

Synopse der Stellungnahmen im Rahmen des formalen Beteiligungsverfahrens „Fortschreibung des Nahverkehrsplans“

Stand: 14. Juni 2022

1. Verkehrsunternehmen
2. Nachbargaufgabenträger
3. Verkehrs- und Interessenverbände
4. Träger öffentlicher Belange / Sonstige
5. Städte, Märkte und Gemeinden

Die Stellungnahmen sind chronologisch nach Eingang (Nr. 1 bis 4) bzw. alphabetisch (Nr. 5) geordnet sowie im Originaltext übernommen worden. Punktuell wurden in den Texten der Stellungnahmen gravierende redaktionelle Fehler korrigiert.

Hinweise

1. Die in der Spalte „Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP“ erfolgten Anmerkungen dienen ausschließlich der Erläuterung/ Klarstellung.
2. Die in **Fettdruck** ausgewiesenen Formulierungsvorschläge stellen die beabsichtigten Veränderungen/ Anpassungen im NVP dar.

Die mit der Erstellung des Nahverkehrsplans für Stadt und Landkreis Schweinfurt beauftragten Planungsbüros haben das Beteiligungsverfahren dokumentiert und bewertet. Die eingehenden Stellungnahmen wurden gesammelt, im Rahmen dieser Synopse aufgenommen und strukturiert. Darüber hinaus wurden Vorschläge zur weiteren Behandlung der Stellungnahmen formuliert und mit der Verwaltung abgestimmt.

Die abschließende Beurteilung und Entscheidungsfindung liegt beim Landkreis Schweinfurt bzw. bei der Stadt Schweinfurt.

1 Verkehrsunternehmen

1.1	Stadtwerke Schweinfurt (19.04.2022)	
	Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
	Durch die enge Zusammenarbeit in der Erstellungsphase des Nahverkehrsplans wurden unsere Einschätzungen und Anmerkungen ja bereits diskutiert und berücksichtigt. Zum vorliegenden finalen Entwurf haben wir daher keine Anmerkungen.	Kenntnisnahme

1.2	Kleinenz Busunternehmen (13.05.2022)	
	Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
	<p>Bestehende Liniengenehmigungen 9307 und 9308/Linienbündel Süd:</p> <p>Unsere Linien 9307 und 9308 haben eine Laufzeit über den geplanten Start des neu gestalteten Liniennetzes im Sommer 2024. Die Laufzeiten der aktuellen Genehmigungen enden erst im Jahr 2028 und 2029. Aufgrund der im Nahverkehrsplan vorgelegten Linienwege des neuen Netzes sowie der angegebenen Bedienzeiten lassen sich Überschneidungen mit diesen bestehenden Linienverkehren vermuten. Wir möchten höflich, aber eindringlich darauf hinweisen, dass gemäß geltender Regelungen und Gesetze Parallelverkehr im ÖPNV nicht genehmigungsfähig ist und somit bei Überschneidung der Linienwege bzw. Verkehrsströme der aktuelle Bestandsverkehr zu schützen ist und nicht kannibalisiert werden darf. Ein Parallelverkehr zum bestehenden Linienverkehr 9307 und 9308 muss daher in den neuen geplanten Fahrplänen ausgeschlossen werden, zumindest bis zum Ende unserer Liniengenehmigungen. Insbesondere (wenn auch nicht ausschließlich) sind die bestehenden Schülerströme der aktuellen Linienverkehre in der aktuellen Form zu</p>	<p>Kenntnisnahme; keine Änderung im NVP</p> <p>Begründung: Die Darstellung in der Stellungnahme, „<i>dass gemäß geltenden Regelungen und Gesetze Parallelverkehr im ÖPNV nicht genehmigungsfähig ist und somit bei Überschneidung der Linienwege bzw. Verkehrsströme der aktuelle Bestandsverkehr zu schützen ist und nicht kannibalisiert werden darf.</i>“ wird vom Landkreis Schweinfurt anders eingeschätzt. Ein genereller und umfassender Konkurrenzschutz per se ist entsprechend der Regelungen des PBefG nicht vorhan-</p>

<p>schützen und nicht durch Parallelverkehre zu schwächen oder zu ändern. Wir möchten vorsorglich darauf aufmerksam machen, dass sofern in den neuen Fahrplänen diese Grundsätze verletzt werden und unser bestehender Linienverkehr negativ betroffen ist, wir der Genehmigung der geplanten Neuverkehre dann nicht zustimmen werden können.</p> <p>Wir möchten auch darauf aufmerksam machen, dass in der Vorabbekanntmachung zur Ausschreibung in Bezug auf das Linienbündel Süd bekannt gegeben werden muss, dass hier eigenwirtschaftliche Verkehre mit entsprechender Laufzeit existieren und diese auch für den Fall eines eigenwirtschaftlichen Antrages nicht unsere bestehenden Linienverbindungen (insbesondere bezogen auf die Schülerströme) konkurrieren dürfen.</p>	<p>den. Ein wie in der Stellungnahme geforderter weitreichender Konkurrenzschutz bestand vor dem Inkrafttreten der PBefG-Novelle 2013. Nach diversen Literaturquellen wurde der vorherige Konkurrenzschutz mit dieser Novelle gelockert. Entscheidend ist das „öffentliche Verkehrsinteresse“, welches der Aufgabenträger im Nahverkehrsplan festlegt. Nur wenn dieses beeinträchtigt wird, ist nach § 13 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 PBefG die Genehmigung eines beantragten Verkehrs zu versagen.</p>
<p>In Bezug auf die Kappung der Laufzeiten der übrigen Linienverkehre im Landkreis (u.a. unsere Linie 9306) mit Datum zum 31.05.2024 und der geplanten Neukonzeption ab August 2024 stellt sich uns noch die Frage, wie der Juni und Juli 2024 verkehrlich abgedeckt werden sollen.</p>	<p>Kenntnisnahme; keine Änderung im NVP</p> <p>Erläuterung: Klärung der Fragestellung ist Sache des operativen Geschäftes.</p> <p>Die Verwaltung wird zum gegebenen Zeitpunkt eine Abstimmung mit der VSW herbeiführen.</p>
<p>Seite 121/Tabelle 16:</p> <p>Die Linie 9307 hat neben der Bedienung der Schüler zwischen Gerolzhofen und Untersteinbach auch die Bedienung aus der Gemeinde Rauhenebrach nach Schweinfurt als Grundlage. Letzteres sollte zwingend auch erwähnt werden, da auch hier ein Verkehrsinteresse besteht. Diese Linie läuft noch bis Januar 2029. Über die anschließende geplante Verbindung von Rauhenebrach nach Schweinfurt ist im gesamten Nahverkehrsplan nichts zu finden.</p> <p>Die Linie 9308 hat ebenfalls eine Bedienung in den Landkreis Kitzingen und sollte hier in der Liste ebenfalls aufgeführt werden.</p>	<p>Änderung des Nahverkehrsplans (neuer Text in Fett)</p> <p><i>9307: Überwiegend Schulfahrten zwischen Gerolzhofen und Untersteinbach sowie zwischen Rauhenebrach (Landkreis Haßberge) und Schweinfurt.</i></p> <p><i>9308: Überwiegend Schulfahrten im Süden des Landkreises Schweinfurt und im Norden des Landkreises Kitzingen (im Raum zwischen Gerolzh-</i></p>

	ofen, Stammheim und Volkach)
<p>Seite 162/ 16.2 Anforderungen an den Schulverkehr- Linienbündel Süd:</p> <p>Die Liste der Ortschaften mit benötigten Verbindungen nach Schweinfurt ist u. E. viel zu kurz bzw. unvollständig. Geht man hier davon aus, dass die anderen Ortschaften über den Linienverkehr bereits abgedeckt werden? Dies würde dann im Widerspruch zur unten aufgeführten Liste in Bezug auf die Schulstandorte Gerolzhofen/Gaibach stehen, da hier sämtliche Ortschaften aufgeführt werden. Weiterhin möchten wir auch hier nochmals betonen, dass eine Vielzahl der angegebenen Orte in der Tabelle 24 nach Gerolzhofen und Gaibach bereits über unsere vorhandenen und weiter bestehenden Linien 9307 und 9308 bedient werden und hier kein weiterer Verkehr zur Bedienung der betreffenden Schüler aufgebaut werden darf.</p>	<p>Änderung im NVP:</p> <p>Verbindungen aus den folgenden Ortsteilen zu/ von den Schweinfurter Schulstandorten:</p> <p>Unterspiesheim, Oberspiesheim, Gernach, Herheim, Brunnstadt, Falkenstein.</p> <p>Zum Linienbündel Süd zählen die Gebiete der folgenden Gemeinden (mitsamt aller Ortsteile):</p> <p>Dingolshausen, Donnersdorf, Frankenwinheim, Gerolzhofen, Gochsheim, Grafenrheinfeld, Grettstadt, Kolitzheim, Lültsfeld, Michelau i. Steigerwald, Oberschwarzach, Röthlein, Schwebheim, Sennfeld, Sulzheim,</p> <p>Sofern die Ortsteile nicht über Schulfahrten einer Hauptlinie angebunden werden, können die Beförderungen der Schülerinnen und Schüler im Ausnahmefall auch im Bedarfsverkehr mit einem Umstieg auf eine Hauptlinie gewährleistet werden.</p> <p>Des Weiteren sind insbesondere die folgenden weiterführenden Schulen an die Orte in ihren Einzugsgebieten anzubinden:</p>

	<p>.....</p> <p>Analog werden Änderungen in den Beschreibungen der anderen Linienbündel vorgenommen.</p>
<p>Seite 191/16.5.1 Betriebshof und Betriebsleitstelle:</p> <p>Ein Betriebshof in 50 Kilometer Entfernung ist unseres Erachtens zu weit vom Einsatzgebiet entfernt, um zuverlässig den Verkehr betreiben zu können und befindet sich dann außerhalb des Landkreises Schweinfurt. Unseres Erachtens müssten hier max. 25-30 km Entfernung vorgegeben werden.</p>	<p>Kenntnisnahme; keine Änderung im NVP</p> <p>Begründung: Nach Einschätzung des Landkreises würde eine solche Reduzierung der Entfernung des Betriebshofes die Marktchancen von anderen Unternehmen merklich beeinträchtigen. Die im NVP festgelegte Entfernung von max. 50 km ist ein ausgewogener Kompromiss zwischen den gewollten Anforderungen zur Qualitätserfüllung und der Gewährleistung eines fairen Wettbewerbes.</p>
<p>Seite 208/18.2 Linienbündelung:</p> <p>Da der komplette Verkehrsraum Landkreis Schweinfurt zu einem Datum ausgeschrieben wird und somit ein sehr großes Gebiet zur Vergabe steht, sollte im Interesse der ansässigen mittelständischen Verkehrsunternehmen sowie auch der Risikostreuung des Aufgabenträgers geprüft werden, ob eine Loslimitierung umsetzbar ist.</p>	<p>Kenntnisnahme; keine Änderung im NVP</p> <p>Begründung: Eine Festlegung zur Loslimitierung ist eine vergaberechtliche Sache und unterliegt somit nicht den Regelungen eines NVP.</p>

1.3 Verkehrsgemeinschaft Schweinfurt (VSW); über ÖPNV Beratung Rolf Frimberger (13.05.2022)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
<p>nach Durchsicht des Nahverkehrsplanes des Landkreises Schweinfurt und intensiver Diskussion innerhalb der VSW erhalten Sie hier nun die Anmerkungen bzw. Fragen der Verkehrsgemeinschaft Schweinfurt (VSW). Die Anmerkungen erfolgen in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen der VSW.</p> <p>Darüber hinaus können einzelne Verkehrsunternehmen der VSW natürlich auch ergänzende Anmerkung an Sie senden.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p>zu 3.2 Liniengenehmigung:</p> <p>Was passiert mit einem Linienbündel, wenn die Laufzeit einer Genehmigung innerhalb des Bündels nicht zum 31.05.2024 endet, sondern erst später? Bleibt dann die Bündelung trotzdem erhalten?</p>	<p>Kenntnisnahme; keine Änderung im NVP</p> <p>Erläuterung: Eine Linie, deren Genehmigungslaufzeit über den 31.05.2024 hinaus läuft, wird ggf. in Ausrichtung auf das öffentliche Verkehrsinteresse nach Ablauf der aktuellen Genehmigung in das Linienbündel integriert.</p>
<p>zu 4. Verkehrspolitische Zielsetzungen:</p> <p>Leitsatz 4.3:</p> <p>Der VSW ist nicht klar, was unter eindeutigen Tarifbestimmungen verstanden wird?</p>	<p>Änderung des Nahverkehrsplan (neuer Text in Fett)</p> <p><i>Im gesamten Liniennetz sollen Einstiegs- hürden in den ÖPNV abgebaut werden, das System soll nutzerfreundlicher und einfacher zu begreifen sein. Dazu gehören transparente Tarifstrukturen, aus Kundensicht plausible Beförderungs- bedingungen eindeutige Tarifbestim- mungen, leicht lesbare Fahrpläne mit stets</i></p>

	<p><i>gleichbleibenden Linienverläufen und Abfahrzeiten sowie möglichst wenigen Ausnahmen.</i></p>
<p>Leitsatz 6: Bereits heute ist Fahrradmitnahme auf fast allen Linien möglich.</p>	<p>Änderung des Nahverkehrsplan (neuer Text in Fett)</p> <p><i>Zu prüfen sind ist in diesem Kontext die Möglichkeiten zur Verbesserung der Fahrradmitnahme im Regionalbusverkehr.</i></p> <p>Hinweis: Die Beförderungsbedingungen der VSW sehen Einschränkungen zur Fahrradmitnahme vor, die aus anderen Regionen so nicht bekannt sind (z.B. Jugendliche unter 15 Jahren mit Fahrrad müssen von einem Erwachsenen begleitet werden).</p> <p>Änderung im NVP (Änderungsprofil):</p> <p><i>Grundsätzlich ist die Fahrradmitnahme auf allen Linien zu ermöglichen. Im Einzelfall kann die Mitnahme in Abhängigkeit von Fahrzeugbesetzung/ Verfügbarkeit von Sondernutzungsflächen etc. vom Fahrpersonal versagt werden.</i></p>
<p>Leitsatz 7: Alle Verkehrsunternehmen der VSW haben aktuelle RBL-Systeme bereits im Einsatz. Die technischen Anforderungen müssen sich an den derzeit gültigen Standard in Bayern orientieren.</p>	<p>Kenntnisnahme; keine Änderung im NVP</p>

<p>tieren und entsprechend diesem Standard auch erfüllbar sein.</p> <p>Ein RBL-System muss in einem gemeinsamen Verbund nicht nur mit den Stadtwerken Schweinfurt kompatibel sein. Viele der Schweinfurter Verkehrsunternehmen fahren zum Beispiel auch im VGN/VVM. Auch den dortigen Vorgaben muss das derzeit eingesetzte RBL-System gerecht werden.</p>	
<p>zu 5. Barrierefreiheit im Nahverkehrsraum</p> <p>5.3.2.1 Anforderung an Standardlinienbus:</p> <p>Die Anforderungen an die Fahrzeuge, z. B. Doppelflügeltüren vorne, zulässige maximale Km-Leistung, Fahrzeualter und viel andere Details, sind an die vorhandenen Regionalbusse im Landkreis Schweinfurt und nicht an den Stadtbusverkehr auszurichten. Ansonsten werden auch neue Busse mit dem Baujahr 2021/2022 die derzeit im Landkreise Schweinfurt im Einsatz sind und gefördert wurden, von zukünftigen Vergaben ausgeschlossen.</p>	<p>Kenntnisnahme; keine Änderung im NVP</p> <p>Begründung: Im Kapitel 5.3.2.1 werden ausdrücklich die Anforderungen an barrierefreie Fahrzeuge beschrieben. (siehe Erläuterung Kapitel 5.3.2: <i>„Die Details der Fahrzeugausstattung werden in der jeweiligen Vorabbekanntmachung bzw. im Öffentlichen Dienstleistungsauftrag präzisiert. Bei den nachfolgenden Erläuterungen handelt es sich ausdrücklich um die Optimallösung für barrierefreie Fahrzeuge. Im Zweifel kann eine Abstufung nach der vorgesehenen Netzhierarchie erfolgen.“</i>). Hinweis: Einige der hier in der Stellungnahme benannten Anforderungen werden im Kapitel 5.3.2.1 nicht geregelt (z.B. Fahrzeualter).</p>
<p>zu 6. Berücksichtigung zu erwartender Entwicklungen in der ÖPNV-Branche</p> <p>Empfehlungen zur Realisierungsstrategie im Landkreis Schweinfurt</p> <p>Aufgrund der Gegebenheiten im ländlich geprägten Regionalverkehr sowie der Komplexität, fehlender Infrastruktur und weiteren Erforschung von Elektro- und Wasserstoffantrieben erachten es auch die Verkehrsunternehmen als unrealistisch, dass im Sommer 2024</p>	<p>Kenntnisnahme; keine Änderung im NVP</p> <p>Erläuterung: Die hier im NVP angestellten Überlegungen, wie Beistellung der Infrastruktur durch Aufgabenträger, entsprechen den aktuellen Diskussion in der Fachwelt und werden nach Kenntnis des Landkreises Schweinfurt auch andernorts</p>

<p>der Einsatz von diesen Technologien bereits umgesetzt werden kann.</p> <p>Die Prüfung des Vorhabens, dass der Aufgabenträger entsprechende Fahrzeuge beschafft um dann ggf. an Folgeunternehmer weiter zu geben, wird äußert kritisch gesehen, da die Fahrzeugbeschaffung eine der wesentlichen Aufgaben der Verkehrsunternehmer sind. Nachdem bereits die Fahrplangestaltung durch den Aufgabenträger übernommen wird, stellt sich die Frage, was am Ende das Verkehrsunternehmen noch leisten soll?</p>	<p>geführt (Hintergrund: hohe Förderung der Fahrzeuge und Infrastrukturen durch öffentliche Hand, Lebensdauer der Fahrzeuge und Infrastrukturen über die eigentliche zehn Jahre Vertragslaufzeit hinaus, optimale Wertschöpfung aus Sicht der öffentlichen Hand). Da diese Vorgehensweise im NVP nur angedacht und nicht festgelegt wird, ist keine Änderung erforderlich.</p>
<p>zu 6.3 Berücksichtigung des aktuellen Fachkräftemangels:</p> <p>Die Zielsetzung über die Ausschreibungsunterlagen ist grundsätzlich zu begrüßen, eine daraus folgende, faire Umsetzung bei den Vergaben der Linien erscheint den Verkehrsunternehmen nicht einfach und eine anschließende Überprüfung nach der Vergabe der Linien noch schwieriger.</p> <p>Eine attraktive Dienstzeitengestaltung ist grundsätzlich positiv zu sehen. Allerdings fahren derzeit und wohl auch zukünftig die Verkehrsunternehmen nicht nur im Landkreis Schweinfurt. Dies macht die Dienstzeitengestaltung eines Verkehrsunternehmens nicht einfacher.</p> <p>Den Versuch als Landkreis das Feld vorzubereiten hat es auf Initiative der VSW schon 2019 gegeben. Siehe hierzu Schreiben der VSW vom 18.12.2018.</p>	<p>Kenntnisnahme; keine Änderung im NVP</p>
<p>zu 8.1.1 Ziele der Qualitätsstandards:</p> <p>Die Erfahrung der Verkehrsunternehmen zeigt, dass die definierten Qualitätsvorgaben sorgfältig in einer Vergabe dargestellt werden müssen.</p> <p>Die im Betrieb oft mangelhafte Überprüfung und die daraus entstehende Folgenlosigkeit von Verstößen machen den Wettbewerb im Grundsatz unfair und untergraben das Ansinnen des Aufgabenträgers.</p>	<p>Kenntnisnahme; keine Änderung im NVP</p> <p>Begründung. Da im Landkreis Schweinfurt bisher keine Verkehre über einen längeren Zeitraum gemeinwirtschaftlich erbracht wurden, dürfte den Verkehrsunternehmen eine Einschätzung der zukünftigen Qualitätskontrollen im Landkreis Schweinfurt</p>

	<p>nicht möglich sein. Es ist nicht angebracht, Erfahrungen aus anderen Regionen hier pauschal auf den Landkreis Schweinfurt zu übertragen. Der Landkreis Schweinfurt nimmt, wie die Inhalte des NVP dokumentieren, das Thema der zukünftigen Qualitätskontrollen sehr ernst.</p>
<p>zu 13.2 Fahrgastnachfrage im ÖPNV:</p> <p>Hier wird kommentarlos auf die, aus Sicht der Verkehrsunternehmen der VSW, falsche Behauptung aus dem Mobilitätskonzept zurückgegriffen. Die VSW hat dies im Schreiben vom 13.12.2018 klar zum Ausdruck gebracht.</p> <p>Das damalige Schreiben der VSW scheint wenig Einfluss gehabt zu haben. Der Eindruck dass die Anmerkungen der Verkehrsunternehmen Eingang in die Planungen finden drängt sich den Verkehrsunternehmen nicht auf.</p>	<p>Kenntnisnahme; keine Änderung im NVP</p> <p>Begründung: Die hier vorgebrachten Äußerungen beziehen sich auf das Mobilitätskonzept, dessen Erarbeitungsprozess 2019 abgeschlossen worden ist. Die im Rahmen des Mobilitätskonzeptes erhobenen Fahrgastzahlen bilden aktuell die einzige verfügbare Datengrundlage mit Aussage zu Fahrgastzahlen. Die VSW hat im vorherigen Prozess keine Belege liefern können, dass die erhobenen Daten nicht die Realität abbilden.</p>
<p>zu 15.3 Transparenz und Nutzbarkeit des ÖPNV aus Kundensicht:</p> <p>Im NVP wird die Ansicht vertreten, dass bei unveränderter Fortführung des jetzigen Systems, u. a. auf Grund absehbarer demographischer Entwicklungen, ein Verlust von Modal-Split-Anteilen im ÖPNV hoch wahrscheinlich ist. Dadurch wäre absehbar, dass das jetzige System der Eigenwirtschaftlichkeit im Landkreis Schweinfurt zukünftig an seine Grenzen gerät.</p> <p>Diese Ansicht wird von den Verkehrsunternehmen in der VSW nicht geteilt. Es gibt durchaus Anzeichen, dass eigenwirtschaftliche Verkehre, neben dem Vorrang im PBefG, auch in der Praxis eine Renaissance erleben können.</p>	<p>Kenntnisnahme; keine Änderung im NVP</p> <p>Begründung: Es liegt nach verschiedensten Literaturquellen zum 2013 novellierten PBefG im Aufgaben- und Ermessensbereich der Aufgabenträger, die „ausreichende Verkehrsbedienung“ in ihren Nahverkehrsraum im NVP festzulegen (siehe PBefG; § 8, Abs. 3 <i>„Für die Sicherstellung einer ausreichenden den Grundsätzen des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit ent-</i></p>

Die einseitige Darstellung im NVP und im Mobilitätskonzept lehnen die Verkehrsunternehmen der VSW ab.

Der eigenwirtschaftliche Verkehr im Landkreis Schweinfurt gerät allein durch die Rahmenvorgaben des Aufgabenträgers an die Grenzen.

sprechenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig. Der Aufgabenträger definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan.“ Die Begriffe „Klimaschutz“ und „Nachhaltigkeit“ machen deutlich, welche Zielausrichtung die ausreichende Bedienung aus Sicht des Gesetzgebers verfolgen soll. Die „eigenwirtschaftliche Verkehrserbringung“ hat keinen Vorrang vor dem vom Aufgabenträger definierten öffentlichen Verkehrsinteresse.

Der NVP sagt an keiner Stelle, dass die Verkehre zwingend gemeinwirtschaftlich zu erbringen sind. Es liegt im anstehenden Vergabeprozess in der unternehmerischen Entscheidung der Unternehmen, ob sie den vom Landkreis als „ausreichende Bedienung“ festgelegten Verkehr eigenwirtschaftlich beantragen möchten. Erst wenn keine eigenwirtschaftlichen Anträge gestellt werden, wird das Verfahren für eine Vergabe der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen begonnen.

<p>Weiterhin wird ausgeführt, dass die Übersicht des Angebots unter der fehlenden Taktung und den irregulären Linienwegen leidet.</p> <p>Irreguläre Linienwege lassen sich in den aktuellen Fahrplänen der VSW nicht finden.</p>	<p>Das Wort „irregulär“ wird in „unregelmäßig“ geändert. (Hinweis: Das hier ursprünglich verwendete Wort „irregulär“ bedeutet NVP ausdrücklich nicht der Bedeutung „nicht den Gesetzen entsprechend“).</p>
<p>Aus Sicht der Verkehrsunternehmen der VSW ist der Einsatz von Rufbussen, in welcher Art auch immer, grundsätzlich eine gute Alternative, um in Schwachlastzeiten einen halbwegs wirtschaftlichen Verkehr zu garantieren.</p> <p>Allerdings dürfen diese Rufbusverkehre/On-Demand-Verkehre unter keinen Umständen bereits bestehende Linienverbindungen konkurrenzieren oder diese kannibalisieren. Hier wurde auch bereits mehrfach darauf aufmerksam gemacht, dass mind. 1 Stunde Abstand zu bestehenden Angeboten herrschen muss.</p>	<p>Kenntnisnahme; keine Änderung im NVP</p> <p>Begründung: Es liegt in der Planungshoheit des Aufgabenträgers, wie er im öffentlichen Verkehrsinteresse die Verkehre gestalten möchte. Die in der Stellungnahme genannten Kriterien zur Ausgestaltung von Rufbusverkehren/ On-Demand-Verkehren sind aus Sicht des Landkreises nicht generell anzuwenden, sondern im Einzelfall zu betrachten.</p>
<p>zu 16 Anforderungsprofil für die Weiterentwicklung und Ausgestaltung des ÖPNV Landkreis Schweinfurt – Qualitäts- und Mindestbedienungsstandards –</p> <p>zu 16.1.5 Anforderungen an die Verbindungsqualität:</p> <p>Anforderungen an die Umsteigehäufigkeit</p> <p>Falls sich bei Umstiegen aus dem Bedarfs- in den Regelverkehr nur eine geringe Restreisezeit ergibt, ist dem Fahrgast die gesamte Fahrstrecke im Bedarfsverkehr anzubieten.</p> <p>Nach bisheriger Aussage des Landratsamtes Schweinfurt soll es keinen Parallelverkehr zwischen Linien- und On-Demand-Verkehr geben!</p>	<p>Kenntnisnahme; keine Änderung im NVP</p> <p>Begründung: Die Durchführung der gesamten Strecke im Bedarfsverkehr soll erfolgen, wenn die Reststrecke <u>gering</u> ist. Eine solche <u>kurze</u> Reststrecke bewertet der Landkreis Schweinfurt nicht als "Parallelverkehr".</p>
<p>zu 16.3.2.2 Anforderungen an den Vertrieb:</p> <p>Steht dem Auftraggeber zukünftig auch bei einem eigenwirtschaftlichen Verkehr das</p>	<p>Kenntnisnahme; keine Änderung im NVP</p>

<p>Recht zu, im Rahmen der Vertragslaufzeit weitere Fahrscheinarten einführen, Fahrscheinarten aus dem Verkaufssortiment zu streichen und/ oder die Fahrpreisbemessung zu ändern?</p>	
<p>zu 16.3.4.1 Platzkapazitäten/ Besetzungsgrad:</p> <p>In den zukünftigen Vergaben ist eine falsche Bewertung der Platzkapazitäten durch Bewerber im Nachhinein nicht mehr zu korrigieren. Daher die Mindestkapazität je Fahrt schon in den Vergabeunterlagen exakt festzulegen.</p>	<p>Kenntnisnahme; keine Änderung im NVP</p> <p>Erläuterung: Das Kapitel behandelt die Grundlagen der Platzbemessung, nicht aber konkrete fahrzeugbezogene Vorgaben.</p>
<p>zu 16.3.4.2 und 3 Anforderungen an die Ausstattung der Fahrzeuge im Linienverkehr ff.:</p> <p>Die Anforderungen an die Fahrzeuge, z. B. Doppelflügeltüren vorne, zulässige maximale Km-Leistung, Fahrzeugalter und viel andere Details, sind an die vorhandenen Regionalbusse im Landkreis Schweinfurt und nicht an den Stadtbusverkehr auszurichten. Ansonsten werden auch neue Busse mit dem Baujahr 2021/2022 die derzeit im Landkreise Schweinfurt im Einsatz sind und gefördert wurden, von zukünftigen Vergaben ausgeschlossen.</p> <p>Des Weiteren weisen die Verkehrsunternehmen daraufhin, dass zwei Doppelflügeltüren, d. h. auch an Tür 1, im Regionalverkehr unüblich sind und deutlich zu Lasten von Sitzplätzen gehen. Der Vorteil des schnelleren Fahrgastdurchflusses ist im Regionalverkehr eher zu vernachlässigen.</p>	<p>Änderung im NVP:</p> <p><i>zwei doppelflügelige eine doppelflügelige Türen im Standardlinienbus bzw. drei zwei doppelflügelige Türen im Gelenkbus. Tür 2 jeweils als Außenschwenkschiebetür. Bei Neuanschaffungen sind Fahrzeuge mit zwei doppelflügeligen Türen im Standardlinienbus bzw. drei doppelflügeligen Türen im Gelenkbus anzuschaffen.</i></p> <p>Eine Festlegung der zulässigen maximalen Km-Leistung, wie in der Stellungnahme aufgeführt, ist im NVP für Linienbusse nicht dokumentiert.</p>
<p>zu 16.5.1 Betriebshof und Betriebsleitstelle:</p> <p>Die Verkehrsunternehmen der VSW sprechen sich für eine Entfernung von max. 20 -25 bei Straßen-km aus.</p>	<p>Kenntnisnahme; keine Änderung im NVP</p> <p>Begründung: Nach Einschätzung des Landkreises würde eine solche Reduzierung der Entfernung des Betriebshofes die Marktchancen von anderen Unternehmen</p>

	<p>beeinträchtigen. Die hier festgelegte Entfernung von max. 50 km ist eine ausgewogener Kompromiss zwischen den gewollten Anforderungen zur Qualitätserfüllung und der Gewährleistung eines fairen Wettbewerbes.</p>
<p>16.5.4 Rechnergestütztes Betriebsleitsystem/ ITCS:</p> <p>Alle Verkehrsunternehmen der VSW haben aktuelle RBL- Systeme bereits im Einsatz. Die technischen Anforderungen müssen sich an den derzeit gültigen Standard in Bayern orientieren und entsprechend diesem Standard auch erfüllbar sein.</p> <p>Ein RBL-System muss in einem gemeinsamen Verbund nicht nur mit den Stadtwerken Schweinfurt kompatibel sein. Viele der Schweinfurter Verkehrsunternehmen fahren zum Beispiel auch im VGN/VVM. Auch den dortigen Vorgaben muss das derzeit eingesetzte RBL-System gerecht werden.</p>	<p>Kenntnisnahme; keine Änderung im NVP</p> <p>Aus der Stellungnahme ist kein unmittelbarer Änderungsbedarf im NVP erkennbar.</p>
<p>zu 18.2 Linienbündelung:</p> <p>Bei den genannten Linienbündeln ist nicht immer der verkehrliche, tarifliche und wirtschaftliche Zusammenhang zu erkennen, nach dem die Linien gebündelt worden sind.</p> <p>Dies wäre den Verkehrsunternehmen der VSW bitte noch darzulegen.</p> <p>Die Verkehrsunternehmen der VSW weisen ausdrücklich darauf hin, dass in einem Landkreis, in dem aktuell der größte Teil der Verkehrsleistung eigenwirtschaftliche gefahren wird, ein irgendwo abgeschriebener Hinweis auf „Rosinenpickerei“ sich von selbst verbietet.</p>	<p>Kenntnisnahme; keine Änderung im NVP</p> <p>Hinweis: Das Ziel der Vermeidung von „Rosinenpickerei“ bezieht sich hier ausdrücklich auf zukünftige Verfahren der Liniengenehmigung. Aus der in der Stellungnahme formulierten Darstellung, dass „der größte Teil der Verkehrsleistung eigenwirtschaftliche gefahren wird“ kann nicht der Automatismus und die Garantie für den Aufgabenträger abgeleitet werden, dass auch 2024 von den heutigen Genehmigungsinhabern auch alle Linien eigenwirtschaftlich beantragt werden.</p> <p>Die Überlegungen zur Linienbündelung</p>

	<p>werden den Verkehrsunternehmen der VSW ggf. in einem separaten Termin erläutert.</p>
<p>zu 26.3.2 Verbesserung der Anbindung des Stadtzentrums im Regionalbusverkehr (Maßnahme): Die Verkehrsunternehmen der VSW fragen sich, wer hier mit „Regionalverkehr“ gemeint ist. ?</p>	<p>Hiermit sind die Regionalbusverkehre im Rahmen der Umsetzung des Nahverkehrsplans ab Sommer 2024 gemeint. Änderung im NPV: In der entsprechenden Karte werden die Liniennummern entsprechend ihrer Bezeichnung im Zielsystem C2 aktualisiert.</p>

2 Nachbaraufgabenträger

2.1	Landratsamt Rhön-Grabfeld (06.05.2022)	
	Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
	<p>Die Zuordnung der Linie 210 (bisher 8170) zu Ihrem Linienbündel Nordost und die damit verbundene Laufzeitanpassung steht hiesigen Planungsvorgaben nicht entgegen, da die Neuordnung des Liniennetzes hier bereits weitgehend abgeschlossen ist und die Angleichung von Genehmigungslaufzeiten innerhalb von Linienbündeln daher bereits gegenwärtig kein entscheidendes Erfordernis mehr darstellt.</p> <p>Im Landkreis Rhön-Grabfeld ist vorgesehen, die Linie 8170 (210) mit dem Inkrafttreten des neuen Nahverkehrsplanes dem Linienbündel 5 Bad Königshofen (bisher Linienbündel 6 Ost) zuzuordnen, ohne dass innerhalb dieses Linienbündels eine Laufzeitanpassung vorgegeben wird, die über linienbezogene Einzelentscheidungen des Aufgabenträgers als Vergabestelle zur Gleichstellung von Laufzeiten hinausgeht.</p>	Kenntnisnahme
	Wir regen darüber hinaus an, die Tabelle 16 auf Seite 121 vor dem Hintergrund der letzten (und ggf. weiterer) Entwicklungen und Entscheidungen um die Linien 8170, 8171 und 8172 noch zu aktualisieren.	<p>Ergänzung der Tabelle 16:</p> <p>Betrifft 8170/ 8171:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbindung zwischen Schweinfurt und Bad Königshofen i. Gr.; überwiegend Schulverkehr mit Verstärkerfahrten zu den Hauptverkehrszeiten. • Eine Vertaktung und Verdichtung des Angebots ist zum August 2022 vorgesehen.

2.2 Landkreis Bad Kissingen (13.05.2022)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
Der Landkreis Bad Kissingen als Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs erhebt keine Einwendungen gegen den vorliegenden Entwurf.	Kenntnisnahme
<p>Im Kapitel 14.2.2 Verbindungen in benachbarte Nahverkehrsräume fehlen in der Tabelle 16 nachstehende, Kreisgrenzen überschreitenden Linien:</p> <p>8165: Hammelburg/Oberthulba – Schweinfurt</p> <p>8170: Schweinfurt – Stadtlauringen – Bad Königshofen i. Gr.</p>	<p>Änderung im NVP:</p> <p>8165: Überwiegend Schulfahrten zwischen Hammelburg (Landkreis Bad Kissingen) und Schweinfurt)</p> <p>8170: Einzelne Schulfahrten zwischen aus dem Osten des Landkreises Bad Kissingen (Theinfeld, Thundorf) nach Schweinfurt</p>
Bei der Linie 8147: Bad Kissingen – Münnerstadt – Seubrigshausen wird nur der Gemeindeteil Ballingshausen von der Linienführung tangiert. Eine Auflistung ist daher auf Grund der marginalen Bedienung nicht notwendig.	Kenntnisnahme, keine Änderung erforderlich.

2.3 Landkreis Bamberg (10.05.2022)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
aus Sicht des Landkreises Bamberg bestehen keine Einwände gegen den Entwurf des gemeinsamen Nahverkehrsplanes für Stadt und Landkreis Schweinfurt.	Kenntnisnahme

3 Verkehrs- und Interessenverbände

Keine Stellungnahmen

4 Träger öffentlicher Belange / Sonstige

4.1 Tourist Information (21.03.2022)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
<p>besten Dank für die Einbindung des Tourismus-Zweckverbandes Schweinfurt 360°.</p> <p>Deine Ausführungen zum Nahverkehrsplan Stadt und Landkreis Schweinfurt in der Steuerungsgruppe Regionalmanagement letzten Donnerstag waren sehr interessant und ich glaube, dass Ihr alle zusammen einen guten Job für den zukünftigen ÖPNV in der Region gemacht habt.</p> <p>Allerdings sehe ich mich außer Stande, eine fundierte Stellungnahme zu schreiben. Die wichtigsten touristischen Ziele werden planmäßig mit dem ÖPNV erreicht und durch den Bedarfsverkehr wird es ja auch flexibler werden (damit auch Oberschwarzach und Handthal, oder?).</p>	<p>Kenntnisnahme; keine Änderung im NVP</p>

4.2 Tiefbauamt Landkreis Schweinfurt (30.03.2022)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
<p>Kreisstraßenbelange werden fast ausschließlich durch die Haltestellen berührt. Dazu ist im Leitsatz 5 festgelegt, dass u. a. die Haltestellen höchsten Ansprüchen genügen sollen und durch ein einheitliches Erscheinungsbild die Wahrnehmbarkeit und der Wiedererkennungswert des ÖPNV wirksam erhöht werden sollen. Ein weiterer Kernpunkt ist die Barrierefreiheit der Haltestellen. Der Landkreis verfolgt demnach das Ziel eines „vollständig barrierefreien ÖPNV“. Für die Haltestellen werden in diesem Zusammenhang Buskaps bzw.</p>	<p>Kenntnisnahme; keine Änderung im NVP</p>

<p>Fahrbahnrandhaltestellen als Regelanwendung bevorzugt. Busbuchten sollen nur noch an Hauptverkehrsstraßen mit hoher Verkehrsbelastung vorgesehen werden. Zu den Ausgestaltungen der Haltestellen sind Systemskizzen (Abbildung 5 bis 7) angefügt, die eine gute Planungsgrundlage darstellen.</p>	
<p>Insgesamt begrüßen wir die dargestellten Ziele. Es erfolgt jedoch der Hinweis, dass die in den Systemskizzen dargestellten Querungsinselformen in den meisten Fällen in den gemeindlichen Ortschaften nicht realisiert werden können, weil die dafür erforderliche Verkehrsraumbreite nicht vorhanden ist.</p> <p>Die Zuständigkeit der Gehwege innerorts und damit der innerörtlichen Haltestellen liegt gemäß Art. 42 BayStrWG bei den Gemeinden. Aus dem kommunalen Selbstverwaltungsrecht abgeleitet, sind sie in der Wahl der Ausgestaltung grundsätzlich frei. Dies dürfte sich hinsichtlich der Vereinheitlichung der Haltestellen als problematisch herausstellen. Dazu könnte z. B. mit Zuwendungen mit dabei festgelegten Auflagen lenkend eingegriffen werden.</p>	<p>Kenntnisnahme; keine Änderung im NVP.</p> <p>Begründung: Zur Einrichtung von Mittelinseln heißt es unter 5.3.1.2.4 Querung: Generell wird bei dem hohen Schwerpunkt auf Schülerverkehr im Landkreis und der Überschneidung der in den technischen Richtlinien empfohlenen Einsatzbereiche vom Landkreis beabsichtigt, <u>vorrangig</u> Mittelinseln statt Fußgängerüberwegen („Zebrastrifen“) anzulegen.</p>
<p>Zum Thema Haltestellen möchten wir aus Verkehrssicherheitsgründen darauf hinweisen, dass außerörtliche Haltestellen an den freien Strecken von klassifizierten Straßen grundsätzlich ein erhebliches Gefahrenpotential bergen. Fahrzeuge erkennen oft die Halteabsicht des vorausfahrenden Busses sehr spät oder es kommt zu gefährlichen Überholmanövern im Bereich der Haltestelle. Ein möglicher querender Fußgängerverkehr erhöht die Unfallschwere zusätzlich. Oftmals fehlt auch ein Gehweg als sichere Zuwegung zur außerörtlichen Haltestelle.</p> <p>Wir bitten daher zu überprüfen, ob Haltestellen außerhalb der geschlossenen Ortschaften überhaupt erforderlich sind, oder ob durch Anpassung von Fahrplänen ein Großteil dieser Haltestellen entfallen kann.</p>	<p>Kenntnisnahme; keine Änderung im NVP</p> <p>Begründung: Haltestellen außerorts dienen häufig der Bedienung abseits liegender Siedlungen, Ortschaften oder Aussiedlerhöfe etc.</p>

4.3 Staatliches Bauamt Schweinfurt (06.04.2022)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
<p>aktuell keine Anmerkungen für Stadt und Landkreis SW.</p> <p>Wir bitten aber um weitere Beteiligung bei allen Maßnahmen an Bundesstraßen im Stadtgebiet, sowie an Bundes- und Staatsstraßen im Landkreis (z. B. ÖPNV Beschleunigung, Anpassung LSA, Verlegung von Haltestellen, usw.).</p>	<p>Kenntnisnahme; keine Änderung im NVP</p>

4.4 Stadt – Beauftragter für Menschen mit Behinderung (13.05.2022)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
<p>1. Vorbemerkung</p> <p>Die zur Verfügung stehenden Unterlagen wurden erstmals am 24.03.2022 an relevante Gruppierungen für Stellungnahme verschickt. Eine Erinnerung zur Stellungnahme wurde am 26.04.2022 erneut per E-Mail versendet.</p> <p>An der Rückmeldung beteiligten sich folgende Organisationen / Gruppierungen / Stellen. Diese fanden Eingang in die folgenden Erläuterungen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Behindertenbeirat der Stadt Schweinfurt • Lebenshilfe Schweinfurt, Franziskus-Schule • Julius-Kardinal-Döpfner Schule • Selbsthilfegruppe Anfallskranke Erwachsene und Angehörige • Selbsthilfegruppe Deutsche ILCO • Behindertenbeauftragter Stadt Schweinfurt 	<p>Kenntnisnahme</p>

<p>Eine Vorbemerkung vorab. Aus meiner Sicht ist der Plan gelungen trotz seiner Mächtigkeit gut lesbar und verständlich.</p>	
<p>2. Stellungnahme</p>	
<p>Fahrpersonal:</p> <p>Zur Verstetigung der Schulungen für das Fahrpersonal des ÖPNV schlagen wir vor, jährlich einen oder zwei feste Schulungstermine zu vereinbaren, die vom Behindertenbeirat der Stadt Schweinfurt, gemeinsam mit den Verkehrsträgern abgesprochen und durchgeführt werden.</p> <p>Das Fahrpersonal ist der Erstkontakt für Nutzer*innen des ÖPNV und aus unserer Sicht das „Aushängeschild“ des jeweiligen Transportunternehmens. Das Verhalten der Fahrer ist somit auch mitentscheidend für die Akzeptanz des ÖPNV.</p> <p>Konkrete Rückmeldung</p> <p>In der Franziskus-Schule haben einige Lehrkräfte sehr positive Erfahrungen beim Mobilitätstraining mit beeinträchtigten Schüler*innen gemacht. Die Personen im Fahrdienst im Linienverkehr werden als kooperativ und freundlich wahrgenommen.</p>	<p>Kenntnisnahme; keine Änderung im NVP</p> <p>Vorschlag soll zukünftig im operativen Tagesgeschäft berücksichtigt werden.</p>
<p>Fahrgastinformationen:</p> <p>Aktuell nutzen 62,6 Millionen Menschen in Deutschland ein Smartphone. Die Tendenz ist weiter steigend. Damit steht auch bei der großen Mehrheit der ÖPNV-Nutzer ein Smartphone zur Verfügung. Die schnellstmögliche Einführung einer Fahrplan-APP für den gesamten beplanten Verkehrsbereich liegt deshalb auf der Hand. Aufgrund der Verknüpfung der APP mit Sprach- und Vorlesefunktionen stände somit ein effektives Medium zur Verfügung, um wichtige Daten abzurufen: Fahrpläne, Abfahrtszeiten, Verspätungen und Ausfälle, nächste ÖPNV-Haltestelle, Preise etc.</p> <p>Weiterhin sind jedoch auch leicht lesbare und verständliche Fahrpläne notwendig. Von besonderer Bedeutung sind dabei vor allem die Schriftgröße und der Aufbau der Pläne.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Keine Änderung im NVP:</p> <p>Begründung: 5.3.1.3.5 Weitere Empfehlungen für den Ausbau von Haltestellen:</p> <p>Die 130 cm richten sich bereits nach gängigen Empfehlungen (z. B. Planungshandbuch Barrierefreiheit)</p> <p>Hinweis: Es wird in naher Zukunft die Möglichkeit geben, haltestellenbezogene Fahrpläne zu erstellen, die dann die Ver-</p>

<p>Die Fahrpläne an den Haltestellen sollten in einer Höhe angebracht werden, dass auch Rollstuhlfahrer und kleine Menschen diese gut lesen können. Wir schlagen deshalb eine Höhe von 110 cm vor.</p>	<p>ständigkeit und Lesbarkeit von Fahrgastinformationen stark erhöhen. Parallel wird bereits an digitalen Lösungen zur Fahrgastinformation auf Ebene des Verkehrsverbundes gearbeitet.</p>
<p>Verknüpfung der Verkehrsträger:</p> <p>Der wirksamen Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger und dem Umstieg von einer Linie auf die andere kommt eine wichtige Bedeutung zu. Vor allem ältere Menschen und Menschen mit Behinderung, aber auch Familien mit Kindern benötigen dazu oft mehr Zeit als andere Menschen. Die Umsteigezeiten dürfen deshalb nicht zu knapp bemessen sein.</p> <p>Wartehäuschen sollten von verschiedenen Verkehrsträgern genutzt werden dürfen. Es ist völlig unzeitgemäß, dass Stadtbusse und Busse des Verkehrsverbundes des Landkreises nicht die gleichen Wartehäuschen nutzen dürfen. Dies stellt aus unserer Sicht eine Ressourcenverschwendung dar und baut bei den Nutzern eine weitere Zugangsbarriere auf.</p> <p>Im Bereich der Stadt Schweinfurt kommt auch den Bahnhalt punkten Schweinfurt-Stadt und Mitte eine wichtige Funktion zu. Hier sollte genauer untersucht werden, welche Buslinien angebunden werden müssen.</p>	<p>Kenntnisnahme; keine Änderung im NVP</p> <p>Begründung: Die Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrs-/ ÖPNV-Systeme ist ganz im Sinne des vorgelegten Nahverkehrsplans und entspricht auch sonst der Politik des Landkreises, das spiegelt sich etwa in den Bemühungen um den Verbundbeitritt und die Installation eines einheitlichen Tarifs wider.</p>
<p>Barrierefreier Ausbau der Haltestellen:</p> <p>Dem sukzessiven barrierefreien Aus- und Umbau der Haltestellen im gesamten Verkehrsraum ist für viele Menschen sehr wichtig. Neue Haltestellen sollen ausschließlich barrierefrei erstellt werden.</p>	<p>Kenntnisnahme; keine Änderung im NVP</p>
<p>Nahverkehrsplan als ständiger Prozess</p> <p>Wichtig ist aus unserer Sicht eine ständige Kontrolle und Fortentwicklung des Nahverkehrsplans. Auf neue Entwicklungen im Verkehrsraum muss reagiert werden (z. B. Ausweisung Neubaugebiete, Bau eines Kindergartens, Bau einer Behinderteneinrichtung oder</p>	<p>Keine Änderung im NVP</p> <p>Begründung: Aufgrund der Verpflichtung aus dem BayÖPNVG §13 (2) werden die Wirkungen des Nahverkehrsplans fortlaufend</p>

einer Seniorenwohnanlage). Solche Veränderungen müssen auch bezüglich der ÖPNV-Nutzung untersucht werden.	fend evaluiert.
---	-----------------

4.5 Landkreis Schweinfurt, Beauftragte für die Belange von Menschen mit Behinderung (29.04.2022)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
Ausgangspunkt der Beurteilung sind § 8 Abs. 5 BGG und Art.10 Abs. 4 BayBGG, wonach öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personennahverkehr nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften barrierefrei zu gestalten sind. Die Anforderungen an die Barrierefreiheit im Einzelnen lassen sich insbesondere der DIN 18040-3 - Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum - entnehmen.	Kenntnisnahme; keine Änderung im NVP
Der Nahverkehrsplan ist zu begrüßen, da er die Barrierefreiheit unter Berücksichtigung der durch die tatsächlichen Begebenheiten gesetzten Voraussetzungen fördert. Er dient dem Ziel eine weitgehende Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr zu erreichen. Insbesondere die Einstufung der Haltestellen in Prioritäts-Kategorie ist nicht zu beanstanden.	Kenntnisnahme; keine Änderung im NVP
Den gemeindlichen Behindertenbeauftragten bzw. bei Gemeinden, in denen kein Beauftragter bestellt ist, der Gemeindeverwaltung, hatte ich Gelegenheit zur Stellungnahme bis 24.04.2022 gegeben. Ich erhielt eine Stellungnahme von Herrn Manfred Grill, Leiter Bauverwaltung im Markt Stadtlauringen. Demnach seien die Wege bis zur Bushaltestelle am Kirchplatz von den Baugebieten Nonnensee und Eichelberg sehr lang. In den Baugebieten wohnten ca. 600 bis 800 Personen, die zum Teil auf den Rollstuhl oder den Rollator angewiesen seien. Eine Bushaltestelle – beispielsweise im Bereich des Kindergartens – wäre eine Lösung für angemessene Laufstrecken für Menschen mit Behinderung.	<p>Prüfauftrag:</p> <p>Einrichtung Haltestelle im Osten von Stadtlauringen, die im Schulverkehr angefahren wird.</p> <p>Zu berücksichtigen wäre ein Verlust von 5-6 Minuten auf der Linie 210. Zudem behindern parkende Fahrzeuge im Wohngebiet aktuell das Vorankommen des Bus-</p>

<p>Grundsätzlich erleichtern kurze Wege zu Haltestellen Menschen mit Behinderung den Alltag. So würde ich es begrüßen, wenn im Einzelfall für Stadtlauringen eine entsprechende weitere Haltestelle realisierbar wäre. Betonen möchte ich jedoch, dass die im Nahverkehrsplan aufgestellten Kriterien und Anforderungen zu den Einzugsbereichen der Haltestellen (siehe z.B. S. 149 ff. des Berichts) nicht zu beanstanden sind. Soweit die Planung der Haltestellen für Stadtlauringen unter Einhaltung dieser Kriterien erfolgt ist, ist eine weitere Haltestelle vorliegend nicht erforderlich.</p>	<p>ses. Es wäre also erforderlich, eine restriktive Neuordnung der Parksituation durchzusetzen.</p>
--	---

4.6 Handwerkskammer für Unterfranken (12.04.2022)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
<p>Um einem weiteren Anstieg der Verkehrsbelastung entgegenzuwirken ist eine ständige Verbesserung und Anpassung des ÖPNV notwendig. Der ÖPNV ist auch für das Handwerk bzw. die duale Ausbildung ein wichtiger Baustein um für junge Menschen Berufe attraktiver zu gestalten. Gerade Jugendliche der Mittel- bzw. Realschulen sind häufig noch nicht berechtigt ein eigenes Kfz zu führen und somit auf den ÖPNV angewiesen. Hier fordern wir schon seit langem, dass diese Zielgruppe noch weiter in den Fokus der Bedarfsplanung für den ÖPNV rückt. Die Erreichbarkeit der beruflichen Schuleinrichtungen für den Unterricht in der Berufsschule, der überbetriebliche Lehrlingsunterweisung mit ihren Schulungsstätten etc. ist hier enorm wichtig. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Jugendlichen über Landkreis- und Städtegrenzen hinaus in die beruflichen Schuleinrichtungen pendeln müssen. Unserer Ansicht nach kann es nicht sein, dass wir künftige notwendige Fachkräfte verlieren bzw. nicht gewinnen können, da der ÖPNV so ausgestaltet ist, dass berufliche Schuleinrichtungen gerade für Jugendliche im weiteren ländlichen Raum nicht oder schwer erreichbar sind.</p> <p>Eine weitere Problematik ist das Matching von Jugendlichen und Betrieben. Diese befinden sich zwar oftmals räumlich in unmittelbarer Nähe, sind aber mit dem hier notwendigen</p>	<p>Kenntnisnahme; keine Änderung im NVP</p> <p>Begründung: Vergleichbare Konzepte sind in den benachbarten Landkreisen bereits ausprobiert bzw. geplant worden. Derartige Verkehre können nur mit hohem finanziellen Aufwand betrieben werden und schließen zudem andere Zielgruppen aus.</p> <p>Aus Gutachtersicht sind die im Landkreis geplanten Bedarfsverkehre sehr gut für die hier geschilderten Beförderungsfälle geeignet.</p> <p>Durch die Einbindung renommierter Gutachter ist im Rahmen des Fortschreibungsprozesses gewährleistet gewesen, dass der jeweilige Stand der Technik be-</p>

<p>ÖPNV nicht miteinander verbunden und somit nicht erreichbar. Uns ist bewusst, dass der ÖPNV nicht alle, gerade ländliche, Kommunen untereinander verbinden kann. Was wir hier fordern, ist ein Blick über die eigene Grenze hinaus, nach bereits eingeführten „Best-Practice-Modellen“, die in den eigenen Bedarfsverkehr ebenfalls integriert werden könnten.</p> <p>Künftig erwarten wir, dass das Augenmerk nicht nur auf Großbetriebe, Studenten, ausgebildete Fachkräfte etc. gelegt wird, sondern die kleinen Strukturen und die Auszubildenden, die auf den ÖPNV angewiesen sind, stärker in den Fokus gestellt werden. Sowohl bei der Planung von Verkehren als auch von Möglichkeiten in der Ticketpreisgestaltung.</p> <p>Ein attraktiver Nahverkehr schafft die Möglichkeit, Anwohner, Arbeitnehmer, Auszubildende, Schüler und Studierende schnell und umweltfreundlich an ihren Zielort zu bringen. Es zeigt sich, dass ein attraktives Angebot eine entsprechende Nachfrage nach sich zieht. Wird der Nahverkehr als unattraktiv wahrgenommen, bleibt auch die Nachfrage aus. Von daher bedauern wir es außerordentlich, dass eine Reaktivierung der Steigerwaldbahn bisher nicht realisierbar war. Durch die Reaktivierung und gleichzeitige Abstimmung zwischen ÖPNV und SPNV hätte der öffentliche Nahverkehr aus unserer Sicht deutlich an Attraktivität und Nutzen gewonnen.</p> <p>Insgesamt ist festzustellen, dass im Nahverkehrsplan die leistungs- und zukunftsfähige Verkehrserschließung weiterentwickelt wird, die für die Bedürfnisse der heutigen, insbesondere jedoch der künftigen Generationen notwendig ist.</p>	<p>rücksichtigt worden ist.</p>
--	---------------------------------

<p>4.7 IHK (26.04.2022)</p>	
<p>Inhalt der Stellungnahme</p>	<p>Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP</p>
<p>Die Industrie- und Handelskammer (IHK) Würzburg-Schweinfurt vertritt gemäß ihres gesetzlichen Auftrags das Gesamtinteresse von rund 69.000 gewerblichen Mitgliedsunter-</p>	<p>Kenntnisnahme; keine Änderung im NVP</p>

nehmen in Mainfranken. Diese sind auf zukunftsfähige Mobilitätsangebote angewiesen. Im Zuge dessen begrüßen wir ausdrücklich die Erarbeitung eines gemeinsamen Nahverkehrsplans für Stadt- und Landkreis Schweinfurt als wesentlichen Bestandteil eines attraktiven und nachhaltigen Mobilitätsangebots für das Schweinfurter Land. Zudem unterstreichen wir die Notwendigkeit, den geplanten Beitritt zu einem gemeinsamen Nahverkehrsverbund Mainfranken baldmöglichst zu realisieren.

5 Städte, Märkte und Gemeinden

(aufgeführt sind ausschließlich die Städte, Märkte und Gemeinden mit Stellungnahmen)

5.1 Markt Oberschwarzach (29.04.2022)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
<p>1.2.3 Mobilitätskonzept für den Landkreis Schweinfurt, S. 18, unten:</p> <p>Bezeichnung ‚Räume mit schwacher Nachfrage‘, Bedeutung im Zusammenhang mit ‚Raum mit besonderem Handlungsbedarf‘ ?</p> <p>Anmerkung:</p> <p>Klassifizierung und Hierarchisierung in ‚Räume mit schwacher Nachfrage‘ ist für die zukunftsweisende Zielerreichung einer nachhaltigen, flächendeckenden Versorgung als ausschlaggebendes Kriterium in Frage zu stellen: Gerade ‚schwache Nachfrage- Räume‘ sind zu stärken und mitzuversorgen (‚Henne-Ei-Prinzip‘) =></p> <p>Bei einer ohnehin schwachen und unzureichenden ÖPNV-Angebots-Ausgangssituation ist der MIV erwartungsgemäß stark ausgeprägt. Daraus auf eine ‚schwache Nachfrage‘ zu schließen ist langfristig gerade unter den aktuellen Entwicklungen nicht haltbar. Hinweis: LEP weist Teilräume ‚mit besonderem Handlungsbedarf‘ aus. Welche umsetzungspraktische Bedeutung hat diese Bezeichnung für den Bereich ‚Nahverkehr‘? Besondere Förderung – oder weiter abhängen, weil ohnehin nicht wirtschaftlich interessant?</p> <p>Im Schlusskapitel wird dazu das Stichwort ‚Paradigmenwechsel‘ erwähnt (vgl. Kapitel 19/S. 219)</p>	<p>Kenntnisnahme; keine Änderung im NVP</p> <p>Begründung (gilt auch für die weiteren Anmerkungen): Zur Gestaltung des ÖPNV gehören nicht zuletzt auch Überlegungen zur Wirtschaftlichkeit von Verkehrssystemen. In Räumen mit voraussichtlich schwacher Nachfrage (und zu einem solchen Raum gehört aus Gutachtersicht der Markt Oberschwarzach samt Ortsteilen) der Betrieb von regelmäßig verkehrenden Buslinien wirtschaftlich nicht darstellbar. Im Übrigen ist es auch aus Gründen der Nachhaltigkeit und des Umweltschutzes nicht zielführend, in derartigen Räumen Linienbusse mit lediglich geringer Besetzung verkehren zu lassen. Bedarfsverkehre ermöglichen hier den Einsatz zu den tatsächlich relevanten Zeiten und in dem tatsächlich benötigten Umfang. Die Gemeinden Wipfeld und Schwanfeld werden ebenfalls ausschließlich über Bedarfsverkehre angebunden.</p>

	<p>Zudem sei darauf hingewiesen, dass die Schulverkehre aus/ nach Oberschwarzach mindestens zur ersten und sechsten Stunde gewährleistet sind und der Markt mitsamt Ortsteilen mit einem Bus bedient wird.</p>
<p>4. Verkehrspolitische Zielsetzungen, Leitsätze S. 29:</p> <p>„Dem Öffentlichen Verkehr (ÖV5) kommt im Nahverkehrsraum der Region Schweinfurt eine Schlüsselrolle bei der weiteren Ausgestaltung der Mobilitätsangebote sowie zur Erfüllung umwelt- und klima-politischer Zielsetzungen zu. Dies betrifft die Gewinnung von Mobilitätsanteilen vom MIV im unmittelbaren Verdichtungsraum der Stadt Schweinfurt, zum Anderen die Sicherung der Mobilität in der Fläche und an der Peripherie der Region.“</p> <p>Anmerkung:</p> <p>s. Anmerkung oben -</p> <p>Zentrale Fragestellung für eine Gewinnung von Mobilitätsanteilen vom MIV: ‚Wie werden bisher MIV-Teilnehmende zu (Ö)PNV-Teilnehmende? – sowohl im ohnehin schon gut angebundenen Verdichtungsraum um die Stadt Schweinfurt, insbesondere aber auch im ‚Raum mit schwacher Nachfrage‘ (weil schwaches Angebot) = ‚Raum mit besonderem Handlungsbedarf‘</p>	<p>s. oben</p>
<p>S. 30:</p> <p>Das 2019 beschlossene Mobilitätskonzept (MOKO) für den Landkreis Schweinfurt, welches detaillierte Angaben zur Weiterentwicklung des ÖV beinhaltet, ist verbindliche Grundlage der Nahverkehrsplanung. Das MOKO ist im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans weiter zu präzisieren und – soweit notwendig – zu überarbeiten.</p> <p>Anmerkung:</p> <p>Seit Beschluss des MOKOs 2019 haben sich u.a. im Bereich Klimapolitik und weitere Veränderungen (Stand 03/2022: MIV-Kosten, Benzinpreisentwicklungen, E-Mobilität) Ent-</p>	<p>s. oben</p>

<p>wicklungen ergeben, die für (zukünftige) Umsetzung zu berücksichtigen sind. Aktualisierung (Fortschreibung) bereits jetzt erforderlich! Vgl. dazu Kap. 6/ Berücksichtigung zu erwartender Entwicklungen in der ÖPNV-Branche (ab S. 74)</p>	
<p>S. 32: „Systemstufe 3: ÖPNV als Grundversorgung in Gebieten und Relationen mit sehr geringer bis geringer Verkehrsnachfrage ➤ ländlicher Raum (nicht durch Stufen 1 und 2 abgedeckte Relationen, Achsen und Gebiete) Aufgrund des geringeren Mobilitätsaufkommens und des dadurch geringen Nachfragepotenzials kann (unter den aktuell gegebenen Rahmenbedingungen) hier nur ein ÖPNV-Grundangebot vorgehalten werden, das gegenüber dem MIV realistischerweise nicht konkurrenzfähig sein kann. Hier handelt es vorrangig um Schülerverkehre sowie um Bedarfsverkehre (Sicherung der stündlichen Mindestbedienung im Landkreisgebiet).“ Anmerkung: s. Anmerkungen oben Welcher ‚realistische‘ Anreiz besteht für MIV-Teilnehmende aus Gebieten und Relationen mit geringer Nachfrage, den (Ö)PNV z. B. im Bedarfsverkehr zu nutzen? Ist mit einer verbindlichen und festgelegten Hierarchisierung der Anspruch der Zielsetzung zu erfüllen? Verändert sich durch eine Hierarchisierung für die MIV-NutzerInnen die Bedarfslage? Wird der (Ö)PNV dadurch für die MIV-Nutzenden attraktiver und der Umstieg auf (Ö)PNV einfacher gemacht?</p>	<p>s. oben</p>
<p>Leitsatz 4.2, S. 34: „Im Stadt-Umland-Verkehr attraktive Angebote für Pendler ausbauen! Der Stadt-Umland-</p>	<p>s. oben</p>

<p>Verkehr Schweinfurt soll eine stärkere Rolle zur Reduzierung des MIV im Pendlerverkehr übernehmen. Im Zusammenhang mit dieser Zielsetzung ist betreiberunabhängig der Ausbau von Hauptbuslinien als wahrnehmbares Qualitätsprodukt zu forcieren. Ein Ansatzpunkt besteht in der Attraktivierung der Achsen im Stadt-Umland-Verkehr durch kooperierende Stadt- und Regionalverkehrslinien“.</p> <p>Anmerkung: s. Anmerkungen oben</p>	
<p>Leitsatz 4.3: „Im Gebiet des Landkreises Schweinfurt kann der ÖPNV aufgrund der starken strukturellen Unterschiede zwischen den einzelnen Gemeinden – sowohl in der Siedlungsstruktur als auch in der bestehenden ÖPNV-Anbindung – nicht flächendeckend als reelle Alternative zum MIV entwickelt werden. Aus diesem Grund ist hier eine differenzierte Ausgestaltung des ÖPNV erforderlich, die sich gemäß den Vorgaben aus dem Mobilitätskonzept wie folgt ergibt:..“</p> <p>Anmerkung: Warum wird der ÖPNV nicht im gesamten Landkreis als reelle Alternative weiterentwickelt? Welche Benutzergruppen wurden in ihrem Nutzerverhalten dafür genauer analysiert? Was ist über die konkreten Bedarfe bekannt von Berufspendlern, Menschen mit Mobilitäts herausforderungen (Schüler, Auszubildende, Menschen mit Behinderungen, Ältere), weiteren.</p>	<p>s. oben</p>
<p>6. Berücksichtigung zu erwartender Entwicklungen in der ÖPNV-Branche, S. 74: „Es ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht absehbar, wie im Freistaat Bayern zukünftig die Erfüllung der im Gesetz festgelegten Mindestziele (Quoten) auf Ebene der einzelnen Aufgabenträger geregelt wird“.</p> <p>Anmerkung: Sind anhand landkreiseigener Zielsetzungen (und zu beachtender z. B. bundesweiter Min-</p>	<p>s. oben</p>

<p>destanforderungen) zukunftsfähige, nachhaltige individuelle Landkreislösungen zu finden? Ist die Orientierung an bayerischen Mindestzielen (Quoten) die einzige Möglichkeit?</p>	
<p>6.1.4.2. Empfehlungen zur Realisierungsstrategie im Landkreis Schweinfurt, S. 81: „Eine Realisierung des Einsatzes von Brennstoffzellenbussen ab Vertragsbeginn (Sommer 2024) erscheint jedoch noch nicht machbar. Die Realisierung der Wasserstoffproduktion vor Ort und die Errichtung einer Wasserstofftankstelle erfordert absehbar längeren Zeitraum (absehbar Genehmigungsverfahren nach BImSchG).“ Anmerkung: Wie sieht ein realisierbarer Zeitplan (Wasserstofftechnologie) aus? Welchen Wert hat diese Empfehlung, wenn sie nicht absehbar umzusetzen ist?</p>	<p>Keine Änderung im NVP. Begründung: Zum jetzigen Zeitpunkt können vor dem Hintergrund der nicht absehbaren Realisierbarkeit der Wasserstoffproduktion und der Ladeinfrastruktur keine belastbaren Aussagen zu einer zeitlichen Realisierung getroffen werden.</p>
<p>8.4 Netzhierarchie, S. 98: „Der ÖPNV kann nicht in allen Teilbereichen der Stadt Schweinfurt und des Landkreises Schweinfurt die gleichen Verkehrsaufgaben im Hinblick auf die differenzierten Mobilitätsmärkte wahrnehmen sowie flächendeckend die gleiche Attraktivität im Vergleich zur Pkw-Nutzung herausbilden. Im Nahverkehrsraum wird in diesem Kontext, unter Berücksichtigung der realen Fahrgastpotenziale, in Anlehnung an den Gliederungsansatz des NVP 2007 von Stadt und Landkreis Schweinfurt sowie unter Berücksichtigung der verkehrspolitischen Vorgaben (siehe Kapitel 4, Leitsatz 3) eine differenzierte ÖV-Angebotsqualität bzgl. der MIV-Konkurrenzfähigkeit mit Differenzierung des ÖV-Systems in drei Stufen vorgesehen.“ Anmerkung: s. Anmerkungen oben zur ‚Hierarchie‘ Die vorgenommene Einteilung in ‚Hierarchien‘ bzw. ‚Gebietskategorien‘ manifestiert die Benachteiligung bisher bereits vom (Ö)PNV-vernachlässigter Gebiete weiterhin. Damit entsteht keine Potential-Erweiterung mit Blick auf zukünftige Chancen (mit MIV-Verringerung).</p>	<p>s. oben</p>

Ist es aus Sicht des Landkreises überhaupt wünschenswert die ‚Auto-Affinität‘ (=MIV-Nutzung) zu reduzieren?	
<p>10. Tendenzen der Mobilitätsentwicklung, S. 100 ff.:</p> <p>Anmerkung:</p> <p>Erst hier werden derzeitige Entwicklungen, NutzerInnen-Gruppen und -Bedarfe kurz erwähnt und daraus ein möglicherweise zu erwartendes Verhalten mit Wirkung für den (Ö)PNV abgeleitet (Globaltrends, Demografie, Corona...).</p> <p>Für das demnächst umzusetzende Konzept hätte dieses Kapitel der Erarbeitung und Erstellung von Leitzielen vorangestellt werden müssen.</p>	s. oben
<p>14.2.2 Verbindungen in benachbarte Nahverkehrsräume, S. 120 f.:</p> <p>Anmerkung:</p> <p>Fehlen – Anbindungen Landkreis BA</p>	<p>Keine Änderung.</p> <p>Begründung: Aktuell gibt es keine Busverbindungen in den Landkreis Bamberg.</p>
<p>17. Prognose der Verkehrsentwicklung, 17.1 Prognose-Grundlagen, S. 197 ff.:</p> <p>„Zu berücksichtigen ist, dass die dargestellten Prognosewerte die zu erwartenden Entwicklungen auf Basis der zum Prognosezeitpunkt angenommenen Rahmenbedingungen abbildet. Diese können durch nicht berücksichtigte Veränderungen z. B. der wirtschafts-, arbeitsmarkt- oder steuerpolitischen Rahmenbedingungen nachhaltig beeinflusst werden. Eine große Rolle wird die aktuelle Pandemie spielen, deren mittel- und langfristige Wirkung auf die struktur- und mobilitätsprägenden Rahmenbedingungen nicht belastbar abschätzbar sind.“</p> <p>Anmerkung:</p> <p>An welcher Stelle können diese (bereits jetzt) maßgeblich prägenden Auswirkungen in das (Ö)PNV-Papier eingearbeitet werden?</p> <p>Wie flexibel wird (bis wann und wie) auf diese Entwicklungen (re)agiert und wer ist dann dafür zuständig, dass angepasst werden muss?</p>	<p>Keine Änderung im NVP</p> <p>Begründung: Aufgrund der Verpflichtung aus dem BayÖPNVG §13 (2) werden die Wirkungen des Nahverkehrsplans fortlaufend evaluiert.</p>

<p>17.2.4 Einrichtungen und Siedlungserweiterungen, S. 200:</p> <p>Anmerkung:</p> <p>Angaben sind von 2020, mittlerweile hat sich in vielen Regionen des Landkreises die Entwicklung beschleunigt. Anpassungen sind ggfs. zu überprüfen und erforderlich.</p> <p>Entwicklungen der Öl-/ Benzinpreise, der E-Mobilität u. weiterer (ggfs. auch politischer) übergeordneter Zielrichtungen sind ggfs. aufzunehmen und einzuarbeiten.</p>	<p>Keine Änderung im NVP</p> <p>Begründung: Im Rahmen der Gemeindebefragung sind auch anstehende Planungen abgefragt worden.</p>
<p>17.3 Zukünftige Entwicklung des ÖPNV-Aufkommens im Landkreis Schweinfurt, S. 201 ff.:</p> <p>„Fazit: Die Rahmenbedingungen werden sich für den regionalen Nahverkehr im Landkreis Schweinfurt in den nächsten Jahren nicht verbessern. Ohne System- und Qualitätsverbesserungen im regionalen Busverkehr ist vor diesem Hintergrund von einem weiteren, sukzessiven Rückgang der Fahrgastnachfrage auszugehen.</p> <p>Anmerkung:</p> <p>Die in Tabelle 30 („Entwicklung der ÖPNV-Nutzung bis 2030 nach Altersgruppen (Annahme gleichbleibendes ÖPNV- und Tarif-Angebot)“) genannten „Tendenzen zur ÖPNV-Affinität“ und „Tendenzen zur ÖPNV-Nutzung“ für bestimmte Altersgruppen sind nicht aussagekräftig für aktuelle Entwicklungen und müssen überprüft werden (s. Anmerkungen oben).</p>	<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP</p>
<p>S. 204:</p> <p>Abbildung 29, Zielsystem C2, Planungsstand Januar 2022</p> <p>Anmerkung:</p> <p>Die Marktgemeinde Oberschwarzach hat bei allen (öffentlichen) Veranstaltungen zum Mobilitätskonzept darauf hingewiesen, dass eine Linienführung über Gemeindegebiet sinnvoll erscheint, insbesondere auch Anschlüsse oder zukünftige Verknüpfungen z. B. mit dem VGN-Netz (u. a. Richtung Bamberg) zu berücksichtigen sind.</p> <p>Dieses ist in der Karte nicht aufgenommen, was besonders nachteilig für längerfristige</p>	<p>s. oben</p>

<p>Weiterentwicklung erscheint, wenn diese „als „Messlatte“ für zukünftige Überplanungen im Busverkehr“ dienen soll.</p>	
<p>18.10 Kostenentwicklung im regionalen Busverkehr, S. 218:</p> <p>„Die oben beschriebenen anvisierten Änderungen im ÖPNV-System im Landkreis Schweinfurt bringen einen deutlichen finanziellen Mehraufwand mit sich. Die angestrebten qualitativen und quantitativen Verbesserungen im ÖPNV sind im Rahmen von eigenwirtschaftlichen Verkehren kaum umsetzbar. Bei einer Umstellung auf Gemeinwirtschaftlichkeit verbleiben zwar die Erlöse durch Fahrscheinverkauf beim Aufgabenträger, dennoch ist insgesamt mit einem deutlichen Defizit zu rechnen. Zusätzliche finanzielle Belastungen können sich durch geänderte Ansprüche der Fahrgäste an die Beförderungsqualität, die Bedienungshäufigkeit sowie die Verfügbarkeit und Zugänglichkeit von Informationen ergeben.</p> <p>Von einer Abschätzung der Kosten einer möglichen Umstellung der Flotten auf emissionsneutrale bzw. emissionsarme Fahrzeuge muss noch abgesehen werden, da die Umsetzung des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes (SaubFahrzeug-BeschG) in Landesrecht noch aussteht.</p> <p>Zu beachten sind zudem die in den letzten Jahren kontinuierlich gesunkenen ÖPNV-Zuwendungen. Diese werden in den kommenden Jahren voraussichtlich weiter sinken, da der Förderbedarf bayernweit steigt, wenn Aufgabenträger ihre Planungen umsetzen, bzw. wenn zusätzliche Anforderungen im ÖPNV zu realisieren sein werden. Es muss daher seitens des Aufgabenträgers die Bereitschaft vorhanden sein, die im ÖPNV-System entstehenden Defizite in Zukunft zu einem Großteil selbst zu tragen.“</p> <p>Anmerkung:</p> <p>Diese Erkenntnis ist sollte bei allen am Nahverkehrsplan Beteiligten soweit gediehen sein, dass damit nicht mehr das Gesamtkonzept in Frage gestellt werden muss.</p> <p>Ebenso sollte deutlich sein, dass mit einem ‚Minimalprinzip‘ keine wirklich (Ö)PNV-Attraktivität hergestellt werden kann.</p> <p>Inwieweit/ob hier überhaupt ein Maßstab für ‚Wirtschaftlichkeit‘ angelegt werden kann, erscheint nach diesen Ausführungen kritisch (vgl. dazu Kap. 19, Ausblick und Handlungs-</p>	<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP</p>

<p>prioritäten -> ‚Paradigmenwechsel‘, S. 219 ff.)</p>	
<p>19 Ausblick und Handlungsprioritäten S. 219: „Die grundlegende Reform des regionalen ÖPNV-Netzes und die damit einhergehende Vergabe der Leistungen durch den Landkreis als Aufgabenträger stellen einen Paradigmenwechsel im öffentlichen Verkehr im Landkreis Schweinfurt dar.“ Anmerkung: s.o.</p>	

5.2 Markt Stadtlauringen (14.04.2022)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
<p>Haltestelle: Wir beantragen eine zusätzliche Haltestelle „Am Kindergarten“ im Bereich Steige in Stadtlauringen. Eine mögliche Fahrtroute wäre über die Sulzdorfer Straße – Am alten Berg – Am Sportplatz und zurück auf ST 2280 oder Am Sportplatz – Kreisel (umdrehen) Steige – u. zurück.</p>	<p>Prüfauftrag Einrichtung Haltestelle im Osten von Stadtlauringen, die im Schulverkehr angefahren wird. Zu berücksichtigen wäre ein Verlust von 5-6 Minuten auf der Linie 210. Zudem behindern parkende Fahrzeuge im Wohngebiet aktuell das Vorankommen des Busses. Es wäre also erforderlich, eine restriktive Neuordnung der Parksituation durchzusetzen.</p>
<p>Bedienung: Wir beantragen bez. der Fahrzeiten die Berücksichtigung der „Schichtarbeiter“. Das be-</p>	<p>Keine Änderung im NVP. Begründung: Die Arbeitszeiten der poten-</p>

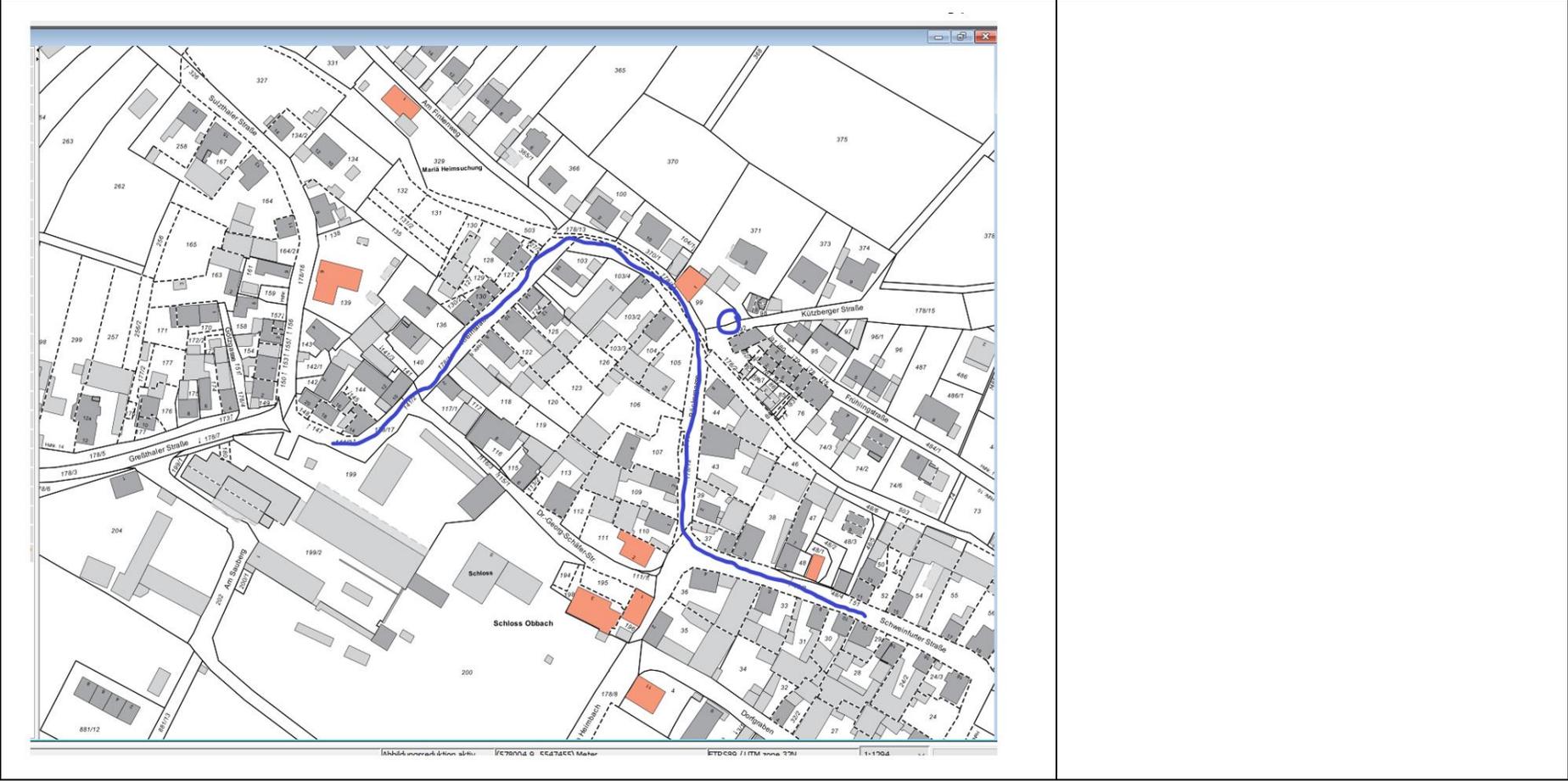
<p>deutet, dass die Fahrzeiten mindestens um 05:00 Uhr beginnen müssten. Eventuell sogar früher. Das fehlt aus unserer Sicht.</p>	<p>ziellen Fahrgäste sind bereits berücksichtigt worden, entsprechend ist auf allen Hauptlinien eine Bedienung ab 5:00 Uhr vorgesehen.</p>
<p>Im Übrigen besteht Einverständnis mit dem Nahverkehrsplan.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>

<p>5.3 Markt Werneck (.2022)</p>	
<p>Inhalt der Stellungnahme</p>	<p>Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP</p>
<p>der Markt Werneck hat den Entwurf des Nahverkehrsplanes in seiner letzten Sitzung am 25. April 2022 im Marktgemeinderat behandelt und dem vorliegenden Entwurf - mehrheitlich - zugestimmt.</p> <p>Wir verweisen dabei auf beiliegenden Beschlussbuchauszug.</p> <p>Es hat sich als sehr konstruktiv erwiesen und für erheblich größere Akzeptanz gesorgt, dass Herr M. Graber bereits schon im Vorfeld in unserer Sitzung vom 29.11.2022 im Gremium war.</p>	
<p>Haltestelle:</p> <p>Bei der Linie 231 (Schweinfurt – Werneck – Waigolshausen) ist momentan geplant die Haltestelle "Siedlung" (Haltestellennummer 10286, gegenüber der Sozialstation / Am Schloßpark) anzufahren. Er regt an, diese Haltestelle auf der Linie (falls nötig) zu streichen, aber auf jeden Fall die Haltestelle "Eichenstraße" (Haltestellennummer 10262, Kreuzung Ahornstraße/Eichenstraße) hinzuzufügen.</p> <p>Grund: Die Linie 231 führt nach Waigolshausen zum Bahnhof. Der Strecke zur Haltestelle "Siedlung" wäre für viele Bürger/-innen circa genauso lang wie die Hälfte der Strecke zum Bahnhof Waigolshausen direkt. Wenn die Linie als Zubringer zur Bahn genutzt werden</p>	<p>Prüfauftrag</p> <p>Begründung: Derartige Stichstrecken/ Umwege auf Linienwegen können erst dann ernsthaft in Erwägung gezogen werden, wenn ausreichend Daten zum regulären Fahrbetrieb vorliegen.</p> <p>Bei Abwägung aller Kriterien müssen zudem die Anliegerinteressen und die Störanfälligkeit aufgrund der Straßenverhält-</p>

<p>soll, muss sie zentral in den Binsen liegen, womit der direkte Einzugskreis enorm vergrößert werden würde -> Haltestelle "Eichenstraße".</p>	<p>nisse in derartige Überlegungen mit einfließen.</p>
<p>Beschluss Markt Werneck TOP: Anhörungsverfahren Nahverkehrsplan für Stadt und Landkreis Schweinfurt</p>	
<p>Beschlussvorschlag: Der Marktgemeinderat nimmt den Entwurf des gemeinsamen Nahverkehrsplanes für Stadt und Landkreis Schweinfurt zur Kenntnis. Einwendungen/ Anmerkungen werden nicht geltend gemacht. Notiz intern: Diskussionsverlauf: MGR Weiß hat eine Anregung zur Linie in Werneck. Bei der Linie 231 (Schweinfurt – Werneck – Waigolshausen) ist momentan geplant die Haltestelle "Siedlung" (Haltestellennummer 10286, gegenüber der Sozialstation / Am Schloßpark) anzufahren. Er regt an, diese Haltestelle auf der Linie (falls nötig) zu streichen, aber auf jeden Fall die Haltestelle "Eichenstraße" (Haltestellennummer 10262, Kreuzung Ahornstraße/Eichenstraße) hinzuzufügen. Grund: Die Linie 231 führt nach Waigolshausen zum Bahnhof. Der Strecke zur Haltestelle "Siedlung" wäre für viele Bürger/-innen circa genauso lang wie die Hälfte der Strecke zum Bahnhof Waigolshausen direkt. Wenn die Linie als Zubringer zur Bahn genutzt werden soll, muss sie zentral in den Binsen liegen, womit der direkte Einzugskreis enorm vergrößert werden würde -> Haltestelle "Eichenstraße". MGR Rumpel spricht sich gegen das Nahverkehrskonzept aus. Der Markt Werneck ist nur mit 5 Gemeindeteilen an der Hauptlinie angeschlossen. Die Argumentation vor zu langen Fahrtzeiten bei umfangreicherer Anbindung lt. Landratsamt kann er nicht nachvollziehen. Formatierbare Bemerkung nach dem Beschluss:</p>	<p>Zur Kenntnis genommen. S. oben</p>

<p>Beschluss 1: Der Marktgemeinderat nimmt den Entwurf des gemeinsamen Nahverkehrsplanes für Stadt und Landkreis Schweinfurt zur Kenntnis. Die Anmerkungen werden weitergegeben. Abstimmung: 20:2</p>	
---	--

5.4 (Euerbach) Obbach (08.04.2022)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
<p>Haltestellen: Die Haltestelle Aschenbau (Feuerwehrhaus Obbach) soll beibehalten werden und im Gegenzug die neuen Haltestellen in der Greßthaler Straße wegen (Zeiteinsparung) zu streichen. Falls eine weitere Zeiteinsparung nötig wäre, steht Haltestelle Von Hennebergstraße noch zur Debatte. Dieser Wunsch wurde von der Dorfbevölkerung an die Gemeinderäte heran getragen. Aufgrund der engen/kurvigen Straßenführung in Obbach ist eine Bushaltestelle an der St 2290 im Ortskern nicht möglich. Ich bitte Sie dies zu prüfen und wenn möglich die Änderung entsprechend in den Nahverkehrsplan aufzunehmen. Im Anhang die gewünschte Linienführung.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen, Planung ist angepasst worden.</p>



5.5	Gochsheim (29.04.2022)	
Inhalt der Stellungnahme		Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
<p>Aufgrund der eintretenden Verbesserungen des ÖPNV für die Gemeinde Gochsheim, wird die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für Stadt und Landkreis Schweinfurt 2022 befürwortet.</p>		<p>Zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Haltestelle:</p> <p>Wie bereits im Abstimmungsgespräch vom 26. August 2021 im Sitzungssaal des Rathauses in Gochsheim besprochen, soll die Route der künftigen Linie 221 (aktuell Linie 8150) von der Weyerer Straße auf die Umgehungsstraße umgelegt werden. Hierdurch würde die Weyerer Straße entlastet und gleichzeitig die Verkehrssicherheit erhöht werden. Des Weiteren würden für die Fahrgäste aus Weyer zwei zusätzliche Haltestellen im Zentrum Gochsheims (Haltestellen Südost und Mitte/Am Plan) angefahren. Da sich diese Haltestellen in unmittelbarer Nähe zum Ortszentrum befinden, würde sich die Attraktivität der Linie, insbesondere für Seniorinnen und Senioren sowie für Menschen mit Behinderung, erhöhen. Darüber hinaus würde das neue Baugebiet Südost Teil II mit einer zusätzlichen Linie angebunden werden.</p> <p>Zur Verbesserung der Erreichbarkeit des ÖPNV für die Weyerer Bürgerinnen und Bürger bitten wir um Prüfung, ob eine Verlegung der Bushaltestelle in Weyer von der Staatsstraße 2277 in die Hauptstraße realisierbar wäre. Neben der Nähe zur Ortsmitte in Weyer wäre auch die erhöhte Verkehrssicherheit ein positiver Effekt, da die Staatsstraße 2277 durch die Fahrgäste nicht mehr überquert werden müsste.</p>		<p>Prüfauftrag:</p> <p>Verlegung der Bushaltestelle in Weyer von der Staatsstraße 2277 in die Hauptstraße</p> <p>Bei Abwägung aller Kriterien müssen zudem die Anliegerinteressen und die Störanfälligkeit aufgrund der Straßenverhältnisse in derartige Überlegungen mit einfließen.</p>

5.6 Grafenrheinfeld (14.04.2022)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
<p>Der Gemeinderat der Gemeinde Grafenrheinfeld hat sich in seiner Sitzung vom 28.03.2022 mit der Thematik befasst und folgenden Beschluss gefasst:</p> <p>Der Gemeinderat billigt den Nahverkehrsplan 2022. Die Verwaltung wird beauftragt, dies dem Landratsamt Schweinfurt mitzuteilen.</p>	Zur Kenntnis genommen.

5.7 Kolitzheim (17.03.2022)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
<p>Haltestellen:</p> <p>Anmerkungen zu den einzelnen Haltestellen in unserer Besprechung am 27.08.2021 nicht berücksichtigt wurden (s. Anlagen). Außerdem ist nur die Linie 223 enthalten. Die Gemeindeteile Gernach, Herlheim, Unter- und Oberspiesheim fehlen.</p>	<p>Keine Änderung im NVP.</p> <p>Haltestellensituation in Stammheim wurde angepasst.</p> <p>Begründung: Die genannten Gemeindeteile sollen gemäß dem Zielsystem C2 durch Bedarfsverkehre bedient werden.</p>

5.8	Röthlein (05.04.2022)	
Inhalt der Stellungnahme		Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
<p>Angebot und Infrastruktur:</p> <p>Folgender Beschluss wurde hierzu gefasst:</p> <p>Es wird eine höhere Taktung der Busse in den Gemeinde Röthlein begrüßt. Der Bedarfsverkehr außerhalb der Hauptservicezeiten soll auf alle Fälle von und bis zur Stadtmitte von Schweinfurt gehen und auch von den an der Linie liegenden Gemeinde nutzbar sein.</p> <p>Die Schulbusverbindungen über die Linie von Gaibach (FLSH Schloß Gaibach) nach Hirschfeld, Heidenfeld und Röthlein verlängert sich von 17 Minuten auf 37 Minuten hier ist auch aus Gründen der Kapazität eigene, direktfahrende Schulbusse sowohl zu früh zu Schulbeginn als auch zum Schulende um 13:00 Uhr einzusetzen und nicht dem Linienverkehr zuzuschlagen. Attraktive Park&Ride-Plätze sollen entlang der Linie geschaffen werden.</p>		<p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Hinweis: In der Gemeinde Röthlein besteht Schulwegkostenfreiheit nach Schweinfurt, nicht nach Gaibach, entsprechend ist das bei den Planungen berücksichtigt worden.</p>
<p>Haltestellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die neu vorgesehene Bushaltestelle im Elmußweg in Röthlein müsste für die andere Fahrtrichtung vorgesehen sein. • Für die Bushaltestelle Richtung Schweinfurt am Unkenbach in Heidenfeld wurde die gegenüberliegende Haltestelle bei Dorfstraße 6/8 eingerichtet, weil direkt gegenüber auf Grund des geographischen Geländes eine Bushaltestelle nicht möglich war (abfallender Hang). Im neuen Plan sind nun zwei weitere Haltepunkte vorgesehen. Auf Grund der Nähe zu den bestehenden Haltestellen ist fraglich, ob das notwendig ist. 		<p>Zur Kenntnis genommen.</p>

5.8a Roethlein (05.04.2022)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
ich habe am Dienstag im Gemeinderat den Nahverkehrsplan umfassend dargestellt. Das Grundprinzip des neuen ÖPNV fand großen Anklang. Allerdings war ich überrascht über die Vorlagen in Bezug auf mögliche weitere Bushaltestellen in Röthlein. Ich habe mal unsere Fragen im beigefügten Dokument dargestellt.	
Siehe Anhang	s. oben.

Haltestelle Rödthlein



Welche Richtung soll neu errichtet werden? Richtung SW oder aus SW kommend?
 Für uns erscheint hier in Richtung SW (Position 1) gemeint zu sein. Das ist aber wohl nicht der Antrag der Gemeinde gewesen?
 Oder sollen beide Richtungen in den Elmußweg verlagert werden.

Haltestellen Heidenfeld

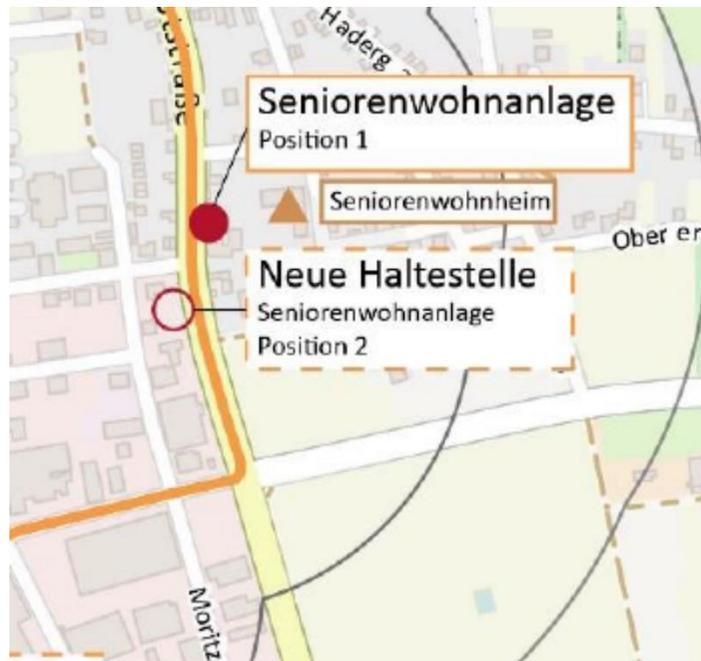


aus SW kommend erscheint mir der Bau einer Haltestelle baulich nicht umsetzbar, deshalb wurde doch damals die Haltestelle Dorfstraße Position 1 errichtet.
 Und soll jetzt in die Dorfstraße auch noch eine weitere Haltestelle in Richtung SW??

5.9 Schonungen (.2022)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
<p>Der Entwurf entspricht dem mit uns zuletzt erörterten Planungsstand, den ich auch im Gemeinderat kommuniziert habe.</p> <p>Eine Frage hätte ich dennoch zum Ortsteil Forst: Im Plan ist nun definitiv die Anbindung per Stadtbus vorgesehen. Ist dies nun tatsächlich so fest eingeplant oder wovon hängt dies nun noch ab bzw. wie ist hier die Vorgehensweise?</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>

5.10a Schwebheim (18.03.2022)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
<p>Haltestellen:</p> <p>Im letzten Jahr hatte ich ja bereits bei den ersten vorgestellten Überlegungen für die neuen Linienführungen darauf hingewiesen, dass diese für die Schwebheimer eine Verschlechterung beim Bedarf des täglichen Lebens bedeuten. Der innerörtliche Bedarf ist nun leider gar nicht mehr gedeckt: Anwohner mit Mobilitätseinschränkungen aus den südwestlichen Wohngebieten haben nun keine Möglichkeit mehr, die Ärzte, Apotheke, Banken etc. im Norden der Gemeinde zu erreichen. Umgekehrt haben die Anwohner im Norden von Schwebheim keine Möglichkeit, die Bushaltestelle an den beiden Einkaufsmärkten zu erreichen.</p>	<p>Keine Änderung im NVP.</p> <p>Begründung: Eine Änderung des gesamten Linienverlaufs zur Herstellung einer Ringlinie ist nicht ohne wesentliche Änderungen am Konzept möglich.</p> <p>Die bisher ausgeübte Praxis der häufig ausgeführten Fahrten steht im Zusammenhang mit dem Sitz der Firma Metz in Schwebheim.</p>

Nachdem ich mir die nun konkret geplanten Haltestellen angesehen habe, muss ich diesen Hinweis ergänzen um eine Warnung vor einer aus meiner Sicht erheblichen und konkreten Gefährdung, die durch die geplante neue Haltestelle „Seniorenwohnanlage Position 2“ entstehen würde.



Hintergrund:

Bisher konnten die Anwohner aus der angrenzenden seniorengerechten Wohnanlage und des dahinter liegenden AWO-Seniorenzentrum, Gäste des Tagespflegeeinrichtung usw. an der Haltestelle „Seniorenanlage 1“ direkt in Fahrtrichtung Norden sowohl einsteigen als auch aussteigen. Es besteht derzeit keine Notwendigkeit für eine Querung der Hauptstraße. Das war der große Vorteil der an dieser Stelle ringförmig geführten Linie durchs Wohngebiet mit Supermärkten und entlang der hier konzentrierten Senioren- und

Kenntnisnahme. Keine Änderung im NVP

Begründung: Der Gefährdung der Fußgänger am südlichen Ortseingang könnte in der Tat mit verkehrsplanerischen Maßnahmen (Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung/ -kontrolle) begegnet werden.

Pflegeeinrichtungen.

Gleichzeitig konnten Anwohner aus dem Wohngebiet Gulbranssonstraße entlang der bisherigen Linienführung direkt in der Gulbranssonstraße einsteigen, so dass auch für sie kein Bedarf zur Überquerung der Hauptstraße bestand.

All dies ändert sich mit der nun geplanten neuen Linienführung grundlegend und in gefährlicher Weise.

Am südlichen Ortseingang fährt ein erheblicher Teil der Fahrzeuge bekanntermaßen mit überhöhter oder deutlich überhöhter Geschwindigkeit und nicht selten auch in sehr rücksichtsloser Fahrweise (z.B. ohne Bremsen an geparkten Autos vorbei auf die Gegenseite). Hier ist auch der Anteil an Pendlern aus den Nachbargemeinden mit Ziel / Start Schweinfurt sehr hoch, die offenbar oft unter Zeitdruck in den Ort hinein- bzw. herausfahren. Auch der Schwerlastverkehr durch Schwebheim hat sehr stark zugenommen. All diese Fahrzeuge fahren an dieser Stelle nicht langsam und nehmen absehbar keine Rücksicht auf Fußgänger, die die Straße überqueren wollen.

Sicherlich kann dem verkehrsrechtlich entgegengehalten werden, dass Fußgänger bei der Straßenüberquerung wartepflichtig sind. Gerade zu Stoßzeiten gibt es aber bekanntermaßen kaum Gelegenheiten, durch den Autoverkehr hindurch eine sichere Lücke zu finden, zumal für Personen, die nur langsam gehen können. Das Phänomen kennen wir von anderen Stellen im Dorf, wo aber zumindest im Schnitt langsamer gefahren wird.

Als Leiter der Gemeindeverwaltung sehe ich mich verpflichtet, mit Nachdruck eine Änderung der Planung oder alternativ angemessene ergänzende Maßnahmen für eine sichere Überquerung der Hauptstraße an dieser Stelle zu verlangen.

Dafür sehe ich zwei Wege:

- (a) Die Linienführung durch Schwebheim bleibt doch unverändert bestehen
- (b) Auf Höhe der Haltestellen „Seniorenwohnanlage“ wird für eine sichere Überquerung der Hauptstraße eine Fußgängerampel und eine bauliche Querungshilfe („Tropfen“) eingerichtet.

Ohne diese ergänzende Absicherung ist es unseren Schwebheimer Bürgern (und insbesondere den schwächeren Fußgängern wie den teils geh- und sehbehinderten Senioren, Rollatorfahrern, ebenso Kindern und Eltern mit Kinderwagen) nicht zumutbar und aus meiner Sicht eine sehr konkrete Gefährdung für sie, ungeschützt an dieser Stelle die Straße zu überqueren.

Grundsätzlich sehe ich es sehr positiv, dass Sie sich das schwierige Thema ÖPNV-Neuüberplanung auf die Agenda gesetzt haben. Ich bitte dennoch um Verständnis, dass ich diese Rückmeldung in dieser Deutlichkeit gebe. Damit soll ganz sicher keine Geringschätzung des Projekts zum Ausdruck kommen, sondern ganz im Gegenteil es zeigt dass ich diese Stelle wirklich in ganz besonderem Maße für sehr problematisch halte.

Bezüglich Ampelanlagen in Schwebheim war ich früher schon in Bezug auf andere Stellen im Ort mit Frau Adamek in Kontakt. Dabei hat sich gezeigt, dass Voraussetzung für eine zusätzliche Fußgängerampel ein Nachweis ist, dass der erwartete Querverkehr an der Querungsstelle hinreichend gebündelt auftritt. Dies wäre an dieser Stelle, ausgelöst durch eine Bushaltestelle, sicherlich der Fall. Die Planung mit den beiden Haltestellen „Seniorenwohnanlage Position 1“ und „Seniorenwohnanlage Position 2“ würde eine solche Bündelung des querenden Fußgängerverkehrs ja sowohl in örtlicher Hinsicht als auch zusätzlich in zeitlicher Hinsicht (zu den jeweiligen Ankunfts- / Abfahrtszeiten) mit sich bringen.

Da hier nun auch verkehrsrechtliche Belange und baulicher Bedarf an der Staatsstraße ins Spiel kommen, nehme ich gerne direkt Frau Adamek und Herrn Köhler in CC, ebenso gemeindeintern Frau Kraus und Herrn Weiß für das Sachgebiet ÖSi und Straßenbau/Tiefbau.

5.10b	Schwebheim (Gemeinderat) (25.04.2022)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP	
auch der Schwebheimer Gemeinderat hat sich inzwischen mit dem Entwurf zum neuen Nahverkehrsplan beschäftigt.	s. oben	
Der Gemeinderat teilt die Bedenken, die ich Ihnen mit Email vom 18.3.2022 bereits zugesendet habe, nämlich konkret bezüglich der Verschlechterung beim Bedarf des täglichen Lebens durch den Wegfall der Linienführung durch die Gulbranssonstraße und die Gefährdungen, die durch die neue Haltestelle an der Seniorenanlage und den damit verbundenen Querungsbedarf der Hauptstraße entstehen.	s. oben	
Darüber hinaus kommen aus dem Gemeinderat folgende ergänzenden Einwendungen:	s. oben	
<ul style="list-style-type: none"> Die Zahl der Verbindungen von / nach Schweinfurt geht deutlich zurück, wenn eine Linie komplett wegfällt. Dies betrifft zudem auch viele Senioren, für die die Haltestellen in der Gulbranssonstraße ein Grund waren, sich gerade dort eine Wohnung zu nehmen. Für diese Anwohner soll die Fahrmöglichkeiten erhalten bleiben. 	s. oben Gleichbehandlung im ganzen Landkreis, Beschluss über Stundentakt.	
<ul style="list-style-type: none"> Im Schülerverkehr gehen offensichtlich die Direktverbindungen von Schwebheim zu den Schweinfurter Schulen verloren. Direktverbindungen sollen erhalten bleiben und es soll kein Umsteigebedarf für die Schüler entstehen. 	s. oben Schülerverkehr findet zur 1. und 6. Stunde ohne Umstieg statt. Auch beim Nachmittagsunterricht wird es eine Verbindung ohne Umstieg geben. Schülerverbindung nach Gaibach ist weiterhin gewährleistet.	
<ul style="list-style-type: none"> Auch wichtige Verbindungen nach Süden gehen verloren, insbesondere in Richtung / 	s. oben	

<p>aus Unterspiesheim, Volkach und Gerolzhofen. Diese sollen erhalten werden.</p>	<p>Derzeitiger Stand: Sa./So. eine Fahrt von Gerolzhofen nach Schwebheim und zurück. Kein Bedarf zwischen Unterspiesheim und Schwebheim. Verbindung nach Volkach ist weiterhin gegeben.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Auch dies schließt bisherige Direktverbindungen für den wichtigen Schülertransport ein, besonders zum Gymnasium und zur Mittelschule in Gaibach, das von Schwebheimer Schülerinnen und Schülern besucht wird. Diese Direktverbindungen sollen daher auf jeden Fall erhalten bleiben. 	<p>s. oben</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Für den innerörtlichen Transport soll zumindest ein Teil der Fahrten zu den Einkaufsmärkten erhalten bleiben. 	<p>s. oben</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Insgesamt war der ortsinterne Ringverkehr mit Haltestellen in direkter Nähe zu den Einkaufsmärkten, Seniorenwohnanlagen, Ärzten, Apotheken, Krankengymnastik und Banken sehr wertvoll und soll erhalten werden. 	<p>s. oben</p>
<p>Der Gemeinderat ergänzt, dass diese Beratungsergebnisse im Zuge des Anhörungsverfahrens als Einwendung der Gemeinde zu verstehen sind.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Somit sind daher insgesamt die Inhalte meiner Email vom 18.3.2022, die unten nochmals beigefügt ist, als auch die oben angefügten Ergänzungen nun als Einwendungen der Gemeinde Schwebheim im laufenden Anhörungsverfahren zu verstehen.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Zur besseren Übersichtlichkeit über die konkreten Veränderungen, die auf den ÖPNV in Schwebheim in dem neuen Konzept vorgesehen sind, bittet der Gemeinderat zeitnah um Auskunft zu folgenden Fragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wie viele Verbindungen und wie viele tägliche Fahrten nach / von Schweinfurt fallen durch das neue Konzept weg? • Welche Verbindungen nach Süden (Gaibach, Volkach, Gerolzhofen, Unterspiesheim) sind in dem neuen Konzept von Schwebheim aus konkret vorgesehen? Wie viele 	<p>Keine Änderung im NVP. Die Verwaltung sucht ggf. das Gespräch mit dem Bürgermeister der Gemeinde Schwebheim, um Unklarheiten auszuräumen.</p>

<p>Fahrten sind auf diesen Verbindungen konkret vorgesehen? Wie verändert sich die Fahrzeit zwischen Schwebheim und diesen Orten? Da die Konzeptunterlagen, auf die sich das Anhörungsverfahren bezieht, keine Aussagen zu Erreichbarkeiten dieser Fahrziele beinhaltet, macht die Gemeinde Schwebheim hilfsweise die Einwendung, dass keine der bisherigen Erreichbarkeiten wegfallen oder sich verschlechtern sollen, sondern alle erhalten bleiben sollen.</p>	
---	--

<p>5.11 Üchtelhausen (23.03.2022)</p>	
<p>Inhalt der Stellungnahme</p>	<p>Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP</p>
<p>der Gemeinderat von Üchtelhausen hat sich am Dienstag mit dem Nahverkehrsplan befasst. Er nahm den Plan zur Kenntnis und begrüßt mit 11 : 1 Stimmen die damit bezweckte Verbesserung des ÖPNV.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>

<p>5.12 Wasserlosen (17.03.2022)</p>	
<p>Inhalt der Stellungnahme</p>	<p>Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP</p>
<p>Strecke: im Prinzip bin ich mit der Planung einverstanden. Es stört etwas die lange Laufzeit der Strecke, die sich daraus ergibt, dass alle Ortsteile der Gemeinde Euerbach mit jeweils drei Haltestellen angefahren werden sollen. Für uns wäre die Variante über Sömmersdorf nach Rütschenhausen interessant, dann hätte die Gemeinde Wasserlosen drei Orte in der Linie. Rütschenhausen ist auch ein relativ</p>	<p>Kenntnisnahme; keine Änderung im NVP Begründung: Die Aufnahme eines zusätzlichen Ortes in den Linienverlauf würde die Fahrzeit auf der Strecke wesentlich deutlicher beeinflussen als die drei möglichen Halte in Euerbach (zu beachten ist hier, dass nur gehalten wird, wenn ein</p>

<p>zentraler Ort in unserer Gemeinde, so dass auch von den anderen Ortsteilen gut zugefahren werden könnte.</p>	<p>Haltewunsch angemeldet oder wenn Fahrgäste an den Haltestellen warten). Zudem würde im speziellen Fall – Rütschenhausen – eine Stichstrecke notwendig werden. Stichstrecken wirken sich stets negativ auf die Attraktivität der Verbindung für alle durchfahrenden Fahrgäste aus.</p>
---	--

5.13 Wipfeld (06.05.2022)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
<p>der Gemeinderat Wipfeld hat sich in seiner Sitzung am 5.5.2022 mit dem Entwurf des gemeinsamen Nahverkehrsplanes für Stadt und Landkreis Schweinfurt befasst.</p> <p>Neben den bereits übermittelten Korrekturhinweisen (s.u.) gibt die Gemeinde Wipfeld keine weitere Stellungnahme dazu ab.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>