

# **ÖPNV-Strategie des Landkreises Würzburg im Lichte der EU-Verordnung 1370/2007**

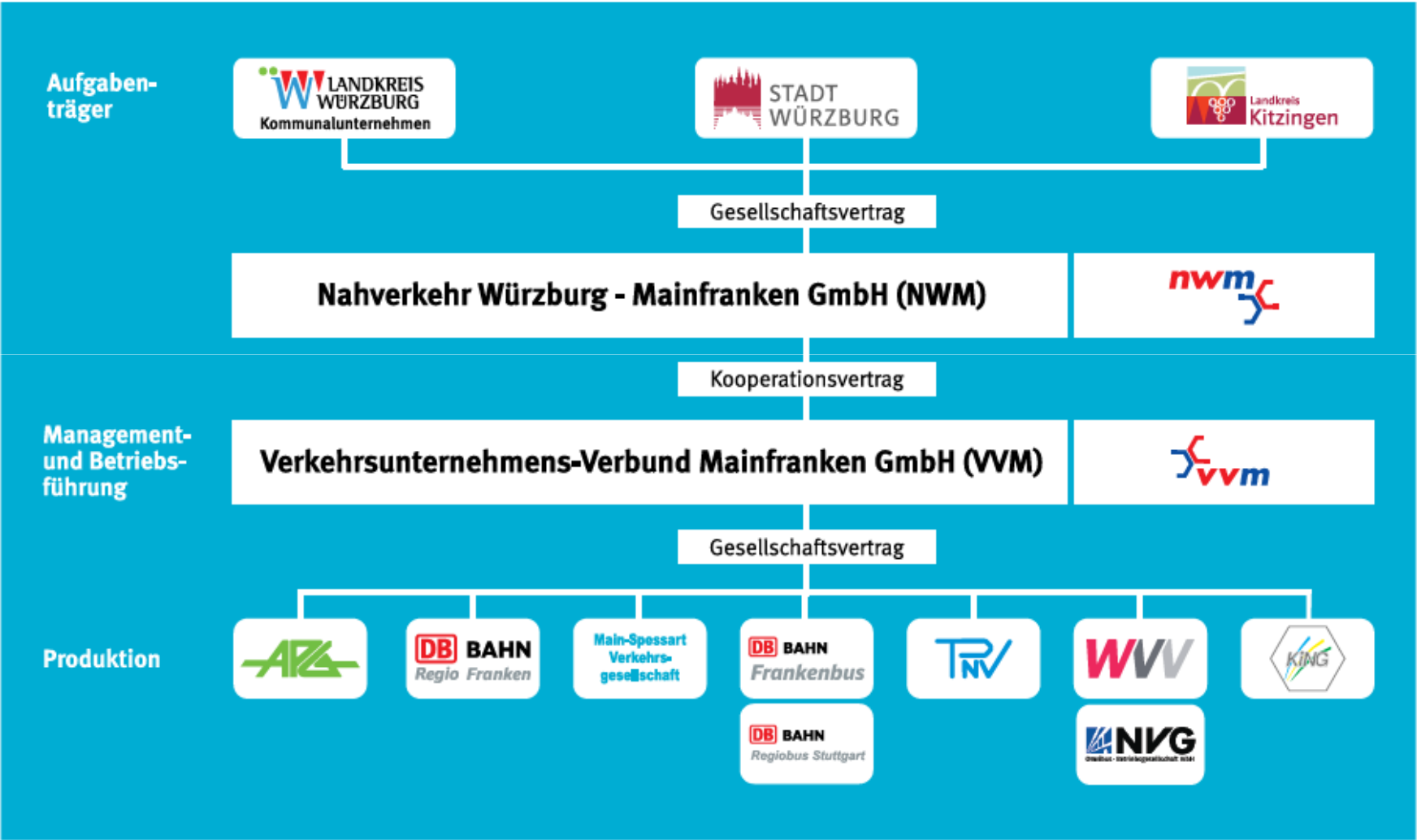
**Dr. Alexander Schraml**

Vorstand des Kommunalunternehmens des Landkreises Würzburg  
Geschäftsführer der Nahverkehr Würzburg-Mainfranken GmbH

13.2.2012

---

# Die Organisation im Verkehrsverbund Mainfranken



Optimaler Fahrplan  
bei optimaler Qualität  
mit maximaler Gestaltungsfreiheit  
und minimalen Kosten

# ÖPNV-Optionen für den Aufgabenträger

---



- abhängig davon, ob Linienverkehre kostendeckend betrieben werden können („kommerzielle Verkehre“) oder öffentliche Zuschüsse benötigen
- kommerzielle Verkehre werden im normalen Genehmigungsverfahren von der Regierung von Unterfranken konzessioniert
- bei nichtkommerziellen Verkehren hat der Aufgabenträger (kreisfreie Städte, Landkreise) gemäß EU-VO 1370/2007 maßgeblichen Einfluss

# Linienkorridore

---



- im Nahverkehrsplan wurde im Jahr 2006 der Landkreis in sieben Linienkorridore eingeteilt
- Kriterium für die Korridorbildung war die verkehrliche Verflechtung
- die Regierung von Unterfranken hat daraufhin nach Anhörung der betroffenen VU die Laufzeiten in den Korridoren harmonisiert, d.h. ggf. Laufzeiten auf wenige (Rest-)Jahre beschränkt
- unterschiedliche Harmonisierungszeitpunkte, um sorgfältig und intensiv planen zu können

Hier planen  
 Sie mit.



**Nahverkehr mit Zukunft**

## Ausreichende Verkehrsbedienung

---



- der Landkreis hat den Begriff der „ausreichenden Verkehrsbedienung“ dahin gehend definiert, dass der derzeit gültige Fahrplan als Maßstab gilt
- diese Festlegung wird nach jeder Fahrplanänderung (= Fahrplanverbesserung) aktualisiert
- derzeit Stand 1.1.2011 (in Kürze 1.2.2012)

## Maßstab für Liniengenehmigungen

---



- RvU muss bei seiner Genehmigungspraxis die Vorgaben des Aufgabenträger berücksichtigen
- dies gilt insbesondere für die Definition „ausreichende Verkehrsbedienung“ und die Korridorbildung
- kommerzielle Genehmigungsanträge müssen die Korridorbildung und den aktuellen Fahrplan zugrunde legen, dürfen also nicht davon abweichen oder dahinter zurückbleiben
- im Landkreis gibt es daher derzeit wohl keine kommerziellen Verkehre, so dass der Landkreis einen weiten Gestaltungsspielraum gemäß EU-VO besitzt, andererseits aber auch in jedem Korridor Zuschüsse leisten muss



## Optionen für nichtkommerzielle Verkehre

---



- Selbsterbringung durch den Aufgabenträger  
(ggf. Ausschreibung gemäß VOL, str.)
- Direktvergabe an internen Betreiber  
(ggf. interkommunal durch Gruppenbildung)
- Direktvergabe an KMU  
(kleines und mittleres Unternehmen)
- Vergabe im wettbewerblichen Verfahren  
(Ausschreibung gemäß EU-VO)

Entscheidung durch den Aufgabenträger im Einzelfall

Im Linienkorridor 1 wurde die Selbsterbringung  
(mit VOL-Ausschreibung) gewählt

1. Rahmenbedingungen
  - a) zur Verkehrsleistung
  - b) zu den Fahrzeugen
  - c) zu den Haltestellen
  
2. Überplanung der einzelnen Korridore
  - a) Überplanung allgemein
  - b) Ergebnisse im Korridor 1
  - c) Ausblick

# 1. a) Verkehrsleistung

---



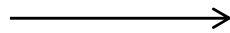
Maßstab sind

- die Definition „ausreichende Verkehrsbedienung“ und
- die Systematik der Linienkorridore

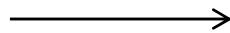
Dadurch wird „Rosinenpickerei“ (zu Lasten des ÖPNV und der öffentlichen Haushalte) ausgeschlossen!!!

# 1. b) Fahrzeuge

Niederflurbusse  
(in Zukunft ausschließlich)



Hochflurbusse  
(werden weitgehend  
ausgetauscht)



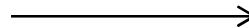
# 1. b) Fahrzeuge – Konkretisierung der Anforderungen aus dem Nahverkehrsplan



- Einsatz von Niederflurfahrzeugen mit Kneeling und Einstiegshilfe
- Durchschnittsalter aller eingesetzten Fahrzeuge max. 10 Jahre bei einem Maximalalter von 15 Jahren bis 15 km Linienlänge
- Ab 15 km Linienlänge Einsatz von Niederflur bzw. Low-Entry-Bussen mit Einstiegshilfe (Übergangsweise können geförderte Fahrzeuge, die nicht diesen Vorgaben entsprechen bis zum Ablauf der Bindungsfrist eingesetzt werden)
- Mehrzweckfläche für Kinderwagen und Rollstühle
- Ausrüstung mit automatischen (digitalen) Haltestelleninnenanzeigen und –ansagen
- Digitale Matrixzielanzeige mit vorderem Zielschild über die gesamte Fahrzeugbreite mit Liniennummer und Ziel, seitlicher Anzeige ebenfalls mit Liniennummer und Ziel sowie Liniennummer am Fahrzeugheck
- Ausstattung der Fahrzeuge mit einem RBL- oder Kommunikationssystem nach Vorgabe des Aufgabenträgers
- Fahrzeuge mit max. 2 Einsätzen in der HVZ an Schultagen können in Abstimmung mit dem Aufgabenträger von diesen Vorgaben abweichen

# 1. c) Haltestellen

Neu: barrierefreie Haltestelle



Bisher:



## 1. c) Haltestellen

---

Gemäß Nahverkehrsplan strebt der Landkreis einen barrierefreien Ausbau der Haltestellen an.

- Einfacher Zugang für alle Fahrgäste
- Teilfinanzierung durch den Landkreis gemäß Haltestellenkonzept

## 2. Überplanung der einzelnen Korridore

- Betriebliche Analyse der Korridore
- Wirtschaftliche Analyse der Korridore
- Optimierung des Fahrplanangebots





## 2. a) Überplanung allgemein

---



Spürbare Verbesserung des Fahrplanangebots zur Steigerung von Qualität und Nachfrage

- Bedienungshäufigkeit
- Bedienungszeitraum
- Räumliche Bedienung
- Einheitliche Fahrzeiten

Berücksichtigung wirtschaftlicher Gesichtspunkte

- Betriebskosten sollen in einem angemessenen Rahmen bleiben
- Umlaufgerechte Planung

Beachtung von Randbedingungen

Einbeziehung der Anregungen aus den Gemeinden

## 2. a) Überplanung allgemein

### Anregungen aus den Gemeinden

#### zum Fahrplan- angebot

- Häufigkeit
- Bedienungszeiten
- Anschlüsse

#### zur Linienführung/ Erreichbarkeit

- Verbindungen der Orte
- Erschließung durch Haltestellen
- Erreichbarkeit von Einrichtungen

#### zur Angebots- qualität

- Fahrzeugkomfort
- Sitzplatzangebot
- Barrierefreiheit

## 2. a) Überplanung allgemein

### Optimierung des Fahrplanangebotes: Vorgehensweise

Ergebnis der Umlaufoptimierung auf Basis des vorhandenen Fahrplans

Randbedingungen:

- Nachfrage und Schülerverkehr

- bereits wirtschaftlicheres Ergebnis als vor Linienbündelung

Anforderungen der Gemeinden vor Ort

Planung und Kalkulation von praxisgerechten Varianten

Abklärung mit NWM

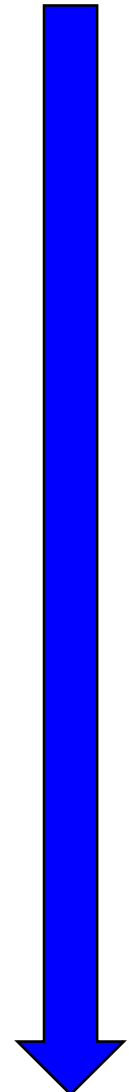
- Zielerreichung Bedienungsanforderungen

- Zielerreichung Wirtschaftlichkeit

Anpassungen der Varianten nach Abklärung

Ergebnis der Varianten

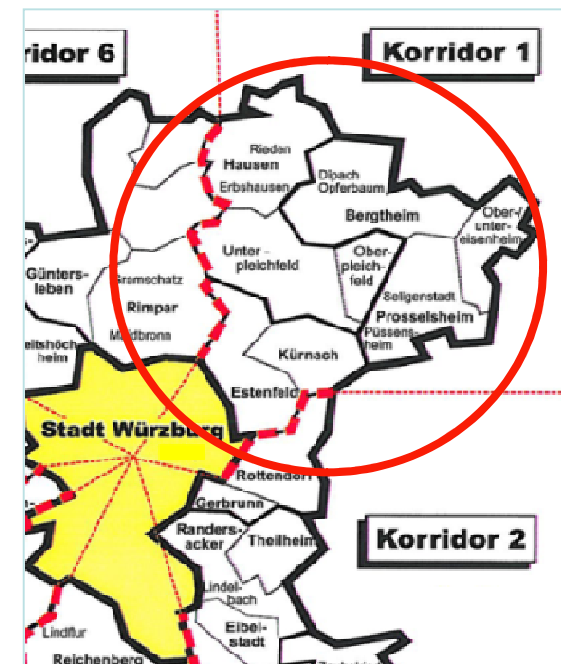
Anhörungsverfahren und Entscheidung durch die LandkreisGremien



## 2. b) Ergebnisse im Korridor 1

### Ergebnisse der Überplanung

- Nutzung von Synergieeffekten durch die Überplanung
- Einspareffekte führten zu 20 % Mehrfahrten im Fahrplan
- Qualitätsvorgaben gemäß Nahverkehrsplan konnten wirtschaftlich umgesetzt werden
- max. Gestaltungsfreiheit für den Aufgabenträger
- alle Verbesserungen (Qualität/Quantität) mit selben Mittelaufwand für den Landkreis
- Ausschreibung gewannen 3 mittelständische Unternehmen aus der Region
- Qualitätsleistung im ländlichen Raum wurde erheblich aufgewertet



## 2. c) Ausblick

### Korridor 2 + 7

- Die Überplanung der Korridore 2 und 7 hat begonnen.
- Die Bürgermeister wurden hierzu bereits eingeladen.
- Wünsche und Anregungen von Schulen/Arbeitsgruppen/Vereinen sollen über die Bürgermeister in die Überplanungen einfließen

### Korridor 3 + 4

- mit der Überplanung der Korridore 3 und 4 wird Mitte 2012 begonnen.

