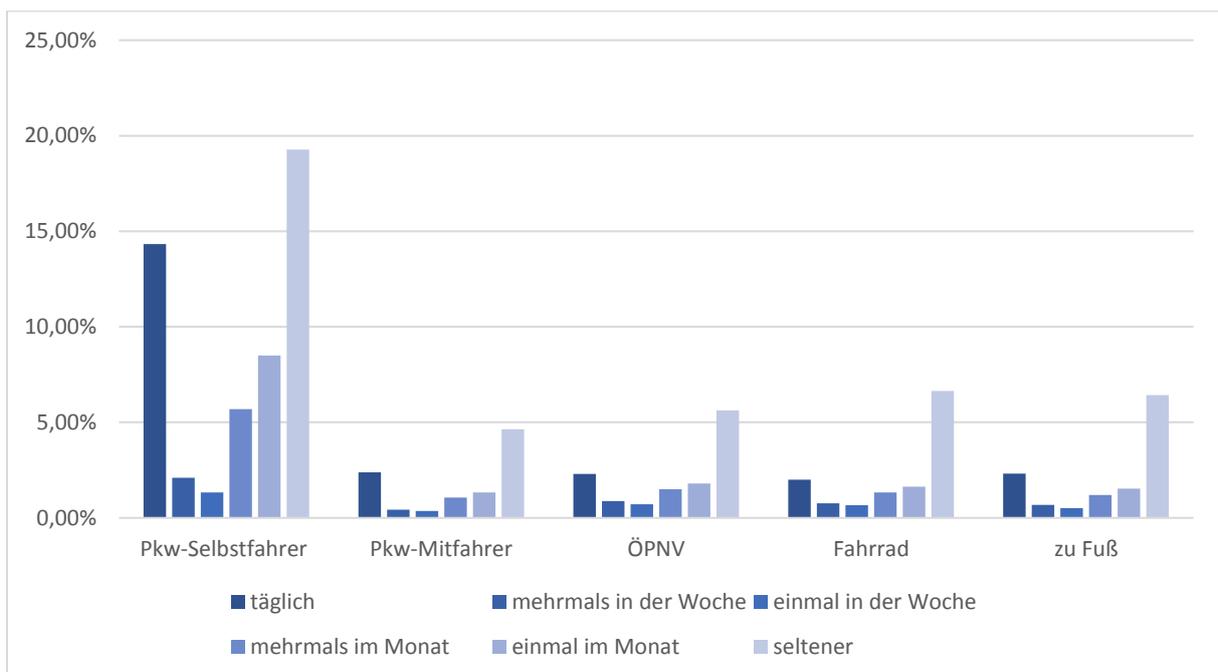


Abbildung 21 Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung, Wegezweck: Arztbesuche

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

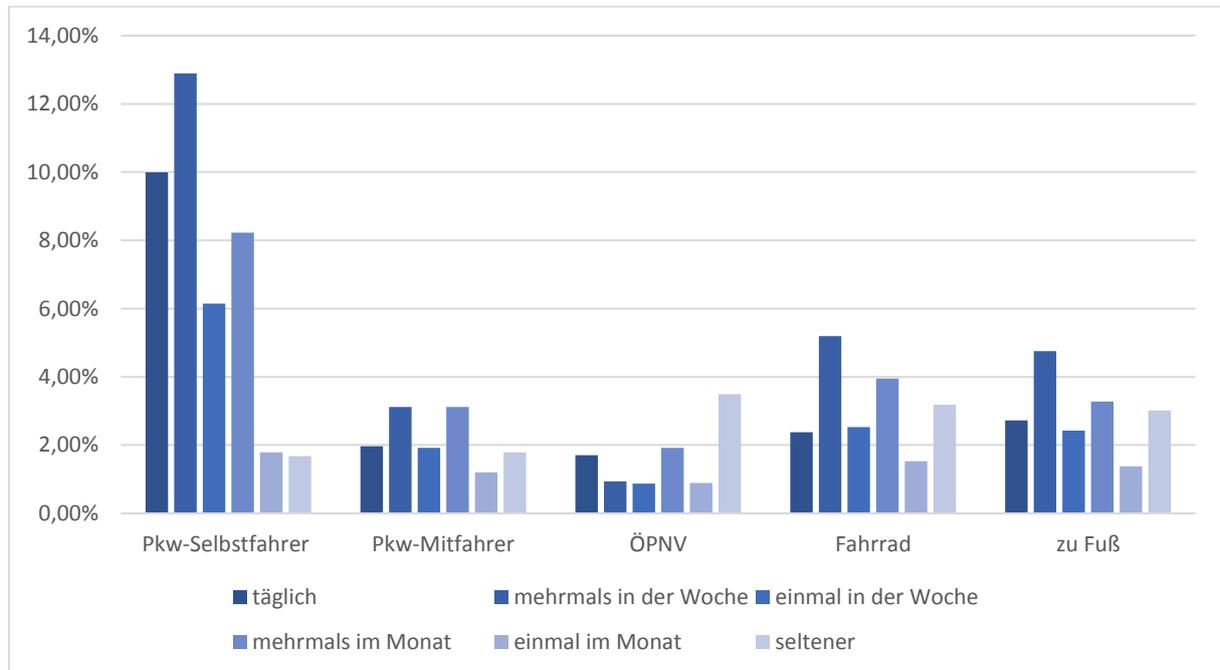


Abbildung 22 Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung, Wegezweck: Freizeit

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

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

Wahlmöglichkeiten nach Wegezweck

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

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

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

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

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

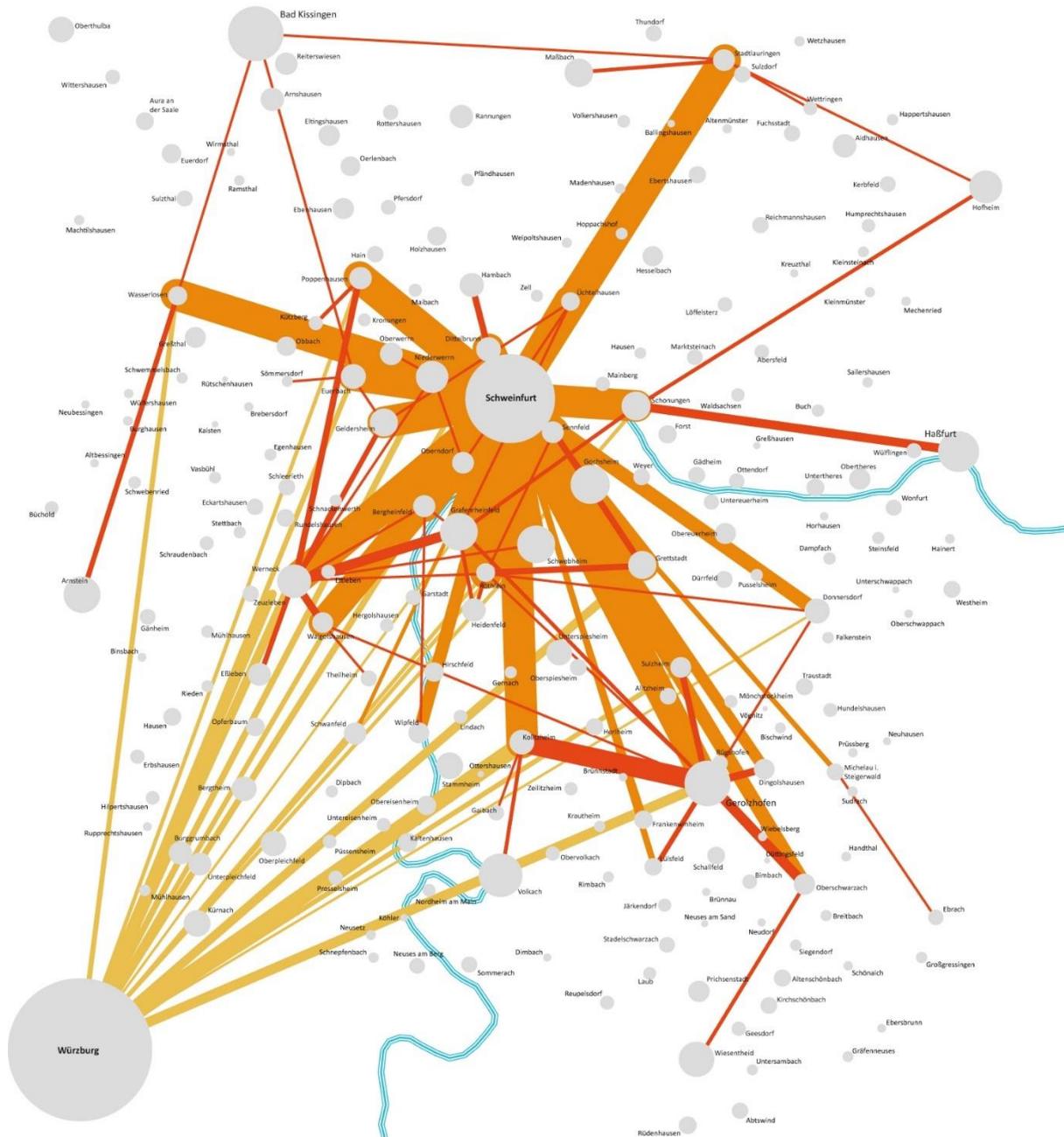


Abbildung 23 Wahlmöglichkeiten Arbeit, alle Relationen, die häufiger als zwei Mal genannt wurden

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

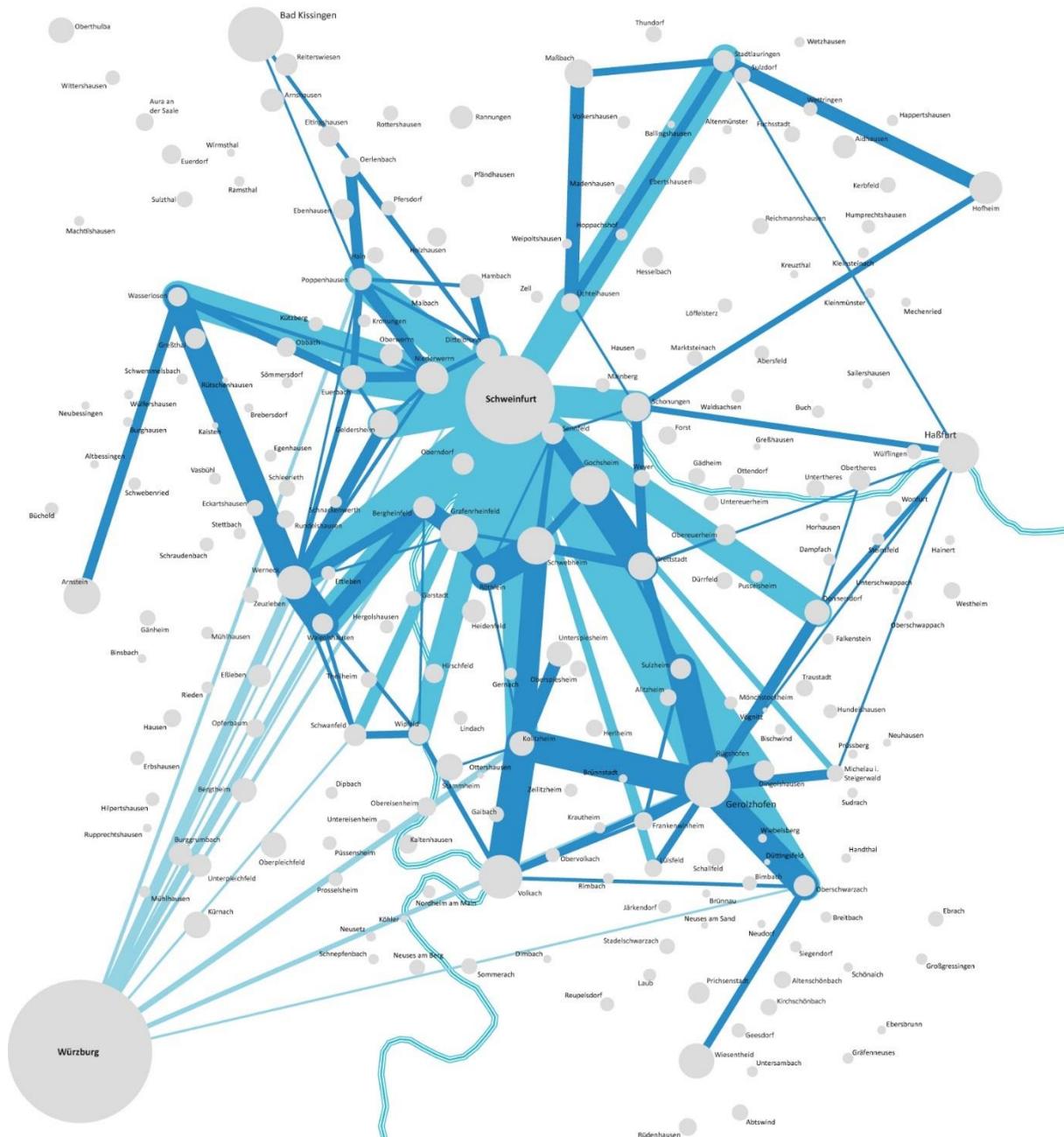


Abbildung 24 Wahlmöglichkeiten Versorgung, alle Relationen, die häufiger als vier Mal genannt wurden

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

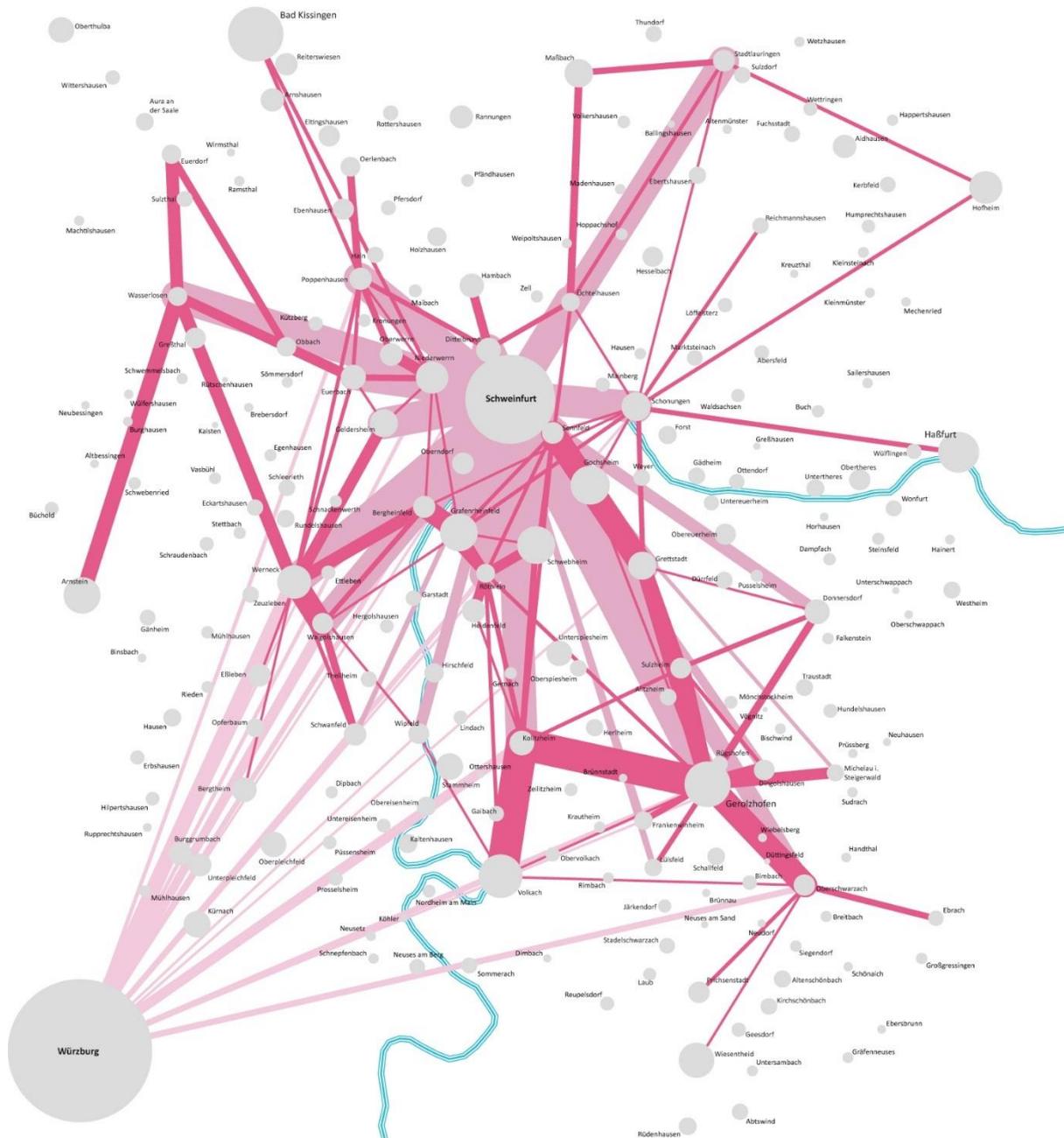


Abbildung 25 Wahlmöglichkeiten Arztbesuch, alle Relationen, die häufiger als vier Mal genannt wurden

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

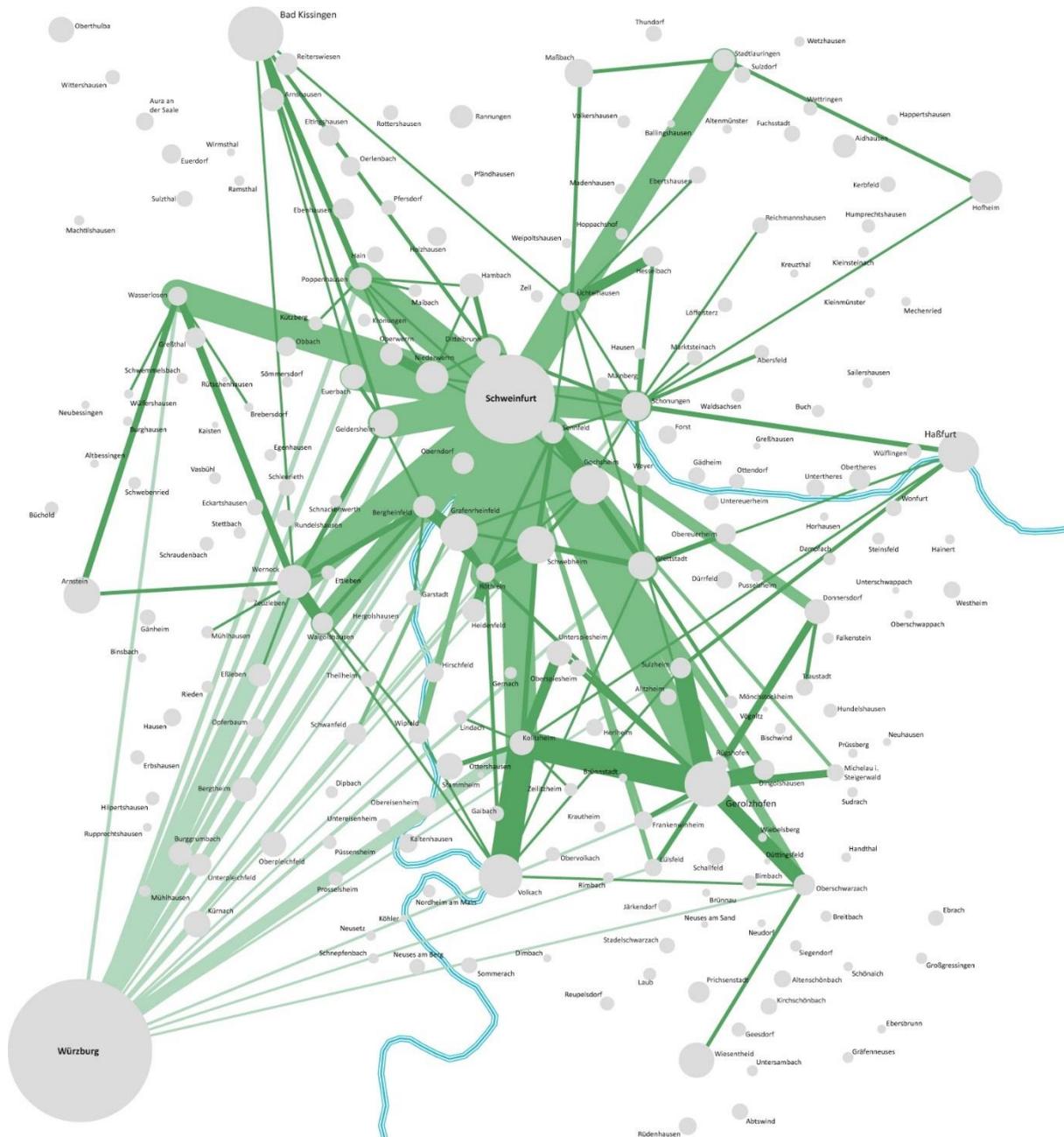


Abbildung 26 Wahlmöglichkeiten Freizeit, alle Relationen, die häufiger als vier Mal genannt wurden

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

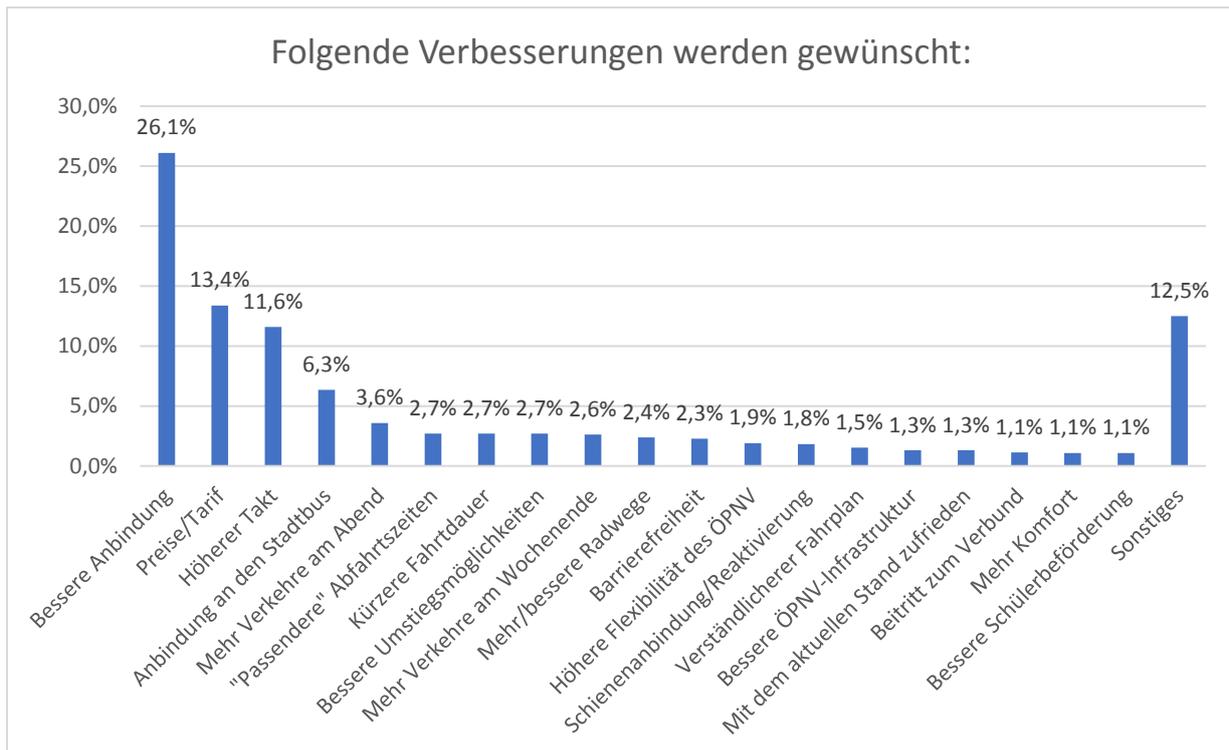


Abbildung 27 Auswertung der freien Einträge bei der Haushaltsbefragung (n=2.146)

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

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

1.2.5 Ergebnisse der Bürgerworkshops

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

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

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

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

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

Themengebiet Netz- und Fahrplangestaltung

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

Themengebiet Marketing, Image und Tarif

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

Themengebiet Fahrzeug- und Haltestellenausstattung

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

Themengebiet „Ergänzende Angebote“

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

Allianzspezifische Themen

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

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

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

2. Mobilitätskonzept

2.1 Planungsräume/Mobilitätsgebietstypen

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

Planungsraum Schweinfurter Mainbogen:

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

Planungsraum Schweinfurter Oberland:

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

Planungsraum Main-Steigerwald:

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

Planungsraum Oberes Werntal:

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

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

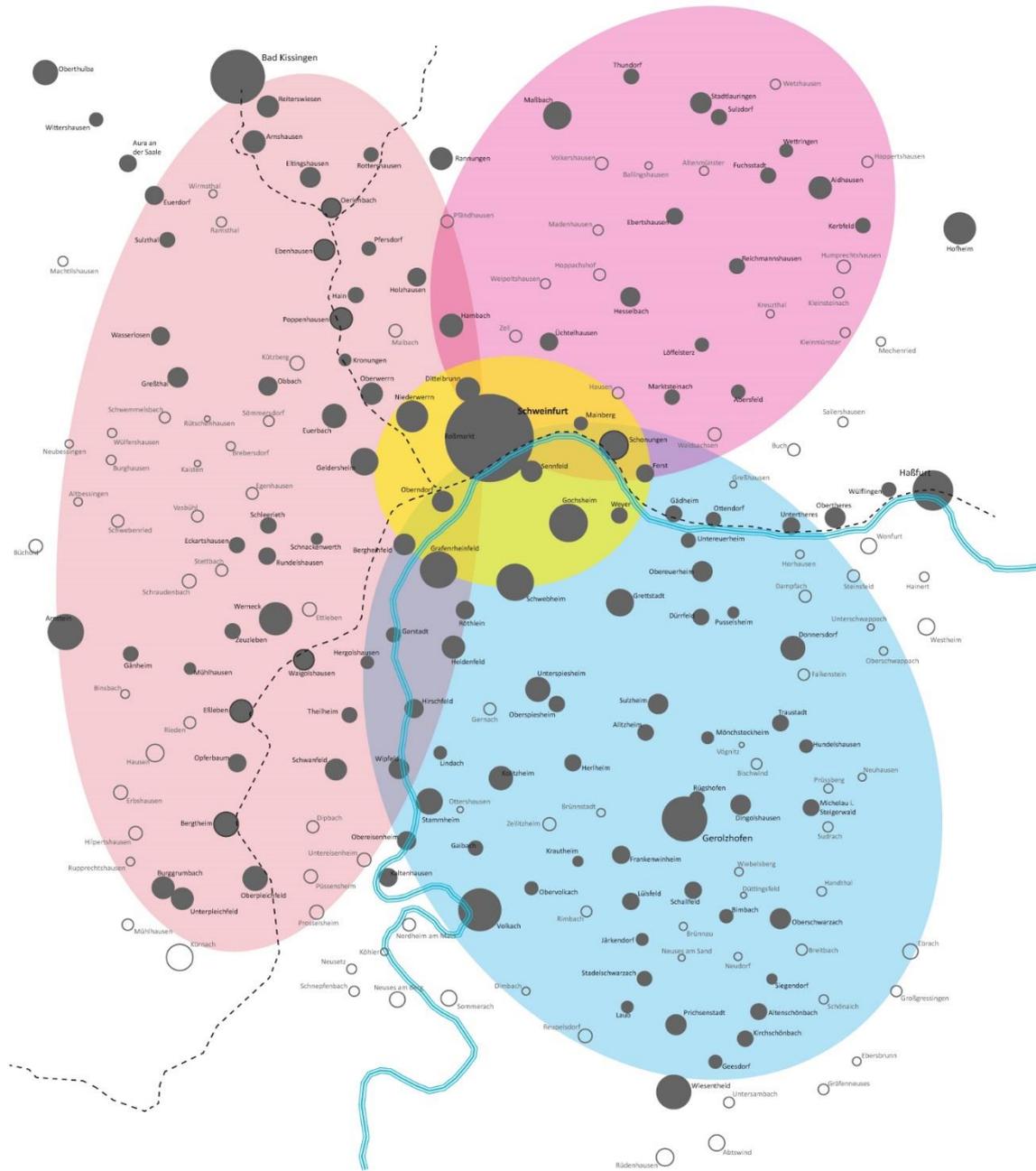


Abbildung 28 Festlegung der vier Planungsräume

2.2 Zielsysteme

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

Alle drei Systeme bestehen aus drei Ebenen:

- Schülerbeförderung,
- Linienverkehr,
- Bedarfsverkehr.

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

Alle drei Zielsysteme ließen sich mit einer reaktivierten Steigerwaldbahn kombinieren.

2.2.1 Zielsystem A: Ergänzung des aktuellen Systems mit Bedarfsverkehren

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

PRO

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

KONTRA

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

NEUTRAL

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



Abbildung 29 Aktuelles Liniennetz der Regionalbusse im Landkreis Schweinfurt – Abbildung zu Zielsystem A (Stand 2017)

© Dienstleistungen Christoph Lindner, Bad Neustadt

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

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

PRO

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

KONTRA

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

NEUTRAL

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

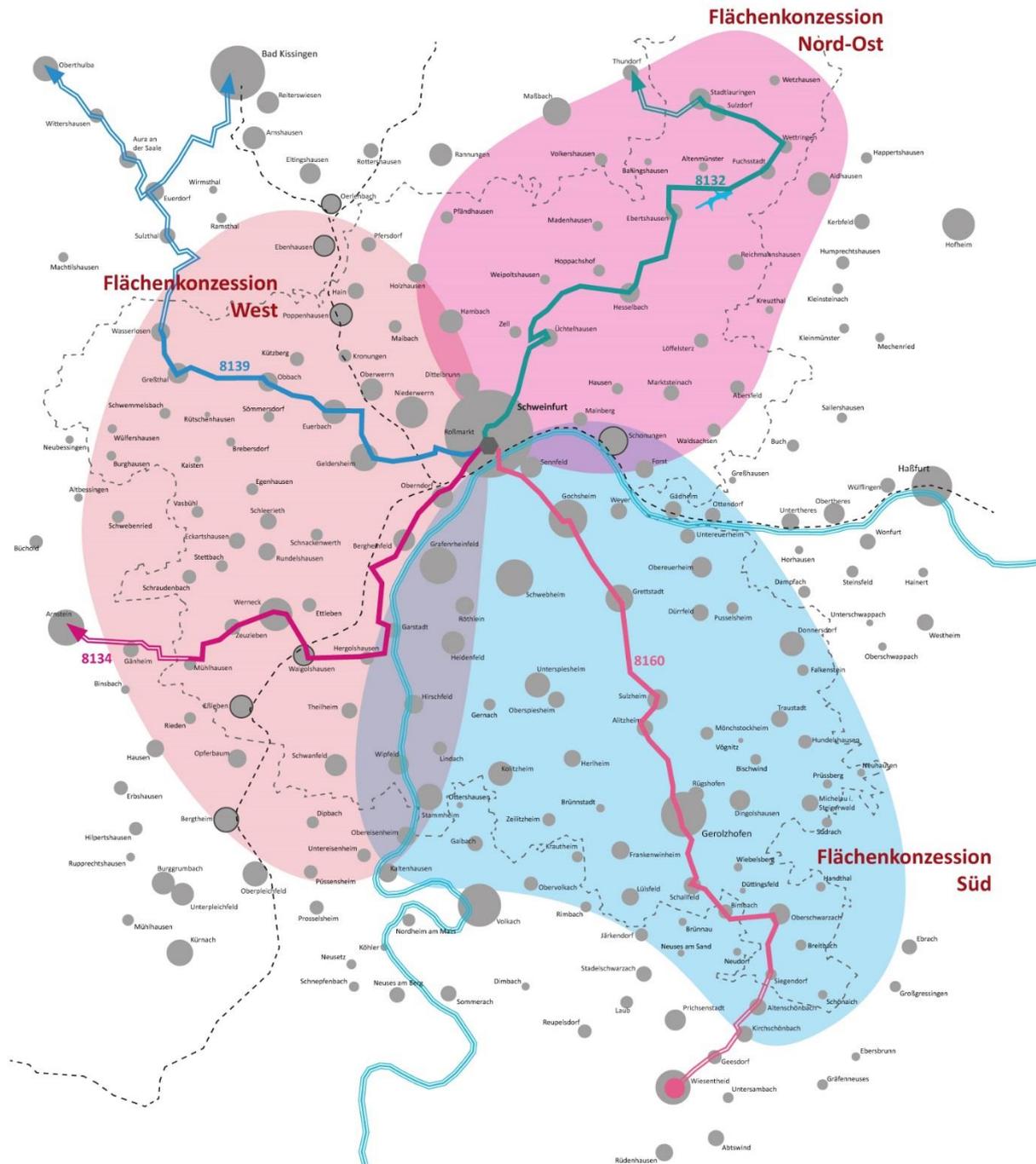


Abbildung 30 Zielsystem B: Reduzierung des Angebotes auf wenige Stammlinien und flächendeckende Bedienung mit Bedarfsverkehren, Entwurfsskizze Stand 09.2018

2.2.3 Zielsystem C: Hauptlinien mit Stundentakt, ergänzt durch Bedarfsverkehre

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

PRO

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

KONTRA

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

NEUTRAL

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

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

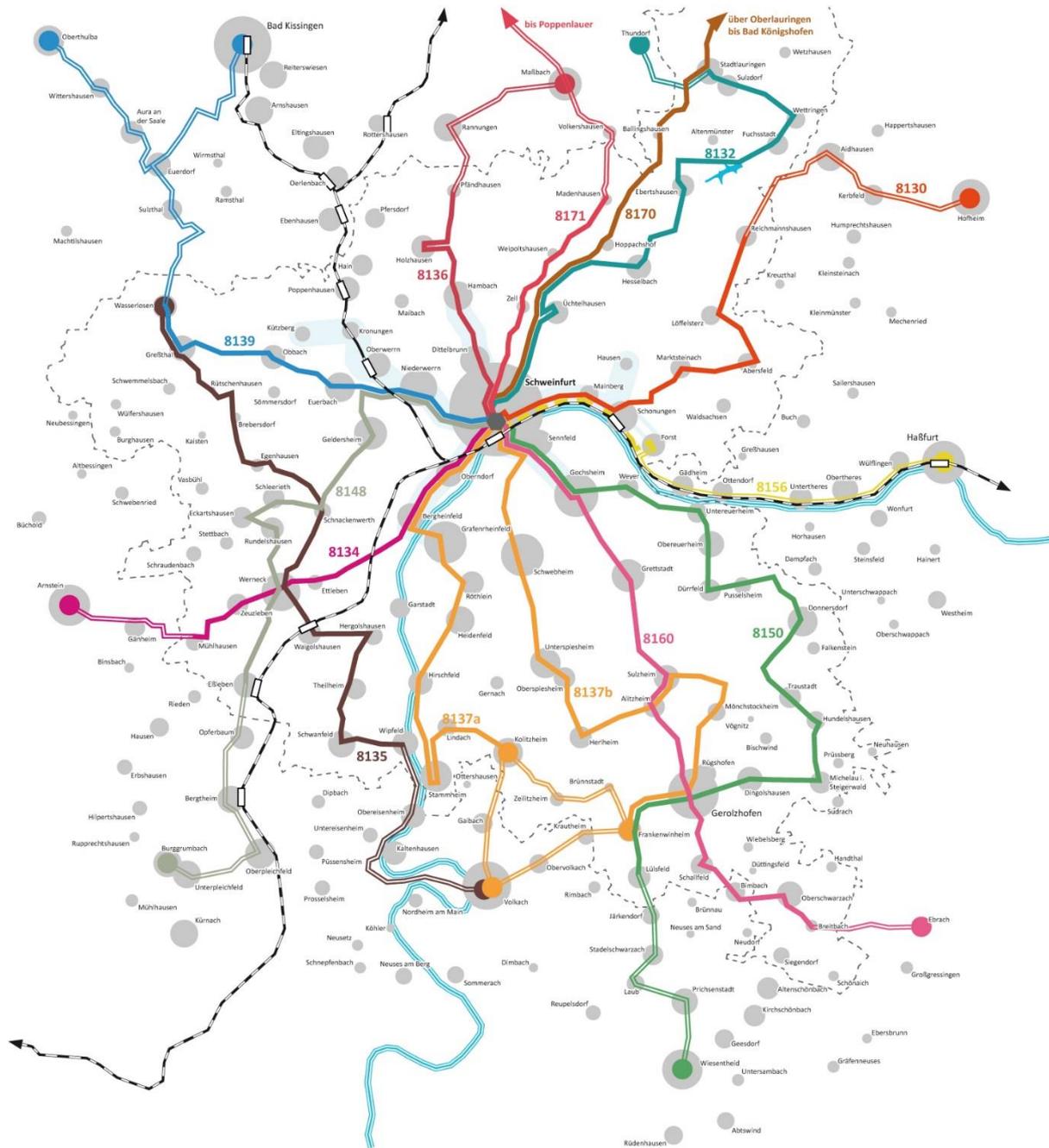


Abbildung 31 Zielsystem C: Hauptlinien mit Stundentakt, ergänzt durch Bedarfsverkehre, Entwurfsskizze Stand 10.2018

2.2.4 Vergleich, Erläuterung und Bewertung der Zielsysteme

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

Qualität des Angebotes (Gewichtung x5)

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

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

Quantität des Angebotes (Gewichtung x5)

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

> Begründung der Gewichtung: s. oben.

Wirtschaftlichkeit des Angebotes (Gewichtung x3)

- Verhältnis der zu erwartenden Einnahmen zu verursachten Kosten.

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

Soziale Verträglichkeit des Angebotes (Gewichtung x2)

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

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

Umweltverträglichkeit (Gewichtung x1)

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

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

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

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

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

Im Folgenden wird die Bewertung im Detail erläutert:

Zielsystem A

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

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

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

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

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

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

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

Zielsystem B

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

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

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

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

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

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

Zielsystem C

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

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

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

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

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

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

Table 18 Bewertung der Zielsysteme (ohne Gewichtung)

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

Table 19 Bewertung der Zielsysteme (mit Gewichtung)

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

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

3. Fazit und Ausblick

3.1 Fazit und Schlussfolgerungen

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

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

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

Insgesamt ist eine Neukundengewinnung mit dem bestehenden System also schwierig bis unmöglich.

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

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

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

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

3.2 Ausblick

Während die Datenerhebungs- und -Auswertungsphase abgeschlossen ist, befindet sich die Arbeit am Mobilitätskonzept in der Konzeptphase.

Der ÖPNV-Beirat hat sich bereits einstimmig zu Zielsystem C bekannt. Mit Beschluss des Kreissausschusses vom 27.09.2018 wurde – ebenfalls einstimmig – das Zielsystem C als Grundlage für die weitere Planung beschlossen.

Da die Zielrichtung für die weitere Planung somit feststeht, wird das favorisierte Zielsystem unter Berücksichtigung der Ergebnisse aus den Gesprächsrunden mit Bürgern und Experten weiter präzisiert.

Hieraus sollen anschließend Einzelmaßnahmen abgeleitet werden. Diese werden in kurz-, mittel- und langfristig umzusetzende Maßnahmen eingeteilt und mit einem groben Zeitplan zur Umsetzung versehen. Zudem werden die jeweils notwendigen Einzelschritte benannt und ein ungefährender Kostenrahmen beziffert.

Abschließend wird ein Marketingkonzept entwickelt, welches die anzusprechenden Zielgruppen und die Kanäle benennt, mit denen ein möglichst breites Publikum erreicht werden kann. Auch hierbei werden Vorschläge für einzelne Kampagnenschritte ausgearbeitet, die möglichst aufeinander aufbauen und einander ergänzen.

In einem letzten Schritt werden die Ergebnisse dem Auftraggeber in Berichtform übergeben und vorgestellt.