



Nahverkehrsplan des Landkreises Bad Kissingen

kobra NVS GmbH
Friedrich-Ebert-Straße 77
34119 Kassel

Impressum:

Herausgeber: Landratsamt Bad Kissingen

Bearbeitung: kobra NVS GmbH

Friedrich-Ebert-Straße 77

34119 Kassel

Telefon 0561-770 777

e-mail: info@kobra-nvs.de

Bearbeiter: Dieter Stepner

Inhalt

1.	Rahmenbedingungen und Zielvorgaben	9
1.1	Einführung	9
1.2	Nahverkehrsplan aus dem Jahr 2007	9
1.3	Geltungsbereich des Nahverkehrsplans.....	11
1.4	Rahmenvorgaben aus anderen Fachplanungen.....	11
1.5	Rechtliche Rahmenbedingungen.....	12
1.5.1	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG).....	12
1.5.2	Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern.....	12
1.5.3	Personenbeförderungsgesetz (PBefG)	12
1.5.4	Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)	13
1.5.5	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG).....	14
1.6	Finanzielle Rahmenbedingungen	14
1.7	Zielvorgaben	15
2.	Bestandsaufnahme und Schwachstellenanalyse.....	17
2.1	Raumstruktur und soziodemografische Daten.....	17
2.1.1	Einteilung des Untersuchungsgebietes in Verkehrszellen	17
2.1.2	Zentralörtliche Gliederung	17
2.1.3	Gebietskategorien und Entwicklungsachsen.....	19
2.1.4	Bevölkerung.....	19
2.1.5	Schulstandorte und sonstige Bildungseinrichtungen	22
2.1.6	Beschäftigten- und Branchenstruktur	23
2.1.7	Einkauf, Versorgung und Verwaltung.....	27
2.1.8	Freizeit, Kur und Tourismus.....	29
2.1.9	Verkehrerschließung.....	30
2.2	Gesamtverkehrsnachfrage	31
2.2.1	Verkehrsmittelwahl	31
2.2.2	Berufsverkehr	32
2.2.3	Ausbildungsverkehr	35
2.3	Derzeitiges ÖPNV-Angebot.....	36
2.3.1	Leistungsangebot	36
2.3.2	Linienübersicht	39
2.4	Derzeitige ÖPNV-Nutzung	49
2.5	Schwachstellenanalyse.....	50
2.5.1	Räumliche Erschließung	50
2.5.2	Bedienungshäufigkeit.....	51

2.5.3	Fahrzeuge	57
2.5.4	Infrastruktur und Schnittstellen	58
2.5.5	Fahrgastinformation.....	58
2.5.6	Tarifsystem	59
2.5.7	Befragung der Gemeinden	60
3.	Voraussichtliche Entwicklungen.....	62
3.1	Bevölkerungsentwicklung	62
3.2	Planungen zur Siedlungs- und verkehrsinfrastrukturellen Entwicklung	63
3.3	Planungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und benachbarter Aufgabenträger ...	65
3.3.1	Planungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	65
3.3.2	Planungen der benachbarten Aufgabenträger.....	66
4.	Barrierefreier ÖPNV	67
4.1	Zielsetzung.....	67
4.2	Grundlagen	69
4.3	Priorisierung von Haltestellen	71
4.3.1	Merkmale zur Feststellung des Nutzungsanspruchs an eine Haltestelle	72
4.3.2	Methode zur Feststellung des Nutzungsanspruchs an eine Haltestelle: Nutzwertanalyse.....	74
4.3.3	Kategorisierung: Ausbaustandards nach Nutzwertanalyse.....	74
4.3.4	Kategorisierung	76
4.4	Ausbaustandards.....	76
4.4.1	Grundlegende Maßnahmen	76
4.4.2	Bauform	77
4.4.3	Zuwegung	77
4.4.4	Querung.....	77
4.4.5	Radwege.....	78
4.4.6	Wahrnehmbarkeit	79
4.5	Haltestellenkategorien	79
4.5.1	Kategorie D: Ausnahmehaltestellen.....	79
4.5.2	Kategorie C: Grundstandard.....	81
4.5.3	Kategorie B: Gehobener Standard für Verknüpfungshaltestellen	83
4.5.4	Kategorie A: Busbahnhöfe.....	85
4.5.5	Haltestellenborde.....	87
4.6	Fahrzeuge	87
4.6.1	Anforderungen an Standardlinienbusse.....	87
4.6.2	Anforderung an Klein- und Minibusse.....	88

4.6.3	Fahrzeuge des Bedarfsverkehrs	89
4.7	Personal	89
4.8	Fahrgastinformation	89
5.	Rahmenkonzeption	91
5.1	Leistungsangebot	91
5.1.1	Erreichbarkeit und Bedienungsstandards	91
5.1.2	Einzugsbereiche der Haltestellen	92
5.1.3	Verkehrszeiten	93
5.1.4	Hauptnetz	94
5.1.5	Nebennetz	95
5.1.6	Ergänzungsnetz	96
5.1.7	Schulverkehr	98
5.1.8	Stadtverkehr Bad Kissingen	99
5.1.9	Freizeitverkehr	99
5.1.10	Bürgerbusse und vergleichbare ehrenamtliche Initiativen	100
6.	Neuordnung des ÖPNV-Netzes	102
6.1	Systematik zur Linienneubenennung	102
6.2	Linienbündel und Linienübersicht	102
6.2.1	Bestehende Konzessionen	102
6.2.2	Linienbündel	103
6.2.3	Liniensteckbriefe Hauptnetz	106
6.2.4	Liniensteckbriefe Nebennetz	112
6.2.5	Liniensteckbriefe Ergänzungsnetz	124
6.2.6	Liniensteckbriefe Freizeitverkehre	129
6.2.7	Liniensteckbriefe Stadtverkehr Bad Kissingen	131
7.	Qualitätsstandards für den ÖPNV im Landkreis Bad Kissingen	140
7.1	Betriebspflicht	140
7.1.1	Verfügbarkeit des Fahrtangebotes/ Ausfallquote	140
7.1.2	Pünktlichkeit	140
7.1.3	Platzkapazitäten/Besetzungsgrad	141
7.2	Anforderungen an die Verkehrsdurchführung	141
7.2.1	Anforderungen an Betriebshof und Betriebsleitstelle	141
7.2.2	Verantwortliche AnsprechpartnerInnen auf Seiten des Betreibers	142
7.2.3	Betriebs-, Verspätung- und Störfallmanagement	143
7.2.4	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem/ ITCS	143
7.3	Tarif und Fahrscheinerwerb	144

7.3.1	Tarif.....	144
7.3.2	Anforderungen an den Vertrieb/ Vertriebswege	145
7.4	Anforderungen an die Fahrgastinformation	145
7.4.1	Information vor Fahrtantritt.....	145
7.4.2	Information an der Haltestelle	146
7.4.3	Information während der Fahrt	146
7.4.4	Information im Störfall	146
7.4.5	Barrierefreie Fahrgastinformation	147
7.5	Anforderungen an die Fahrzeugqualität	147
7.5.1	Allgemeine Anforderungen	147
7.5.2	Anforderungen an die Fahrzeugausstattung.....	148
7.5.3	Anforderungen an Fahrzeugzustand, -reinigung und Schadensbeseitigung.....	149
7.5.4	Außenwerbung	149
7.6	Anforderungen an das Personal.....	150
7.6.1	Fahrpersonal.....	150
7.6.2	Leitstellenpersonal	150
7.7	Berichtswesen	150
7.7.1	Sofortmeldungen.....	151
7.7.2	Qualitätsberichte.....	151
7.7.3	Qualitätskontrollen und -Sicherung	151
8.	Wirkungen der Netzreform	152
8.1	Grobabschätzung der voraussichtlichen Nachfrageentwicklung	152
8.1.1	Entwicklung der nachfragebestimmenden Strukturdaten.....	152
8.1.2	Entwicklung der Fahrgastzahlen im Landkreis Bad Kissingen	153
8.2	Kostenentwicklung im regionalen Verkehr	154
8.3	Ausblick und Handlungsprioritäten.....	154
9.	Beschluss des Nahverkehrsplans.....	156
10.	Literatur- und Quellenverzeichnis	157
10.1	Gesetze und Richtlinien.....	157
10.2	Normen.....	157
10.3	Internetquellen.....	157
10.4	Weitere Quellen	157
11.	Verzeichnis der Anlagen und Karten	158

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Gemeinden des Landkreises Bad Kissingen mit Siedlungsflächen.....	17
Abbildung 2: Zentrale Orte.....	18
Abbildung 3: Einwohnerzahlen nach Ortsteil im Landkreis Bad Kissingen	20
Abbildung 4: Altersstruktur im Landkreis Bad Kissingen, Stand 2020, Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik	21
Abbildung 5: Bildungs- und Betreuungseinrichtungen im Landkreis Bad Kissingen	22
Abbildung 6: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Landkreis nach Wirtschaftszweigen Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik, 2018	24
Abbildung 7: Branchenstruktur im Landkreis Bad Kissingen Quelle: IHK-Standort-Portal, Stand 2020	25
Abbildung 8: Branchenstruktur in den Städten mit den meisten sozialversicherungspflichtig Beschäftigten Quelle: IHK-Standort-Portal, Stand 2020.....	25
Abbildung 9: Versorgungseinrichtungen des täglichen Bedarfs im Landkreis Bad Kissingen (2018)....	28
Abbildung 10: Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split) im Landkreis Bad Kissingen Quelle: MiD 2017, Regionalbericht Bayern.....	31
Abbildung 11: Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split) in den unterfränkischen Landkreisen Quelle: MiD 2017, Regionalbericht Bayern	32
Abbildung 12: Pendlersaldi im Landkreis Bad Kissingen 2021 Quelle: Pendleratlas.de.....	33
Abbildung 13: Auspendler aus dem Landkreis 2021 Quelle: Pendleratlas.de.....	33
Abbildung 14: Einpendler in den Landkreis 2021 Quelle: Pendleratlas.de	34
Abbildung 15: Pendlerbeziehungen des Landkreises Bad Kissingen Quelle: eigene Darstellung, Datengrundlage Bundesagentur für Arbeit, 2022.....	35
Abbildung 16: Verkehrsmittelnutzung im Ausbildungsverkehr im Landkreis Bad Kissingen 2020 Quelle: Umsetzungskonzept zur schnelleren Erreichbarkeit von Arbeits-/Berufsschulstandorten für Auszubildende, 2020	36
Abbildung 17: Linienverkehr des Landkreises Bad Kissingen (Stand 12.2018) Quelle: Landkreis Bad Kissingen.....	38
Abbildung 18: Haltestelleneinzugsbereiche und Versorgungseinrichtungen im Landkreis Bad Kissingen (Stand 2019)	50
Abbildung 19: Haltestellenabfahrten an einem Schultag (Stand 2019).....	51
Abbildung 20: Haltestellenabfahrten an einem Ferientag (Stand 2019)	52
Abbildung 21: Haltestellenabfahrten an einem Samstag (Stand 2019)	52
Abbildung 22: Haltestellenabfahrten an einem Sonntag (Stand 2019)	53
Abbildung 23: Bevölkerungsskizze 2020 bzw. 2040 Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik 2022	62
Abbildung 24: Veränderung der Bevölkerung 2040 gegenüber 2020 nach Altersgruppen Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik 2022.....	63
Abbildung 25: Einsatzbereiche von Überquerungsstellen an zweistreifigen Straßen mit Fahrbahnbreite unter 8,50 m Quelle: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAS 06, S.88	78
Abbildung 26: Freizeitverkehre in den Landkreisen Bad Kissingen und Rhön-Grabfeld Quelle: Landkreis Bad Kissingen, Stand 04.2022	100
Abbildung 27: Linienbündel im Jedermannverkehr nach der angestrebten Genehmigungszeitenharmonisierung ab dem 01.01.2027	104

Ausgewählte Kartendarstellungen aus dem Textteil des Berichts finden sich gesammelt im Anlagenband.

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Schulstruktur im Landkreis Bad Kissingen, Stand 2019/2020 Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik.....	22
Tabelle 2: Sozialversicherungspflichtige Personen im Landkreis Bad Kissingen. Quelle: NVP 2007, Bayerisches Landesamt für Statistik 2018.....	23
Tabelle 3: Arbeitsplatzagglomerationen im Landkreis Bad Kissingen Quelle: Befragung der Gemeinden im Landkreis, eigene Recherche	27
Tabelle 4: Tourismus im Landkreis Bad Kissingen Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik 2018, NVP 2007	29
Tabelle 5: Tourismus in Bad Kissingen Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik 2018	29
Tabelle 6: Tourismus in Bad Brückenau Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik 2018	29
Tabelle 7: Tourismus in Bad Bocklet Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik 2018	30
Tabelle 8: Vergleich Pkw-Dichte Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik 2020.....	30
Tabelle 9: Richt- und Grenzwerte für Bedienungshäufigkeiten in ländlichen Räumen laut der Leitlinie für Nahverkehrsplanung in Bayern	54
Tabelle 10: Bedienungshäufigkeit in Orten mit über 3.000 Einwohnern, laut Fahrplan 2018	54
Tabelle 11: Bedienungshäufigkeit in Orten zwischen 1.000 und 3.000 Einwohnern, laut Fahrplan 2018	55
Tabelle 12: Bedienungshäufigkeit in Orten mit weniger als 1.000 Einwohnern, laut Fahrplan 2018... ..	57
Tabelle 13: Fahrscheinarten der Verkehrsgemeinschaft Kim - Kissingen mobil Quelle: www.mobil-kg.de (Zugriff 01.2022)	60
Tabelle 14: Planungsvorhaben der Gemeinden im Landkreis Bad Kissingen zur Siedlungsentwicklung	64
Tabelle 15: Planungsvorhaben der Gemeinden im Landkreis Bad Kissingen zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur	65
Tabelle 16: Punktwertgrenzen Ausbaustandards Zielkategorie	75
Tabelle 17: Einsatzgrenzen Kap, Bucht, Fahrbahnrand	77
Tabelle 18: Standards der „Erschließungsqualität“ im Landkreis Bad Kissingen – Mindestanforderungen für die Haltestelleneinzugsbereiche (Radius Luftlinie)	92
Tabelle 19: Definition der Verkehrszeiten im Landkreis Bad Kissingen	94
Tabelle 20: Liniengenehmigungen im Landkreis Bad Kissingen Quelle: Landratsamt Bad Kissingen, 01.2022.....	103

Abkürzungsverzeichnis

BayÖPNVG: Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern

BEG: Bayerische Eisenbahngesellschaft

BGG: Behindertengleichstellungsgesetz

BOKraft: Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr

FNPF: Flächennutzungsplan

GVFG: Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

HVZ: Hauptverkehrszeit

IHK: Industrie- und Handelskammer

MiD: Mobilität in Deutschland

MIV: Motorisierter Individualverkehr

NVP: Nahverkehrsplan

NVZ: Neben- oder Normalverkehrszeit

ÖPNV: Öffentlicher Personennahverkehr

PBefG: Personenbeförderungsgesetz

RBL: Rechnergestütztes Betriebsleitsystem

SPNV: Schienenpersonennahverkehr

StVO: Straßenverkehrsordnung

SVZ: Schwachverkehrszeit

VHS: Volkshochschule

1. Rahmenbedingungen und Zielvorgaben

1.1 Einführung

Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) bestimmt die Landkreise als freiwillige Aufgabenträger für die Planung, Organisation und Durchführung des ÖPNV. Demnach haben diese auf ihrem Gebiet Planungen zur Sicherung und Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) nach den Erfordernissen des BayÖPNVG durchzuführen. Der öffentliche Personennahverkehr ist nach dem BayÖPNVG eine Aufgabe der Daseinsvorsorge und soll als möglichst vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) zur Verfügung stehen (vgl. Art. 2 (1) BayÖPNVG).

Als Planungsinstrument zur Sicherung und Verbesserung des ÖPNV ist der Nahverkehrsplan vorgesehen. Dieser entspricht einem Rahmenplan und soll - aufbauend auf einer Bestandsanalyse und der zu erwartenden strukturellen Entwicklung - vor allem Zielvorstellungen für den ÖPNV formulieren und mögliche Maßnahmen zur Erreichung dieser Ziele in den Folgejahren aufzeigen. Nach Art. 13 Abs. 2 BayÖPNVG ist der Nahverkehrsplan in regelmäßigen Abständen zu überprüfen und fortzuschreiben.

Bei der Erstellung bzw. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes ist die aktuelle vom Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie herausgegebene Leitlinie zur Nahverkehrsplanung aus dem Juli 1998 zu berücksichtigen.

Im Rahmen der Arbeiten am neuen Nahverkehrsplan wurden alle Verkehrsunternehmen angehört, und die Kommunen des Landkreises im Rahmen einer Fragebogenaktion zur aktiven Mitarbeit aufgefordert. Zudem ist beim Thema Barrierefreiheit der Behindertenbeauftragte des Landkreises an der Erarbeitung beteiligt worden. Weiterhin ist der Nahverkehrsplan in Abstimmung mit dem benachbarten Aufgabenträger aus dem Landkreis Rhön-Grabfeld erstellt worden. Die anderen Anrainerlandkreise werden im Rahmen des Anhörungsverfahrens über den Fortschreibungsprozess unterrichtet.

1.2 Nahverkehrsplan aus dem Jahr 2007

Der aktuell gültige Nahverkehrsplan besteht seit seiner Verabschiedung im Jahr 2007 weitestgehend unverändert fort. Das im Rahmen des Nahverkehrsplanes beschlossene Maßnahmenpaket beinhaltet:

Bereich Leistungsangebot

- Eine Verbesserung der Erreichbarkeit und der Bedienungshäufigkeiten, wobei Mängel (bezogen auf die in der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern genannten Grenzwerte) lediglich vereinzelt festgestellt worden sind.
- Eine Definition des Hauptnetzes mit Linien, die an den Entwicklungsachsen ausgerichtet sind und sich durch eine übersichtliche und direkte Linienführung auszeichnen.
- Eine Definition des Ergänzungsnetzes, das die Erschließung außerhalb der Entwicklungsachsen bzw. des Hauptnetzes gewährleisten soll. Im Ergänzungsnetz sollten verstärkt auch flexible Bedienungsformen zum Einsatz kommen.
- Eine Verbesserung des Freizeitnetzes durch die Einführung des Bäderlandbusses.
- Entzerrung von Linienverläufen.

- Soweit wirtschaftlich sinnvoll, eine Integration der freigestellten Schülerverkehre in den ÖPNV.
- Verbesserung der Verkehrsverbindung nach Fulda (von Bad Brückenau aus).
- Eine Umstellung des ÖPNV-Angebotes auf flexible Bedienformen bei geringer Nachfrage.

Bereich Infrastruktur

- Die Anteile an barrierefreien Fahrzeugen in den Fahrzeugflotten der Verkehrsunternehmen sollen sukzessive erhöht werden.
- Gleiches gilt für die Haltestelleninfrastruktur, auch hier ist eine sukzessive Weiterentwicklung Richtung Barrierefreiheit beschlossen worden. Bei Neuanlage oder Umbau von Haltestellen solle auf eine barrierefreie Gestaltung geachtet werden.
- An den Schnittstellen zwischen Bus und Bahn sind bessere Anbindungen anzustreben, dies betrifft die Bahnhöfe und Bahnhaltpunkte in Bad Kissingen, Münnersstadt und Rottershausen.

Bereich Information und Qualitätssicherung

- Einführung eines regionalen Rechnergestützten Betriebsleitsystems (RBL) und damit verbundenen Anzeigen zur dynamischen Fahrgastinformation an wichtigen Verknüpfungshaltestellen.

Bereich Tarif und Organisationsstrukturen

- Integration des Bahnverkehrs in das Wabentarifsystems.
- Bei zukünftigen Planungen sollen Überlegungen zur Digitalisierung des Fahrscheinerwerbs und des Zahlungsverkehrs erfolgen.

Bereich Linienbündelung und Teilnetze

- Unter Beteiligung der Verkehrsunternehmen sind eine Zusammenfassung von Linien zu Linienbündeln und eine Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten anzustreben.

1.3 Geltungsbereich des Nahverkehrsplans

Der Planungsraum des NVP ist gleichzeitig sein Geltungsbereich und wird in der Regel durch den Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers, in diesem Fall also des Landkreises Bad Kissingen definiert.

Der Landkreis Bad Kissingen liegt im Regierungsbezirk Unterfranken am nordwestlichen Rand des Freistaates Bayern und ist der Planungsregion Main-Rhön (Region 3) zugeordnet¹. Begrenzt wird er südwestlich vom Landkreis Main-Spessart, südöstlich vom Landkreis Schweinfurt. Im Nord-Osten liegt der Landkreis Rhön-Grabfeld. Westlich und nordwestlich liegen der Main-Kinzig-Kreis und der Landkreis Fulda des Bundeslandes Hessen. Im Gebiet des Landkreises Bad Kissingen liegen vier Städte, elf Märkte und elf Gemeinden.

1.4 Rahmenvorgaben aus anderen Fachplanungen

Landesentwicklungsprogramm Bayern:

Das Landesentwicklungsprogramm Bayern fordert eine Weiterentwicklung der Verkehrserschließung und eine Verbesserung der Flächenbedienung durch den ÖPNV.

Regionalplan Main-Rhön:

Im Regionalplan der Region Main-Rhön werden der Norden und Nordosten des Landkreises Bad Kissingen als „ländlicher Teilraum, dessen Entwicklung in besonderem Maße gestärkt werden soll“ definiert. Des Weiteren werden zwei Entwicklungsachsen festgelegt: Die Achse **Schweinfurt – Oerlenbach – Bad Kissingen – Burkardroth – Bad Brückenau – Richtung Fulda** sowie die Achse **Bad Neustadt a. d. Saale – Münnernstadt – Bad Kissingen – Euerdorf – Hammelburg – Richtung Gemünden a. Main**.

Bad Kissingen und Bad Neustadt a. d. Saale (Landkreis Rhön-Grabfeld) bilden zusammen ein Oberzentrum. Das nächstgelegene Oberzentrum ist laut dem Regionalplan Main-Rhön Schweinfurt. Die Mittelzentren im Landkreis sind Bad Brückenau und Hammelburg, wobei die letzten beiden als bevorzugt zu entwickelnde Mittelzentren ausgewiesen sind. Als bevorzugt zu entwickelndes Unterzentrum ist im Regionalplan Oerlenbach, als bevorzugt zu entwickelnde Kleinzentren Zeitlofs, Burkardroth und Maßbach gekennzeichnet.

Die Verkehrsbedienung durch den ÖPNV soll laut Regionalplan in allen Teilen der Region, insbesondere aber entlang der Entwicklungsachsen durch eine Angebotsverbesserung und die Einführung eines integralen Taktfahrplans weiter ausgebaut werden. Des Weiteren sollen die Verkehrsbeziehungen mit benachbarten Regionen verbessert werden, dies betrifft insbesondere die Verbindungen nach Bamberg und nach Fulda.

Der Regionalplan fordert weiterhin eine Verbesserung der Nahverkehrsbedienung im ländlichen Raum vor allem hinsichtlich der Flächenerschließung (analog zum Landesentwicklungsprogramm) sowie hinsichtlich der zeitlichen Erreichbarkeit der zentralen Orte. Zur Erhaltung der Attraktivität des

¹ Ebenfalls zur Planungsregion 3 gehören die Landkreise Rhön-Grabfeld, Haßberge und Schweinfurt sowie die Stadt Schweinfurt.

ÖPNV auch in verkehrsschwachen Zeiten soll das Angebot in den Abend- und Nachtstunden sowie an den Wochenenden mindestens auf dem aktuellen Niveau erhalten bleiben.

1.5 Rechtliche Rahmenbedingungen

1.5.1 Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG)

Laut Artikel 13 des Bayerischen ÖPNV-Gesetz sind im Rahmen der Erstellung/ Fortschreibung von Nahverkehrsplänen folgende Schritte zu unternehmen:

1. Die im Nahverkehrsraum vorhandenen Verkehrseinrichtungen sind zu erfassen,
2. das künftig zu erwartende Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr und im öffentlichen Personennahverkehr auf Schiene und Straße ist zu prognostizieren,
3. Zielvorstellungen über das künftig anzustrebende Verkehrsaufkommen im öffentlichen Personennahverkehr auf Schiene und Straße sind zu entwickeln und
4. es sind planerische Maßnahmen vorzusehen, die eine bestmögliche Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs unter Berücksichtigung der Belange des Gesamtverkehrs zulassen.²

Des Weiteren wird in Artikel 13 dargelegt, dass außerdem die Belange des Umweltschutzes, die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit und die Erfordernisse der Raumordnung, Landesplanung und Stadtplanung sowie die anerkannten Grundsätze der Nahverkehrsplanung berücksichtigt werden müssen.

1.5.2 Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern

In der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern von 1998 werden Planungsgrundsätze, -organisation, -inhalte, -methodik und -kontrolle als Bestandteile jedes Nahverkehrsplanes aufgeführt, die als Orientierung bei der Erstellung oder Fortschreibung von Nahverkehrsplänen dienen sollen. Bestimmte Zielkriterien werden zudem mit bestimmten Grenz- und Richtwerten bestimmt³.

Der vorliegende Nahverkehrsplan folgt im Wesentlichen den Vorgaben der Leitlinie in ihrem Stand von 1998, die Leitlinie wird aktuell überarbeitet.

1.5.3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) regelt die rechtlichen Grundlagen für die unternehmerische Betätigung im öffentlichen Personennahverkehr sowie für das Genehmigungsverfahren. Es legt den Ordnungsrahmen für den ÖPNV fest. Das PBefG ist zum 01.01.2013 im Kontext mit der EU-Verordnung 1370/2007 novelliert worden. Die letzte wesentliche Änderung ist am 01.08.2021 erfolgt, mit der für neue digitale Mobilitätsangebote und -dienste und Geschäftsmodelle eine eigene Rechtsgrundlage geschaffen worden sind.

² <https://www.gesetze-bayern.de/Content/Document/BayOePNVG-13>

³ http://www.demografie-leitfaden-bayern.de/fileadmin/user_upload/demografie-leitfaden/dokumente/LEITLINIE98.pdf

Für die Erstellung/ Fortschreibung von Nahverkehrsplänen ist das PBefG zudem aus folgenden Gründen von hoher Relevanz:

- In § 8 Abs. 3 sind die maßgeblichen Belange beschrieben, die im NVP definiert sein müssen. Der Aufgabenträger als zuständige Behörde definiert vor diesem Hintergrund im Nahverkehrsplan „die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen“. Der Nahverkehrsplan stellt somit das wesentliche Steuerungsinstrument der Aufgabenträger zur Entwicklung des ÖPNV dar.
- Das PBefG stellt Anforderungen an die Inhalte eines Nahverkehrsplans hinsichtlich der Zielsetzungen der Barrierefreiheit. So fordert das Gesetz, bis 2022 einen vollständig barrierefreien Zugang zum ÖPNV zu schaffen (§ 8, Abs. 3):

„Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“

- Das PBefG enthält Vorgaben zur Beteiligung:

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

1.5.4 Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)

Wesentlich an Relevanz gewinnt der § 8 des Behindertengleichstellungsgesetzes (im Folgenden BGG), der die Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr vorsieht. In § 8 (5) heißt es dazu:

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

(3) Alle obersten Bundesbehörden und Verfassungsorgane erstellen über die von ihnen genutzten Gebäude, die im Eigentum des Bundes einschließlich der bundesunmittelbaren Körperschaften, Anstalten und Stiftungen des öffentlichen Rechts stehen, bis zum 30. Juni 2021 Berichte über den Stand der Barrierefreiheit dieser Bestandsgebäude und sollen verbindliche und überprüfbare Maßnahmen- und Zeitpläne zum weiteren Abbau von Barrieren erarbeiten.

Barrierefreiheit wird im § 4 BGG folgendermaßen definiert:

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

1.5.5 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

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

1.6 Finanzielle Rahmenbedingungen

Die rechtlichen Rahmenbedingungen für Investitionshilfen des Freistaates haben sich seit der Aufstellung des Nahverkehrsplanes 2007 nicht verändert. Der Freistaat gewährt den Verkehrsunternehmen nach wie vor Investitionshilfen nach BayÖPNVG Art. 21 und den Aufgabenträgern ÖPNV-Zuweisungen nach BayÖPNVG Art. 27 (sowie RZÖPNV, Teil 4).

Die Höhe der Zuweisungen wird laut BayÖPNVG Art. 28 wie folgt festgelegt:

(1) Die Höhe der ÖPNV-Zuweisungen wird nach Maßgabe der Bewilligung im Haushalt festgesetzt.

(2) Bei der Festsetzung der ÖPNV-Zuweisung für den einzelnen Aufgabenträger (Art. 8, 9) werden neben der Zahl der im Gebiet des Aufgabenträgers gefahrenen Nutzplatzkilometer im allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr und gemessen am Umfang, in dem der Aufgabenträger die allgemeinen Anforderungen (Art. 4) und den Bedienungsstandard (Art. 5) erfüllt, insbesondere berücksichtigt

- 1. der zur Gewährleistung einer angemessenen Verkehrsbedienung erforderliche Aufwand,*
- 2. die finanzielle Leistungskraft des jeweiligen Aufgabenträgers,*
- 3. die Qualität einer vorhandenen oder neu zu gründenden Verkehrskooperation, insbesondere der Grad der erreichten Verkehrsverbesserung und der Nutzen für die Allgemeinheit.*

Während der rechtliche Rahmen unverändert fortbesteht, haben sich die tatsächlichen finanziellen Rahmenbedingungen zuungunsten der lokalen/ regionalen Aufgabenträger entwickelt. So hängt das Volumen der jährlichen Investitionshilfen stets mit den Haushaltsplanungen des Freistaates Bayern zusammen, die mittel- oder gar langfristige Planungssicherheit wird dadurch stark eingeschränkt. Erschwerend kommt hinzu, dass durch die Anstrengungen der Aufgabenträger, im Rahmen der angestrebten Verkehrswende die Linienverkehre entsprechend qualitativ und quantitativ auf ein höheres Niveau zu heben, der Bedarf an Investitionshilfen in den meisten Fällen steigt (während das zur Verfügung stehende Volumen in etwa gleich bleibt).

Das bedeutet in Konsequenz, dass in Zukunft eine deutliche finanzielle Mehrbelastung auf die Landkreise als Aufgabenträger zukommt.

1.7 Zielvorgaben

Die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern gibt zur Aufstellung von Zielvorgaben Hilfsmittel in Form von Grenz- und Richtwerten für die Bewertung der ÖPNV-Qualität vor. Dabei handelt es sich bei den Grenzwerten um Mindestanforderungen an den ÖPNV, während die Richtwerte den „wünschenswerten“ Standard darstellen. Im Fall der Über- bzw. Unterschreitung dieser Werte muss im Einzelfall entschieden werden, ob Maßnahmen zur Verbesserung der Situation angemessen sind. Werden keine entsprechenden Maßnahmen ergriffen, ist dies zu begründen. Dabei spielen die Belange der Wirtschaftlichkeit und Finanzierung eine wichtige Rolle. Ziel ist eine effiziente und am Bedarf orientierte Gestaltung des ÖPNV-Angebotes. In Kapitel 2.5.2 wird die Erfüllung dieser Werte im aktuellen ÖPNV-System überprüft.

Darüber hinaus werden folgende Ziele angestrebt:

- Schaffung von Anreizen zum Umstieg vom MIV auf den ÖPNV
- Etablierung des ÖPNV als tragfähige Alternative zum MIV
- Attraktivierung des ÖPNV durch Zu- und Abbringer-Angebote (auch und gerade für die letzte Meile), z. B. in Form von Bedarfsverkehren
- Ausweitung flexibler Bedienungsformen in Schwachverkehrszeiten (18.30 Uhr – 22.30 Uhr und 5.00 Uhr – 6.00 Uhr) sowie an Samstagen, Sonn- und Feiertagen. Geprüft werden soll der Einsatz von Bedarfsverkehren (fahrplangebunden/ fahrplanlos). Dabei soll eine oder mehrere Flächenkonzession(en) für diese Bedienung in diesem Raum angestrebt werden.
- Entwicklung einer zielgruppenspezifischen Information für den ÖPNV und andere Mobilitätsformen. Bereitstellung bzw. Weiterentwicklung der Plattform „Wohin-Du-Willst“, die neben der Fahrplanauskunft für den Buslinienverkehr und den Schienenverkehr auch die Bedienungsform „Bürgerbusse“ und andere Mobilitätsangebote wie Mitfahrgelegenheiten, enthalten sollte. Darüber hinaus sollen auch die entsprechenden Tarife der Mobilitätsformen hinterlegt und die Möglichkeit entwickelt werden Bedarfsverkehre einzusetzen. (Bereits in Umsetzung)
- Attraktivere Anbindung des oberen Sinngrunds (Markt Wildflecken) über Gersfeld nach Fulda. (teilweise umgesetzt)
- Prüfung der Einbeziehung der Pendlerparkplätze der Region in den ÖPNV des Landkreises
- Prüfung des Einsatzes von Bürgerbussen bzw. Einkaufsbussen durch ehrenamtliche Fahrerinnen und Fahrer
- Verbesserung der Erreichbarkeit der Ausbildungsstätten durch Auszubildende. Prüfung des Einsatzes von flexiblen Bedienungsformen. (Ist im Rahmen eines separaten Gutachtens untersucht worden, vorrangig wird die bessere Erreichbarkeit durch Bedarfsverkehre zu realisieren sein)
- Schnelle Linien auf den Hauptachsen mit Zuführung aus den Randbereichen
- Einführung von Taktverkehren
- Bessere Lesbarkeit von Fahrplänen
- Neue Freizeitverkehre Brennerweg/Thulbatal nach Bad Kissingen, von Bad Kissingen über Burkardroth zum Kreuzberg, Ellertshäuser See über das Lauertal von Maßbach nach Münnerstadt
- Bessere Anbindung von Maria Bildhausen (Bayerische Akademie für Sozialberufe, Pädagogik und Ehrenamt). (Bereits in Umsetzung)
- Schaffung von Linienbündeln
- Bessere Vernetzung von Bus und Bahn
- Prioritätenliste Ausbau Barrierefreiheit Haltestellen

- Fahrradmitnahme im Linienverkehr entlang von Strecken mit attraktiven Fahrradwegen (Sinn-/Saaletal)
- Verdichtung und Vertaktung der Linie 8142 zwischen den gemeinsamen Oberzentren Bad Kissingen und Bad Neustadt
- Betrachtung der länderübergreifenden Linie 8054 mit möglicher Verdichtung

2. Bestandsaufnahme und Schwachstellenanalyse

Im Folgenden werden im Rahmen einer Bestandsanalyse die vorhandenen Daten zu Verkehrsströmen, zur Raumstruktur und zu soziodemografischen Daten erfasst und – soweit möglich– mit dem Stand von 2007 abgeglichen. Anschließend wird das derzeitige Angebot und die Veränderungen seit der Aufstellung des Nahverkehrsplanes bewertet.

2.1 Raumstruktur und soziodemografische Daten

2.1.1 Einteilung des Untersuchungsgebietes in Verkehrszellen

Analog zum Nahverkehrsplan von 2007 wird empfohlen, die Verkehrszellen deckungsgleich mit den Gemeindegrenzen zu wählen.

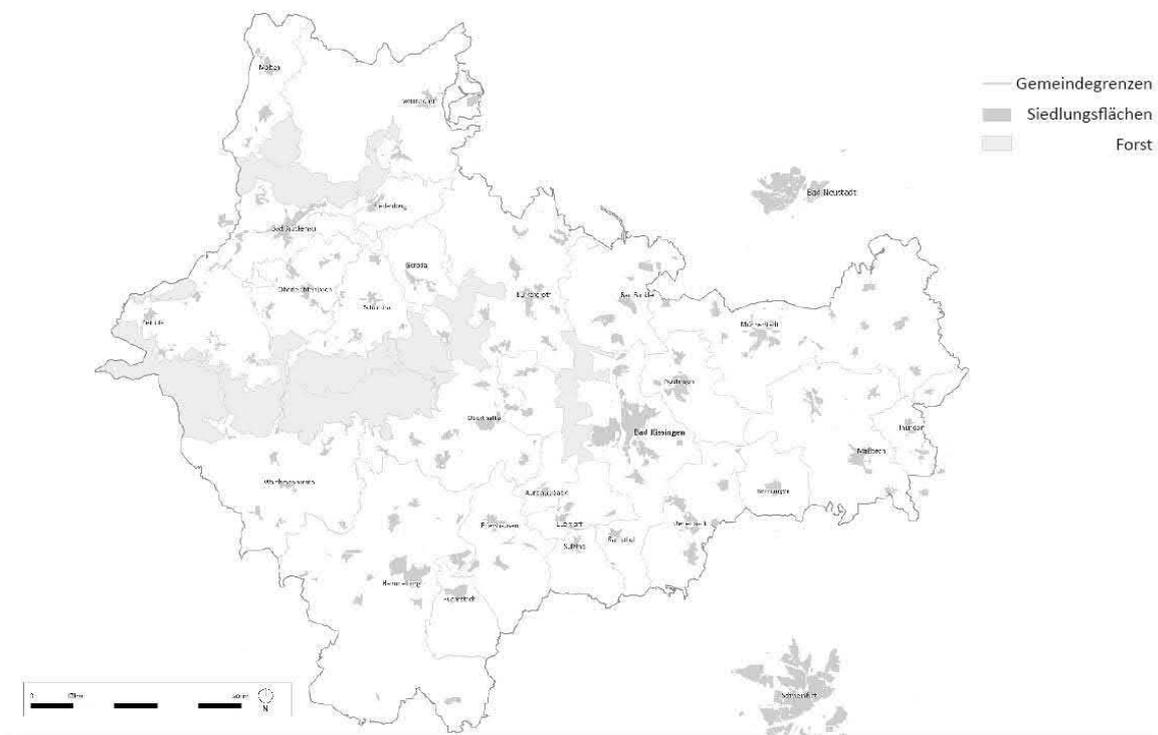


Abbildung 1: Gemeinden des Landkreises Bad Kissingen mit Siedlungsflächen

Somit ergeben die vier Städte, elf Märkte und elf Gemeinden des Landkreises Bad Kissingen insgesamt 26 Verkehrszellen.

Diese Abgrenzungen dienen auch als Hilfe bei der Datenerhebung zur Soziodemografie.

2.1.2 Zentralörtliche Gliederung

Der Landesentwicklungsplan Bayern legt die Definition des Versorgungsauftrages der zentralen Orte fest. So sollen Grundzentren die Grundversorgung des kurzfristigen bzw. täglichen Bedarfs für die Einwohner ihres Nahbereiches garantieren (Kindergarten, Grundschule, Lebensmittel). Mittelzentren stellen Einrichtungen des gehobenen Bedarfs (Landratsamt, Finanzamt, Fachärzte, VHS, Berufsschule). Als Oberzentrum werden Orte definiert, die zusätzlich noch Güter des langfristigen

und episodischen Bedarfs decken (Bundes- und Landesbehörden, spezialisierter Einzelhandel, Einrichtungen des Gesundheitswesens, der Kultur und Justiz).

Der Regionalplan in seiner gültigen Form (Fassung aus dem Jahr 2008 mit seither in Kraft getretenen Fortschreibungen) hat seit dem 2007 fortgeschriebenen NVP einige Änderungen erfahren.

Erwähnenswert ist die Festlegung von Bad Kissingen und Bad Neustadt a. d. Saale (Landkreis Rhön-Grabfeld) als zentrale Doppelorte (mit der Funktion eines Oberzentrums) aus dem Landesentwicklungsplan 2018.

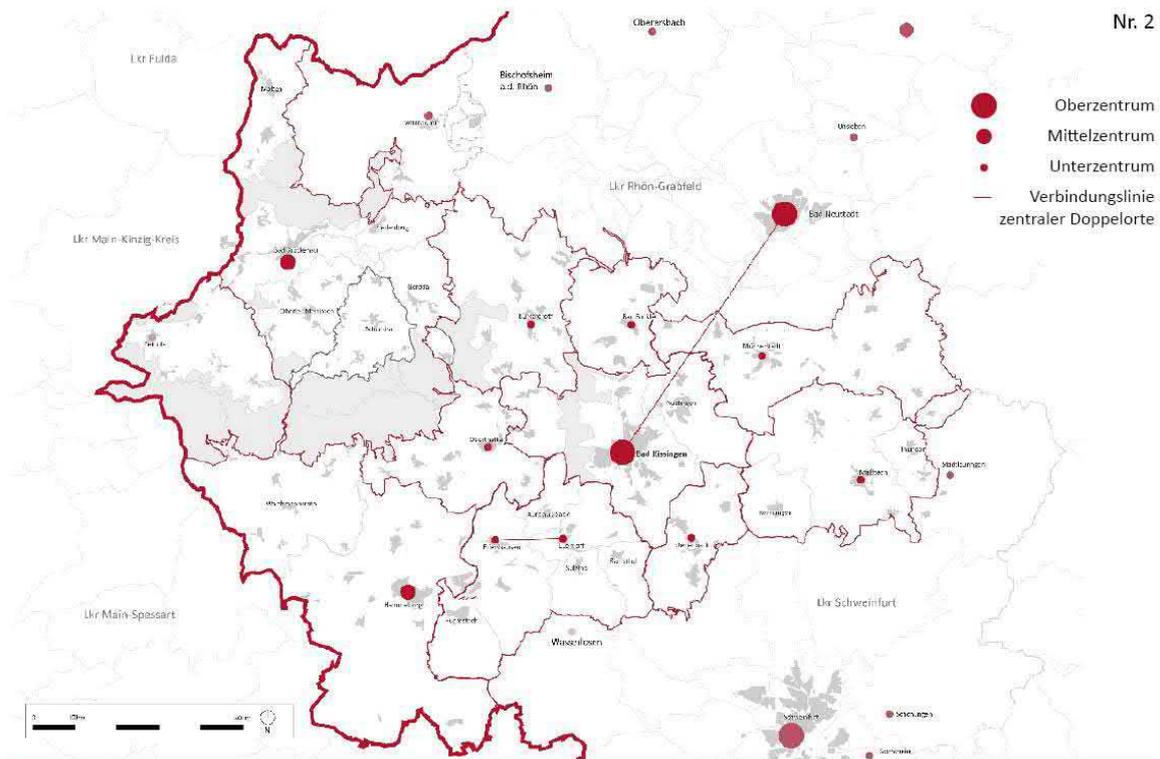


Abbildung 2: Zentrale Orte

Als zentrale Orte für den Landkreis Bad Kissingen werden geführt:

Oberzentrum:

- Kreisstadt Bad Kissingen (zusammen mit Bad Neustadt a. d. Saale im Landkreis Rhön-Grabfeld)

Mittelzentren:

- Stadt Bad Brückenau
- Stadt Hammelburg

Grundzentren:

- Bad Bocklet
- Burkardroth

- Elfershausen und Euerdorf (als zentraler Doppelort)
- Maßbach
- Münnerstadt
- Oberthulba
- Oerlenbach
- Wildflecken
- Zeitlofs

Bad Kissingen ist als Stadt mit der Funktion eines Oberzentrums der zentrale Bezugsort in verwaltungstechnischer, wirtschaftlicher und kultureller Hinsicht für die Bevölkerung des Landkreises. Das Oberzentrum Bad Kissingen nimmt deshalb im Landkreis die bedeutendste Stellung ein.

Die nächstgelegenen Zentren außerhalb der Landkreisgrenzen Bad Kissings sind die Oberzentren Schweinfurt und Fulda sowie Bad Neustadt a. d. Saale (zentraler Doppelort gemeinsam mit Bad Kissingen).

Das außerhalb der Landkreisgrenzen gelegene Oberzentrum Schweinfurt hat für den Landkreis als Arbeitsplatzschwerpunkt, Einkaufsstadt sowie als Ausbildungs- und Schulzentrum eine gewichtige Bedeutung.

2.1.3 Gebietskategorien und Entwicklungsachsen

Laut Regionalplan (in seiner Teilfortschreibung von 2018) zählt der überwiegende Teil des Landkreises zu der Gebietskategorie „Raum mit besonderem Handlungsbedarf“. Im Westen des Landkreises sind zudem die Gemeinden Wildflecken, Riedenberg, Geroda und Wartmannsroth als „besonders strukturschwache Gemeinden“ ausgewiesen.

Die beiden überregionalen Entwicklungsachsen erstrecken sich

- von Gemünden am Main über Hammelburg, Bad Kissingen, Münnerstadt, Bad Neustadt a. d. Saale und Mellrichstadt nach Meiningen sowie
- von Fulda über Bad Brückenau, Burkardroth, Bad Kissingen und Oerlenbach nach Schweinfurt.

Die im Regionalplan 2003 nachrichtlich dargestellten regionalen Entwicklungsachsen finden sich in der aktuellen Fassung nicht wieder.

Es handelt sich dabei um folgende Achsen:

- Bad Kissingen – Bad Bocklet – Bad Neustadt,
- Zeitlofs – Bad Brückenau – Wildflecken und
- Stadtlauringen – Maßbach – Münnerstadt.

2.1.4 Bevölkerung

Derzeit leben 103.169 (Stand 2020) Personen im Landkreis⁴. Bei einer Fläche von 1.137 km² bedeutet dies eine Bevölkerungsdichte von etwa 91 Einwohnern/km². Ein im Vergleich sehr geringer Wert, da der Regierungsbezirk Unterfranken 154 Einwohner/km² und der Freistaat Bayern 184 Einwohner/km²

⁴ Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik

aufweisen. Die weit unterdurchschnittliche Bevölkerungsdichte im Vergleich zu den Werten für Bayern und dem Regierungsbezirk Unterfranken unterstreicht den ländlichen Charakter des Landkreises.

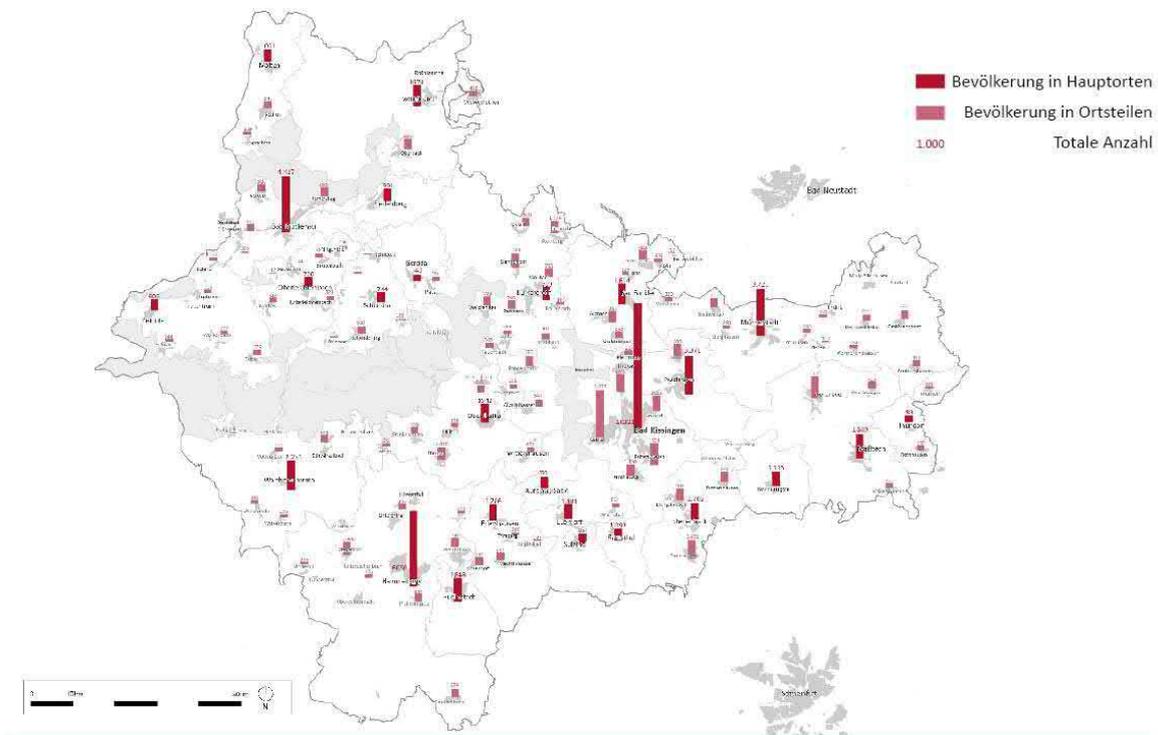


Abbildung 3: Einwohnerzahlen nach Ortsteil im Landkreis Bad Kissingen

Die folgende Abbildung stellt die Altersstruktur im Landkreis Bad Kissingen dar. Der Anteil der Einwohner unter 18 Jahren, die keinen Führerschein besitzen und somit naturgemäß eine der wichtigsten Zielgruppen des ÖPNV darstellen, beträgt aktuell lediglich rund 16%.

Der relativ große Anteil der Bevölkerungsgruppen der zwischen 40 und 60 Jahren ist zwar immer noch zahlenmäßig dominant, allerdings ist eine „Wanderung“ in die Gruppe der 60 bis 75-Jährigen erkennbar.

Die Feststellung aus dem NVP von 2007, dass sich innerhalb der Bevölkerungsgruppe zwischen 30 und 65 erfahrungsgemäß viele MIV-affine Berufspendler befinden, gilt nach wie vor. Allerdings kann ein großer Teil dieser Gruppe in naher Zukunft (mit dem Eintritt in das Rentenalter) u. U. wieder als potenzielle Fahrgäste für den ÖPNV im Landkreis relevant werden.

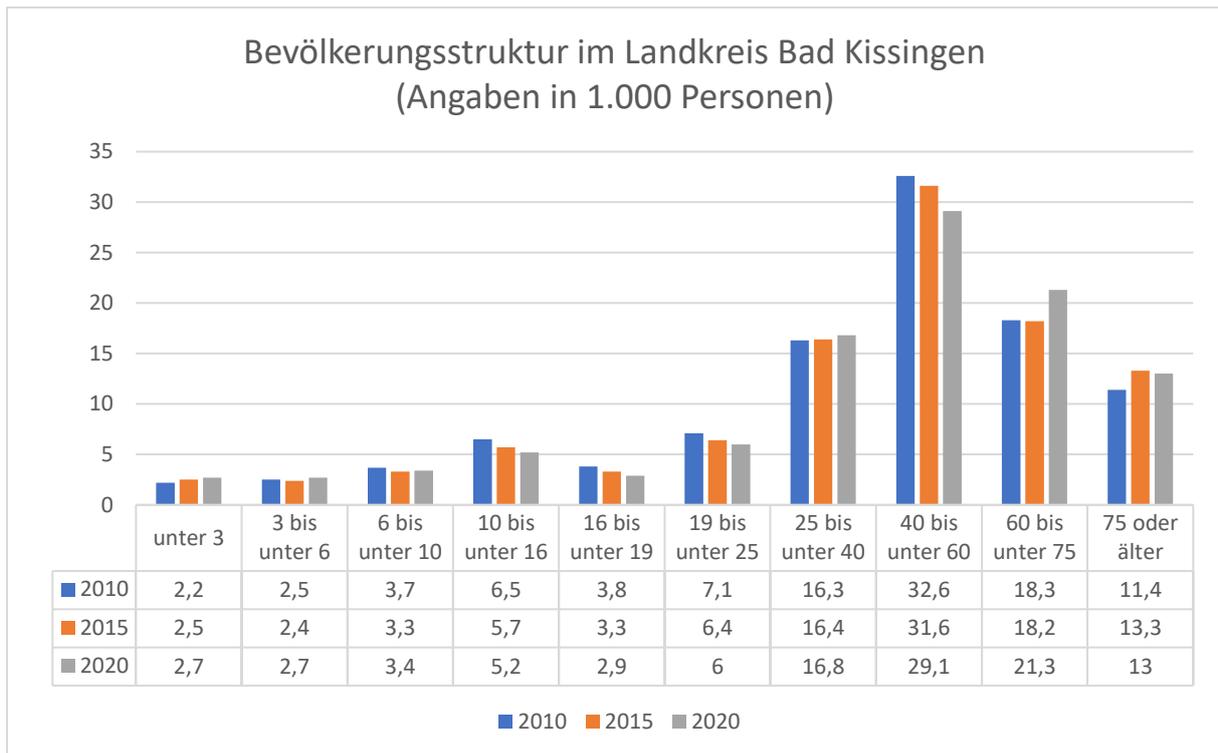


Abbildung 4: Altersstruktur im Landkreis Bad Kissingen, Stand 2020, Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik

2.1.5 Schulstandorte und sonstige Bildungseinrichtungen

Die bedeutendsten Ziele der Ausbildungsverkehre im Landkreis Bad Kissingen sind die Standorte der weiterführenden Schulen Bad Kissingen, Bad Brückenau, Hammelburg sowie Münnerstadt. In allen vier Städten gibt es ein Gymnasium und bis auf Münnerstadt auch eine Realschule. In Bad Kissingen ist zudem eine Berufsschule angesiedelt, in Münnerstadt ein Berufsbildungszentrum.

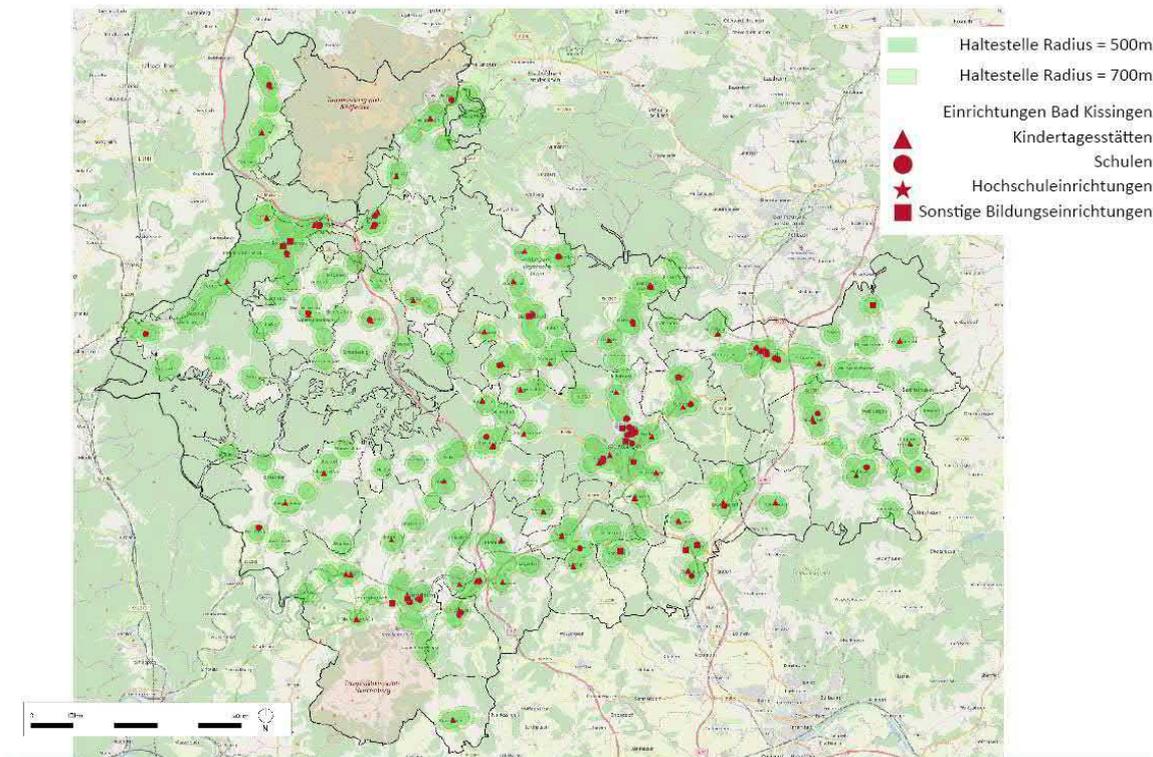


Abbildung 5: Bildungs- und Betreuungseinrichtungen im Landkreis Bad Kissingen

Insgesamt stellt sich die Schulstruktur im Landkreis wie folgt dar:

Schulart	Anzahl	Anzahl Schüler
Grund- sowie Mittel-/Hauptschulen	32	4.890
Förderzentren	4	491
Realschulen	3	1.539
Gymnasien	5	2.115
Summe	44	9.035

Tabelle 1: Schulstruktur im Landkreis Bad Kissingen, Stand 2019/2020 | Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik

Die bedeutendsten Schulstandorte außerhalb des Landkreises (für Schülerinnen und Schüler aus dem Landkreis Bad Kissingen) sind Schweinfurt und Bad Neustadt.

2.1.6 Beschäftigten- und Branchenstruktur

Die Stadt Bad Kissingen ist der zentrale Bezugsort in verwaltungstechnischer, wirtschaftlicher und kultureller Hinsicht für die Bevölkerung des Landkreises. Folgende Verwaltungseinrichtungen sind in Bad Kissingen ansässig: Landratsamt, Amtsgericht, Amt für Landwirtschaft und Ernährung, Arbeitsamt, Finanzamt, Staatliches Hochbauamt, Staatliches Forstamt, Staatliches Vermessungsamt.

Zwischen den Jahren 2007 und 2017 stieg die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Landkreis um rund 4.000 Personen auf 34.145 Personen (Beschäftigte am Arbeitsort). Prozentual bedeutet das eine deutliche Steigerung von 12,3%. Im Vergleich: Der Freistaat Bayern verzeichnete im gleichen Zeitraum insgesamt ein Wachstum der Menge der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Personen von über 20%⁵.

Die Verteilung innerhalb des Landkreises verschob sich währenddessen leicht, während die Kreisstadt Bad Kissingen nach wie vor der Ort mit den meisten sozialversicherungspflichtig Beschäftigten ist, hat vor allem Münnerstadt in den vergangenen 10 Jahren einen – relativ gesehen – starken Zuwachs zu verzeichnen. Auch wenn die drei größten Städte des Landkreises weiterhin Zuwächse zu verzeichnen haben, so liegen diese deutlich unter der Wachstumsrate des gesamten Landkreises, was darauf hindeutet, dass Arbeitsplätze aktuell vor allem dezentral, in kleineren Gemeinden und Märkten entstehen.

Sozialversicherungspflichtige Personen	2007 ⁶	Anteil in Prozent	2017 ⁷	Anteil in Prozent	Entwicklung
Bad Kissingen Kreis	30.171	100	34.145	100	+13,2%
Bad Kissingen Stadt	10.483	34,7	11.150	32,7	+6,4%
Hammelburg	4.172	13,8	4.392	12,9	+5,3%
Bad Brückenau	3.283	10,9	3.565	10,4	+8,6%
Münnerstadt	2.288	7,6	2.682	7,9	+17,2%

Tabelle 2: Sozialversicherungspflichtige Personen im Landkreis Bad Kissingen. Quelle: NVP 2007, Bayerisches Landesamt für Statistik 2018

Sortiert nach Wirtschaftszweigen, ergibt sich folgendes Bild:

⁵

https://www.statistik.bayern.de/mam/produkte/veroeffentlichungen/statistische_berichte/a6501c_201800.pdf

⁶ Daten aus dem Nahverkehrsplan 2007

⁷ Daten vom Bayerischen Landesamt für Statistik, 2018

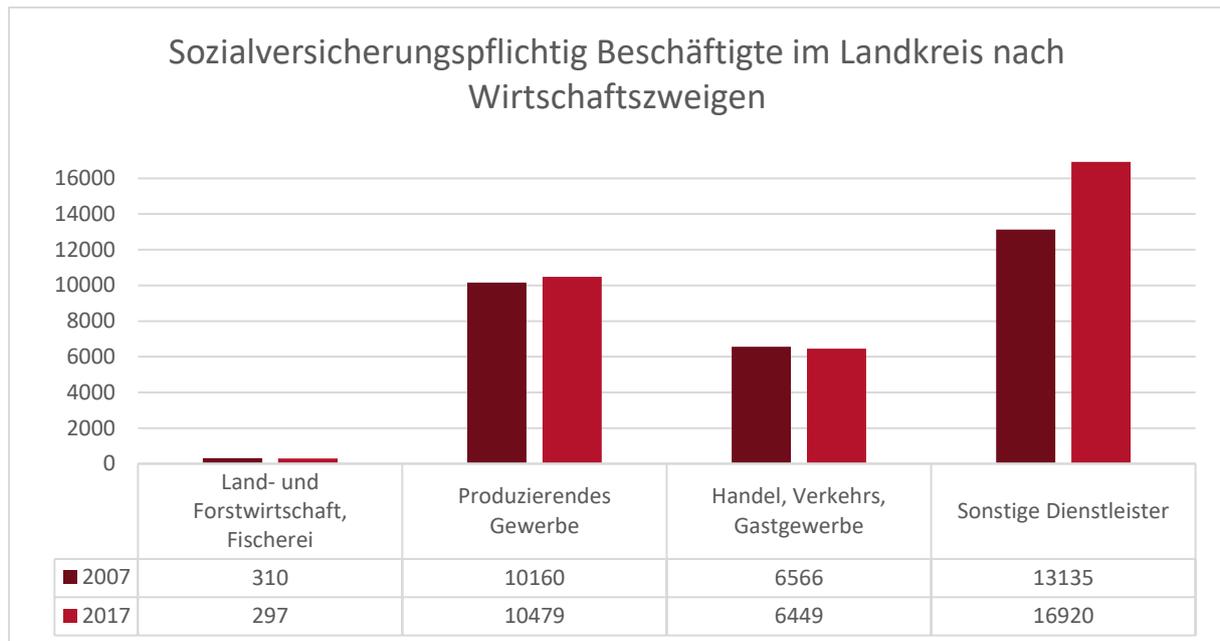


Abbildung 6: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Landkreis nach Wirtschaftszweigen | Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik, 2018

Während die Beschäftigtenzahlen im ersten und zweiten Sektor überwiegend konstant geblieben sind, ist ein deutlicher Anstieg im Dienstleistungssektor zu beobachten. Verkehrsplanerisch relevant sind in diesem Sektor Beschäftigten vor allem aufgrund der Individualisierungstrends der letzten Jahre, die u. a. zu flexibleren Arbeitszeiten, Teilzeiteinstellungen und Arbeit im Homeoffice geführt haben. Aufgrund der benannten Trends ist dieser Personenkreis oft nicht mit den üblichen „Sammelverkehren“ in Spitzenzeiten zu erreichen.

Der Schwerpunkt des Dienstleistungssektors liegt im Gesundheitsbereich. Als größere Allgemein- und Fachkrankenhäuser sind das Helios St. Elisabeth-Krankenhaus, in Bad Kissingen, das Helios OrthoClinic in Hammelburg, in Bad Brückenau die Franz-von-Prümmer-Klinik sowie in Münnerstadt die Klinik Michelsberg zu nennen. In Bad Kissingen, Bad Brückenau und Bad Bocklet befinden sich zudem eine Vielzahl an weiteren Fachkliniken und Sanatorien. Der Beschäftigungsanteil in der Gesundheitswirtschaft im Landkreis liegt bei ca. 27% der Gesamtbeschäftigten.⁸

Auffällig ist auch bei der Branchenstrukturübersicht die eindeutig dominante Rolle der Kreisstadt Bad Kissingen im Landkreis, lediglich im industriellen Sektor liegt die Anzahl der Unternehmen in Hammelburg oder Münnerstadt auf einem ähnlichen Niveau.

⁸ Quelle: <https://www.landkreis-badkissingen.de/gesundheit/2302.Baederlandkreis-Bad-Kissingen.html> (Zugriff 01.2022)

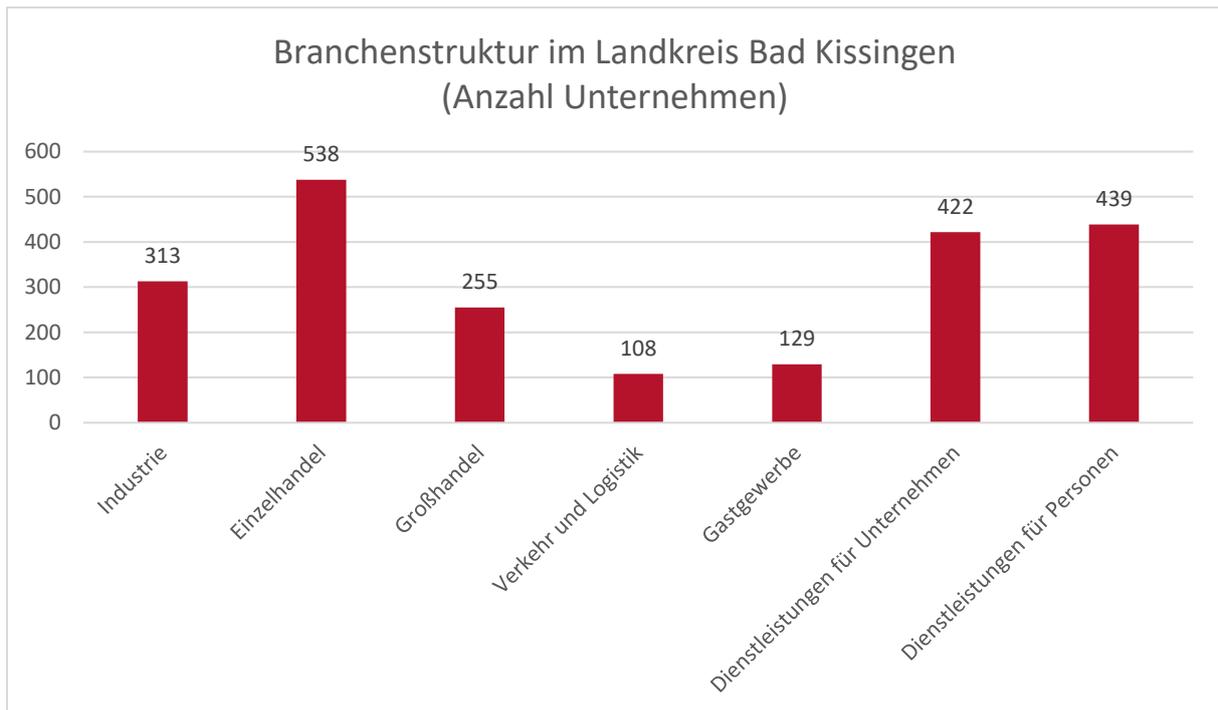


Abbildung 7: Branchenstruktur im Landkreis Bad Kissingen | Quelle: IHK-Standort-Portal, Stand 2020

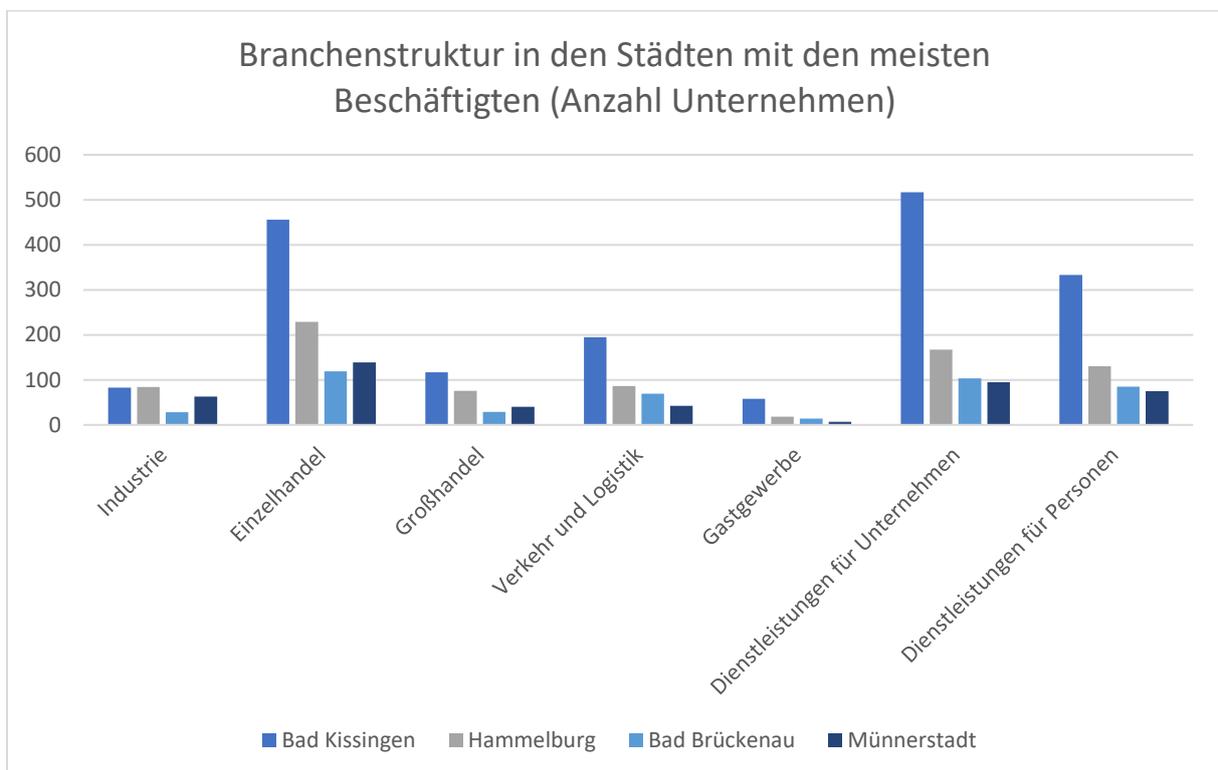


Abbildung 8: Branchenstruktur in den Städten mit den meisten sozialversicherungspflichtig Beschäftigten | Quelle: IHK-Standort-Portal, Stand 2020

Arbeitsplatzagglomerationen

Die folgenden relevanten Arbeitsplatzagglomerationen bzw. bedeutenden Arbeitgeber lassen sich im Landkreis Bad Kissingen ausmachen:

Gemeinde/ Markt/ Stadt	Arbeitsplatzagglomeration
Aura a. d. Saale	<ul style="list-style-type: none"> • Gewerbegebiet Am Hahn
Bad Bocklet	<ul style="list-style-type: none"> • Gewerbegebiet Eckartspfad • Gewerbegebiet Mangelsfeld
Bad Brückenau	<ul style="list-style-type: none"> • Gewerbegebiet Buchrasen • Gewerbegebiet Römershag
Bad Kissingen	<ul style="list-style-type: none"> • Gewerbegebiet Alte Kissinger Straße • Gewerbegebiet Arnshausen/Reiterwiesen • Gewerbegebiet Garitz Süd • Gewerbegebiet Kissingen Süd • Mischgebiet Ehemalige Kaserne
Burkardroth	<ul style="list-style-type: none"> • Gewerbegebiet Am Endweg • Gewerbegebiet Am Kalkofen • Gewerbegebiet Brandsacker-Hohenacker • Gewerbegebiet Koppenmühle • Gewerbegebiet Tiefenweg
Elfershausen	-
Euerdorf	<ul style="list-style-type: none"> • Gewerbegebiet Satzinger • Gewerbegebiet Siebenäcker
Fuchsstadt	<ul style="list-style-type: none"> • Gewerbegebiet Im Gründlein
Geroda	-
Hammelburg	<ul style="list-style-type: none"> • Bundeswehrstandort Hammelburg • Gewerbegebiet Am Weiten Weg • Gewerbegebiet Westheim • Gewerbegebiet Thulbafeld • Gewerbegebiet Ziegelhütte • Gewerbepark Saaletal II
Maßbach	<ul style="list-style-type: none"> • Gewerbegebiet Bahnhofstraße • Gewerbegebiet Karl-Geiling-Straße • Gewerbegebiet Lange Heidig • Gewerbegebiet an der St 2281a
Motten	<ul style="list-style-type: none"> • Gewerbegebiet Am Eisenhammer • Gewerbegebiet Am Fuldaer Kreuz • Gewerbegebiet Auweg
Münnerstadt	<ul style="list-style-type: none"> • Gewerbegebiet An der Meininger Straße • Gewerbegebiet Hörnauweg • Gewerbegebiet Reichenbach • Gewerbegebiet Schindberg
Nüdlingen	<ul style="list-style-type: none"> • Gewerbegebiet Brügel • Gewerbegebiet Pfaffenpfad
Oberleichtersbach	<ul style="list-style-type: none"> • Gewerbegebiet Buchrasen III
Oberthulba	<ul style="list-style-type: none"> • Gewerbegebiet Baumgarten • Gewerbegebiet Neumühle • Gewerbegebiet Reith • Gewerbegebiet Schläglein

Oerlenbach	<ul style="list-style-type: none"> • Gewerbegebiet Am Höhrieth • Gewerbegebiet Gründlein • Gewerbepark A71
Ramsthal	<ul style="list-style-type: none"> • Gewerbegebiet Reichlersweg • Gewerbegebiet Wagenthal
Rannungen	<ul style="list-style-type: none"> • Gewerbegebiet Ebenhäuser Weg
Riedenberg	<ul style="list-style-type: none"> • Gewerbegebiet Nasse Wiesen
Schondra	<ul style="list-style-type: none"> • Gewerbegebiet Märzgrund • Gewerbegebiet Schildeck
Sulzthal	-
Thundorf	<ul style="list-style-type: none"> • Gewerbegebiet Am Bahndamm • Gewerbegebiet Vogtwiesen
Wartmannsroth	<ul style="list-style-type: none"> • Gewerbegebiet Limpelbach
Wildflecken	<ul style="list-style-type: none"> • Bundeswehrstandort Rhönkaserne • Gewerbegebiet Am Arnsberg • Gewerbegebiet Im Sinntal • Gewerbegebiet Oberwildflecken • Gewerbegebiet Wildflecken
Zeitlofs	<ul style="list-style-type: none"> • Gewerbegebiet Kreuzwiesen • Gewerbegebiet Kohlgraben • Gewerbegebiet Rupboden

Tabelle 3: Arbeitsplatzagglomerationen im Landkreis Bad Kissingen | Quelle: Befragung der Gemeinden im Landkreis, eigene Recherche

Die größten Gewerbeansiedlungen befinden sich demnach auf dem Gebiet der Gemeinde Oerlenbach, der Märkte Maßbach und Wildflecken sowie der Stadt Bad Brückenau.

2.1.7 Einkauf, Versorgung und Verwaltung

Der bei weitem wichtigste Zielort von Besorgungsverkehren ist Bad Kissingen, gefolgt von Hammelburg, Bad Brückenau und Münnerstadt. Zahlreiche Ortschaften – vor allem Ortsteile kleinerer Gemeinden – verfügen nicht über Einkaufsmöglichkeit für Waren des täglichen Bedarfs. Diese Möglichkeit ist allerdings in jeweiligen Hauptort jeder Gemeinde/jedes Marktes gegeben, auch wenn die Wahlmöglichkeiten hier teilweise stark eingeschränkt sind (wie z. B. in Thundorf i. UFr. oder in Wartmannsroth). Somit entsteht Verkehr zu den nächstgelegenen größeren Ortschaften, um die Bedürfnisse des täglichen Bedarfs zu decken. Güter des gehobenen, bzw. episodischen Bedarfs erfordern weitere Wege in die nächsten Mittel- bzw. Oberzentren.

Laut der 2020 von der Universität Würzburg in Kooperation mit unter im Auftrag von der IHK Würzburg-Schweinfurt durchgeführten Erreichbarkeitsanalyse zur Nahversorgung stellt sich die Situation wie folgt dar⁹:

- Über mindestens ein kleines Lebensmittelgeschäft (also einen Bäcker oder einen Metzger) verfügen 96% der Gemeinden im Landkreis,
- Über einen kleinen/ großen Supermarkt verfügen 46% der Gemeinden,
- Über einen Lebensmitteldiscounter verfügen 31% der Gemeinden.

⁹ Quelle: Erreichbarkeitsanalysen zur Lebensmittel-Nahversorgung in ländlichen Räumen Mainfrankens bearbeitet von Zentrum für Regionalforschung der Universität Würzburg in Kooperation mit und in Auftrag der IHK Würzburg-Schweinfurt, Würzburg 2020

- 23% der Bevölkerungsgruppen 30 bis 40 Jahre und 65 Jahre und älter haben fußläufigen Zugang zu mindestens einem Lebensmitteldiscounter oder einem kleinen Supermarkt.
- Mit dem MIV erreichen 95% der Bevölkerung in angemessener Zeit mindestens einen Lebensmitteldiscounter oder einen kleinen Supermarkt.
- Die besten Werte für die Erreichbarkeit von Lebensmittelgeschäften werden in Bad Kissingen, Euerdorf und Nüdlingen erreicht, während die schlechtesten Werte im Gebiet zwischen Hammelburg und Bad Brückenau erreicht werden.

Der Verwaltungssitz des Landkreises Bad Kissingen liegt in der gleichnamigen Stadt. Hier befinden sich unter anderem das Landratsamt, die Agentur für Arbeit, das Finanzamt, das Gesundheitsamt und eine Volkshochschule, die eine überkommunale Funktion innehaben.

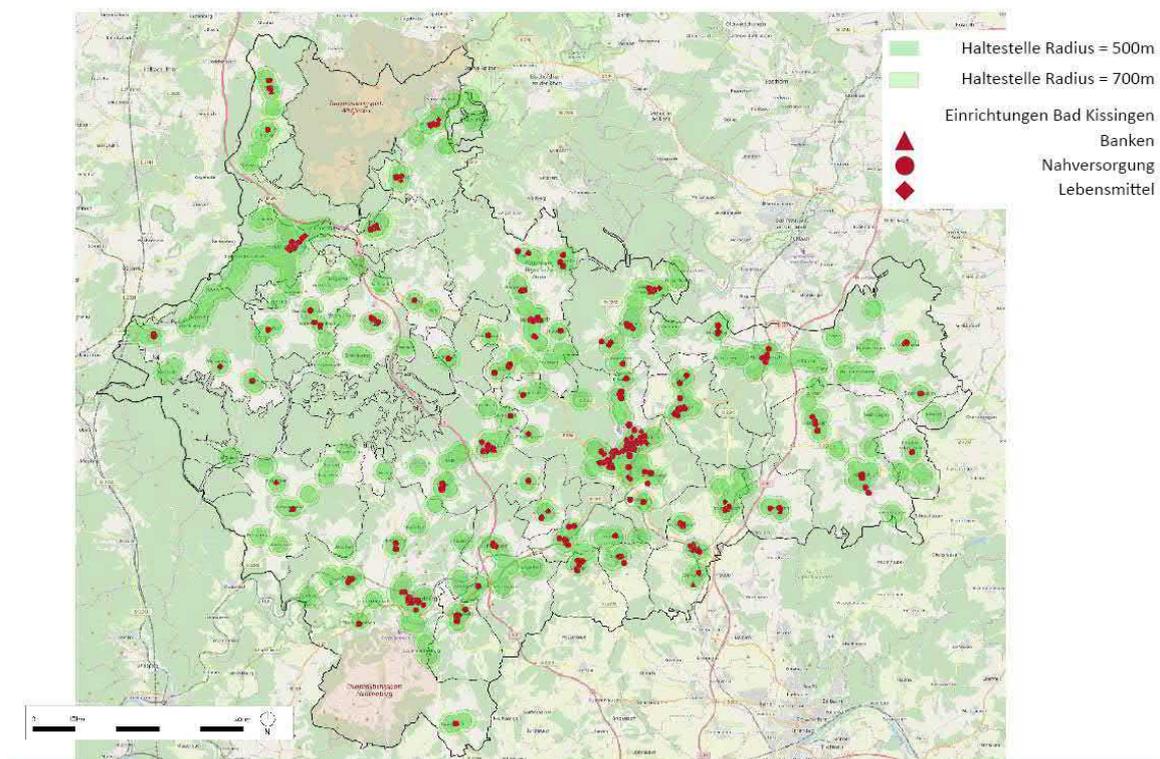


Abbildung 9: Versorgungseinrichtungen des täglichen Bedarfs im Landkreis Bad Kissingen (2018)

2.1.8 Freizeit, Kur und Tourismus

Während die Anzahl der geöffneten Beherbergungsbetriebe und die Anzahl der angebotenen Betten im Landkreis seit Jahren rückläufig sind und im Vergleich zu 2004 um rund 19% (Anzahl Betriebe) bzw. um rund 8% (Anzahl Gästebetten) abgenommen haben, ist die Anzahl der Übernachtungen nach einem Zwischenhoch 2014/15 zwar wieder leicht gesunken, liegt aber immer noch rund 10% über dem Wert von 2004. Die durchschnittliche Übernachtungsdauer wiederum ist seit 2004 stetig gesunken. In der folgenden Tabelle können die Entwicklungen im Detail nachvollzogen werden:

Landkreis Bad Kissingen				
Jahr	Betriebe	Gästebetten	Übernachtungen	Übernachtungsdauer $\bar{\varnothing}$
2012	166	10.999	2.206.657	5,4
2013	163	11.120	2.179.632	5,4
2014	155	10.947	2.226.198	5,3
2015	149	10.827	2.225.358	5,2
2016	147	10.305	2.204.658	5,1
2017	144	10.225	2.188.190	5,1

Tabelle 4: Tourismus im Landkreis Bad Kissingen | Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik 2018, NVP 2007

Die Stadt Bad Kissingen hat bezüglich der Übernachtungen nach wie vor eine herausragende Stellung im Landkreis, rund 69% aller Übernachtungen entfallen auf die Kreisstadt. Rund 90% der Übernachtungen entfallen auf die drei Bäder zusammen (neben Bad Kissingen sind es Bad Brückenau und Bad Bocklet). Die Entwicklungen der Tourismusbranche sind in allen drei Orten vergleichbar, sie folgen dem Landkreistrend:

Stadt Bad Kissingen				
Jahr	Betriebe	Gästebetten	Übernachtungen	Übernachtungsdauer $\bar{\varnothing}$
2012	77	6.646	1.505.043	6,8
2013	76	6.822	1.504.728	6,9
2014	72	6.730	1.563.947	6,7
2015	69	6.668	1.550.233	6,5
2016	66	6.320	1.537.874	6,2
2017	64	6.255	1.513.803	6,5

Tabelle 5: Tourismus in Bad Kissingen | Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik 2018

Stadt Bad Brückenau				
Jahr	Betriebe	Gästebetten	Übernachtungen	Übernachtungsdauer $\bar{\varnothing}$
2012	19	1.538	296.314	5,0
2013	19	1.548	284.835	4,8
2014	19	1.542	288.226	4,7
2015	18	1.523	285.061	4,7
2016	19	1.514	265.791	4,9
2017	19	1.489	273.151	4,3

Tabelle 6: Tourismus in Bad Brückenau | Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik 2018

Markt Bad Bocklet				
Jahr	Betriebe	Gästebetten	Übernachtungen	Übernachtungsdauer $\bar{\varnothing}$
2012	12	871	173.784	9,6
2013	12	871	172.959	9,0
2014	11	861	173.481	8,8
2015	9	813	183.110	8,6
2016	8	761	181.779	8,4
2017	8	744	179.983	8,6

Tabelle 7: Tourismus in Bad Bocklet | Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik 2018

2.1.9 Verkehrserschließung

Pkw-Aufkommen

Bereits im Nahverkehrsplan von 2007 wird die überdurchschnittlich hohe Pkw-Dichte im Landkreis Bad Kissingen im unterfränkischen, bayernweiten und deutschlandweiten Vergleich herausgestellt.

2020 waren im Landkreis 91.944 Kraftfahrzeuge zugelassen (2007: 85.779), darunter 70.189 Pkw (2007: 66.701). Damit ist die Pkw-Dichte gegenüber 2007 (614 Pkw pro 1.000 Einwohner) noch einmal um rund 9% auf 680 Pkw pro 1.000 Einwohner gestiegen. Damit folgt die Entwicklung im Landkreis zwar dem deutschlandweiten Trend der fortschreitenden Motorisierung, allerdings bleibt der Landkreis Bad Kissingen im Vergleich der Regionen deutlich Pkw-affiner.

Gebiet	PKW pro 1.000 Einwohner
Landkreis Bad Kissingen	680
Bayern	613
Deutschland	575

Tabelle 8: Vergleich Pkw-Dichte | Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik 2020

Verkehrsinfrastruktur

Die Anbindung des Landkreises Bad Kissingen an das überregionale Fernstraßennetz erfolgt über die Autobahnen A 7 Würzburg – Kassel und A 71 Schweinfurt – Erfurt.

Es bestehen direkte Autobahnanschlüsse an die Nord-Süd-Achse A7 mit 4 Abfahrten im Landkreis und die erst vor kurzem fertiggestellte neue Verbindung nach Osten (A 71), mit zwei Abfahrten im Landkreis, die Anschlussstelle Oerlenbach liegt knapp außerhalb südlich der Landkreisgrenze. Der erfolgte Ausbau der B19 zur A 71 im Rahmen der Fernstraßenverbindung Bamberg-Schweinfurt-Erfurt verkürzt die Distanzen nach Norden z.B. nach Thüringen und im Süden z.B. nach Schweinfurt.

Die Anbindung des Landkreises Bad Kissingen an das überregionale Fernstraßennetz wird ergänzt durch ein Netz von Bundes-, Staats- und Kreisstraßen.

Für den überörtlichen Verkehr wird der Landkreis Bad Kissingen durch drei (ehemals vier) Bundesstraßen erschlossen. Diese drei Bundesstraßen haben folgende Streckenverläufe:

- B 27 Fulda – Bad Brückenau – Hammelburg – Karlstadt - Hammelburg
- B 286 Schweinfurt – Bad Kissingen – Bad Brückenau
- B 287 Hammelburg – Bad Kissingen – Nüdlingen – A 71 bei Münnertstadt

Die Bundesstraße B 19 (ehemals mit dem Verlauf Münnerstadt - Bad Neustadt - Mellrichstadt - Landesgrenze Thüringen) ist 2007 in weiten Abschnitten abgestuft worden, so dass der Streckenabschnitt in Unterfranken nun über Landes-, Staats- und Kreisstraßen verläuft.

Das Bundesstraßennetz ermöglicht für den motorisierten Individualverkehr (MIV) kurze Fahrzeiten zu den Nachbarstädten. Insbesondere ermöglichen die Bundesstraßen B27, B286, B287 im westlichen Kreisgebiet einen schnellen Zugang zur Bundesautobahn A 7. Die Bundesstraßen im Kreisgebiet werden durch ein Netz von Staats-, Kreis- und Gemeindestraßen ergänzt.

Das Durchgangsstraßensystem wird ergänzt durch das Kreisstraßennetz, für dessen Unterhalt und Ausbau der Landkreis Bad Kissingen verantwortlich ist. Das Straßennetz ist bis in den kommunalen Bereich hinein gut ausgebaut.

2.2 Gesamtverkehrsnachfrage

2.2.1 Verkehrsmittelwahl

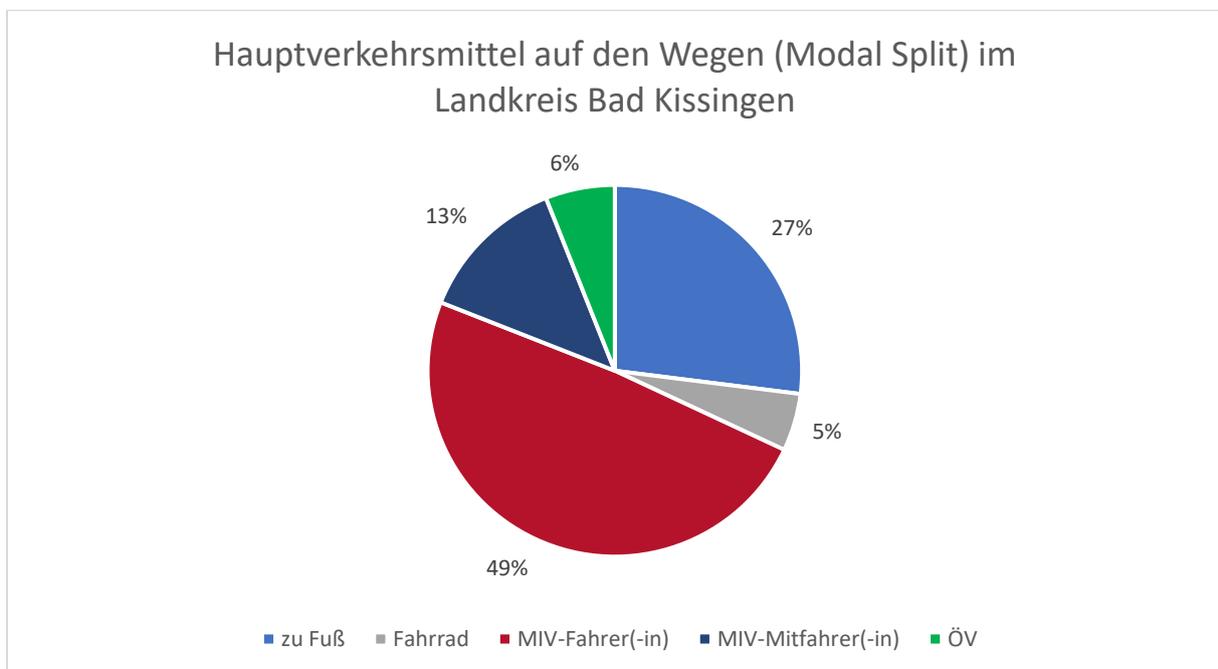


Abbildung 10: Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split) im Landkreis Bad Kissingen | Quelle: MiD 2017, Regionalbericht Bayern

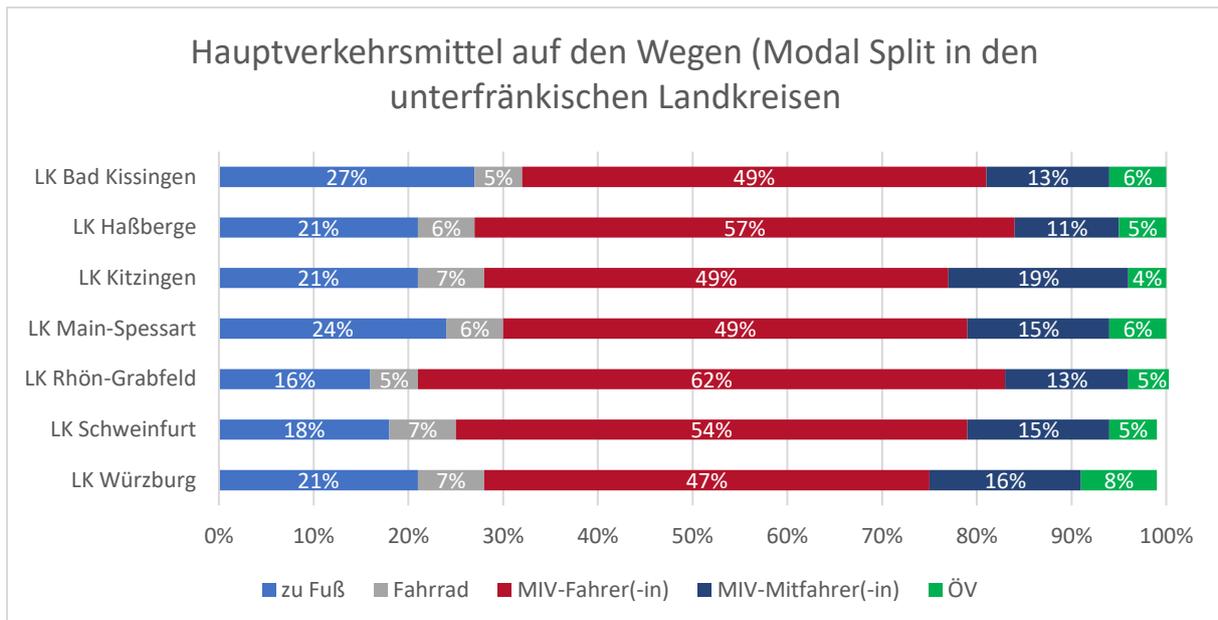


Abbildung 11: Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split) in den unterfränkischen Landkreisen | Quelle: MiD 2017, Regionalbericht Bayern¹⁰

Auffällig ist an der Verkehrsmittelwahl in Bad Kissingen der vergleichsweise hohe Anteil an Wegen, die zu Fuß zurückgelegt werden. Bei der Nutzung der anderen Verkehrsmittel gibt es hingegen keine größeren Abweichungen zum unterfränkischen Durchschnitt.

2.2.2 Berufsverkehr

Daten zur Verkehrsnachfrage im Berufsverkehr sind von den Angaben des Bayerischen Landesamtes für Statistik zu sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Landkreis abgeleitet worden¹¹. Dabei ist zu beachten, dass z. B. Selbständige oder Beamte nicht ausgewiesen sind.

¹⁰ Von 100% abweichende Summen ergeben sich durch Rundung einzelner Anteilswerte

¹¹ Pendlersaldo = Differenz aus den Beschäftigten am Arbeitsort und den Beschäftigten am Wohnort

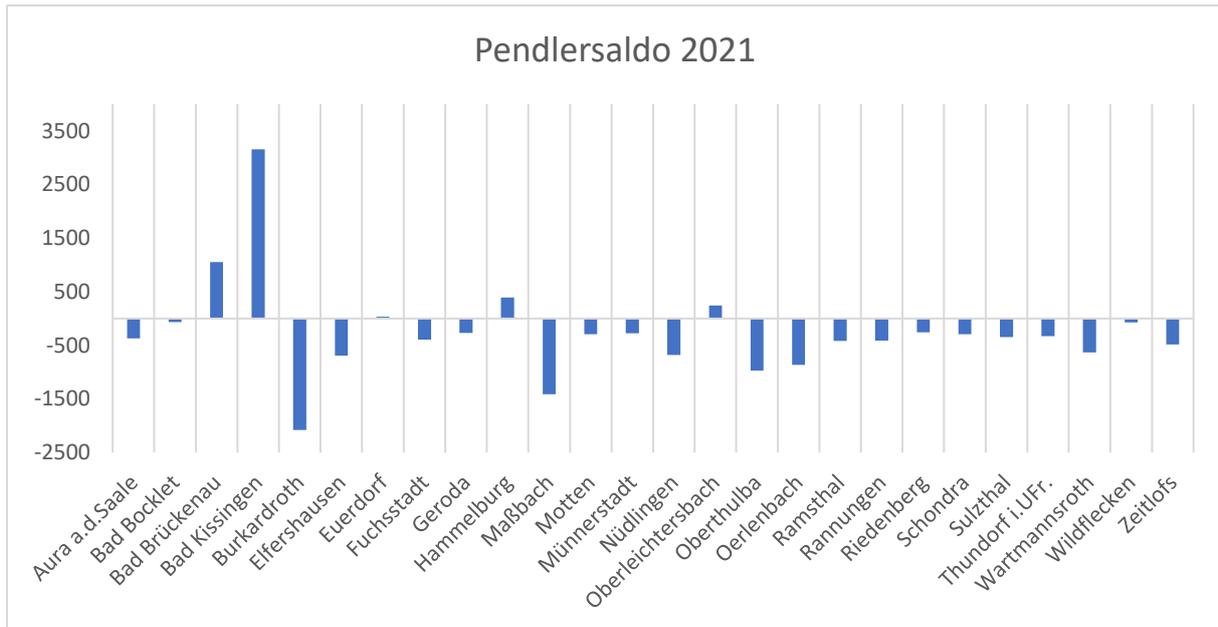


Abbildung 12: Pendlersaldi im Landkreis Bad Kissingen 2021 | Quelle: Pendleratlas.de¹²

Die meisten Orte im Landkreis weisen negative Pendlersaldi auf. Deutlich positive Pendlersaldi weisen lediglich die Kreisstadt Bad Kissingen (+3.156) sowie Bad Brückenau (+1.052) auf, deutlich negativ ist das Pendlersaldo in Burkardroth (-2.082) und Maßbach (-1.415).

Im gesamten Landkreis lag das Pendlersaldo 2017 bei -6.677. Die Pendlerverflechtungen zwischen den benachbarten Landkreisen stellen sich wie folgt dar:

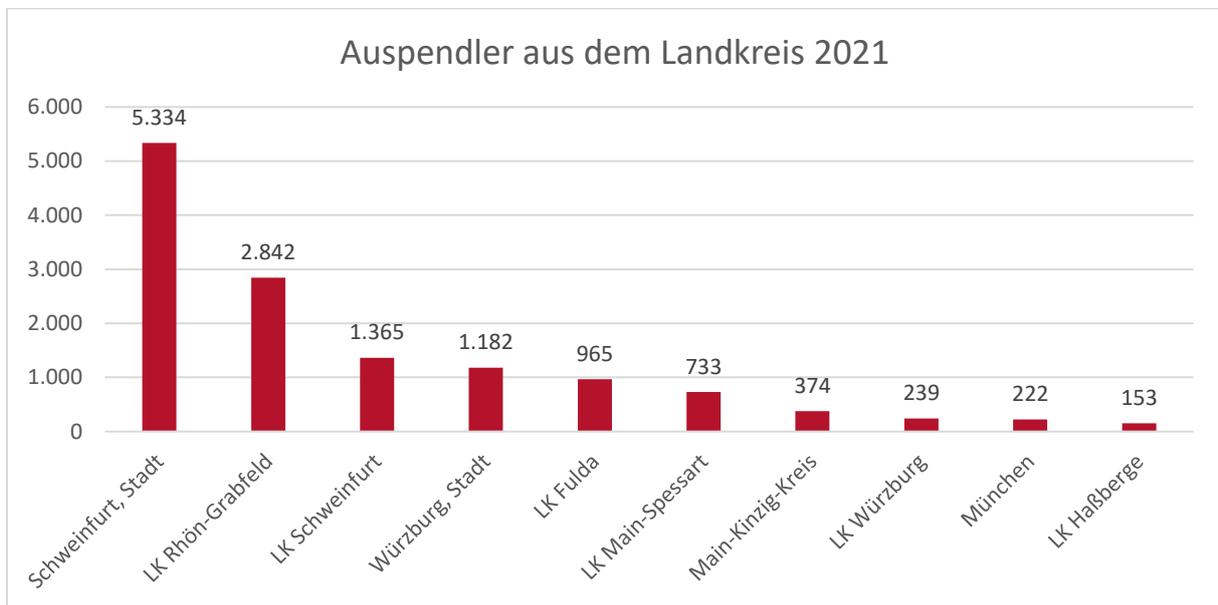


Abbildung 13: Auspendler aus dem Landkreis 2021 | Quelle: Pendleratlas.de

¹² <https://www.pendleratlas.de/bayern/landkreis-bad-kissingen/>

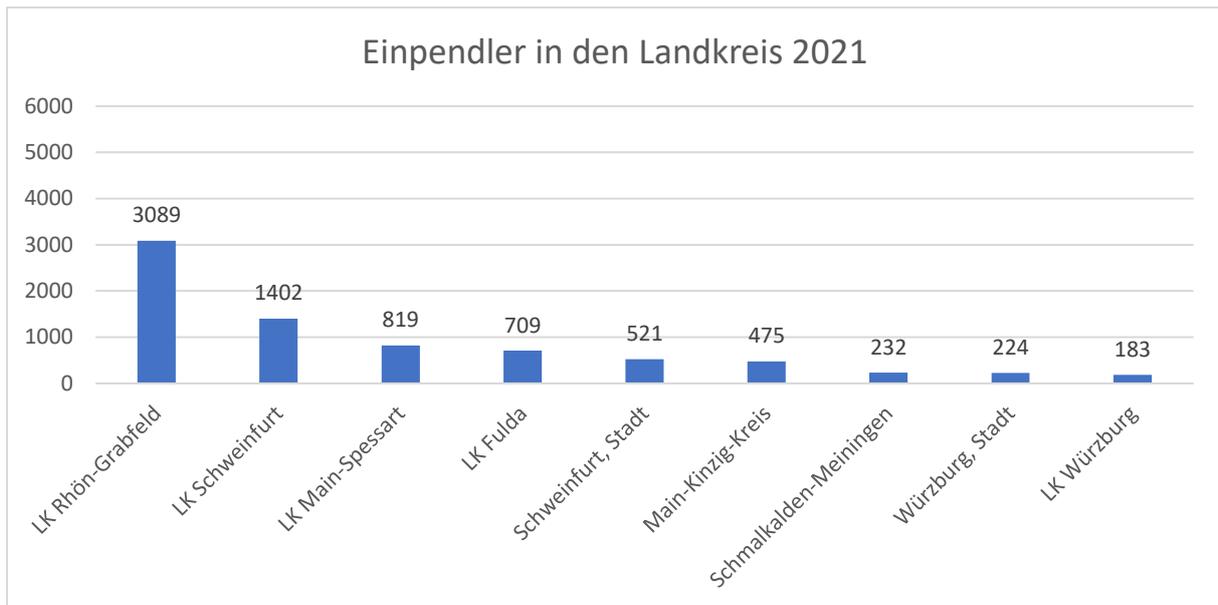


Abbildung 14: Einpendler in den Landkreis 2021 | Quelle: Pendleratlas.de

Mit Abstand bedeutendster Arbeitsort für die aus dem Landkreis ausbrechenden Pendlerverkehre ist nach wie vor die Industriestadt Schweinfurt, gefolgt vom Landkreis Rhön-Grabfeld. Umgekehrt hat der Landkreis Bad Kissingen die meisten Einpendler aus dem Landkreis Rhön-Grabfeld zu verzeichnen.

Auf Landkreisebene sind vor allem die Pendlerbeziehungen zwischen Bad Kissingen und anderen zentralen Orten im Landkreis wie etwa Burkardroth, Münnerstadt oder Hammelburg von hoher Bedeutung für das Verkehrsaufkommen. Die an den Landkreisgrenzen liegenden Gemeinden weisen erwartungsgemäß verstärkt Pendlerverflechtungen mit den benachbarten Landkreisen auf (so etwa aus Maßbach in den Landkreis Schweinfurt oder aus Hammelburg in die Landkreise Schweinfurt und Main-Spessart).

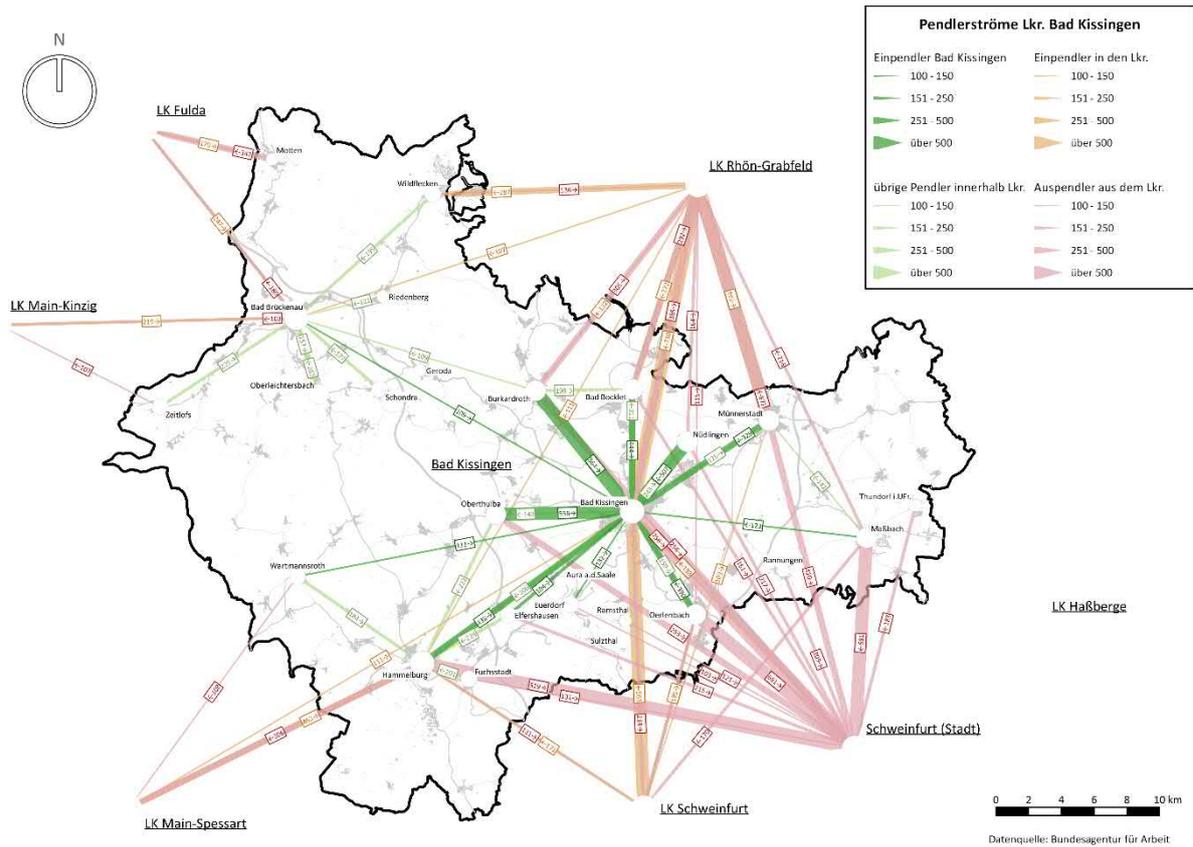


Abbildung 15: Pendlerbeziehungen des Landkreises Bad Kissingen | Quelle: eigene Darstellung, Datengrundlage Bundesagentur für Arbeit, 2022

2.2.3 Ausbildungsverkehr

Die im Rahmen des 2020 erstellten „Umsetzungskonzepts zur schnelleren Erreichbarkeit von Arbeits-/Berufsschulstandorten für Auszubildende“ durchgeführte Umfrage unter Auszubildenden hat die folgende Verkehrsmittelnutzung unter Auszubildenden ermittelt.

Auffällig ist dabei vor allem der hohe Anteil des Individualverkehrs (als Selbst- oder Mitfahrer und Mitfahrerinnen), der sogar über dem landkreisweiten Durchschnitt (s. Kapitel 2.2.1) liegt. Daraus lässt sich schließen, dass sehr viele Ausbildungsbetriebe nicht oder nur mangelhaft mit dem ÖPNV erschlossen sind.

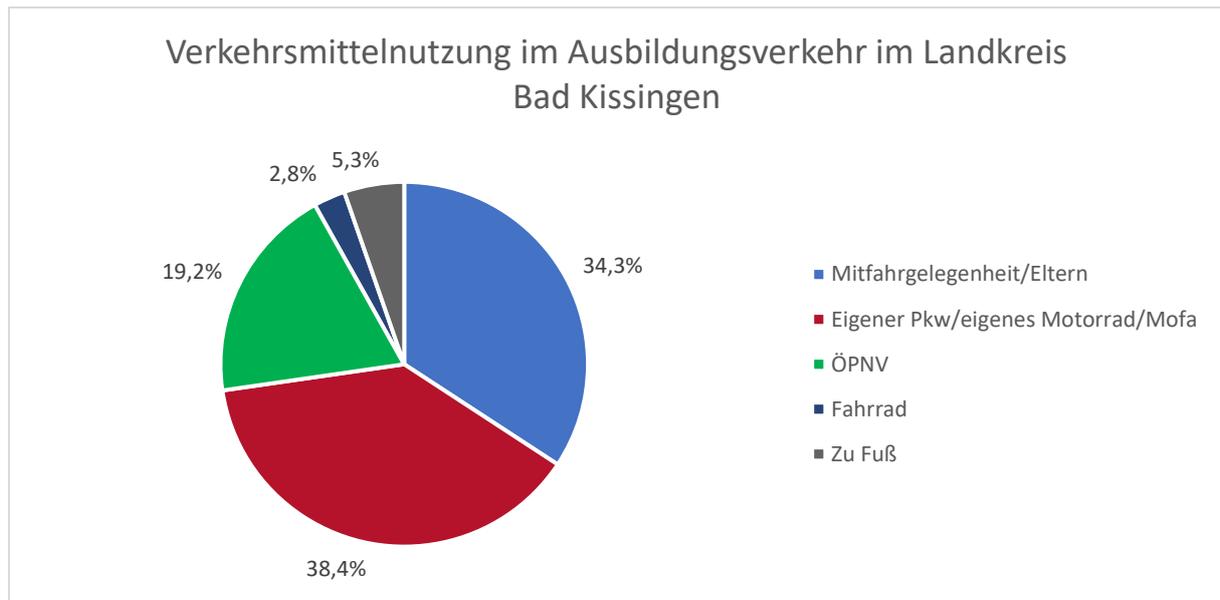


Abbildung 16: Verkehrsmittelnutzung im Ausbildungsverkehr im Landkreis Bad Kissingen 2020 | Quelle: Umsetzungskonzept zur schnelleren Erreichbarkeit von Arbeits-/Berufsschulstandorten für Auszubildende, 2020

Im Rahmen der Erstellung des oben erwähnten Konzepts ist zudem folgendes, damit zusammenhängendes Problem im Ausbildungssektor deutlich geworden: Im Landkreis Bad Kissingen werden im ÖPNV häufig Verbindungen zwischen Mittel- und Oberzentren sowie zwischen Peripherie und Mittel-/Oberzentrum angeboten, während „Querverbindungen“ in der Peripherie aufgrund der geringen Nachfrage selten berücksichtigt werden. Diese Tatsache erschwert es Auszubildenden die Suche nach einem Ausbildungsbetrieb und schränkt die Auswahl häufig auf Unternehmen/ Betriebe in den zentralen Orten ein.

2.3 Derzeitiges ÖPNV-Angebot

2.3.1 Leistungsangebot

In Artikel 1 des BayÖPNVG wird der ÖPNV wie folgt definiert:

- (1) Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) im Sinn dieses Gesetzes ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. [...] Der öffentliche Personennahverkehr gliedert sich in den allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr und den Schienenpersonennahverkehr (SPNV).*

Angebot im SPNV

Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr ist der Freistaat Bayern, der sich zur Wahrnehmung der Aufgaben der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) bedient, die der Fachaufsicht des Staatsministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Infrastruktur und Technologie unterliegt. Die bayerische Eisenbahngesellschaft bestellt bei den Schienenverkehrsunternehmen entsprechende Nahverkehrsleistungen.

Die planerischen und organisatorischen Vorgaben sowie die Finanzierung des SPNV werden in einem Schienennahverkehrsplan festgelegt. Die Aussagen zum SPNV innerhalb des Nahverkehrsplanes sind

daher im Kontext einer Bestandsaufnahme, ohne konzeptionelle bzw. planerische Vorgaben zu sehen.

Im Landkreis Bad Kissingen wird auf zwei Strecken Schienenpersonenverkehr betrieben. Es handelt sich hierbei um die Bahnstrecke 803 (Saaletalbahn) von Gemünden über Bad Kissingen und Ebenhausen nach Schweinfurt und die Strecke 815 Meiningen/Grimmenthal - Bad Neustadt - Ebenhausen - Schweinfurt.

Die Erfurter Bahn (EB) und DB Regio sind für den Schienenverkehr im Landkreis verantwortlich. Die Erfurter Bahn bedient die Linie 815 Schweinfurt Hbf. – Ebenhausen – Meiningen mit einem Flügelzug ab Ebenhausen nach Bad Kissingen sowie die Linie 803 (RB 50) Schweinfurt Stadt – Ebenhausen – Bad Kissingen – Gemünden. Die Angebote von DB Regio und der EB ergänzen sich auf der Linie 815 (RB 40) auf dem Streckenabschnitt Schweinfurt Hbf – Bad Kissingen zu einem Stundentakt, der durch die Fahrten auf der Linie 803 zusätzlich noch verdichtet wird. Der Streckenabschnitt Schweinfurt – Bad Neustadt wird ebenfalls im Stundentakt bedient.

Insgesamt werden im Landkreis Bad Kissingen die folgenden Bahnhöfe und Haltepunkte bedient:

- Morlesau
- Diebach
- Hammelburg und Hammelburg Ost
- Westheim-Langendorf
- Elfershausen-Trimberg
- Euerdorf
- Bad Kissingen
- Oerlenbach
- Ebenhausen
- Rottershausen
- Münnerstadt

Angebot im straßengebundenen ÖPNV

Analysiert wurde das Fahrplanangebot (Stand 2018/19) inklusive bestehender Bedarfsverkehre.

Im gesamten Landkreis Bad Kissingen bestehen 36 öffentliche Buslinienverkehre (26 Regionalbusverkehre und 10 Stadtbuslinien der Stadt Bad Kissingen) nach § 42 PBefG. Die Regionalbuslinien verkehren nach Ihrem Streckenverlauf zum größten Teil innerhalb des Landkreises. Insgesamt werden aber auch 13 landkreisübergreifende Linien angeboten. Die Linie 8162 Bad Neustadt (S) – Bad Kissingen – Würzburg durchquert sogar den Landkreis Bad Kissingen.



Abbildung 17: Linienverkehr des Landkreises Bad Kissingen (Stand 12.2018) | Quelle: Landkreis Bad Kissingen

An Samstagen werden deutlich weniger Fahrten auf den Linien im allgemeinen ÖPNV angeboten, allerdings sind die im Nahverkehrsplan von 2007 erwähnten Bedienlücken (z. B. südlich von Bad Brückenau, oder Wittershausen und Aura a. d. Saale) weitestgehend behoben.

An Sonn- und Feiertagen werden noch einmal deutlich weniger Fahrten angeboten, überwiegend verkehren die Busse auf den Hauptachsen (z. B. Bad Brückenau – Bad Kissingen – Bad Bocklet).

Schulverkehr stand 01/2022

Die Schulverkehre des Landkreises sind so weit wie möglich in die öffentlichen Verkehre integriert. An folgenden Schulen erfolgt die Beförderung von Schülerinnen und Schülern über freigestellte Schulverkehre:

- Anton-Kliegl-Mittelschule Bad Kissingen
- Einhard-Grundschule Euerdorf
- Grundschule Bad Bocklet
- Grundschule Burkardroth
- Grundschule Maßbach-Poppenlauer
- Grundschule Oberleichtenbach
- Grundschule Oerlenbach
- Grundschule Schondratal in Schondra
- Grundschule Thulbatal Oberthulba (Volksschule)

- Grundschule Wartmannsroth
- Grundschule Zeitlofs (Volksschule)¹³
- Henneberg-Grundschule Bad Kissingen-Garitz
- Johannes-Petri-Grundschule Elfershausen-Langendorf
- Johannes-Petri-Mittelschule Elfershausen-Langendorf
- Kissori Lernzentrum Bad Kissingen
- Mittelschule Bad Bocklet
- Mittelschule Burkardroth
- Mittelschule Maßbach
- Mittelschule Oerlenbach
- Mittelschule Thulbatal Oberthulba
- Montessori-Volksschule Rhön-Saale (Grund- u. Hauptschule)¹⁴
- Sinnberg-Grundschule Bad Kissingen

Sonderverkehre

Aktuell bestehen im Landkreis Bad Kissingen folgende Sonderformen des Linienverkehrs nach § 43 PBefG:

- Marktfahrten
- Theaterfahrten
- Flughafenzubringerfahrten und Beförderungsfahrten von Kurgästen

2.3.2 Linienübersicht

Grundlage der folgenden Linienübersicht sind die ab Dezember 2021 gültigen Fahrpläne.

8054 Bad Brückenau - Motten - Fulda

Wochentags: Von Bad Brückenau nach Fulda Fahrten zwischen 6:40 Uhr und 18:20 Uhr ab Bad Brückenau mit Bedienlücken zwischen 7 und 10 Uhr und zwischen 13 und 16 Uhr. Morgens eine Fahrt nach Fulda, die an Schultagen nur bis Motten verkehrt. Um 9:30 Uhr eine Fahrt durchgehend von Bad Kissingen nach Fulda als „Expresslinie“. Mittags Schulfahrten von Bad Brückenau nach Motten, nach Volkens (in den Ferien weiter nach Fulda), sowie von Speicherz nach Fulda. Eine weitere Fahrt zur Mittagszeit von Bad Brückenau nach Fulda. Im Nachmittag eine durchgehende Fahrt bis Fulda, ansonsten zwei Fahrten von Bad Brückenau nach Motten. Insgesamt bestehen an Schultagen vier Verbindungen von Bad Brückenau nach Fulda, in den Ferien fünf Fahrten.

In der Gegenrichtung morgens jeweils eine Schulfahrt von Motten nach Bad Brückenau, von Kothen nach Bad Brückenau, sowie von Motten nach Römershag (in den Ferien nach Bad Brückenau). Zusätzlich eine durchgehende Fahrt um 8:00 Uhr von Fulda nach Bad Brückenau. Mittags eine durchgehende Fahrt von Fulda nach Bad Kissingen als „Expressfahrt“, zusätzlich Schulfahrten von

¹³ Nur teilweise Bedienung durch freigestellten Schulverkehr: Verstärkerfahrten werden von der Schule bestellt, die restlichen Fahrten werden im Linienverkehr abgewickelt.

¹⁴ Nur teilweise Bedienung durch freigestellten Schulverkehr: zwei Fahrten werden von der Schule bestellt, die restlichen Fahrten werden im Linienverkehr abgewickelt.

Motten nach Römershag und von Volkers nach Bad Brückenau. Nachmittags im 2-Stunden-Takt Fahrten zwischen 13:20 und 17:20 Uhr von Fulda nach Bad Brückenau.

Samstags: Vormittags ein Fahrtenpaar Bad Brückenau-Motten, zusätzlich eine Fahrt von Bad Kissingen nach Fulda. Nachmittags aus Fulda zurück nach Bad Kissingen und eine weitere Fahrt von Bad Brückenau nach Motten.

Sonn- und feiertags: Von Bad Brückenau nach Fulda um 10:25 Uhr und 15:25 Uhr. In der Gegenrichtung Fahrten um 11:30 und 16:30 Uhr.

8056 Bad Brückenau - Jossa

Wochentags: Fahrten ungefähr im 2-Stunden-ATakt. Morgens zwei Fahrten von Jossa nach Bad Brückenau (an Schultagen eine weiter nach Römershag). Zusätzlich eine Schulfahrt von Eckarts nach Römershag. Um 9 Uhr von Zeitlofs nach Bad Brückenau und um 10:00 sowie um 11:10 Uhr von Jossa nach Bad Brückenau. Mittags eine weitere Fahrt von Jossa nach Bad Brückenau, die an Schultagen nach Römershag verkehrt. Weitere Fahrten von Jossa nach Bad Brückenau um 14:35, 15:40, 17:10 und 18:10 Uhr. Zusätzlich mittags und nachmittags Verstärkungsfahrten innerhalb von Bad Brückenau.

In der Gegenrichtung ebenfalls kein einheitlicher Takt. Vor 7 Uhr zweimal von Bad Brückenau nach Jossa und einmal nach Eckarts. Eine weitere Fahrt an Schultagen nach Eckarts, sowie eine regulär nach Zeitlofs. Weitere Fahrten nach Jossa um 8:55, 10:15 und 11:55 Uhr. Mittags zwei Schulfahrten von Bad Brückenau nach Eckarts (in den Ferien eine davon weiter nach Jossa), sowie einmal regulär nach Jossa. Weitere reguläre Fahrten nach Jossa am Nachmittag: 14:20, 16:30 und 17:30. Um 18:20 Uhr nur bis Zeitlofs. Dazu ergänzende Fahrten innerhalb von Bad Brückenau und nach Zeitlofs.

Samstags: Vormittags ein Fahrtenpaar Bad Brückenau - Zeitlofs und eins zwischen Bad Brückenau und Jossa. Mittags und nachmittags jeweils eine Fahrt innerhalb von Bad Brückenau und abends erneut ein Fahrtenpaar zwischen Bad Brückenau und Jossa.

Sonn- und feiertags: Vormittags von Bad Brückenau nach Jossa und zurück, mittags nur innerhalb von Bad Brückenau und abends erneut ein Fahrtenpaar Bad Brückenau – Jossa.

8057 Bad Brückenau - Wildflecken - Bad Neustadt (S)

Wochentags: Richtung Bad Neustadt Bedienzeiten von 6:35 Uhr bis 18:45 Uhr. Morgens eine Fahrt von Bad Brückenau nach Bad Neustadt (in den Ferien nur bis Oberweißenbrunn), dazu eine Schulfahrt nach Oberwildflecken. Fahrten zwischen 10 Uhr und 18 Uhr nahezu im Stundentakt. Mittags Schulfahrten von Römershag und Wildflecken nach Oberwildflecken. Insgesamt 5-mal am Tag besteht in den Sommermonaten die Möglichkeit über Oberwildflecken zum Kreuzberg zu fahren, ansonsten enden die Fahrten in Oberwildflecken.

In der Gegenrichtung ähnliche Bedienzeiten. Drei reguläre Fahrten morgens von Oberwildflecken nach Bad Brückenau, zusätzliche Schulfahrten von Römershag, Riedenberg und Wildflecken nach Bad Brückenau. Zwischen 11 und 19 Uhr nahezu stündliche Fahrten, davon drei aus Bad Neustadt und zusätzlich vier Rufbusfahrten vom Kreuzberg nach Oberwildflecken.

Samstags, sonn- und feiertags: Fahrten um 10:40, 13:30 und 16:10 Uhr ab Bad Brückenau nach Oberwildflecken und zurück (in den Sommermonaten weiter zum Kreuzberg). Samstags zusätzlich

eine morgendliche Fahrt von Bad Brückenau nach Bad Neustadt, die mittags wieder zurückfährt und eine Fahrt mittags von Bad Neustadt nach Oberweißenbrunn.

8058 Schondra - Oberleichtersbach - Bad Brückenau

Wochentags: verkehrt von 5:55 bis 15:00 Richtung Bad Brückenau, in Richtung Schondra verkehrt die Linie von 12:20 bis 18:40. Dabei werden je sechs durchgehende Fahrten angeboten, zusätzlich bestehen zwei Ergänzungsfahrten, die nur einen Teil der Strecke befahren. Es entstehen Bedienlücken nachmittags in Richtung Bad Brückenau und vormittags in Richtung Schondra.

Samstags: Je eine Fahrt, morgens in Richtung Bad Brückenau und nachmittags in Richtung Schondra

Sonn- und feiertags: keine Fahrten.

8059 Roßbach - Bad Brückenau

Wochentags: verkehrt Richtung Bad Brückenau von 6:05 bis 13:55 Uhr und in der Gegenrichtung von 12:20 bis 17:40 Uhr, wobei einige Fahrten Rundfahrten sind, sodass vereinzelt zusätzliche Fahrten in der Gegenrichtung bestehen. Morgens zwei Fahrten von Roßbach nach Bad Brückenau (an Schultagen eine weitere Fahrt nach Römershag), zusätzlich an Schultagen von Bad Brückenau nach Roßbach und weiter nach Zeitlofs. Mittags zwei Schulfahrten von Roßbach nach Bad Brückenau und eine von Eckarts nach Zeitlofs. In der Gegenrichtung gibt es mittags zwei Schulfahrten von Römershag über Roßbach nach Bad Brückenau (verkehrt in den Ferien nicht täglich und nur ab Bad Brückenau). Um 16:00 und 17:20 Uhr reguläre Fahrten ab Bad Brückenau nach Roßbach, verbunden mit Zubringern an Schultagen ab Römershag

Samstags: Morgens eine Rundfahrt Bad Brückenau – Roßbach – Bad Brückenau und weiter nach Römershag. Nachmittags eine Fahrt von Römershag nach Bad Brückenau und zusätzlich eine Rundfahrt um 15:15 Uhr.

Sonn- und feiertags: keine Fahrten.

8066 Stadtverkehr Bad Brückenau

Wochentags: Vier Rundfahrten um 10, 12, 14:00 und 16:30 Uhr vom Bahnhof über Kurstift und Berliner Platz zurück zum Bahnhof.

Samstags, sonn- und feiertags: keine Fahrten.

8113 Bad Kissingen - Bad Brückenau

Wochentags: verkehrt von 6:00 bis 18:55 Uhr in ungefähr ein 1- bis 2-Stunden-Abständen mit unregelmäßigen Abfahrtzeiten. Es bestehen einige wenige Bedienlücken (zwischen 9:30 und 13 Uhr nach Bad Kissingen. In den Ferien weitere Bedienlücken zwischen 14:30 und 17 Uhr in beiden Richtungen. Alle Fahrten bedienen den gesamten Linienweg, wobei teilweise in Bad Kissingen eine kürzere Strecke gefahren wird. Einige Fahrten bedienen vor bzw. nach dem Bahnhof weitere Stationen in Bad Brückenau. In Bad Kissingen besteht in beiden Richtungen Anschluss an die Züge der DB Richtung Schweinfurt, teilweise jedoch mit über einer halben Stunde Wartezeit.

Samstags: Je zwei durchgehende Fahrtenpaare (8 bzw. 9 Uhr und 16 bzw. 17 Uhr). Richtung Bad Kissingen zusätzliche Bedienung der Haltestellen in Bad Brückenau.

Sonn- und feiertags: keine Fahrten.

8136 Rannungen - Schweinfurt

Wochentags: verkehrt zwischen 5:55 und 22:16 durchgehend im Stundentakt in Richtung Rannungen. Von Schweinfurt aus 4-mal täglich an Schultagen über Dittelbrunn nach Rannungen, einmal davon nur nach Pfändhausen, in den Ferien per AST 2-mal täglich nach Pfändhausen. Reguläre Fahrten nach Rannungen um ca. 6, 7 und 9 Uhr, von 12 bis 18:30 Uhr ungefähr im Stundentakt, die restlichen Fahrten verkehren nur bis Pfändhausen. An Schultagen beginnen zudem drei Fahrten bereits an der Ignaz-Schön-Straße anstatt am Schweinfurter Hbf.

In der Gegenrichtung Bedienzeiten von 4:53 Uhr bis 22:21 Uhr, ebenfalls durchgehend ab Pfändhausen im Stundentakt, ab Rannungen Zweistundentakt mit häufigerer Taktung zu den Hauptverkehrszeiten. Zusätzliche Schulfahrt morgens von Pfändhausen nach Dittelbrunn, ansonsten zwei AST-Fahrten von Pfändhausen nach Dittelbrunn um 9 und 14 Uhr.

Samstags: Drei Fahrtenpaare um ca. 9, 14 und 18 Uhr von Schweinfurt nach Rannungen und zurück, wobei die letzte Fahrt auf der Rückfahrt erst ab Pfändhausen verkehrt.

Sonn- und feiertags: 2 Fahrtenpaare Schweinfurt – Pfändhausen: um 13 und 17 Uhr.

8141 Bad Kissingen - Oberthulba - Hammelburg

Wochentags: verkehrt von 6:10 bis 18:53 Uhr, zusätzlich zu den regulären Fahrten ab Bad Kissingen verkehren Schulfahrten um 6 Uhr ab Oberthulba und um 7 Uhr ab Hetzlos nach Hammelburg, außerdem morgens weitere Schulfahrten von Reith und Obererthal nach Hammelburg. Anschließend Fahrten um 10:25, 12:15 und 13:00 Uhr ab Bad Kissingen. Danach im 1 bis 1,5-Stunden-Takt Die letzte Fahrt endet bereits in Untererthal.

In der Gegenrichtung reguläre Fahrten um 7 und 8 Uhr, davor eine Fahrt ab Oberthulba. Zusätzliche Schulfahrt um 6 Uhr von Hammelburg nach Bad Kissingen. Nach einer Bedienlücke zwischen 8 und 10 Uhr weitere Fahrten um 11:20 und 13:05 Uhr. Schulfahrten um 12:20 und 13:05 nach Oberthulba und Obererthal. Um 14 und 16 Uhr enden die Schulfahrten bereits in Oberthulba, danach an Schultagen um 17:15 Fahrt nach Bad Kissingen und um 18:15 Uhr nach Oberthulba.

Samstags: 2 Fahrtenpaare, die den gesamten Linienverlauf bedienen, ein Fahrtenpaar um 7:30 Uhr, eins um 13 Uhr

Sonn- und feiertags: keine Fahrten.

8142 Bad Neustadt/Saale - Burkardroth / Bad Bocklet - Bad Kissingen

Wochentags: Verkehrt zwischen 6:08 und 18:59, aufgeteilt nach 2 Linienwegen: von Bad Neustadt über Aschach und Bad Bocklet nach Bad Kissingen und von Premich über Burkardroth nach Bad Kissingen und umgekehrt. Einige Fahrten über Bad Bocklet bedienen zudem nur den Abschnitt Aschach – Bad Bocklet – Bad Kissingen.

Auf dem Linienweg Bad Neustadt – Bad Bocklet – Bad Kissingen besteht ein 1- bis 2-Stunden-Takt, wobei morgens vor 10 Uhr nur eine Schulfahrt die Strecke komplett bedient, ansonsten startet eine weitere reguläre Fahrt in Aschach. Mittags besteht nahezu ein Stundentakt von Bad Neustadt nach Bad Kissingen mit einer Taktlücke zwischen 15 und 17 Uhr. Auf der Relation Premich - Burkardroth – Bad Kissingen fahren vor 8 Uhr an Schultagen zwei Fahrten, sonst eine. Danach besteht zwischen der Fahrt um 8:30 und der um 12:15 Uhr eine Taktlücke. Ebenfalls besteht eine Lücke dort zwischen 15 und 17 Uhr. Die letzte Fahrt endet zudem bereits in Aschach.

In der Gegenrichtung zwischen Bad Kissingen und Bad Neustadt an Schultagen zwischen 6 und 7 Uhr ein 30-Minuten-Takt, sonst nur eine Fahrt. Danach im Stundentakt bis 18 Uhr (ohne die Fahrt um 10:00 Uhr und um 12, 14, 16 und 18 Uhr nur bis Aschach). Der Abschnitt nach Premich wird erst ab 11:30 Uhr bedient, danach durch Schulfahrten verdichtet auf ca. im Stundentakt (ohne eine Fahrt um 12:30 Uhr), wobei abends die Weiterfahrt ab Aschach als Rufbusfahrt stattfindet.

Samstags: Von Premich nach Bad Kissingen um 8 und 9 Uhr, nach 8:30 bis 14:30 im 2-Stundentakt ab Aschach nach Bad Kissingen, die letzte Fahrt um 15:30 Uhr ab Aschach. In der Gegenrichtung 2-Stündliche Fahrten nach Aschach zwischen 10 und 16 Uhr, danach eine weitere Fahrt um 17:45 Uhr. Zusätzliche Fahrten um 12:45 und 14:00 Uhr ab Bad Kissingen nach Premich.

Sonn- und feiertags: Von Aschach nach Bad Kissingen um 12, 14 und 15:21 Uhr. in der Gegenrichtung um 14:10, 16:10 und 17:45 Uhr.

8143 Aschach - Bad Bocklet - Münnerstadt (Baustellenfahrplan)

Wochentags: 3 Schulfahrten Richtung Münnerstadt: um 7 Uhr ab Bad Bocklet, um 7:30 Uhr ab Windheim und um 13:30 Uhr ab Bad Bocklet. In der Gegenrichtung ebenfalls 3 Fahrten: 13 Uhr, 15:20 Uhr, 16:10 Uhr; alle durchgehend bis Großenbrach.

Samstags, sonn- und feiertags: keine Fahrten.

8147 Bad Kissingen - Münnerstadt - Seubrigshausen

Wochentags: verkehrt zwischen 5:28 und 19:15. Der dichteste Takt besteht zwischen Bad Kissingen und Münnerstadt. Aus Bad Kissingen kommend führen einige Verbindungen weiter bis Seubrigshausen Wermerichshausen, einige Fahrten verkehren direkt, andere bedienen auf dem Weg dorthin weitere Orte wie Poppenlauer, Maßbach und Thundorf. Einige Fahrten starten zudem erst in Münnerstadt. Bedienlücken des Stundentakts Richtung Seubrigshausen bestehen vor 12 Uhr und um 15 Uhr. Richtung Wermerichshausen besteht hingegen eine Bedienlücke um 10 und um 15 Uhr. Der Abschnitt Bad Kissingen – Münnerstadt wird nahezu im Stundentakt bedient, mit einer Lücke zwischen 8 und 11 Uhr und um 14 Uhr. Die weiteren Orte wie Poppenlauer, Maßbach und Thundorf werden mit einigen Ausnahmen nur zwischen 13 und 19 Uhr bedient. Ergänzungsverkehr durch viele Schulfahrten.

In der Gegenrichtung nach Bad Kissingen werden die genannten weiteren Ortschaften überwiegend morgens bedient, in Wermerichshausen und Seubrigshausen besteht eine Bedienlücke zwischen 8 und 13 Uhr, sowie zwischen 14 und 17 Uhr. Zwischen Münnerstadt und Bad Kissingen besteht auch in der Rückrichtung annähernd ein Stundentakt, mit einer Bedienlücke um ca. 10 Uhr.

Samstags: je vier Fahrten von Bad Kissingen nach Münnerstadt (7, 14, 15, 19 Uhr), ab Münnerstadt verkehrt eine Fahrt weiter bis Seubrigshausen (14 Uhr), in der Gegenrichtung ebenfalls vier Fahrten

zwischen Münnerstadt und Bad Kissingen (7, 8, 14, 19 Uhr), es beginnen zwei Fahrten bereits in Seubrigshausen (7, 14 Uhr) und eine in Wermerichshausen, die bereits in Münnerstadt endet (7 Uhr).

Sonn- und feiertags: keine Fahrten.

8151 Bad Kissingen - Maßbach

Wochentags: Richtung Bad Kissingen morgens drei Fahrten: um 6:30 Uhr eine Schulfahrt ab Volkershausen (in den Ferien als Rufbus), um 7:30 Uhr eine Schulfahrt ab Eltingshausen sowie um 8:39 Uhr eine reguläre Fahrt ab Volkershausen. In der Gegenrichtung fünf Fahrten: um 11:40 Uhr von Bad Kissingen nach Maßbach, an Schultagen um 13:00 Uhr nach Eltingshausen (in den Ferien stattdessen nach Rannungen), eine weitere Schulfahrt um 13:25 nach Rannungen, sowie um 16:10 regulär nach Rannungen und um 18:15 Uhr nach Poppenlauer.

Samstags, sonn- und feiertags: keine Fahrten.

8152 Bad Neustadt/Saale - Salz - Strahlungen - Burglauer - Münnerstadt

Wochentags: Verkehrt zwischen 5:35 und 19:36. Zwischen Bad Neustadt und Salz Stundentakt, von dort aus alle 2 Stunden weiter bis Strahlungen, und alle 2 Stunden ab Salz nach Burglauer. Sechs Fahrten ab Salz bis Burglauer. Die erste Fahrt des Tages regulär bis nach Münnerstadt. Schulfahrten verdichten das Angebot: morgens und mittags je zweimal von Bad Neustadt nach Münnerstadt, sowie mittags einmal nach Salz und einmal nach Strahlungen. Nachmittags drei weitere Schulfahrten nach Münnerstadt. 3-mal besteht die Möglichkeit auf Abruf weiter nach Windheim zu fahren.

In der Rückrichtung dasselbe Linienkonzept. Regulär vormittags zweimal auf Abruf ab Münnerstadt, sonst abwechselnd ab Strahlungen und Burglauer, sodass ab Salz ein Stundentakt entsteht. Ergänzende Schulfahrten morgens ab Windheim, Münnerstadt, Niederlauer und Strahlungen nach Bad Neustadt, nachmittags außerdem alle 90 Minuten Schulfahrten aus Münnerstadt nach Bad Neustadt.

Samstags: Zwei Fahrtenpaare von Bad Neustadt nach Salz (auf Abruf weiter nach Niederlauer) und zurück. Abfahrten um 9 und 12 Uhr.

Sonn- und feiertags: keine Fahrten.

8164 Hammelburg - Obereschenbach - Gauaschach - Wasserlosen - Schweinfurt

Wochentags: verkehrt zwischen 6:05 und 16:58, Richtung Wasserlosen noch bis 18:30. Das Fahrtangebot ist besonders am Schülerverkehr orientiert. Vor 8 Uhr verkehren Schulfahrten von Hammelburg nach Wasserlosen (in den Ferien nur bis Hammelburg Lager), nach Gauaschach und Obereschenbach, sowie eine reguläre Fahrt nach Gauaschach. Mittags eine reguläre Fahrt nach Gauaschach, ansonsten zwei Schulfahrten nach Obereschenbach, einmal nach Gauaschach und je einmal weiter nach Wasserlosen und Schweinfurt. Um 16 Uhr weitere Schulfahrten: einmal nach Wasserlosen (in den Ferien nur bis Gauaschach), und einmal nach Pfaffenhausen. Abends erneut an Schultagen nach Wasserlosen und regulär nach Gauaschach.

In der Gegenrichtung vor 8 Uhr Schulfahrten zweimal ab Gauaschach, sowie je einmal ab Neubessingen, Pfaffenhausen und Untereschenbach nach Hammelburg. Ansonsten eine Anruffahrt

von Gauaschach nach Hammelburg. Nach 12 Uhr Schulfahrten zweimal aus Untereschenbach (in den Ferien aus Gauaschach), sowie zweimal aus Gauaschach. Um 16:45 Uhr eine weitere Schulfahrt von Gauaschach nach Hammelburg.

Samstags: um 8:45 Uhr von Gauaschach nach Hammelburg und um 15:00 Uhr zurück.

Sonn- und feiertags: keine Fahrten.

8165 Hammelburg - Euerdorf - Oberthulba / Ramsthal - Schweinfurt

Wochentags: morgens zwei Fahrten aus Hammelburg nach Schweinfurt, davon eine Fahrt nur an Schultagen. Eine weitere Schulfahrt aus Thulba und eine Verbindung von Westheim nach Elfershausen mit Anschluss nach Bad Kissingen. Mittags zwei weitere Verbindungen Hammelburg – Schweinfurt (12:55 und 14:25 Uhr), davon letztere nur an Schultagen.

In der Gegenrichtung morgens eine Fahrt aus Schweinfurt nach Hammelburg, zusätzlich eine Schulfahrt von Sulzthal nach Hammelburg. Mittags eine Schulfahrt von Schweinfurt nach Hammelburg und eine aus Ramsthal nach Thulba. Nach 15 Uhr zweimal von Schweinfurt (davon einmal nur an Schultagen) und um 16:35 Uhr erneut nur an Schultagen von Ramsthal nach Thulba.

Samstags: eine morgendliche Verbindung von Frankenbrunn nach Schweinfurt sowie in der Gegenrichtung bis nach Hammelburg, nachmittags von Schweinfurt nach Thulba und rückwärts von Hammelburg nach Ramsthal.

Sonn- und feiertags: keine Fahrten.

8166 Hammelburg - Untererthal - Völkersleier - Hammelburg

Wochentags: verkehrt von 6:00 bis 16:54, insgesamt viele Schulfahrten. Gegen den Uhrzeigersinn morgens einzelne Schulfahrten ab Windheim, Wartmannsroth und Morlesau nach Hammelburg, dazu eine Rufbusfahrt von Hetzlos nach Hammelburg. Mittags eine komplette Rundfahrt (nur an Schultagen) und am späten Nachmittag eine „Expressfahrt“ aus Bad Kissingen über Oberthulba nach Hammelburg. Dazu eine Fahrt von Oberthulba nach Hammelburg.

Mit dem Uhrzeigersinn Bedienzeiten von 5:40 Uhr bis 18 Uhr. Morgens vor 8 Uhr zwei Rundfahrten von Hammelburg nach Hammelburg, in den Ferien nur eine Rundfahrt. Zusätzlich zwei „Expressfahrten“ an Schultagen von Hammelburg über Thulba nach Bad Kissingen und eine von Hetzlos nach Hammelburg. Mittags 3 Rundfahrten (teilweise nur auf Abruf und mit leicht alternierenden Linienverläufen). Nach 16 Uhr erneut zwei Rundfahrten, davon eine nur an Schultagen.

Samstags: Eine Fahrt gegen den Uhrzeigersinn ab Hetzlos morgens, in der Gegenrichtung eine komplette Rundfahrt am Mittag.

8167 Hammelburg - Euerdorf - Bad Kissingen / Schweinfurt (Saaletalbus)

Wochentags: verkehrt von 5:35 bis 18:45. Morgens zwei reguläre Fahrten nach Schweinfurt, dazu eine zusätzliche nur an Schultagen. Außerdem jeweils eine Schulfahrt von Hammelburg nach Elfershausen und nach Bad Kissingen. Weitere Fahrten nach 12 Uhr: Eine Schulfahrt nach Langendorf, eine reguläre nach Schweinfurt, sowie weitere nach Fuchsstadt, Machtilshausen, Engenthal und Aura

an der Saale. Nach 14 Uhr drei weitere Schulfahrten nach Aura an der Saale, sowie eine nach Bad Kissingen.

In der Gegenrichtung vor 8 Uhr eine Schulfahrt aus Elfershausen nach Hammelburg und eine reguläre Fahrt aus Schweinfurt. Weitere Schulfahrten aus Engenthal und Bad Kissingen, je eine weitere reguläre Fahrt aus Fuchsstadt und Bad Kissingen. Mittags drei (nahezu stündliche) Fahrten von Bad Kissingen nach Hammelburg, davon eine „Expressfahrt“, dazu Schulfahrten aus Feuerthal und Schweinfurt. Nachmittags eine reguläre Fahrt aus Schweinfurt, sowie zwei weitere Schulfahrten aus Bad Kissingen und eine aus Schweinfurt. Die letzte Fahrt des Tages regulär von Bad Kissingen nach Hammelburg.

Samstags: in den Sommermonaten: 2-Stunden-Takt zwischen 8 und 18:45 Uhr, wobei das Fahrtenpaar 13/14 Uhr entfällt. Die erste Fahrt verkehrt von Schweinfurt nach Hammelburg, danach immer Fahrtenpaare zwischen Bad Kissingen und Hammelburg. Eine Fahrt außerhalb des Taktes um 13:05 Uhr von Schweinfurt nach Euerdorf, sowie in der Gegenrichtung um 15:40 Uhr von Hammelburg nach Ramsthal über Elfershausen, ansonsten wird Elfershausen nicht bedient.

Sonn- und feiertags: in den Sommermonaten: 2-Stunden-Takt zwischen 9 und 18:45 Uhr wobei das Fahrtenpaar 13/14 Uhr entfällt. Die erste Fahrt beginnt in Hammelburg, die letzte endet in Hammelburg.

8170 Bad Königshofen i. Gr. - Stadtlauringen - Schweinfurt

Wochentags: Eine Fahrt morgens aus Großbardorf Richtung Schweinfurt, eine zusätzliche Schulfahrt von Rothhausen nach Schweinfurt. Nachmittags nach 15 Uhr zwei Fahrten aus Schweinfurt kommend nach Großbardorf bzw. Kleinwenkheim, wobei hier außerhalb von Schweinfurt nur zum Aussteigen angehalten wird.

Samstags, sonn- und feiertags: keine Fahrten.

8171 Althausen - Maßbach - Schweinfurt

Wochentags: vor 9 Uhr eine Rufbusfahrt von Althausen nach Schweinfurt, jeweils eine Schulfahrt von Poppenlauer und Altenmünster (in den Ferien ebenfalls von Poppenlauer) nach Schweinfurt. Anschließend noch eine reguläre Fahrt von Poppenlauer nach Schweinfurt. Nachmittags drei weitere Fahrten von Poppenlauer nach Schweinfurt (12:20, 14:10, 15:25 Uhr), wobei nur die mittlere Fahrt auch in den Ferien stattfindet.

In der Gegenrichtung eine Fahrt um 11:20 von Schweinfurt nach Poppenlauer. Mittags ergänzende Schulfahrten nach Poppenlauer und nach Altenmünster (in den Ferien ebenfalls nach Poppenlauer). Nach 15 Uhr zwei Schulfahrten nach Wermerichshausen (davon eine in den Ferien nach Poppenlauer). Anschließend reguläre Fahrten aus Schweinfurt und aus Ballingshausen nach Poppenlauer. Späte AST-Fahrt um 23:15 Uhr ab Schweinfurt nach Altenmünster.

Samstags: Eine Fahrt von Poppenlauer nach Schweinfurt um 7:15 Uhr, in der Gegenrichtung um 13 Uhr zurück. Ergänzend dazu drei Anruffahrten (16:15 Uhr, 20:15 Uhr und 0:30 Uhr) nach Oberlauringen bzw. die letzten beiden nach Altenmünster.

Sonn- und feiertags: keine Fahrten.

8173 Sulzfeld - Bad Neustadt/Saale

Wochentags: morgendliche Schulfahrten aus Sulzfeld (Leinach auf Abruf) und Mühlbach nach Bad Neustadt. Reguläre Fahrten als Anruffahrten um 8:19 ab Maria Bildhausen und um 11:48 Uhr ab Löhrieth nach Bad Neustadt und wieder zurück. Nachmittags eine weitere Schulfahrt ab Sulzfeld bis Bad Neustadt, die in den Ferien als Anruffahrt erst in Maria Bildhausen startet. In der Gegenrichtung eine mittägliche Schulfahrt nach Sulzfeld bzw. Leinach (in den Ferien als Anruffahrt bis Maria Bildhausen), und eine nach Mühlbach. Um 16:10 Uhr eine weitere Schul-Anruffahrt von Bad Neustadt nach Sulzfeld bzw. Leinach (in den Ferien bis Maria Bildhausen)

Samstags, sonn- und feiertags: keine Fahrten.

8189 Bad Kissingen - Wirmsthal / Oehrberg

Wochentags: um 9:15 eine Schul-Anruf-Fahrt von Bad Kissingen über Wirmsthal zurück bis nach Albertshausen. Mittags eine Fahrt über Garitz und Oberthulba nach Wirmsthal (an Schultagen nicht über Oberthulba), sowie eine Schulfahrt über Oberthulba nach Oehrberg. Nach 16 Uhr eine weitere Schulfahrt nach Wirmsthal, sowie zwei weitere reguläre Fahrten.

In der Gegenrichtung morgendliche Schulfahrten aus Oehrberg und Wirmsthal nach Bad Kissingen (in den Ferien eine Fahrt von Wirmsthal über Oehrberg). Um 9:30 Uhr eine Anruf-Schul-Fahrt von Wirmsthal nach Bad Kissingen. Mittags aus Oehrberg und Wirmsthal nach Bad Kissingen (in den Ferien eine Fahrt von Wirmsthal über Oehrberg), sowie eine abendliche Fahrt von Wirmsthal über Oehrberg nach Bad Kissingen.

Samstags, sonn- und feiertags: keine Fahrten.

8190 Bad Kissingen - Waldfenster

Wochentags: Zwischen 6:15 Uhr und 18:30 Uhr Fahrten ungefähr alle 2 Stunden. Aus Bad Kissingen nach Waldfenster eine Direktfahrt um 8:10 Uhr über Klaushof nach Waldfenster. Weitere Fahrten mit Zwischenhalten um 10, 13, 16:30, 17:30, 18:00 Uhr. Bei Letzterer handelt es sich um eine Anruffahrt. Eine Schulfahrt um 15:20 ab Bad Kissingen endet bereits in Lauter.

In der Gegenrichtung nach Bad Kissingen reguläre Fahrten um 6, 7, 8:30, 11, 13:30, 17 und 17:45 Uhr.

Samstags: um 7 Uhr von Waldfenster nach Bad Kissingen und um 13 Uhr zurück.

Sonn- und feiertags: keine Fahrten.

8230 Bad Königshofen - Bad Neustadt - Bad Bocklet - Bad Kissingen - Bad Brückenau (Bäderlandbus)

Fahrplan befand sich zum Bearbeitungszeitpunkt noch in der Erstellung.

8240 Diebach - Hammelburg - Bad Kissingen - Bad Bocklet - Burkardroth - Kreuzberg (Kreuzberg-Shuttle)

Fahrplan befand sich zum Bearbeitungszeitpunkt noch in der Erstellung.

(Stadtverkehr Bad Kissingen) Linie 1 Münchner Straße – Parkfriedhof – Dummentaler Weg – Nordring – Münchner Straße

Wochentags: Verkehrt von 6:25 bis 19:00 Uhr, durchgehender 30-Minutentakt, alle Fahrten bedienen den gesamten Streckenverlauf.

Samstags: verkehrt von 8:35 bis 14:00 Uhr stündlich.

(Stadtverkehr Bad Kissingen) Linie 2 Münchner Straße – Behördenzentrum – Rosenhof - (Eissporthalle/Terrassenschwimmbad) – Bahnhof – Münchner Straße

Wochentags: verkehrt von 9:35 bis 18:30 Uhr; durchgehender Stundentakt mit ergänzenden Fahrten um 16:05 und 18:05 zum zeitweisen Halbstundentakt; alle Fahrten bedienen den gesamten Streckenverlauf.

Samstags: verkehrt von 8:35 bis 14:00 Uhr stündlich.

(Stadtverkehr Bad Kissingen) Linie 3 Münchner Straße – Wendelinus – Winkels – Postgarage – Münchner Straße

Wochentags: Verkehrt von 6:25 bis 18:30 Uhr, vor 8:30 Uhr im 30-Minutentakt, danach stündlich, ab 15:30 wieder Halbstundentakt; alle Fahrten bedienen den gesamten Streckenverlauf.

Samstags: verkehrt von 8:35 bis 14:00 Uhr stündlich.

(Stadtverkehr Bad Kissingen) Linie 4 Münchner Straße – Parkwohnstift – Garitz – Münchner Straße

Zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme gilt auf der Linie 4 ein Baustellenfahrplan. Vom vor der Baustellenphase gültigen Fahrplan ausgehend können folgende Aussagen getroffen werden:

Wochentags: Verkehrt von 6:20 bis 18:40 Uhr, vor 9:00 Uhr im 30-Minutentakt, danach stündlich, eine ergänzende Fahrt um 16:40 Uhr; alle Fahrten bedienen den gesamten Streckenverlauf.

Samstags: verkehrt von 9:10 bis 13:40 Uhr stündlich.

(Stadtverkehr Bad Kissingen) Linie 5 Münchner Straße – Bahnhof – St.-Elisabeth-Krh. – Reiterswiesen - St.-Elisabeth-Krh. – Bahnhof – Münchner Straße

Wochentags: verkehrt von 6:00 bis 19:10 Uhr, von 8:00 bis 9:00 Uhr und ab 16 Uhr im 30-Minutentakt, zusätzliche Fahrten um 7:30 Uhr vom Bahnhof zur Münchner Str., um 10:25 Uhr von der Deegenberg-Klinik zur Münchner Str., sowie um 13:00 Uhr eine Fahrt zum Bahnhof und zurück.

Samstags: verkehrt von 9:00 bis 14:40 Uhr stündlich, mit zusätzlicher Fahrt um 10:25 Uhr von der Deegenberg-Klinik zur Münchner Straße.

(Stadtverkehr Bad Kissingen) Linie 6 Münchner Straße – Salinenstraße – Hausen – Kleinbrach – Salinenstraße – Münchner Straße

Wochentags: verkehrt von 6:10 bis 18:35 Uhr; bis 9:00 Uhr ungefähr im Halbstundentakt, nach 17:00 Uhr im Halbstundentakt, ansonsten stündlich.

Samstags: verkehrt von 9:10 bis 13:35 Uhr stündlich.

(Stadtverkehr Bad Kissingen) Linie 7 Münchner Straße – Bahnhof – Arnshausen – Bahnhof – Münchner Straße

Wochentags: verkehrt von 6:35 bis 19:10 Uhr, vor 8:40 Uhr und nach 16:40 Uhr im Halbstundentakt, ansonsten stündlich; ergänzende Fahrt um 13:05 Uhr.

Samstags: verkehrt von 8:40 bis 14:10 Uhr stündlich.

(Stadtverkehr Bad Kissingen) Linie 8 Münchner Straße – KissSalis-Therme – Berufsschule – Garitz-Seeplatz – Berufsschule – Münchner Straße

Zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme gilt auf der Linie 8 ein Baustellenfahrplan. Vom vor der Baustellenphase gültigen Fahrplan ausgehend können folgende Aussagen getroffen werden:

Wochentags: verkehrt von 6:20 bis 19:05 Uhr durchgehend alle 30 Minuten, die KissSalis-Therme wird erst ab 8:30 Uhr angefahren. Ergänzende Fahrten zur Berufsschule um 7:40 Uhr und um 15:48 Uhr zurück ohne Zwischenhalt.

Samstags: verkehrt von 8:00 bis 14:35 Uhr stündlich.

(Stadtverkehr Bad Kissingen) Linie 10 Hennebergsiedlung – Wendelinus – Winkels – Parkfriedhof

Sonntags als Anruf-Sammel-Taxi.

(Stadtverkehr Bad Kissingen) Linie 11 Bad Kissingen – Poppenroth – Albertshausen – Bad Kissingen

Wochentags: Zwei Fahrten um 9:10 und 14:10 Uhr.

Der Stadtverkehr auf den Linien 1-8, 10 und 11 wird ergänzt durch AST-Verkehre freitags von 19:00 bis 23:00 Uhr, samstags von 14:00 bis 23:00 Uhr und sonn-/ feiertags von 9:00 bis 23:00 Uhr.

2.4 Derzeitige ÖPNV-Nutzung

Zur derzeitigen ÖPNV-Nutzung liegen keine Zahlen vor (eine für die gesamte Region 3 angesetzte Fahrgasterhebung musste aufgrund der Pandemiesituation mehrfach verschoben werden). Es kann aber davon ausgegangen werden, dass

- Schülerinnen und Schüler nach wie vor den größten Anteil am Fahrgastaufkommen haben,
- die wichtigsten Quell- und Zielgebiete der Fahrgäste die Mittelzentren und Schulstandorte des Landkreises sind, und

- die wichtigsten Quell- und Zielgebiete außerhalb des Landkreises die Stadt Schweinfurt und die Stadt Bad Neustadt a. d. Saale sind.

2.5 Schwachstellenanalyse

2.5.1 Räumliche Erschließung

Durch die vorhandenen Haltestellen im Landkreis Bad Kissingen werden, wie man Abbildung 18 entnehmen kann, neben den Siedlungsbereichen auch so gut wie alle Einrichtungen des täglichen und episodischen Bedarfs durch den ÖPNV erschlossen. Dabei befinden sich die meisten Einrichtungen innerhalb des 500 m – Radius einer Haltestelle, seltener mindestens im 700 m – Radius. In Einzelfällen liegen (es betrifft fast ausschließlich naturnahe Freizeit- und Kultureinrichtungen) Einrichtungen außerhalb des Einzugsgebiets von Haltestellen.

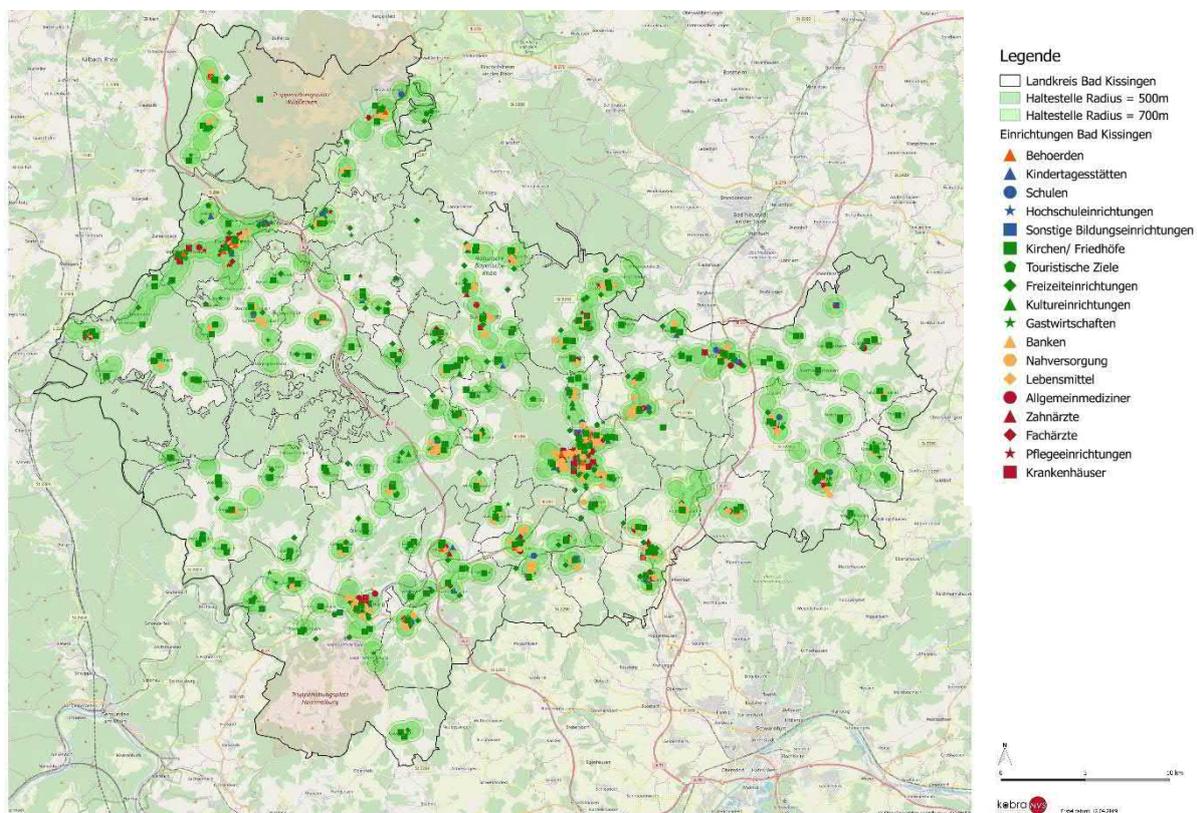


Abbildung 18: Haltestelleneinzugsbereiche und Versorgungseinrichtungen im Landkreis Bad Kissingen (Stand 2019)

2.5.2 Bedienungshäufigkeit

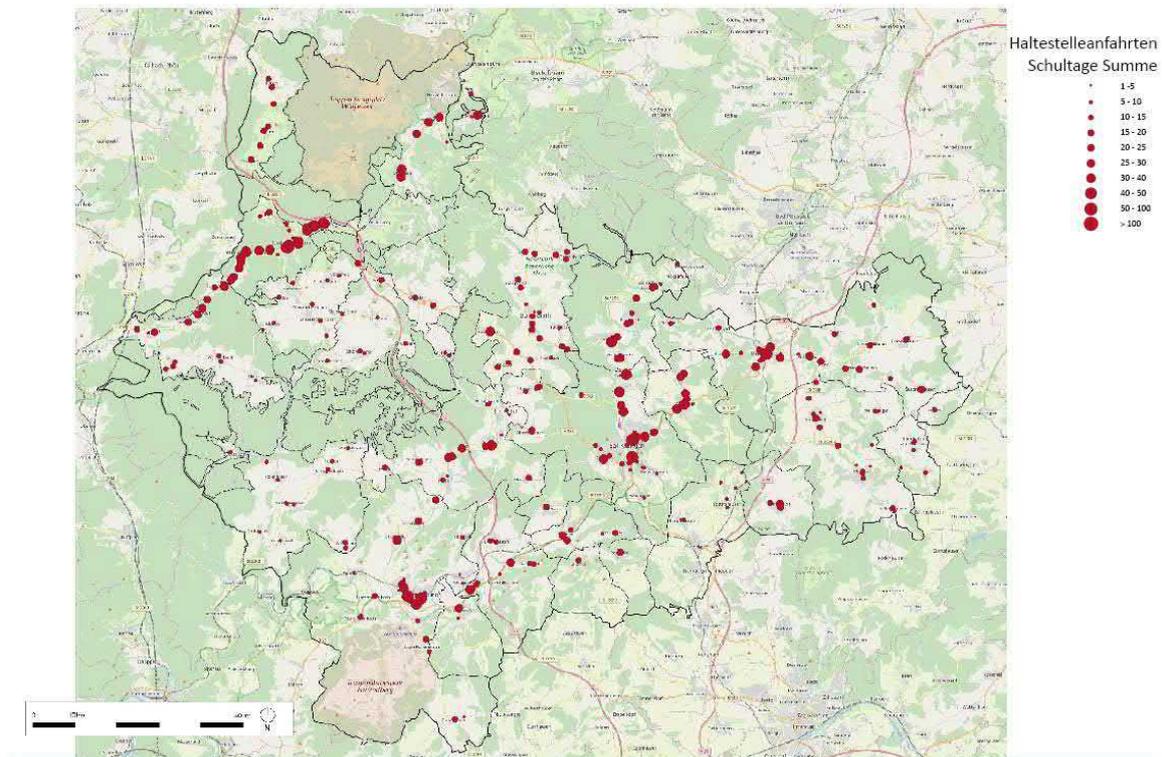


Abbildung 19: Haltestellenabfahrten an einem Schultag (Stand 2019)

Relativ deutlich kann man in der Abbildung oben die wichtigsten ÖPNV-Achsen mit erhöhter Bedienungsintensität erkennen:

- Bad Kissingen – Hammelburg
- Bad Kissingen – Bad Bocklet
- Bad Kissingen – Münnerstadt
- Bad Kissingen – Bad Brückenau
- Hammelburg – Oberthulba – Burkardroth
- Zeitlofs – Bad Brückenau – Wildflecken

Grundsätzlich wird jeder Ort im Landkreis mindestens zweimal am Tag angefahren, auch wenn die ländlichen Bereiche jenseits der Mittel-/Unterzentren und der Hauptachsen eine deutlich geringere Bedienungs Häufigkeit aufweisen.

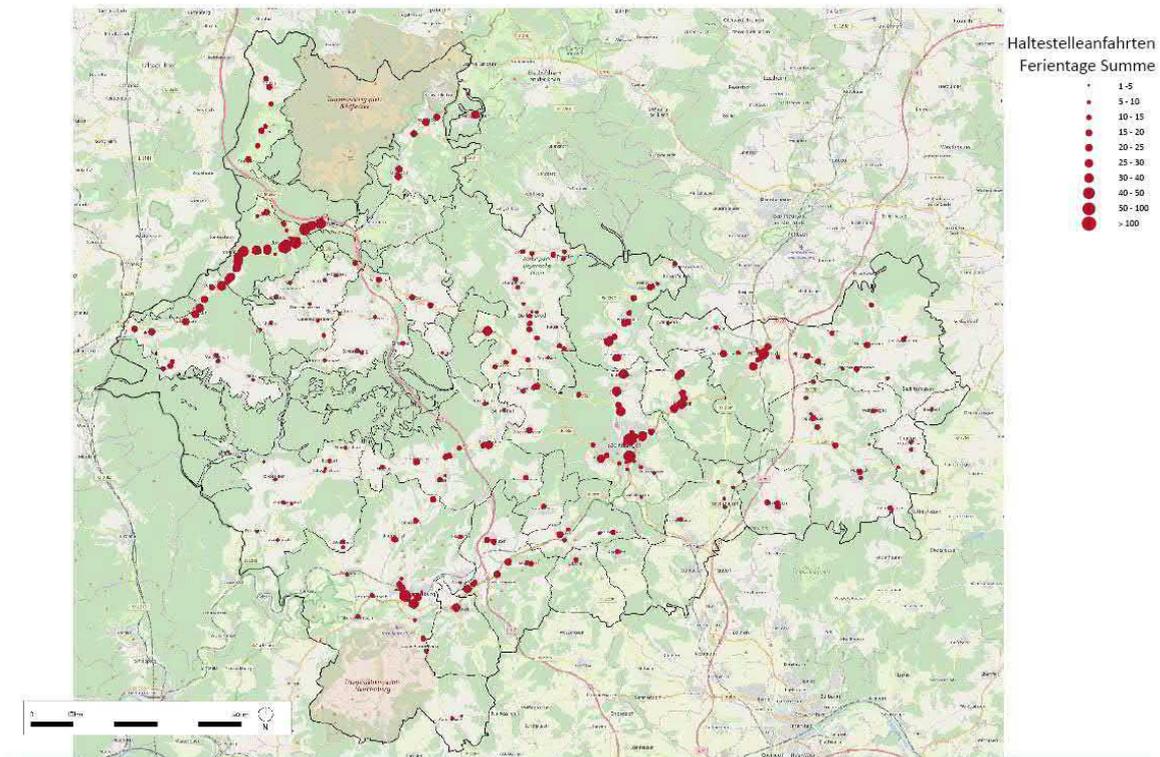


Abbildung 20: Haltestellenabfahrten an einem Ferientage (Stand 2019)

Während der Schulferien ist die Bedienungshäufigkeit nur geringfügig reduziert. Sämtliche Orte im Landkreis werden nach wie vor mit mindestens einem Fahrtenpaar bedient. Die Verkehre entlang der oben benannten Achsen finden fast ohne Einschränkungen statt.

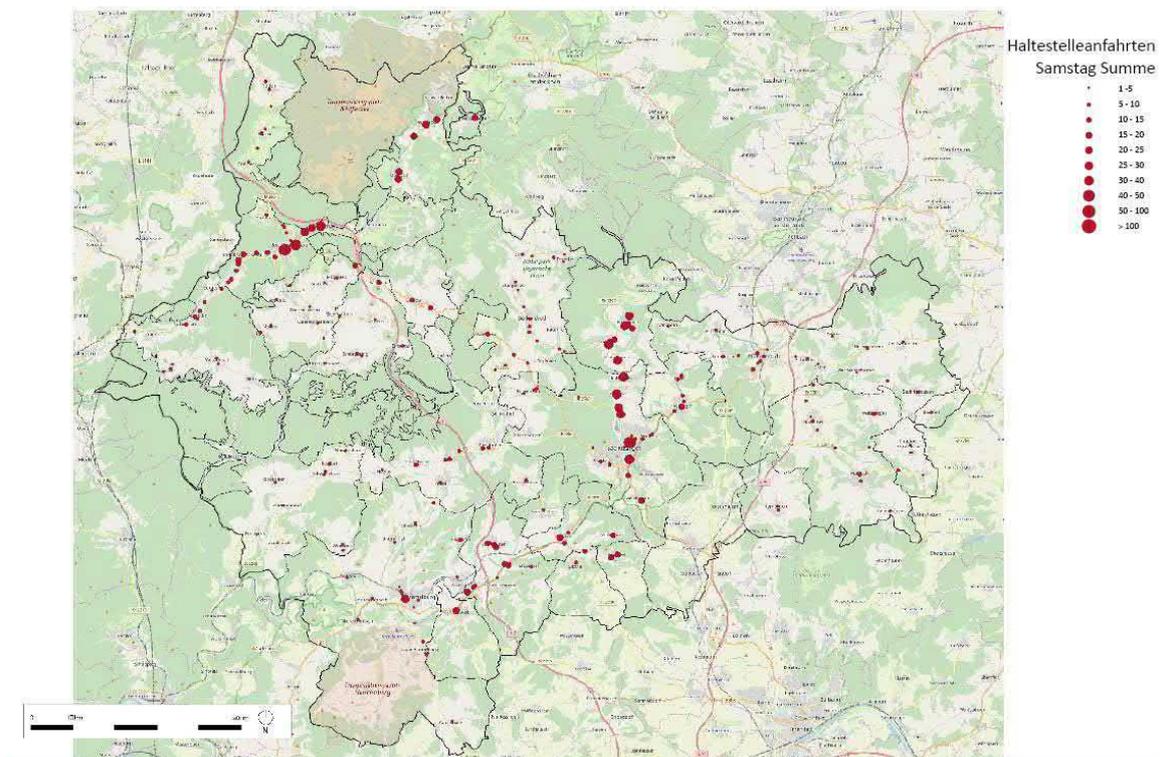


Abbildung 21: Haltestellenabfahrten an einem Samstag (Stand 2019)

Während auf vielen Linien am Wochenende nur noch einzelne Fahrten je Richtung angeboten werden, kommen vom 01.05. bis zum 31.10. auf den wichtigsten Relationen zusätzliche Wochenendverkehre¹⁵ zum Einsatz:

- Sinntalbus (Bad Brückenau – Wildflecken)
- Saaletalbus (Bad Kissingen – Hammelburg)
- Bäderlandbus (verbindet landkreisübergreifend Bad Brückenau, Bad Bocklet und Bad Kissingen mit Bad Neustadt und Bad Königshofen im Landkreis Rhön-Grabfeld)

Ziele des Bäderlandbus-Konzeptes sind laut dem Nahverkehrsplan 2007 „die verkehrliche Vernetzung der fünf Kurorte sowie die Erschließung von Freizeitzielen in den beiden Landkreisen durch den ÖPNV“.

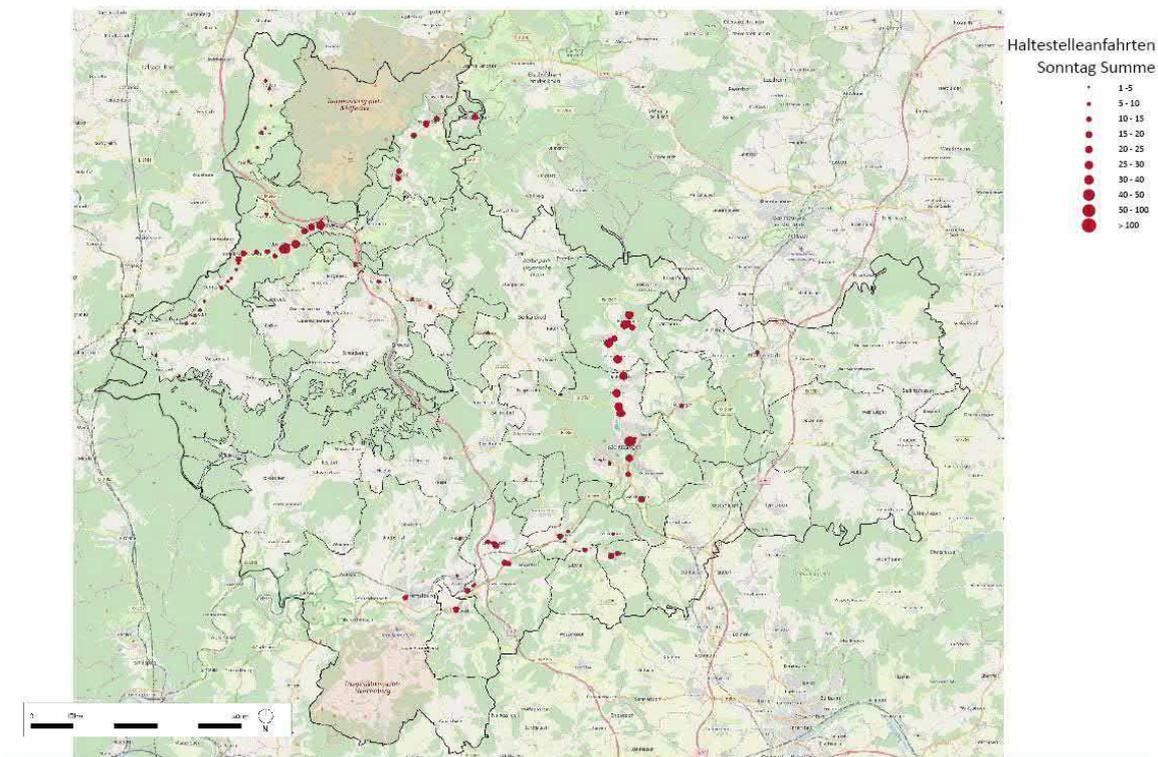


Abbildung 22: Haltestellenabfahrten an einem Sonntag (Stand 2019)

An Sonntagen ist die Bedienungshäufigkeit deutlich eingeschränkt, neben den Bahnlinien 803 und 815 werden sonntags auf den folgenden Linien einzelne Fahrten durchgeführt:

- 8054 (Bad Brückenau – Motten – Fulda), zwei Fahrtenpaare
- 8056 (Bad Brückenau – Jossa), zwei Fahrtenpaare
- 8057 (Bad Brückenau – Wildflecken – Bad Neustadt), drei Fahrtenpaare, vom 01.05. bis zum 31.10. als Sinntalbus
- 8142 (Bad Kissingen – Bad Bocklet – Bad Neustadt), vier Fahrtenpaare, vom 01.05. bis zum 31.10. als Bäderlandbus
- 8167 (Bad Kissingen – Hammelburg), vier Fahrtenpaare, nur vom 01.05. bis zum 31.10. als Saaletalbus

¹⁵ Teilweise werden Regelverkehre anderer Linien ersetzt.

Bedienungshäufigkeiten nach Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern

Die von der Leitlinie für Nahverkehrsplanung in Bayern vorgegebenen Grenzwerte für diese Verkehrszeiten lauten wie folgt:

Ortsgröße	Richt-/Grenzwert Fahrtenpaare HVZ		Richt-/Grenzwert Fahrtenpaare NVZ		Richt-/Grenzwert Fahrtenpaare SVZ	
Über 3.000 Einwohner	12	7-8	6	3-4	3	1-2
1.000-3.000 Einwohner	6	3-4	4	2	2	1
Bis 1.000 Einwohner	4	2	2	1-2	1	0-1

Tabelle 9: Richt- und Grenzwerte für Bedienungshäufigkeiten in ländlichen Räumen laut der Leitlinie für Nahverkehrsplanung in Bayern

Die Verkehrszeiten werden im Untersuchungsraum analog zum Nahverkehrsplan von 2007 definiert:

- Hauptverkehrszeit (6:00-8:30 Uhr, 12:00-14:00 Uhr und 16:00-18:30 Uhr)
- Nebenverkehrszeit (8:30-12:00 Uhr und 14:00-16:00 Uhr)
- Schwachverkehrszeit (18:30-6:00 Uhr)

In den folgenden Tabellen sind die Werte markiert, die unterhalb des Grenzwertes der Leitlinie liegen:

Bedienungshäufigkeit in Orten mit über 3.000 Einwohnern				
Ort (Ortsteil)	Fahrten HVZ	Fahrten NVZ	Fahrten SVZ	Summe
Bad Brückenau	97	55	6	158
Bad Kissingen	112	48	6	166
Garitz	24	12	0	36
Hammelburg	67	21	3	91
Münnerstadt	49	19	3	71
Nüdlingen	33	7	2	42

Tabelle 10: Bedienungshäufigkeit in Orten mit über 3.000 Einwohnern, laut Fahrplan 2018

Bedienungshäufigkeit in Orten zwischen 1.000 und 3.000 Einwohnern				
Ort (Ortsteil)	Fahrten HVZ	Fahrten NVZ	Fahrten SVZ	Summe
Arnshausen	2	0	0	2
Bad Bocklet	18	10	2	30
Diebach	Bedienung durch Bahnlinie 803			
Ebenhausen	Bedienung durch Bahnlinie 803 und 815			
Elfershausen	21	7	2	30
Euerdorf	26	5	2	33
Fuchsstadt	18	9	3	30
Hausen	25	15	2	42
Maßbach	8	4	3	15
Motten	13	3	1	17
Poppenlauer	17	2	4	23
Oberthulba	27	10	4	41
Oerlenbach	Bedienung durch Bahnlinie 803 und 815			
Premich	13	3	1	17

Rannungen	16	8	2	26
Ramsthal	19	3	1	23
Reiterswiesen	8	2	0	10
Thulba	21	5	1	27
Wildflecken	19	7	3	29
Winkels	30	6	1	37

Tabelle 11: Bedienungshäufigkeit in Orten zwischen 1.000 und 3.000 Einwohnern, laut Fahrplan 2018

Bedienungshäufigkeit in Orten mit weniger als 1.000 Einwohnern				
Ort (Ortsteil)	Fahrten HVZ	Fahrten NVZ	Fahrten SVZ	Summe
Aschach	25	18	2	45
Albertshausen	14	6	2	22
Althausen	17	5	3	25
Aschach	25	18	2	45
Aspenmühle	4	4	1	9
Aura a. d. Saale	13	5	1	19
Brandmühle	14	2	3	19
Breitenbach	5	5	0	10
Brünn	18	4	2	24
Buchrasen	7	5	0	12
Burghausen	21	7	2	30
Burkardroth	5	5	1	11
Detter	10	0	0	10
Dittlofsroda	6	3	1	10
Dreistelz	10	2	0	12
Eckarts	21	9	1	31
Einraffshof	4	4	1	9
Eltingshausen	5	2	0	7
Engenthal	12	2	0	14
Feuerthal	8	1	0	9
Frankenbrunn	16	5	1	22
Frauenroth	8	8	0	16
Fridritt	10	3	2	15
Gauaschach	13	2	1	16
Gefäll	12	4	1	17
Geroda	12	5	1	18
Großenbrach	17	8	2	27
Großwenkheim	13	3	2	18
Haard	21	6	2	29
Hassenbach	5	2	1	8
Heckmühle	3	3	0	6
Heiligkreuz	3	3	0	6
Hetzlos	13	2	1	16
Hohn	18	6	1	25
Katzenbach	13	4	0	17

Klaushof	9	4	0	13
Kleinbrach	25	15	2	42
Kleinwenkheim	11	3	4	18
Kothen	16	2	1	19
Langendorf	20	9	3	32
Lauter	10	3	0	13
Machtilshausen	3	0	2	5
Maria Bildhausen	9	3	0	12
Mitgenfeld	9	6	1	16
Modlos	8	2	0	10
Morlesau	5	2	0	7
Neufriedrichsthal	18	8	2	28
Neuwirtshaus	8	1	0	9
Nickersfelden	8	6	0	14
Oberbach	21	9	3	33
Obererthal	19	4	1	24
Obereschenbach	12	1	0	13
Obergeiersnest	4	4	1	9
Oberleichtersbach	6	5	0	11
Oberwildflecken	22	9	5	36
Oehrberg	5	1	0	6
Pfaffenhausen	9	2	0	11
Platz	10	6	2	18
Poppenroth	10	2	0	12
Reichenbach	10	3	1	14
Reith	20	5	1	26
Riedenberg	19	9	2	30
Römershag	34	20	3	57
Roßbach	12	0	0	12
Roth	4	1	0	5
Rothausen	8	2	4	14
Rottershausen	3	2	1	6
Rupboden	17	9	1	27
Schildeck	11	6	1	18
Schlimpfhof	4	2	1	7
Schmidthof	12	9	1	22
Schönderling	5	4	0	9
Schondra	4	4	1	9
Schwarze Pfütze	3	0	0	3
Schwärzelbach	8	1	0	9
Seubrigshausen	15	2	4	21
Singenrain	5	4	0	9
Speicherz	16	3	0	19
Staatsbad Bad Brückenau	29	16	1	46
Stangenroth	12	4	1	17

Steinach	17	7	1	25
Steinberg	12	4	1	17
Stockhof	18	9	2	29
Stralsbach	9	8	0	17
Sulzthal	15	3	1	19
Theinfeld	6	2	3	11
Thundorf	5	2	3	10
Trimberg	19	7	2	28
Trübenbrunn	11	9	2	22
Untererthal	25	5	1	31
Untereschenbach	12	1	0	13
Untergeiersnest	4	4	1	9
Unterleichtersbach	6	4	0	10
Volkers	14	6	0	20
Volkershausen	8	5	3	16
Völkersleier	5	3	1	9
Waizenbach	6	3	1	10
Waldfenster	24	9	2	35
Wartmannsroth	8	2	1	11
Weichtungen	7	2	1	10
Weißbach	12	0	0	12
Wermerichshausen	20	2	1	23
Wernarz	16	9	1	26
Westheim	5	0	0	5
Windheim (Münnerstadt)	9	3	1	13
Windheim (Wartmannsroth)	7	4	1	12
Wirmsthal	15	3	1	19
Wittershausen	12	5	1	18
Wollbach	3	1	0	4
Zahlbach	9	8	1	18
Zeitlofs	12	8	2	22
Ziegelmühle	2	0	0	2

Tabelle 12: Bedienungshäufigkeit in Orten mit weniger als 1.000 Einwohnern, laut Fahrplan 2018

Wie den obigen Tabellen entnommen werden kann, werden die Grenzwerte in den meisten Orten eingehalten. In den Fällen, in denen Grenzwerte unterschritten werden, fehlen in der Regel nur einzelne Fahrten.

2.5.3 Fahrzeuge

Eine im Februar 2020 schriftlich durchgeführte Umfrage unter den Verkehrsunternehmen der Region hat folgende Erkenntnisse zu den Fahrzeugflotten zutage gefördert:

- Die meisten Unternehmen setzen im regionalen Busverkehr bereits Niederflurfahrzeuge (mit mechanischen Rampen) ein. Allerdings verfügen nicht alle dieser Fahrzeuge über einen Multifunktionsbereich/ eine Sondernutzungsfläche, die zum Abstellen von Rollstühlen/ Kinderwägen geeignet wäre.

- Es sind immer noch Hochflur-Reisebusse unterwegs, die überwiegend im Schulverkehr eingesetzt werden.
- In einigen Fällen sind die unternehmenseigenen Fahrzeugflotten stark veraltet. Dementsprechend werden in diesen Fällen auch nicht die aktuellen Abgasnormen eingehalten.

2.5.4 Infrastruktur und Schnittstellen

Haltestelleninfrastruktur

Die wesentlichen Aussagen zur Infrastruktur betreffen die Pflicht zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen und finden sich daher in Kapitel „4 Barrierefreier ÖPNV“. An dieser Stelle wird lediglich darauf hingewiesen, dass die Gemeinden des Landkreises als Straßenbaulastträger auch für die bauliche Ausstattung der Haltestellen verantwortlich sind. Die hierfür zur Verfügung stehenden Fördermittel (gemäß Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) können bei der Regierung von Unterfranken beantragt werden. Den Anträgen muss zwingend die Stellungnahmen des Behinderten- und des Nahverkehrsbeauftragten des Landkreises beiliegen. Dies soll sicherstellen, dass bei Haltestellenausbau- und Umbaumaßnahmen sowohl die aktuellen technischen Richtlinien („Stand der Technik“) als auch die Vorgaben aus dem Nahverkehrsplan eingehalten werden.

Schnittstellen

Eine wesentliche Schnittstelle – in diesem Fall zwischen den Bussen des Stadtverkehrs in Bad Kissingen und den Bussen des regionalen Verkehrs – bilden die Haltestellen Münchner Straße (für Fahrzeuge der Stadtbuslinien) und Berliner Platz (für Fahrzeuge der regionalen Linien). Beide Haltestellen liegen unmittelbar nebeneinander im Stadtzentrum von Bad Kissingen, in fußläufiger Entfernung zur Fußgängerzone.

Weiterhin stellen die Bahnhöfe und Bahnhaltepunkte des Landkreises wichtige Schnittstellen zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern dar. Hierbei besteht vielfach Optimierungsbedarf hinsichtlich der Fahrplanabstimmung zwischen Bus und Bahn. Zudem stellen die Verknüpfungspunkte erhöhte Ansprüche an die Haltestelleninfrastruktur dar, da hier mit höheren Fahrgastzahlen, längeren Aufenthalten und u. U. auftretenden Orientierungsschwierigkeiten gerechnet werden muss. Dieser Tatsache muss im Zweifel mit einer individuellen Planung begegnet werden.

2.5.5 Fahrgastinformation

Grundlegende Voraussetzung für die Nutzung der Busse und Bahnen durch die Bevölkerung ist die Information über die Angebote des ÖPNV. Neben den Fahrplan- und Liniennetzplanaushängen an den Haltestellen, erfolgt dies unter anderem durch den jährlich zum Fahrplanwechsel herausgegeben Kreisfahrplan. Dieser ist bei den Gemeinden/Verwaltungsgemeinschaften, Banken, den Busunternehmen sowie im Landratsamt erhältlich. Er enthält alle öffentlichen Bahn- und Buslinien, sowie Auskünfte über das Tarifsystem, das Liniennetz- und den Wabentarifplan mit Preistabelle.

All diese Informationen sind auch über die ÖPNV-Internetseite des Landkreises („www.mobil-kg.de“) abrufbar. Zusätzlich sind auf der Internetseite „www.stadtbusse-weltz.de“ detaillierte Informationen (Fahrpläne, Liniennetzplan, Haltestellen, Fahrpreise) zum Stadtverkehr Bad Kissingen zu finden.

Weiterhin ist die Fahrplanauskunft des Landkreises Bad Kissingen seit 2019 in die mobile Applikation „Wohin-Du-Willst“ integriert. Die App bietet u. a. Informationen zu Umsteigemöglichkeiten, eventuellen Verspätungen und eine Auskunft über den Fahrpreis an. Bereits jetzt sind zudem Auskünfte über Bedarfsverkehre im Landkreis über die App abrufbar. Ein Tutorial zur Bedienung der App findet sich auf der oben erwähnten Seite „www.mobil-kg.de“. Die App konnte seit der Einführung im Landkreis Bad Kissingen bereits zahlreiche Nutzerinnen und Nutzer gewinnen, die Funktionen der App „Wohin-Du-Willst“ sollen in Zukunft weiter ausgebaut werden.

2.5.6 Tarifsystem

Die aus den Verkehrsunternehmen des Landkreises bestehende Verkehrsgemeinschaft Kim - Kissingen mobil bietet im Rahmen eines Wabentarifs die folgenden Fahrscheine an:

Fahrscheinart	Fahrschein	Beschreibung
Einzel- und Mehrfachkarten	Einzelfahrschein	Gilt für eine Fahrt in der angegebenen Verbindung, gilt für Fahrgäste ab 15 Jahren.
	Kinderfahrschein	Einzelfahrschein für Kinder ab sechs Jahren.
	6er-Karte	Gilt für sechs Fahrten in der angegebenen Verbindung und ist übertragbar.
	Gruppenfahrkarte	Ab 10 Personen zum Kindertarif. Eine Anmeldung bei dem entsprechenden Verkehrsunternehmen ist erforderlich.
Tageskarten	Tageskarte Solo	Gilt für beliebig viele Fahrten innerhalb der gelösten Verbindung am Lösungstag für eine Person.
	Tageskarte Plus	Gilt wie die Tageskarte Solo, jedoch für eine bis sechs Personen, davon höchstens zwei Erwachsene ab 18 Jahre.
Schülerkarten (nicht übertragbar)	Schülerwochenkarte	Ist für eine Kalenderwoche und nur mit Vorlage einer Berechtigungskarte des Schülers/ der Schülerin gültig. Gilt zusätzlich als Netzkarte ¹⁶ ganztägig im gesamten Busliniennetz des Landkreises.
	Schülermonatskarte	Ist für einen Kalendermonat und nur mit Vorlage einer Berechtigungskarte des Schülers/ der Schülerin gültig. Gilt zusätzlich als Netzkarte ¹⁷ ganztägig im gesamten Busliniennetz des Landkreises.

¹⁶ Mit einer Netzkarte kann der Fahrgast das gesamte Busliniennetz im Landkreis Bad Kissingen nutzen.

	SchülerFreizeitKarte	Für alle Schülerinnen/ Schüler, Auszubildende ohne Berechtigungskarte für eine Beförderung in einem Linienverkehr oder in einem freigestellten Schulverkehr, gegen Vorlage des Schülerschulenausweises. Gilt für den Kalendermonat und ist an Schultagen ab 14 Uhr sowie ganztägig an Wochenenden an Feiertagen und in den Ferien als Netzkarte im gesamten Busliniennetz des Landkreises gültig.
Zeitkarten	7-Tage-Karte	Gilt sieben Tage ab dem Lösungstag und ist übertragbar.
	31-Tage-Karte	Gilt 31 Tage ab dem Lösungstag und ist übertragbar.
	Seniorenticket 65+	Kann von Fahrgästen ab 65 Jahren mit Wohnsitz im Landkreis Bad Kissingen erworben werden. Es gilt ab dem Lösungstag 31 Tage lang und ist nicht übertragbar. Es ist als Netzkarte ganztägig gültig im gesamten Busliniennetz des Landkreises.
	Jahreskarte	Jahresabonnement zum Preis von zehn 31-Tage-Karten.

Tab. 13: Fahrscheinarten der Verkehrsgemeinschaft Kim - Kissingen mobil | Quelle: www.mobil-kg.de (Zugriff 01.2022)

Die Fahrkarten werden in 15 Preisstufen¹⁷, abhängig von den passierten Waben¹⁸, angeboten.

Aus Gutachtersicht handelt es sich dabei insgesamt um ein ausgewogenes Tarifsysteem, das die Balance zwischen Zugänglichkeit und „maßgeschneiderten“ Angeboten hält. Zukünftig soll der bestehende Wabentarif im Tarif des Verkehrsverbundes Mainfranken aufgehen.

2.5.7 Befragung der Gemeinden

Bei der in Rahmen der Nahverkehrsplanfortschreibung im April 2021 durchgeführten Gemeindebefragung sind vor allem folgende Verbesserungswünsche genannt worden:

- Barrierefreie Ausstattung der Haltestellen und Fahrzeuge
- Generell bessere Ausstattung der Haltestellen (Fahrgastunterstände, Sitzgelegenheiten)
- Straffung der Linienwege

¹⁷ Die Anzahl der abzurechnenden Waben beträgt maximal 15, das gilt auch für Fahrten die sich über mehr als 15 Waben erstrecken.

¹⁸ Bei zusätzlicher Nutzung des Stadtverkehrs Bad Kissingen wird die Wabe „0“ zum Tarif hinzugerechnet.

- Einführung eines Taktverkehrs und höhere Bedienungshäufigkeit, zumindest auf den Hauptrelationen
- Mehr Fahrten außerhalb des Schulverkehrs (Ausweitung des Angebotes am Vor- und Nachmittag)
- Ausbau von nachfrageorientierten Angeboten (z. B. über Bedarfsverkehre)
- Bessere Anbindung der Ortsteile an den Hauptort
- Bessere (häufigere) Verbindung nach Bad Kissingen

3. Voraussichtliche Entwicklungen

3.1 Bevölkerungsentwicklung

Laut des Bayerischen Landesamtes für Statistik¹⁹ wird die Bevölkerung des Landkreises Bad Kissingen in Zukunft leicht zurückgehen. Von 2020 bis zum Prognosejahr 2040 wird die Bevölkerungszahl voraussichtlich von 103.200 auf etwa 100.300 schrumpfen. Dies entspricht einem ein Rückgang von 2,8%.

Gleichzeitig wird das Durchschnittsalter laut Prognose des Landesamtes von 46,9 auf 48,8 Jahre steigen.

Insgesamt wird eine weiter fortschreitende „Vergreisung“ der Bevölkerung im Landkreis prognostiziert, der Anteil der Hochbetagten steigt nicht unerheblich und bildet 2040 voraussichtlich die zahlenmäßig größte Bevölkerungsgruppe.

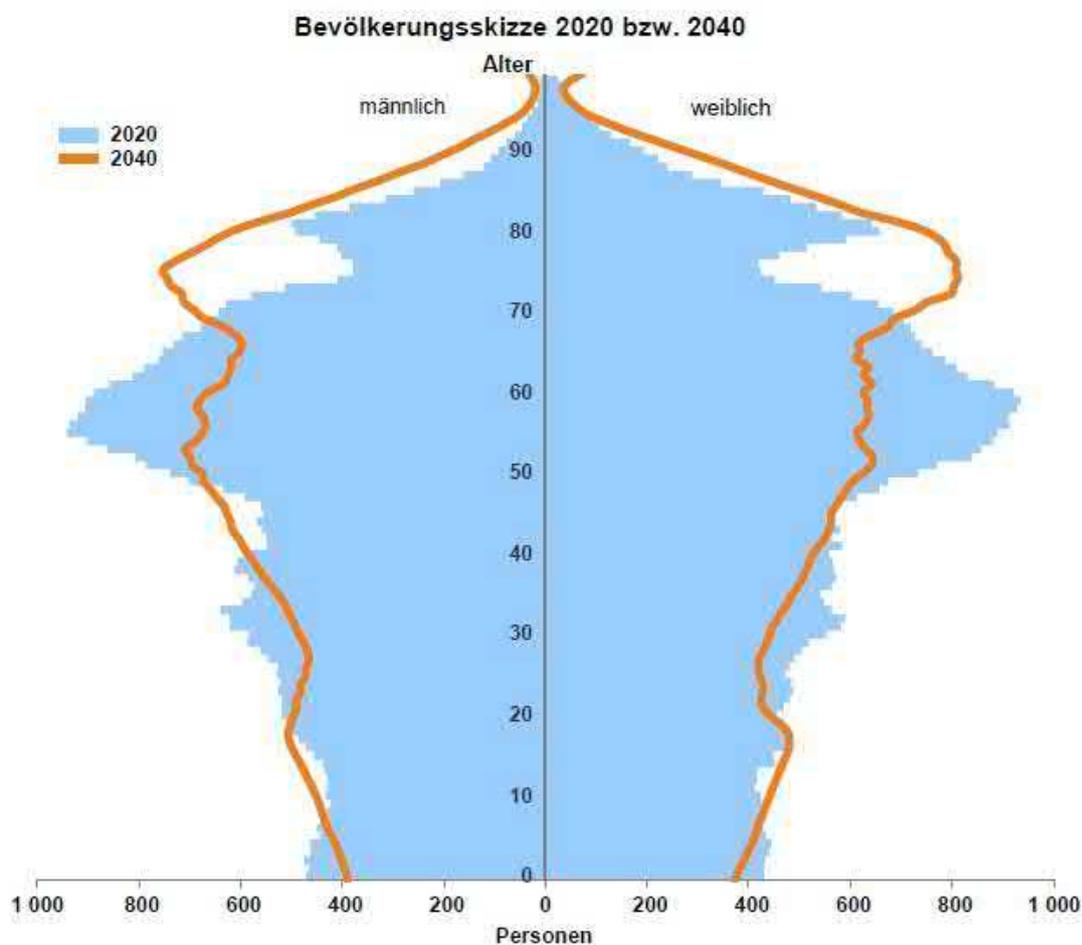


Abbildung 23: Bevölkerungsskizze 2020 bzw. 2040 | Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik 2022

¹⁹ Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2040, Bayerisches Landesamt für Statistik 2022

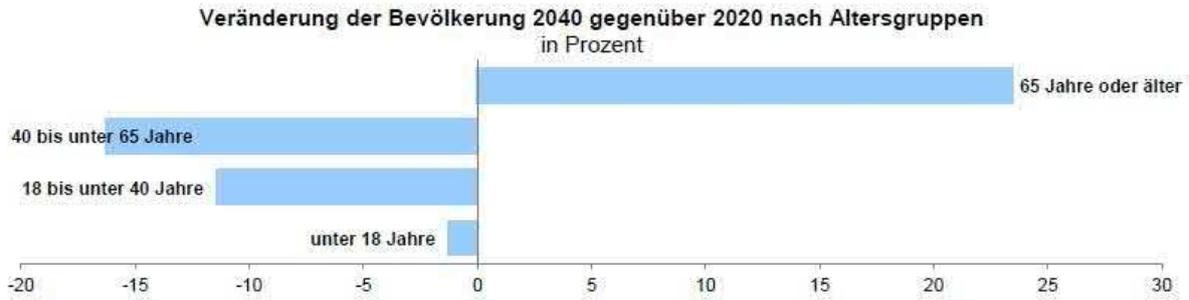


Abbildung 24: Veränderung der Bevölkerung 2040 gegenüber 2020 nach Altersgruppen | Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik 2022

Wie dramatisch die Veränderungen in den einzelnen Bevölkerungsgruppen laut Prognose sein werden, kann der Abbildung 24 entnommen werden. Für die Zukunft des ÖPNV bedeutet die Entwicklungen Folgendes:

- Die eher ÖPNV-affine Bevölkerungsgruppe der jungen Erwachsenen schrumpft weiter, während die eher MIV-affine Bevölkerungsgruppe der Seniorinnen und Senioren deutlich anwächst.
- Bei gleichzeitig steigenden Ansprüchen an den ÖPNV führt kein Weg daran vorbei, sich an die Anforderungen der zahlenmäßig größten Bevölkerungsgruppe anzupassen. Im Detail bedeutet das:
 - Flächendeckende Barrierefreiheit im ÖPNV wird immer wichtiger.
 - Potenzielle Neukundinnen und Neukunden haben Interesse an Bedienungsangeboten jenseits der durch Arbeitsbeginn und -ende bedingten Verkehrsspitzen.
 - Um dennoch wirtschaftlich agieren zu können, werden Aufgabenträger verstärkt auf flexible Bedienformen wie Bedarfsverkehre setzen müssen.

3.2 Planungen zur Siedlungs- und verkehrsinfrastrukturellen Entwicklung

Im Rahmen der unter 2.5.7 erwähnten Gemeindebefragung sind folgende Planungen zur Siedlungsentwicklung bzw. zur Realisierung von Einrichtungen angegeben worden:

Gemeinde/ Stadt/ Markt	Planungsvorhaben Siedlungsentwicklung
Bad Brückenau	<ul style="list-style-type: none"> • Bau Medzentrum • Umbau der Außenstelle des Landratsamtes, 13 Wohnungen • Senioreneinrichtungen, 1,0 ha
Bad Kissingen	<ul style="list-style-type: none"> • Ehemalige Kaserne Nord: <ul style="list-style-type: none"> ○ 10 ha Gewerbegebiet ○ 100 Eigentumswohnungen ○ 165 Mietwohnungen
Burkardroth	<ul style="list-style-type: none"> • Gewerbegebiet Stralsbach, 20 ha • Gewerbegebiet Zahlbach, 4 ha
Elfershausen	<ul style="list-style-type: none"> • Wohngebiet Langendorf, 3 ha

	<ul style="list-style-type: none"> • Wasserbegegnungsstelle an der Saale im Naherholungsgebiet „Deißelbach“ • Neubau Kneippanlage in Trimberg
Euerdorf	<ul style="list-style-type: none"> • Gewerbegebiet Netto-Markt, 2,2 ha • Neubaugebiet mit 43 Bauplätzen
Hammelburg	<ul style="list-style-type: none"> • Neubau Schulcampus Hammelburg
Münnerstadt	<ul style="list-style-type: none"> • Nachnutzung ehem. Gärtnereibetrieb Bötze zu Wohngebiet (3 ha) • Entwicklung Sondergebiet Einzelhandel auf dem Seger-Areal • Erweiterung Bestatterzentrum (Verdoppelung der Kapazitäten) • Erschließung Neubaugebiet Fridritt (12 Bauplätze) • Nachnutzung ehem. BBZ (derzeit Montessorischule) • Sozialakademie in Maria Bildhausen
Oberthulba	<ul style="list-style-type: none"> • elf Bauplätze mit 17-26 Wohneinheiten in Oberthulba • 10-20 Bauplätze in Wittershausen und Frankenbrunn • Erweiterung des Industriegebiets Reith
Oerlenbach	<ul style="list-style-type: none"> • 32 Bauplätze in Eltingshausen an der Thüringer Straße • Umbau „Altersgerechtes Wohnen“, zwölf Wohneinheiten
Ramsthal	<ul style="list-style-type: none"> • Neubaugebiet Wengert, 18 Bauplätze
Wartmannsroth	<ul style="list-style-type: none"> • Gewerbegebiet Schwärzelbach, 0,37 ha • Wohngebiet „Urles“, 4,5 ha • Wohngebiet „Bornhecke II“, 0,2 ha • Wohngebiet „Steinäcker II“, 0,4 ha
Wildflecken	<ul style="list-style-type: none"> • Baugebiet „Oberer Kapellenweg“, sechs Bauplätze
Zeitlofs	<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau Gewerbegebiet Detter, 12 ha • Einzelhandel/ Café in Zeitlofs, 500 m² • Umgestaltung Bahnhofsgelände, 2.000 m²

Tabelle 14: Planungsvorhaben der Gemeinden im Landkreis Bad Kissingen zur Siedlungsentwicklung

Des Weiteren sind folgende Planungsvorhaben zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur genannt worden:

Gemeinde/ Stadt/ Markt	Planungsvorhaben Verkehrsinfrastruktur
Bad Bocklet	<ul style="list-style-type: none"> • Erneuerung der Bushaltestelle am Kurpark Bad Bocklet • Sanierung der Von-Henneberg-Straße in Aschach

Bad Brückenau	<ul style="list-style-type: none"> • Umbau des Bahnhofsareals mit Busbahnhof
Bad Kissingen	<ul style="list-style-type: none"> • Verlegung der B286 Gemarkung
Euerdorf	<ul style="list-style-type: none"> • Radweg von Euerdorf nach Bad Kissingen
Fuchsstadt	<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau der Straße Am Kohlenberg inklusive Haltestellenumbau
Hammelburg	<ul style="list-style-type: none"> • Schulbushaltestelle Grund- und Mittelschule, Haltestellen „Am Weiher“ und „Am Sportzentrum“ • Barrierefreier Ausbau der Bahnhofstraße
Münnerstadt	<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung von Parkmöglichkeiten am Bahnhof (12 Stellplätze) • Erweiterung Parkplatz Innere Lache • Radwegeverbindung nach Bad Neustadt (NES-Allianz)
Oerlenbach	<ul style="list-style-type: none"> • Neubau der Straßen im Wohngebiet „Thüringer Straße II“ • Unterquerung der B286 zwischen Eltingshausen und Gewerbegebiet Oerlenbach • Ausbau der B286 alt • Parkplätze am Bahnhof Ebenhausen
Wartmannsroth	<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau Ortsdurchfahrt Wartmannsroth zum Kreisverkehr, inklusive Bushaltestelle • Ausbau Ortsdurchfahrt Windheim
Zeitlofs	<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau KG30 • Ausbau Ortsdurchfahrt Roßbach

Tabelle 15: Planungsvorhaben der Gemeinden im Landkreis Bad Kissingen zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur

3.3 Planungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und benachbarter Aufgabenträger

3.3.1 Planungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Der Schienennahverkehrsplan der Bayerischen Eisenbahngesellschaft ist seit 2005 nicht mehr fortgeschrieben worden. Gemäß der Übersicht über die Vergabeverfahren auf der Website der BEG²⁰ stehen für die kommenden Jahre jedoch keine Vergabeverfahren/ Planungsvorhaben in der Region Mainfranken an. Es kann daher davon ausgegangen werden, dass das Angebot im regionalen SPNV auf dem aktuellen Niveau fortbestehen wird.

²⁰ <https://beg.bahnland-bayern.de/de/wettbewerb/vergabeverfahren>

Der Unterfranken-Shuttle auf dem Kissinger Stern (die Strecken Schweinfurt – Ebenhausen – Mellrichstadt – Meiningen sowie Schweinfurt – Ebenhausen – Bad Kissingen – Hammelburg – Gemünden) wird bis mindestens 2026 von der Erfurter Bahn betrieben werden.

3.3.2 Planungen der benachbarten Aufgabenträger

Parallel zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Bad Kissingen werden aktuell die Nahverkehrspläne für den Landkreis Rhön-Grabfeld sowie für die Stadt und den Landkreis Schweinfurt fortgeschrieben.

Mit beiden Landkreisen bestehen zahlreiche verkehrliche Verflechtungen, vor allem die Verkehrsverbindung zwischen Bad Kissingen und Bad Neustadt a. d. Saale (in ihrer Funktion als gemeinsames Oberzentrum) ist von besonderer Bedeutung für die Region. Aber auch die Pendlerverflechtungen sind mit diesen beiden Landkreisen am engsten (s. Kapitel 2.2.2).

Der Landkreis Schweinfurt plant zudem eine weitreichende Netzreform im regionalen Busverkehr für 2024. Da große Teile des Verkehrsbedarfs in Zukunft über Bedarfsverkehre abgewickelt werden sollen und die Bedienräume des Bedarfsverkehrs den Landkreis Bad Kissingen mindestens tangieren werden, ist hier eine weitere Abstimmung unabdingbar (und ggf. eine engere Kooperation möglich).

Weitere Anrainerlandkreise sowie die Regierung Unterfranken werden im Rahmen des Anhörungsverfahrens über den Fortschreibungsprozess unterrichtet.

4. Barrierefreier ÖPNV

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) der Bundesrepublik Deutschland sieht in seiner letzten Fassung aus dem Jahr 2013 in §8 Abs. 3 vor, dass im Nahverkehrsplan (NVP) des jeweiligen öffentlichen ÖPNV-Aufgabenträgers darzustellen ist, wie bis 01. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) erreicht werden kann, bzw. Ausnahmen von der vollständigen Barrierefreiheit zu benennen und zu begründen sind.

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

Die Anforderungen des PBefG im Hinblick auf die Aussagen zur Barrierefreiheit sind unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen des Landkreises und der Kommunen entsprechend zu berücksichtigen.

Zur Bestimmung wirkungsvoller und angemessener Maßnahmen zur Erreichung der Vorgaben wird auf Basis der Feststellung des aktuellen Status der ÖPNV-Infrastruktur eine Vorgabe zur Priorität der anzugehenden Ausbaumaßnahmen erarbeitet und gemäß des PBefG eine Feststellung der davon auszunehmenden Haltestellen festgehalten. Die Dringlichkeit des Ausbaus sowie die Anforderung an den „Grad“ der notwendigen Barrierefreiheit wird über die Festlegung von in erster Linie systemrelevanten Kriterien geleistet, deren Erfüllung durch die Haltestelle geprüft wird. Daraus wird eine über quantifizierte und gewichtete Eigenschaften nachvollziehbare Begründung für zu ergreifende oder nicht umsetzbare Maßnahmen abgeleitet. Es wird eine Vergleichbarkeit der Merkmale und ihrer Ausprägungen gewährleistet, die die systemische Bedeutung der einzelnen Haltestellen bestimmen und damit die Anforderungen an die Barrierefreiheit. Erreicht wird die quantitative Vergleichbarkeit durch die Anwendung des Verfahrens der Nutzwertanalyse unter Einbezug aller dem Landkreis zur Verfügung stehenden quantifizierbaren Informationen.

Die Untersuchung aller im Kreis genutzten Bushaltestellen ergibt nicht nur eine sachliche Begründung von Ausnahmen, sondern erlaubt auch die Priorisierung und Konkretisierung der vorrangig, aber nicht nur für die Zielformulierung „vollständige Barrierefreiheit“ zu planenden und umzusetzenden Ausbaumaßnahmen. In diesem Zusammenhang ergeben sich entsprechend eine Ausbauempfehlung und ein Handlungsrahmen für die Straßenbaulastträger des Landkreises.

4.1 Zielsetzung

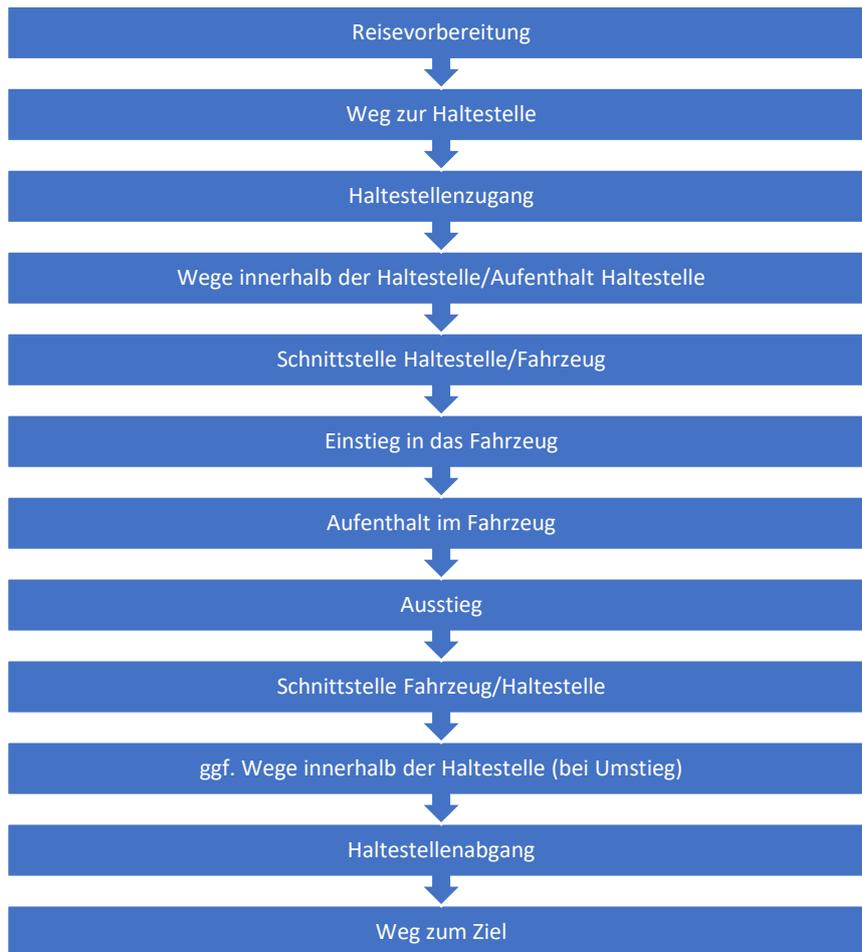
Barrierefreiheit bedeutet nicht die Optimierung der baulichen Gestaltung und der Ausstattung für eine bestimmte Zielgruppe, die in der Regel bei Menschen mit bestimmten körperlichen oder geistigen Behinderungen vermutet wird. Aber selbstverständlich sind die Hürden (= Barrieren) zur Nutzung des ÖPNV in diesem Personenkreis unbestreitbar hoch. Das gilt umso mehr, weil die Ausprägungen und Folgen einer jeden Behinderung absolut individuell sind. Aber je mehr die Beseitigung von Barrieren für stark eingeschränkte Menschen gelingt, desto stärker wird auch die Teilhabemöglichkeit für Menschen mit individuell weniger schwerwiegenden Einschränkungen erweitert.

Wenn die Betrachtung dieses Zusammenhangs im Rahmen der Nutzung des ÖPNV eine möglichst weite Perspektive hat, fallen unter weniger schwerwiegende Einschränkungen als dauerhafte, persönliche Behinderungen alle Arten von:

- Einschränkungen der Beweglichkeit (motorische Einschränkungen), von solchen, die die Nutzung einer Mobilitätshilfe wie Rollstuhl oder Rollator erfordern bis hin zu solchen, die durch das Mitführen eines Kinderwagens oder sogar schon von Rucksäcken und Taschen entstehen,
- Einschränkungen der Wahrnehmung (sensorische Einschränkungen), vom völligen Verlust eines oder mehrerer Sinne bis hin zur Rot-Grün-Blindheit oder gar der Unaufmerksamkeit durch Kopfhörer,
- Einschränkungen des Verständnisses (kognitive Einschränkungen), von physiologischen geistigen Beeinträchtigungen bis hin zu Analphabetismus oder Schwierigkeiten von Nicht-Muttersprachlern.

Die Maßnahmen zum Abbau von Nutzungshürden müssen also möglichst universell angelegt sein, um möglichst viele individuelle Erschwernisse berücksichtigen zu können. Je umfangreicher dieses Ziel des Abbaus von Nutzungsbarrieren erfüllt wird, desto weitreichender sind die Effekte, die in der Konsequenz Komfort und Sicherheit für alle Fahrgäste bewirken. Auch auf der Anbieter- und Aufgabenträgerseite hat ein barrierefreier ÖPNV Vorteile: Beispielsweise durch Steigerung der Fahrgastzahlen bei Senkung des Subventionierungsbedarfs für spezielle Mobilitätsangebote aus dem sozialen Kontext. Es gibt einen nachweislichen Effekt auf die Fahrplanbeschleunigung und -einhaltung bei der flächendeckenden Ermöglichung eines schnellen autonomen Einstiegs für eingeschränkte Fahrgäste. Auch unbestimmte periphere Effekte wie Standort- und Wohnortattraktivität sind Faktoren, die für Barrierefreiheit sprechen. Diese Effekte sind aber natürlich nicht kostendeckend für die erforderlichen Investitionen. Barrierefreiheit muss als Bestandteil der Daseinsvorsorge und Verwaltungsaufgabe zur Förderung des Gemeinwohls verstanden werden. In diesem Zusammenhang ist aber auch die verantwortliche Haushaltsführung zu berücksichtigen – die Zielsetzung barrierefreier ÖPNV beinhaltet daher einen Wirtschaftlichkeits- und Angemessenheitsfaktor. Dessen Anwendung begründet die umfassende, möglichst objektive Abwägung des Maßnahmeneinsatzes durch Quantifizierung der Eigenschaften und Ermittlung des Nutzwertes jeder einzelnen ÖPNV-Anlage im Verantwortungsbereich des Landkreises Bad Kissingen.

Eine vollständige Barrierefreiheit ist nur dann sichergestellt, wenn die Mobilitätskette im ÖPNV (s. Abb.) lückenlos barrierefrei (bezogen auf die jeweilige Einschränkung) ist. Es ist daher bei allen Überlegungen zur Herstellung von Barrierefreiheit stets darauf zu achten, Lücken in der Mobilitätskette zu vermeiden.



4.2 Grundlagen

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

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

- a) Gebäude, Straßen, Transportmittel sowie andere Einrichtungen (...)²¹

„Die Vertragsstaaten treffen wirksame Maßnahmen, um für Menschen mit Behinderungen persönliche Mobilität mit größtmöglicher Unabhängigkeit sicherzustellen, (...)²²

²¹ UN-Behindertenrechtskonvention Art. 9, Hrsg.: Beauftragte der Bundesregierung für die Belange von Menschen mit Behinderungen, Januar 2017

²² UN-Behindertenrechtskonvention Art. 20, Hrsg.: Beauftragte der Bundesregierung für die Belange von Menschen mit Behinderungen, Januar 2017

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

„Der Aufgabenträger definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan. Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“

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

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

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

„§ 4 Barrierefreiheit

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

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

(...)

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

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

Ausbaustandards des Landkreises zugrunde gelegten anerkannten technischen Regelwerke und Richtlinien beinhalten daher im Wesentlichen:

- Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA) – Ausgabe 2011 (Deutsch), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln, 2011
- Hinweise für den Entwurf von Verknüpfungsanlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (H VÖ) – Ausgabe 2009 (Deutsch), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln, 2009
- Merkblatt für den Bau von Busverkehrsflächen – Ausgabe 2000 (Deutsch), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Arbeitsausschuss Kommunalen Straßenbau, Köln, 2000
- Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) – Ausgabe 2001 (Deutsch), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln, 2002
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) – Ausgabe 2006 (Deutsch), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln, 2007
- Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA): Lichtzeitanlagen für den Straßenverkehr – Ausgabe 2015 (Deutsch), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln, 2015
- DIN 18040-1: Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 1: Öffentlich zugängliche Gebäude
- DIN 18040-3: Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum
- DIN 32975: Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung
- DIN 32984: Bodenindikatoren im öffentlichen Raum
- Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände: „Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV“ – Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG, September 2014

4.3 Priorisierung von Haltestellen

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

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

Die quantitative Bewertung und Gegenüberstellung der Daten und ihrer Zusammenfassung in IST- und ZIEL-Kategorie verhindert effektiv, dass unter eventuell falschen oder unzureichend

abgewogenen Prioritäten und Maßstäben Haltestellenpositionen ausgebaut und damit Investitionsmittel genutzt werden, die an anderer Stelle nötiger gebraucht worden wären.

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

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

4.3.1 Merkmale zur Feststellung des Nutzungsanspruchs an eine Haltestelle

4.3.1.1 System/Angebot

Fahrplankontakt nach Abfahrten

Unter dem Kriterium „Fahrplankontakt nach Abfahrten“ wird die Anzahl der Abfahrten pro Tag und Haltestelle verstanden. Dabei wird keine Unterscheidung zwischen der Bedienform oder der Linienbelegung vorgenommen, da diese als eigenständige Kriterien gewichtet werden. Die Anzahl der Abfahrten pro Haltestelle variiert zwischen 0 und 248, die Gewichtung und Punkteverteilung wird mittels graphischer Bewertungsfunktion durchgeführt (vgl. Anhang).

Linienbelegung

Die Linienbelegung bezeichnet die Anzahl der Buslinien, die an einer Haltestelle zu vermerken ist. Dabei wird keine Unterscheidung zwischen der Bedienform oder dem Fahrplankontakt nach Abfahrten vorgenommen, da es sich dabei um unterschiedliche Dimensionen handelt. Die Anzahl der Linien pro Haltestelle variiert zwischen 1 und 12. Die Punktevergabe für die Linienbelegung wird mittels sukzessivem Vergleich und linearer Abstufung durchgeführt (vgl. Anhang).

Umstieg SPNV

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

Umstieg Bus

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

Sonderbedarfe System

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

4.3.1.2 Umfeld

Zur Feststellung des Nutzungsanspruches einer Haltestelle wird eine GIS (Geoinformationssystem) -basierte POI-Analyse durchgeführt und deren Ergebnis gewichtet. Für den Nahverkehrsplan wurde die Position bestimmter klassifizierter Einrichtungen aus dem Landkreis-GIS entnommen und zum fraglichen geographischen Objekt, also jeder georeferenzierten Haltestellenposition im Landkreis, in mehreren Radien zugeordnet. Je nach Untersuchungskriterium und Radius wurde eine gewichtete Quantifizierung mit einem Punktwert-Schlüssel vorgenommen. Die daraus resultierenden Anforderungswerte wurden in die Nutzwertanalyse aufgenommen. Die Bearbeitung erfolgte in QGIS Vers. 3.4.

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

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

Externe Einrichtungen nach Relevanz (Art) in 300m/ 500m/ 700m Umkreis

Unter dem Kriterium „externe Einrichtungen nach Relevanz (Art) in 300m/ 500m/ 700m Umkreis“ werden Einrichtungen verstanden, die im Umkreis von 300/ 500/ 700 Metern von der Haltestelle entfernt liegen. Um eine barrierefreie Erreichbarkeit dieser Einrichtungen zu gewährleisten, ist deshalb auch die jeweilige Haltestelle barrierefrei auszubauen. Die Kategorie der über eine Haltestelle im Radius von 300m/ 500m/ 700m zu erreichende Einrichtung bedingt den Anspruch an Barrierefreiheit aufgrund der anzunehmenden Zusammensetzung der Nutzerinnen und Nutzer. Das bedeutet, dass zum Beispiel Pflegeeinrichtungen im Umfeld einer Haltestelle einen höheren Anspruch an Barrierefreiheit bedingen als Sporteinrichtungen.

Externe Einrichtungen nach Anzahl in 300m/ 500m/ 700m Umkreis

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

4.3.1.3 Sonderbedarf Netzzugehörigkeit

Mit der Einteilung der zukünftigen Linien- und Taktgestaltung nach Haupt-, Neben- und Ergänzungsnetz ergibt sich bei der Beurteilung des Anspruchs an die Haltestellen-Infrastruktur eine kreisweite und kreisübergreifende Komponente der netzzugehörigen Erzeugung von Fahrgastaufkommen und innerstationären Aufenthalts- und Bewegungsansprüchen. Um diesen zusammengefasst Rechnung zu tragen, wurde ein eigens daraus abgeleiteter Sonderbedarf eingefügt und gewichtet, damit die bauliche Planung von Haltestellen unter anderem in Bezug auf Barrierefreiheit der zukünftigen systemischen Gestaltung des landkreisweiten ÖPNV entspricht. Der Punktschlüssel erfolgt linear abgestuft nach Haupt- (10), Neben- (5) und Ergänzungsnetz (1).

4.3.2 Methode zur Feststellung des Nutzungsanspruchs an eine Haltestelle: Nutzwertanalyse

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

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

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

4.3.3 Kategorisierung: Ausbaustandards nach Nutzwertanalyse

Um den jeweiligen Haltestellen einen Ausbaustandard zuzuweisen, in welchen sie ausgebaut werden

soll, wurden Punktwertgrenzen für die jeweiligen Ausbaustandard-Kategorien vergeben.

Nutzwertanalyse Zielkategorie																		
Ziele		Kriterien				Ausbaustandard A			Ausbaustandard B			Ausbaustandard C			Ausbaustandard D			
	V	W	P	P*W	P*W*V	P	P*W	P*W*V	P	P*W	P*W*V	P	P*W	P*W*V	P	P*W	P*W*V	
System	0,5	1. Fahrplankontakt nach Abfahrten	0,50	8,00	4,00	2,00	7,00	3,50	1,75	3,50	1,75	0,88	0,00	0,00	0,00			
		2. Linienbelegung	0,30	8,00	2,40	1,20	7,00	2,10	1,05	3,50	1,05	0,53	0,00	0,00	0,00			
		3. Umstieg SPNV	0,08	8,00	0,64	0,32	7,00	0,56	0,28	3,50	0,28	0,14	0,00	0,00	0,00			
		4. Umstieg Bus	0,12	8,00	0,96	0,48	7,00	0,84	0,42	3,50	0,42	0,21	0,00	0,00	0,00			
Umfeld	0,3	Externe Einrichtungen nach Relevanz (Art) in 300m Umkr.	0,25	8,00	2,00	0,60	7,00	1,75	0,53	3,50	0,88	0,26	0,00	0,00	0,00			
		Externe Einrichtungen nach Relevanz (Art) in 500m Umkr.	0,15	8,00	1,20	0,36	7,00	1,05	0,32	3,50	0,53	0,16	0,00	0,00	0,00			
		Externe Einrichtungen nach Relevanz (Art) in 700m Umkr.	0,10	8,00	0,80	0,24	7,00	0,70	0,21	3,50	0,35	0,11	0,00	0,00	0,00			
		Externe Einrichtungen nach Anzahl in 300m Umkr.	0,25	8,00	2,00	0,60	7,00	1,75	0,53	3,50	0,88	0,26	0,00	0,00	0,00			
		Externe Einrichtungen nach Anzahl in 500m Umkr.	0,15	8,00	1,20	0,36	7,00	1,05	0,32	3,50	0,53	0,16	0,00	0,00	0,00			
		Externe Einrichtungen nach Anzahl in 700m Umkr.	0,10	8,00	0,80	0,24	7,00	0,70	0,21	3,50	0,35	0,11	0,00	0,00	0,00			
Sonderbedarfe	0,2	Netzzugehörigkeit	1,00	7,00	7,00	2,10	5,50	5,50	1,65	2,50	2,50	0,75	0,00	0,00	0,00			
Summe						8,50			7,25			3,55					0,00	

Tablle 16: Punktwertgrenzen Ausbaustandards Zielkategorie

Bei einer Analyse von 467 Haltestellen im Landkreis Bad Kissingen ist eine Gleichverteilung der Haltestellen mit den vier Zielkategorien aus den festgestellten anspruchsbegründenden Merkmalen nicht zu erwarten.

Aus diesem Grund und für diese Fälle ist im Personenbeförderungsgesetz die Umsetzungsfrist 01. Januar 2022 eingeschränkt: „Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.“

Ergänzend dazu wird in § 62 Absatz 2 folgende Ausnahmeregelung definiert: “Soweit dies nachweislich aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen unumgänglich ist, können die Länder den in § 8 Absatz 3 Satz 3 genannten Zeitpunkt abweichend festlegen sowie Ausnahmetatbestände bestimmen, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen.“

Die Aussetzung der Frist ermöglicht aufgrund des Fehlens einer alternativen Frist den unbegrenzten Aufschub und damit eine faktische Ausnahme vom vollständigen Ausbau. Dies wird mit der Einräumung von begründeten Ausnahmetatbeständen umfänglich bestätigt.

Um einen den Anforderungen an die Haltestelle sowie der Zielsetzung aus dem PBefG entsprechenden Ausbaustandard festlegen zu können, werden die Haltestellen mit der Nutzwertanalyse nicht nur priorisiert, sondern auch kategorisiert. Damit wird der zukünftige Status quantitativ begründet und die Einordnung wird in einem Arbeitsgang vorgenommen.

Die in der Nutzwertanalyse festgestellten Punktwerte für Zielkategorie-Merkmale bilden eine Skala 0-10 und es werden Grenzen festgelegt, die den anzustrebenden Ausbaustandard bestimmen. Diese Punktwertgrenzen werden ermittelt, indem Standardanforderungen für jedes Merkmal einer für die jeweilige Kategorie typischen Haltestelle ermittelt und eingesetzt werden. Der resultierende Punktwert wird als Kategorienuntergrenze des jeweiligen Merkmals, der kumulierte Punktwert als Kategorienuntergrenze der jeweiligen Haltestelle insgesamt angenommen.

4.3.4 Kategorisierung

Kategorie A (ab 9,0): Zentrale Verknüpfungshaltestelle, bei der hohe Anforderungen an den Ausbau und die Ausstattung zu stellen sind (Premiumstandard). In der Regel sehr individuelle Ausgestaltung und Planungsaufwand.

Kategorie B (ab 7,5): Verknüpfungshaltestelle bzw. Haltestelle mit herausgehobener Bedeutung, insbesondere hoher oder mittlerer Fahrgastnachfrage; grundsätzlich hoher Ausbaustandard erforderlich, allerdings je nach Verhältnismäßigkeit keine volle Optimierung insbesondere bei peripheren Elementen und innerer Wegeleitung notwendig (gehobener Standard).

Kategorie C (ab 4,50): Einfache Ein- und Ausstiegshaltestelle mit relativ niedrigen Fahrgastzahlen; grundlegender Ausbaustandard unter Bezug auf die häufigsten Einschränkungsformen (Mobilität + Sensorik) bzw. solche, die ohne großen Zusatzaufwand realisiert werden können (Basisstandard).

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

4.4 Ausbaustandards

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

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

4.4.1 Grundlegende Maßnahmen

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

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

4.4.2 Bauform

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

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

Tabelle 17: Einsatzgrenzen Kap, Bucht, Fahrbahnrand

4.4.3 Zuwegung

Wichtigste Eigenschaft jeder Haltestelle im Rahmen des sie umgebenden Verkehrs- und Fußwegekonzeptes ist eine befestigte und baulich getrennte Zuwegung zu einem mit befestigter Oberfläche versehenem Wartebereich. Als befestigte Oberflächen und Gehwege sind solche anzusehen, die mit Pflaster, Asphalt, Beton oder gleichartigen Materialien berollbar gestaltet wurden. Die bauliche Trennung beinhaltet mindestens eine ertast- und erkennbare Abgrenzung zum Fahrbahnbereich des motorisierten Verkehrs. Die derartige Ausgestaltung ist für alle Neuanlagen mindestens einzuplanen. Dass keine Fahrgäste mehr Wiesen, Felder und schlimmstenfalls Gräben überwinden müssen oder gezwungen sind, längere Strecken auf unbeleuchteten Landstraßen-Fahrbahnen zurückzulegen, um zu einer Haltestelle zu gelangen, ist als Bestandteil einer geschlossenen und rechtlich abgesicherten Verkehrsplanung im Sinne des Landkreises als Aufgabenträger zu verstehen. Alle dahingehenden Maßnahmen haben soziale, rechtliche und marketingtechnische Verbesserungen des ÖPNV-Gesamtsystems zur Folge.

4.4.4 Querung

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

nachfolgende Grafik zeigt die Einsatzbereiche verschiedener Arten von Überquerungsanlagen abhängig von den jeweiligen Verkehrsstärken und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.

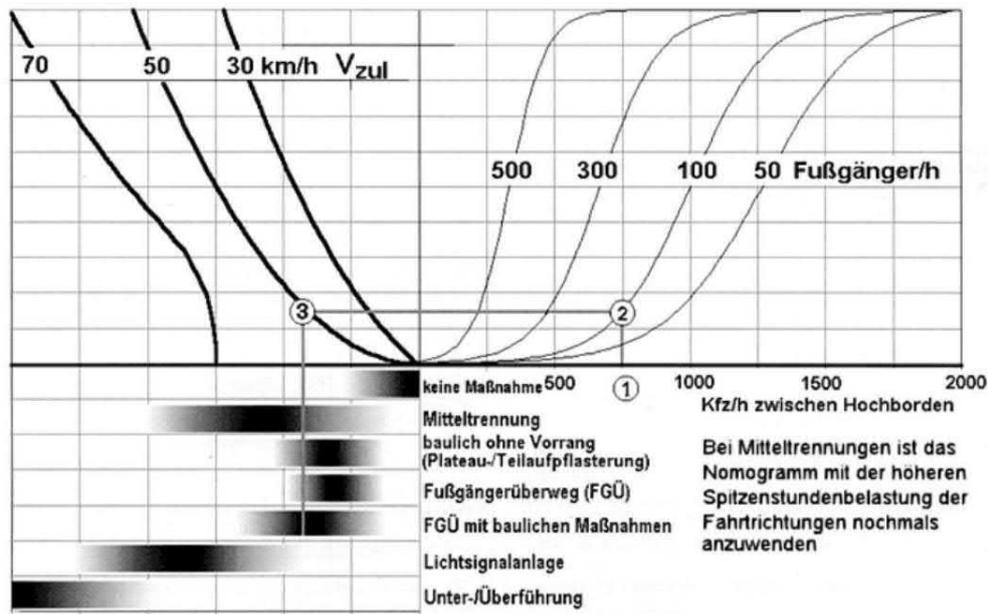


Abbildung 25: Einsatzbereiche von Überquerungsstellen an zweistreifigen Straßen mit Fahrbahnbreite unter 8,50 m | Quelle: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASt 06, S.88

Generell wird bei dem hohen Schwerpunkt auf Schülerverkehr im Landkreis und der Überschneidung der in den technischen Richtlinien dargelegten Einsatzbereiche empfohlen, vorrangig Mittelinseln statt Fußgängerüberwegen („Zebrastrifen“) anzulegen. Bauliche Überquerungshilfen ohne Vorranggewährung für den Fußgängerverkehr haben in den dafür geeigneten Lagen entscheidende Vorteile: Kinder haben nicht den Eindruck, dass sie ohne erhöhte Aufmerksamkeit die Straße queren können, weil ihnen eben kein optisch deutlich erkennbarer Vorrang gewährt wird, so dass sie nicht ohne sich umzusehen auf den bisher üblichen Zebrastrifen laufen. Zusätzlich wird die Hemmschwelle für Autofahrerinnen und Autofahrer, den stehenden Bus zu überholen, durch das bauliche Hindernis erhöht.

4.4.5 Radwege

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

müssen. Alternativ ist die Führung eines getrennten Radweges im Seitenbereich, also auf dem Gehweg, ausdrücklich hinter dem Wartebereich der Haltestelle anzulegen.

4.4.6 Wahrnehmbarkeit

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

4.5 Haltestellenkategorien

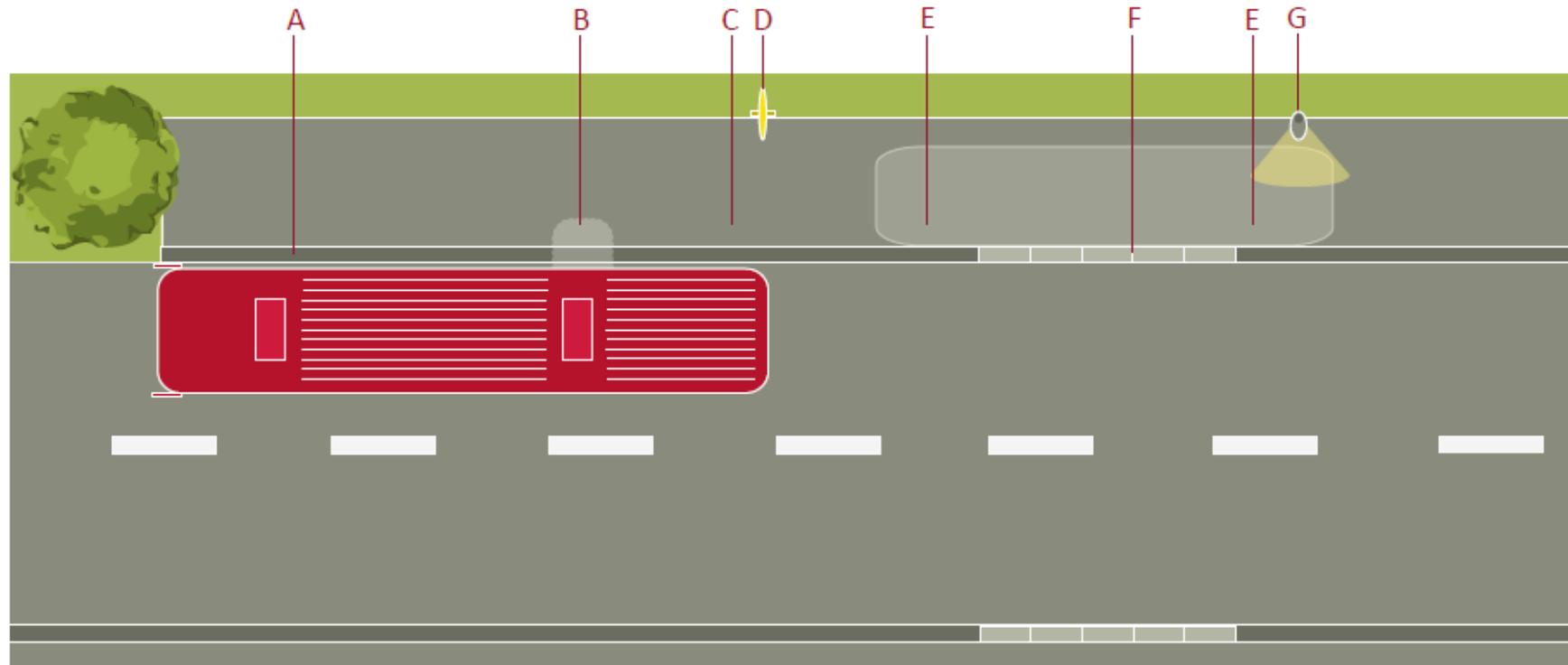
4.5.1 Kategorie D: Ausnahmehaltestellen

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

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

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

Die folgende Abbildung stellt explizit eine Ausbauempfehlung für Ausnahmehaltestellen dar. Der tatsächlich zu betreibende Aus- und Umbauaufwand ist vom jeweiligen Straßenbaulastträger festzulegen.



A: Standard-Hochbord (12cm hoch, 18m Kante)

B: angelegte Klapprampe für (hier:) Ausstieg

C: Ein-/ Ausstiegsbereich; hier 2,5m Tiefe (Rand-/Gehwegsbereich)

D: Haltestellenmast mit Fahrgastinformation (Fahrplankästen)

E: Erhöhung auf Ein-/ Ausstiegsbereich: 3cm auf 12cm (normaler Bordstein): hier auf 2m Anstiegslänge = 4,5% Längsneigung

F: auf 3cm abgesenkter Bordstein

G: Straßenbeleuchtung

4.5.2 Kategorie C: Grundstandard

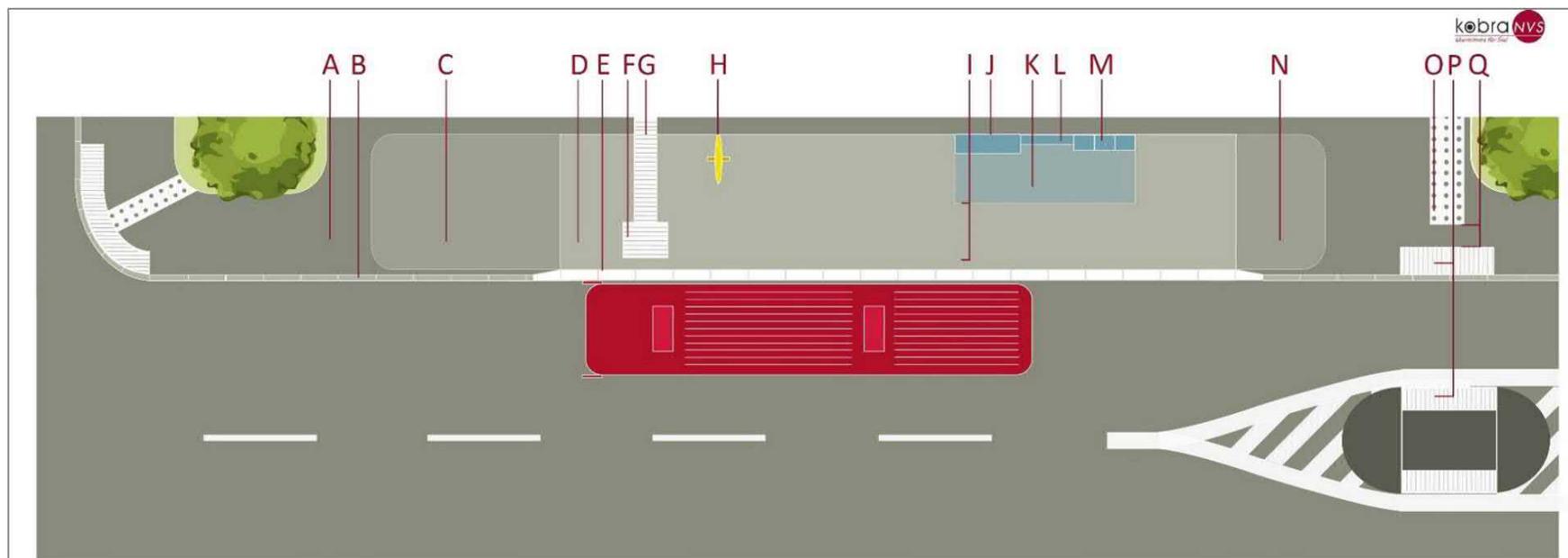
Da motorische Funktionseinschränkungen nicht nur bei der größten Gruppe der Personen mit Behinderung das vorrangige Thema darstellen, sondern auch für viele weitere Fahrgastgruppen gelten („Rollator“-Benutzerinnen und Benutzer, andere Gehhilfen, Schwangere, Personen mit Kinderwagen etc.) sind die Maßnahmen,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

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

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

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

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



- A: Gehweg (Tiefe hier 2,5m)
- B: normaler Bordstein (10cm)
- C: Erhöhung auf Wartebereich: 10cm (normaler Bordstein) auf 18cm (Breite hier: 4,9m = Längenneigung ca. 1,63%)
- D: Wartebereich (Höhe 18cm > Fahrbahn), Tiefe 2,5m, Breite 18m bis zur Absenkung O)
- E: auf 18cm erhöhtes Sonderbord mit taktiler Oberfläche (hier: Kasseler Sonderbord mit Bodenauflage), Länge min. 12m, hier: 18m, für parallele Anfahrt > 5cm Restspalt)
- F: Aufmerksamkeitsfeld Einstieg (gerippt, Kontrastfarbe, min. 90x120cm)
- G: Auffindestreifen zum Aufmerksamkeitsfeld Einstieg (Kontrastfarbe, Rippenplatten in Hauptgehrichtung, direkter Anschluss an Aufmerksamkeitsfeld)
- H: Haltestellenmast mit Fahrgastinformation (Fahrplankästen)
- I: Geringste Durchgangsbreite im WB: zwischen **allen** Einbauten je nach Nutzungszweck min. 1,2m, für Rangier- und Wartebeflächen min. 1,5m; hier 2,0 m zw. FGU und Kante
- J: Fahrgastunterstand (FGU)
- K: Rangier- und Wartebereich vor Fahrgastinformationsvitrine min. 1,5 x 1,5m
- L: Beleuchtete Fahrgastinformationsvitrine
- M: Sitze/ Bank
- N: Absenkung auf normalen Gehweg: 18cm auf 10cm (Breite hier: 2m= Längsneigung 4,0%)
- O: Aufmerksamkeitsfeld (hier: 60 x 250cm, grobe Noppen)
- P: Richtungsfeld (hier: 60 x 250cm)
- Q: Abstand zwischen Aufmerksamkeits- und Richtungsfeld (min. 60cm)

4.5.3 Kategorie B: Gehobener Standard für Verknüpfungshaltestellen

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

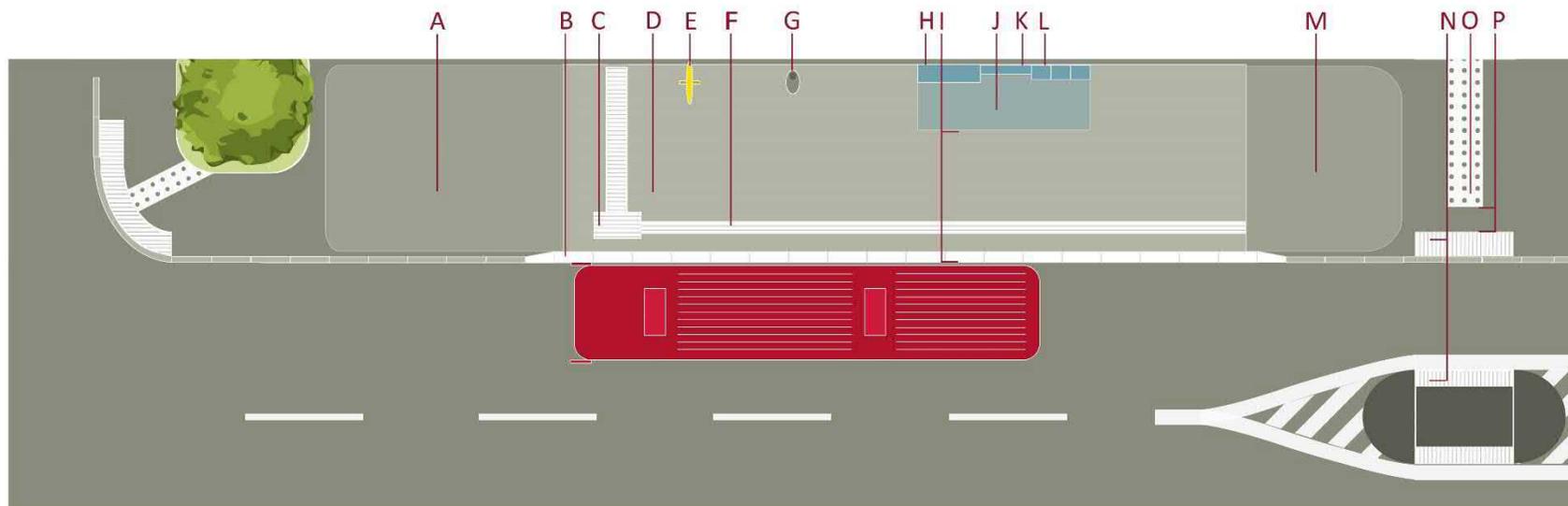
Zur Verbesserung der Orientierung für Personen mit Sehbeeinträchtigung und Blinde sollte ein vollständiges taktiles und optisch kontrastreiches Leitsystem mit Bodenindikatoren nach DIN 32984 angelegt werden. Dazu gehört, dass ein Leitstreifen (Rippenplatten) parallel zur Haltestellenkante in ausreichendem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

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

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

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

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



- A: Erhöhung auf Wartebereich: 3cm auf 18cm (Breite hier: 6,5m = Längenneigung ca. 2,3%)
- B: auf 18cm erhöhtes Sonderbord mit taktiler Oberfläche
(hier: Kasseler Sonderbord mit Bodenaufgabe), Länge min. 12m, hier: 18m, für parallele Anfahrt > 5cm Restspalt)
- C: Auffindestreifen Haltestelle mit integriertem Aufmerksamkeitsfeld Einstieg
- D: Rangierabstand Wartebereich zu allen anderen Einrichtungen (hier: Mast) min. 1,5m sowohl Tiefe als auch Breite (hier: 4,2m)
- E: Haltestellenmast mit Fahrgastinformation (Fahrplankästen)
- F: taktiler Leitstreifen, Rippen in Leitrichtung,
möglichst hoher Kontrast, kann mit zusätzlichen Kontraststeinen eingerahmt werden
- G: Straßenlaterne mit möglichst hellem Leuchtmittel
- H: Fahrgastunterstand (FGU)
- I: Rangier- und Wartebereich (WB) zwischen Haltestellenkante und FGU min. 2m, hier 3,3m
- J: Rangier- und Wartebereich vor Fahrgastinformationsvitrine min. 1,5 x 1,5m
- K: Beleuchtete Fahrgastinformationsvitrine
- L: Sitze/ Bank
- M: Absenkung auf normalen Gehweg: 18cm auf 10cm (breite hier: 4m= Längsneigung 2,0%)
- N: Richtungsfeld (hier: 60 x 250cm)
- O: Aufmerksamkeitsfeld (hier: 60 x 250cm, grobe Noppen)
- P: Abstand zwischen Aufmerksamkeits- und Richtungsfeld (min. 60cm)

4.5.4 Kategorie A: Busbahnhöfe

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

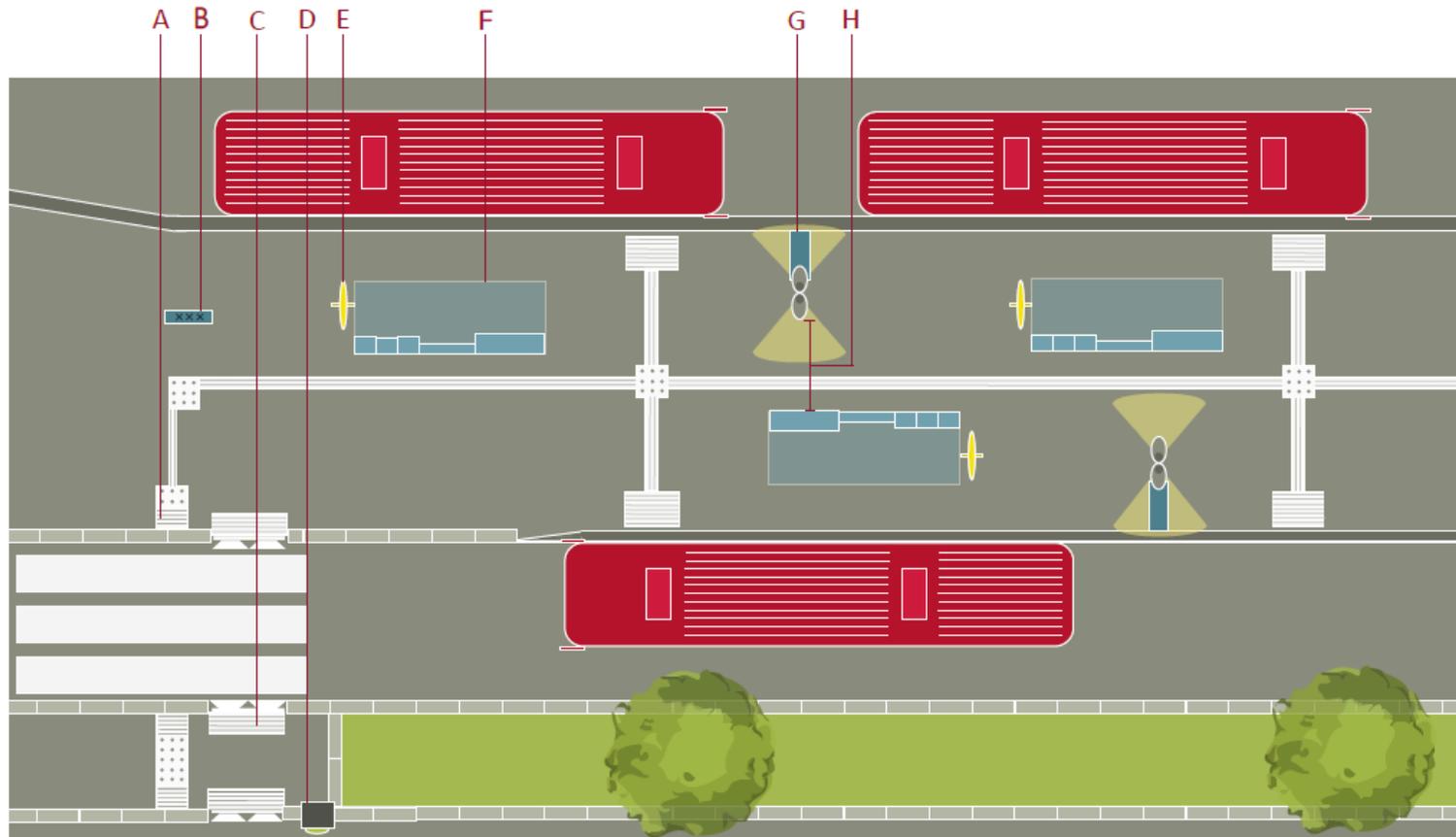
Dazu kommen kognitive Einschränkungen wie Orientierungsschwächen oder Leseschwächen bis zum Analphabetismus, die über deutliche akustische Ansagen, optische Leitsysteme und Fahrgastinformationen in einfacher Sprache und ggf. dem Einsatz von universell sinnhaften, standardisierten Piktogrammen unterstützt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

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

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

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

Zusätzlich können an z.B. Geländern und Haltegriffen taktile Hinweise verbaut werden (s.u.), für die Wegeleitung zwischen Abfahrtspositionen können Hinweisstelen mit taktilen Schildern in Frage kommen. Dass die gesamte Anlage (kombinierter Wartebereich) auf mind. 20 cm über Fahrbahnniveau angehoben ist, Niveauangleichungen und Gefälle unter 3 % bzw. ggf. 6 % gehalten sind, die hohen Kontrastwerte für Sondersteine eingehalten werden und ausreichende Rangier- und Abstellflächen in Relation zu allen Einrichtungen vorhanden sind, wird vorausgesetzt. Die grundsätzliche Form des betreffenden Bussteiges ist von vielen planerischen Variablen abhängig, so dass für die Planskizze die häufige Variante des Mehrfachbussteiges zugrunde gelegt wird.



- A: taktiler Leitsystem mit Leitstreifen (Rippen in Leitrichtung), Abzweigefeldern (Noppen) und Einstiegsfeldern (Rippen parallel zur Haltekante). Nicht mit Leitstreifen versehene Einrichtungen (um Klarheit und systemische Durchgängigkeit sicherzustellen) müssen mit ertastbaren Kanten im bodennahem Bereich ausgestattet sein
- B: Wegweiser-Steile mit taktilen Hinweisschildern
- C: taktiler Leitung an/über gesicherte Querungsstelle (Fußgängerüberweg) mit differenzierter Bordhöhe (3cm & Nullabsenkung); Bodenindikatoren mit Auffindestreifen (Noppen), Sperr- und Richtungsfeldern (Rippen) nach DIN 32984
- D: gesicherte Querungsstelle aus dem Straßenraum mit Lichtsignalanlage (inkl. akustischem Signaltaster)
- E: Bussteigkennzeichen/ Hinweisschild nach §224 StVO, zur Vermeidung weiterer Einbauten am Fahrgastunterstand (FGU) untergebracht
- F: transparenter FGU mit Rangier- und Stellflächen und beleuchteter Fahrgastinformationsvitrine
- G: dynamische Fahrgastinformation mit akustischem Hinweisgeber (gelb): hier in Kombination mit Straßenbeleuchtung
- H: notwendiger Abstand zwischen Einbauten min. 1,5m, hier 1,8m dadurch auch Mindestabstand von Einbauten zum taktilen Leitstreifen (60cm) gewährleistet

4.5.5 Haltestellenborde

Der Haltestellenbord muss aus Gründen der Barrierefreiheit mindestens 18 cm hoch sein (um einen möglichst spaltfreien Ein- und Ausstieg zu gewährleisten). Andererseits ist bei einer Ausführung des Bords mit gerader senkrechter Anfahrkante die Gefahr eines Felgenschadens am Fahrzeug bzw. einer Beschädigung der Bordkante gegeben. Um das zu vermeiden, sind auch Borde mit einer 16 cm hohen Anfahrkante, allerdings ebenfalls mit einer mindestens 18 cm hohen Plattform zulässig. Das kann etwa mit einer Aussparung/ Rundung an der Bordkante gewährleistet werden.

4.6 Fahrzeuge

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

4.6.1 Anforderungen an Standardlinienbusse

- Maximale Fußbodenhöhe von 33 cm über der Fahrbahn ohne Kneeling,
- Kneeling und mechanische Rampe an Tür 2 (keine hydraulischen oder elektrischen Rampen); die Tragkraft der Rampe bei Bussen muss im Hinblick auf die Zunahme von Elektrorollstühlen 350 kg betragen,
- Sondernutzungsfläche mit absoluter Mindestfläche 750 x 1.300 mm (mit zugeordnetem Sitz oder Stehlehne für Begleitperson und gepolsterter Trennwand bzw. Anlehnplatte) mit niveaugleichem, kurzem Zugang zu einer Tür (Mindestbreite 1.200 mm); keine die Bewegungsfreiheit behindernde Haltestangen oder sonstige Einbauten auf der Sondernutzungsfläche,
- Anordnung der Sitzplätze für Personen mit Schwerbehinderung zwischen Tür 1 und Tür 2 im Sichtbereich des Fahrpersonals, eindeutige Kennzeichnung durch Scheibenpiktogramme und stufenfrei erreichbar,
- mind. zwei Türen bei Standardlinienbussen und drei Türen bei Gelenkbussen im Niederflurbereich,
- kontrastreiche und taktile Markierung/Gestaltung der Eingangsbereiche, Haltegriffe und Haltestangen, Bedienelemente, Taster usw. mit Verwendung einer einheitlichen Signalfarbe in und an allen Fahrzeugen,
- kontrastreiche Markierung von Stufen, Podesten und anderen im Fußbereich hervorstehenden Einbauten,
- kontrastreiche Kennzeichnung der Türen und der Taster von außen; Kennzeichnung der den Sondernutzungsflächen und Plätzen für Schwerbehinderte nächstgelegenen Türen durch auffällige Piktogramme an der Außenseite,
- bei der Fahrzeug-Außenwerbung sind die Fensterflächen von Beklebungen so freizuhalten, dass die Fahrgäste eine freie Sicht aus den Fenstern haben und die Orientierungsmöglichkeiten und das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste nicht negativ beeinflusst werden²³,

²³ Zulässig sind Beklebungen mit Lochfolien, die eine Durchsicht von innen nach außen bieten. Dabei ist darauf zu achten, dass eine Beschriftung im unmittelbaren Sichtbereich der Fahrgäste nicht zulässig ist.

- durchgängige Haltemöglichkeiten im Fahrzeug mit „Leitfunktion“ (auch für kleinwüchsige Personen und Kinder nutzbar, kontrastreiche Farbgebung),
- rutschfeste einheitlich dicke Haltestangen, im Türbereich mit taktiler Ausprägung an den Festhalteflächen (z. B. geriffelt), die sich kontrastreich von ihrer Umgebung abgrenzen,
- digitale Fahrgastinformationen sowohl in visueller als auch in akustischer Form („Zwei-Sinne-Prinzip“),
- Fahrtzielanzeige innen und außen kontrastreich mit ausreichend großen Schriften und leicht erfassbar/verständlich, Innenanzeigen als TFT-Monitor mit Haltestellenband, diese sollten von allen Fahrgastplätzen gut erkennbar und lesbar sein),
- akustische Fahrgastinformation (Ankündigung Haltestellenansage mit einem akustischen Signal oder mit der sprachlich betonten Ansage „nächste Haltestelle ...“),
- Außentaster an Tür 2 „Ruftaster Rollstuhl“ sowie im Wageninneren im Bereich der Sondernutzungsfläche für Haltewunsch, „Kinderwagen-Taster mit Türöffnungsfunktion“ an Tür 2 außen und an der Sondernutzungsfläche,
- Erreichbarkeit von Tasten auch für RollstuhlfahrerInnen und kleinwüchsige Personen,
- ausreichende, durchgängige Beleuchtung im Fahrzeug sowie Ausleuchten der Bereiche an den Türen.

4.6.2 Anforderung an Klein- und Minibusse

- niederflurgerechter Einstieg,
- Ausstattung mit mechanischer Rampe an der Tür mit Sondernutzungsfläche,
- Sondernutzungsfläche mit absoluter Mindestfläche 750 x 1.300 mm mit niveau-gleichem, kurzem Zugang zu einer Tür (Mindestbreite 1.200 mm); keine die Bewegungsfreiheit behindernde Haltestangen oder sonstige Einbauten auf der Sondernutzungsfläche,
- mind. eine Tür im Niederflurbereich,
- kontrastreiche und taktile Markierung/ Gestaltung der Eingangsbereiche, Haltegriffe und -stangen, Bedienelemente, Taster usw. mit (sukzessiver) Verwendung einer einheitlichen Signalfarbe in und an allen Fahrzeugen,
- kontrastreiche Markierung von Stufen, Podesten und anderen im Fußbereich hervor-stehenden Einbauten,
- bei der Fahrzeug-Außenwerbung sind die Fensterflächen von Beklebungen so freizuhalten, dass die Fahrgäste eine freie Sicht aus den Fenstern haben und die Orientierungsmöglichkeiten und das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste nicht negativ beeinflusst werden²⁴,
- durchgängige Haltemöglichkeiten im Fahrzeug mit „Leitfunktion“ (auch für Kleinwüchsige und Kinder nutzbar, kontrastreiche Farbgebung),
- rutschfeste einheitlich dicke Haltestangen, im Türbereich mit taktiler Ausprägung an den Festhalteflächen (z. B. geriffelt), die sich kontrastreich von ihrer Umgebung abgrenzen,
- in den Türbereichen Einstieghilfen (keine Mittelstangen),
- Haltestellenanzeige und -ansage (digitale Fahrgastinformationen sowohl in visueller als auch in akustischer Form („Zwei-Sinne-Prinzip“)),
- Fahrtzielanzeige innen und außen kontrastreich mit ausreichend großen Schriften und leicht erfassbar/verständlich, Innenanzeigen als TFT-Monitor mit Haltestellenband, diese sollten von allen Fahrgastplätzen gut erkennbar und lesbar sein),

²⁴ Zulässig sind Beklebungen mit Lochfolien, die eine Durchsicht von innen nach außen bieten. Dabei ist darauf zu achten, dass eine Beschriftung im unmittelbaren Sichtbereich der Fahrgäste nicht zulässig ist.

- Taster im Wageninneren im Bereich der Sondernutzungsfläche für Haltewunsch,
- Erreichbarkeit von Tasten auch für RollstuhlfahrerInnen und kleinwüchsige Personen,
- ausreichende, durchgängige Beleuchtung im Fahrzeug sowie Ausleuchten der Bereiche an den Türen.

4.6.3 Fahrzeuge des Bedarfsverkehrs

Die weiter oben beschriebenen Vorgaben müssen ausdrücklich nicht von allen im Bedarfsverkehr eingesetzten Fahrzeugen erfüllt werden. Allerdings sollte mindestens die Fahrzeuge, die als „Regelfahrzeuge“ an noch zu definierenden Umstiegshaltestellen positioniert werden, über Mitnahmemöglichkeit für Rollstühle, Kinderwagen etc. verfügen.

4.7 Personal

Das eingesetzte Personal ist regelmäßig im Umgang mit Menschen mit Einschränkungen bzw. Behinderungen zu schulen. Dies betrifft in erster Linie das Fahrpersonal. Dieses muss sowohl die besonderen Ansprüche der jeweiligen Einschränkungszusammenhänge verstehen als auch das eigene (Fahr-) Verhalten entsprechend anpassen können. So ist z. B. bei der Beförderung eines blinden Fahrgasts das Fahrzeug erst in Bewegung zu setzen, wenn der Fahrgast einen Sitzplatz eingenommen hat.

Des Weiteren muss das Fahrpersonal stets in der Lage sein, Hilfestellung beim Ein- und Ausstieg zu leisten.

4.8 Fahrgastinformation

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

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

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

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

Für Informationsdarstellungen sind nachfolgende Anforderungen zu beachten:

- Visuelle Informationen: kontrastreich, blendfrei, leicht lesbar (auch bei Dunkelheit), leicht verständliche Sprache, möglichst keine Laufschriften und Vermeidung von Anglizismen.

- Akustische Informationen: ausreichende, an Umgebungsbedingungen anpassbare Lautstärke, leicht verständliche Sprache, Ankündigungssignal, spezifische Lautstärke und unterschiedliche Stimmen für außerordentliche Ansagen. Keine Dialekte, Vermeidung von Anglizismen.

5. Rahmenkonzeption

Die übergeordneten Ziele der Neukonzeption des ÖPNV im Landkreis Bad Kissingen sind:

- Anpassung des Angebotes an die Fahrgastpotenziale: Die Verkehre des Landkreises werden in drei Teilnetze aufgeteilt (Haupt-, Neben- und Ergänzungsnetz). Während Strecken des Hauptnetzes von Linienverkehren bedient werden, ist für das Nebennetz eine teilweise, für das Ergänzungsnetz eine vollständige Bedienung durch Bedarfsverkehre vorgesehen.
- Getrennte Betrachtung des Jedermann- und des Schulverkehrs: Die beiden Teilnetze werden aufgrund der jeweils unterschiedlichen Präferenzen separat betrachtet. Vor allem die für einen Fahrgast im Jedermannverkehr wichtige direkte Wegeführung kann im Schulverkehr nicht gewährleistet werden, da bei der Bedienung naturgemäß möglichst alle Ortsteile auf dem Weg zum Schulstandort berücksichtigt werden müssen.
- Regelmäßige Takte, möglichst keine Ausnahmen im Fahrplan: Dort, wo Regellinienverkehre vorgesehen sind (also im Haupt- und Nebennetz) ist eine Vertaktung anzustreben, die nur dann aufzubrechen ist, wenn die Beförderung bestimmter ÖPNV-relevanter Zielgruppen dies erfordert.²⁵ Ausnahmen im Fahrplan (alternative Linienwege, abweichende Bedienreihenfolgen, Bedienung nur an bestimmten Verkehrstagen etc.) sind im Interesse der Fahrgäste grundsätzlich zu vermeiden.
- „Entwerrung“ des Liniennetzes, möglichst direkte Linienverläufe: Vor allem Linien des Hauptnetzes sollen die zentralen Orte des Landkreises auf möglichst direktem Weg miteinander verbinden.
- Einführung alternativer Bedienformen (=Bedarfsverkehre) in der Peripherie: Die Umstellung auf Bedarfsverkehre auch in Orten mit wenigen Einwohnern und entsprechend geringem Fahrgastpotenzial die Bedienung mit öffentlichen Verkehren über den gesamten Tag sicherstellen.
- Herstellung von Barrierefreiheit im ÖPNV: Gemäß den Ausführungen im Kapitel 4 soll im gesamten ÖPNV-System die Herstellung und Aufrechterhaltung von vollständigen barrierefreien Wegeketten angestrebt werden.

5.1 Leistungsangebot

5.1.1 Erreichbarkeit und Bedienungsstandards

Im gesamten Landkreisgebiet ist montags bis freitags eine stündliche Bedienungshäufigkeit vorgesehen. Dort, wo es nicht über Regellinien mit einer entsprechenden Taktung erfolgt, sollen fahrplanlose Bedarfsverkehre zum Einsatz kommen. Ziel ist es, jede mögliche Verbindung innerhalb des Landkreises stündlich anzubieten. Die Bedarfsverkehre sollen dabei auch als Zu- und Abbringerverkehre fungieren.

Die definierten Bedienungsstandards dienen dem Landkreis Bad Kissingen in der Aufgabenträgerfunktion als verbindliche Bewertungs- und Planungsbasis für Angebotsveränderungen im Geltungszeitraum des NVP. Ein Unterschreiten wird als Indikator für eine mögliche Unterbedienung aufgefasst, die im Rahmen der Angebotsplanung näher zu untersuchen ist. Dies schließt jedoch nicht aus, dass in begründeten Einzelfällen (z. B. hoher Betriebsaufwand bei gleichzeitig geringer Fahrgastnachfrage) eine Unterschreitung der Standards durch den jeweiligen

²⁵ Das kann z. B. Linien mit Pendlerverkehren betreffen, deren Fahrpläne an die Öffnungszeiten bestimmter Einrichtungen/ Unternehmen angepasst werden.

Aufgabenträger zugelassen werden kann. Somit können Abweichungen von den dargestellten Standards im Einzelfall durch den Aufgabenträger festgelegt werden.

5.1.2 Einzugsbereiche der Haltestellen

Die im Folgenden als Anforderungen an die Erschließungswirkung im Landkreis Bad Kissingen definierten Standards für die Haltestelleneinzugsbereiche orientieren sich an den Empfehlungen von FGSV²⁶ und VDV²⁷ und gelten für Haltestellen entlang der Hauptlinien des Landkreises. Eine Haltestelle wird im Zusammenhang mit der Bewertung der Erschließungsqualität nur dann als „ÖPNV-bedient“ gewertet, wenn sie im Tagesverkehr (Zeitraum 6 bis 20 Uhr) mit der definierten Mindestqualität angefahren wird.²⁸

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

	Regelfall	Gebiete mit sehr geringer Siedlungsdichte, Wohn- und Gewerbegebiete an Ortsrändern etc.
Bus/ alternative Bedienung	300 – 500 m	500 – 700 m
SPNV	1.000 m	1.000 m
Mindestbedienung für Wertung der Haltestelle als „ÖPNV-bedient“ (HVZ+NVZ) ²⁹	60 Min.	60 Min.

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

Das Kriterium gilt als erfüllt, wenn mindestens 90 % der auf Basis der definierten Einzugsbereiche vom ÖV erschlossen werden.³⁰

Anzustreben ist darüber hinaus eine möglichst direkte Erschließung wichtiger Ziele wie Infrastruktureinrichtungen mit hoher Bedeutung für den Publikumsverkehr (z. B. medizinische Einrichtungen und Behörden) sowie herausragende Tourismus- und Naherholungsziele.

Ebenfalls anzubinden – unter Umständen über Bedarfsverkehre/ virtuelle Haltestellen³¹ – sind neue Wohn- und Gewerbegebiete mit nennenswertem ÖPNV-Potenzial.

²⁶ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs; 2010

²⁷ Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV): Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV; Beka-Verlag 2001

²⁸ Dazu gehören auch ausschließlich durch Bedarfsverkehre bediente Haltestellen.

²⁹ Gilt auch bei Bedienung mit Bedarfsverkehren.

³⁰ Auch hierbei ist die Bedienung mit Bedarfsverkehren/ die Ausstattung mit virtuellen Haltestellen zu berücksichtigen. Die genannten Einzugsradien können in diesen Fällen deutlich unterschritten werden, bzw. die Vorgabe, 90% der Einzugsbereiche zu erschließen, deutlich übertroffen werden.

³¹ Virtuelle Haltestellen werden zusätzlich zu „echten“ Haltestellen angelegt, um das Netz des Bedarfsverkehrs zu verdichten und den Fahrgästen zusätzliche Abhol- und Ausstiegspunkte bieten zu können. Virtuelle Haltestellen sind vor allem ein probates Mittel zur Überwindung der „letzten Meile“. Bei der Definition von

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

5.1.3 Verkehrszeiten

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

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

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

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

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

Für das Gebiet des Landkreises Bad Kissingen werden unter Berücksichtigung charakteristischer Nutzerstrukturen für bestimmte Zeitabschnitte (z. B. im Berufs-, Schul-, Ausbildungs-, Versorgungs- und Freizeitverkehr) und der aktuellen Ladenöffnungszeiten verschiedene Grundtypen der Verkehrszeiten definiert.

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

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

Hauptverkehrszeit (HVZ)

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

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

virtuellen Haltestellen orientiert man sich i. d. R. an Straßenkreuzungen oder wiedererkennbaren Points of Interest im jeweiligen Ort.

Neben- oder Normalverkehrszeit (NVZ)

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

Schwachverkehrszeit (SVZ)

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

Verkehrstag	Verkehrszeit	Betriebszeitfenster
Mo-Fr.	Schwachverkehrszeit	Betriebsbeginn – 6:00 Uhr
	Hauptverkehrszeit	6:00 – 8:30 Uhr
	Neben-/ Normalverkehrszeit	8:30 – 12:00 Uhr
	Hauptverkehrszeit	12:00 – 14:00 Uhr
	Nebenverkehrszeit	14:00 – 16:00 Uhr
	Hauptverkehrszeit	16:00 – 18:30 Uhr
	Schwachverkehrszeit	18:30 – Betriebsschluss
Sa.	Schwachverkehrszeit	Durchgehend
So./ Feiertag	Schwachverkehrszeit	Durchgehend

Tabelle 19: Definition der Verkehrszeiten im Landkreis Bad Kissingen

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

5.1.4 Hauptnetz

Die Linien des Hauptnetzes decken die (Direkt-) Verbindungen zwischen den zentralen Orten des Landkreises ab. Eine möglichst umwegfreie Linienführung ist daher anzustreben. Ausnahmen und Abweichungen vom Linienweg sollen in den Fahrplänen möglichst vermieden werden.

Für die Linien im Hauptnetz ist Montag bis Freitag eine Bedienung im Stundentakt von ca. 5:00 Uhr bis ca. 19:00 Uhr vorgesehen, mit eventuellen Verstärkerfahrten in den Hauptverkehrszeiten. Nach 19:00 Uhr und bis 22:00 Uhr sollen Fahrtwünsche über Bedarfsverkehre abgedeckt werden (s. hierzu Ausführungen zum Ergänzungsnetz).

Samstags und sonntags ist ein Zweistundentakt von 9:00 bis 19:00 Uhr und nach 19:00 bis 22:00 Uhr eine Bedienung durch Bedarfsverkehre vorgesehen.

Bei besonderen kulturellen Veranstaltungen ist eine Bedienung über 22:00 Uhr hinaus anzubieten. In den Ausschreibungsunterlagen ist zu präzisieren, wie häufig und in welchem Umfang die Fahrzeuge für den Bedarfsverkehr vorzuhalten sind.³²

Wenn möglich, sollen an Bahnhöfen/ Bahnhaltdepunkten entlang der Linien des Hauptnetzes Anschlussverbindungen zum SPNV hergestellt werden. Bahnhöfen in den zentralen Orten ist dabei eine höhere Priorität einzuräumen.

Auf den Linien des Hauptnetzes sind mindestens Standardbusse einzusetzen, die die unter „4.6.1 Anforderungen an Standardlinienbusse“ und „7.5 Anforderungen an die Fahrzeugqualität“ aufgeführten Qualitätsmerkmale erfüllen.

5.1.5 Nebennetz

Die Linien des Nebennetzes erfüllen in erster Linie die Funktion der Anbindung von zentralen Orten an die jeweiligen umliegenden Ortsteile. Die Linienführung im Nebennetz ist als ein Kompromiss zwischen möglichst direktem Weg und einer möglichst hohen räumlichen Abdeckung angelegt.

Für die Linien im Nebennetz ist Montag bis Freitag folgende Bedienung vorgesehen:

- 9 Fahrtenpaare, die verteilt auf die drei Hauptverkehrszeiten (6:00-8:30 Uhr, 12:00-14:00 Uhr und 16:00-18:30 Uhr) in diesen zum Stundentakt verdichtet werden.
- Für die sonstigen Zeiten zwischen 5:00 und 22:00 Uhr erfolgt die Bedienung mit Bedarfsverkehren analog zum Ergänzungsnetz (s. unten). Dabei sollen Fahrtwünsche ebenfalls jede Stunde realisiert werden können.

Samstags und sonntags ist entweder

- ein Zweistundentakt von 9:00 bis 19:00 Uhr und nach 19:00 bis 22:00 Uhr eine Bedienung durch Bedarfsverkehre oder
- eine durchgehende (9:00 bis 22:00 Uhr) Bedienung durch Bedarfsverkehre

vorgesehen. Für linienbezogene Festlegungen siehe „6.2.4 Liniensteckbriefe Nebennetz“.

Bei besonderen kulturellen Veranstaltungen ist eine Bedienung über 22:00 Uhr hinaus anzubieten. In den Ausschreibungsunterlagen ist zu präzisieren, wie häufig und in welchem Umfang die Fahrzeuge für den Bedarfsverkehr vorzuhalten sind.³³

Auf den Linien des Nebennetzes können auch kleinere Fahrzeuge als Standardbusse eingesetzt werden, wenn die unter „7.1.3 Platzkapazitäten/Besetzungsgrad“ genannten Grenzwerte nicht unterschritten werden. Analog zu den Vorgaben für Standardbusse müssen die unter „4.6.2 Anforderung an Klein- und Minibusse“ aufgeführten Anforderungen an die barrierefreie Ausstattung sowie die unter „7.5 Anforderungen an die Fahrzeugqualität“ aufgeführten Kriterien eingehalten werden.

³² Es ist im Einzelfall zu prüfen, inwiefern das zu erwartende Fahrgastaufkommen über Sonder-/ Veranstaltungsverkehre abgewickelt werden kann.

³³ Es ist im Einzelfall zu prüfen, inwiefern das zu erwartende Fahrgastaufkommen über Sonder-/ Veranstaltungsverkehre abgewickelt werden kann.

5.1.6 Ergänzungsnetz

Das Ergänzungsnetz dient der flächenhaften Erschließung der Orte/ Gebiete mit geringen Fahrgastpotenzialen. Die Bedienung im Ergänzungsnetz soll (vom Schulverkehr abgesehen) ausschließlich über fahrplanlose Bedarfsverkehre erfolgen, wobei eine Realisierung der Fahrtwünsche Montag bis Freitag stündlich zwischen 5:00 und 22:00 Uhr ermöglicht werden soll.

Samstags und sonntags ist eine Bedienung alle zwei Stunden von 9:00 bis 22:00 Uhr durch Bedarfsverkehre vorgesehen.

Bei besonderen kulturellen Veranstaltungen ist eine Bedienung über 22:00 Uhr hinaus anzubieten. In den Ausschreibungsunterlagen ist zu präzisieren, wie häufig und in welchem Umfang die Fahrzeuge für den Bedarfsverkehr vorzuhalten sind.³⁴

Die Fahrten im Ergänzungsnetz sollen zum einen Quer- und Tangentialbeziehungen ermöglichen, die durch die Regellinien nicht abgedeckt werden, zum anderen als Zu- und Abbringer zu den Linien des Haupt- und des Nebennetzes dienen. Es ist entsprechend darauf zu achten, dass für Umstiege zwischen dem Bedarfs- und dem Regelverkehr ausreichend Zeit vorgesehen wird.

Für Spontanbuchungen ist ein zeitlicher Vorlauf zur Fahrtendisposition zu definieren (z. B. Abholung innerhalb von maximal 60-90 Minuten nach Fahrtenbestellung). Des Weiteren sollen Möglichkeiten für Vor- und Dauerbuchungen vorgesehen werden.

Der Ein- und Ausstieg soll an bestehenden Haltestellen sowie zusätzlich angelegten virtuellen Haltestellen erfolgen können.

Bei der Disposition und der Fahrtweggestaltung soll die eingesetzte Software drei Eckpunkte berücksichtigen können:

- Zusammenfassung möglichst vieler Beförderungswünsche mit ähnlichen Beförderungswegen (=Ridepooling)
- Berücksichtigung des Umstiegs auf Linien des Haupt- und Nebennetzes bei der Disposition (Gewährleistung geringer Wartezeiten an der Umstiegshaltestelle einerseits, Vorsehen eines zeitlichen Puffers für Verspätungsfälle andererseits)
- Es sind keine Parallelfahrten zum Regellinienverkehr anzubieten.

Bei der Ausschreibung der Verkehre ist zudem zu definieren, wann Umstiege vom Fahrgast zu akzeptieren sind und wann der komplette Beförderungsfall im Bedarfsverkehr ausgeführt werden soll.³⁵

Für Bedarfsverkehre sind gemäß der „Richtlinie zum Förderprogramm Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum für bedarfsorientierte Bedienformen des allgemeinen ÖPNV und Pilotprojekte landkreisübergreifender Expressbusverbindungen im Omnibusverkehr“ die Solldaten und Buchungsinformationen im durchgängigen elektronisches Fahrgastinformations- und Anschlusssicherungssystem Bayern (DEFAS Bayern) zur Verfügung zu stellen.

³⁴ Es ist im Einzelfall zu prüfen, inwiefern das zu erwartende Fahrgastaufkommen über Sonder-/ Veranstaltungsverkehre abgewickelt werden kann.

³⁵ Anhaltspunkte können etwa die Wegeanteile sein: Wenn für einen Fahrtwunsch 95% der Strecke im Bedarfsverkehr zurückgelegt wird, ist auf einen Umstieg zu verzichten und der Fahrgast direkt zu befördern. Zusätzlich könnte definiert werden, dass bei Fahrten innerhalb eines Bedienungsraums maximal ein Umstieg zu tolerieren ist, bei Fahrten über mehrere Bedienungsgebiete aber zwei Umstiege zulässig sind.

Weiterhin ist eine Möglichkeit vorzusehen, dem Fahrgast digital und in Echtzeit Informationen zum aktuellen Standort des für seine Abholung vorgesehenen Fahrzeugs sowie den voraussichtlichen Abholzeitpunkt zu übermitteln. Diese Informationen können (unabhängig von der Übermittlung der Soll-Daten an DEFAS) über ein separates Medium zur Verfügung gestellt werden.

Bei den Fahrzeugen des Ergänzungsnetzes ist zwischen den Regel- und den Verstärkerfahrzeugen zu unterscheiden: Als Regelfahrzeuge, die stets bereitzuhalten und an definierten Umsteigehaltestellen zu positionieren sind, sind Kleinbusse mit bis zu acht Fahrgästen denkbar.³⁶ Diese müssen mindestens über eine Mitnahmemöglichkeit für Rollstühle, Kinderwagen etc. verfügen. Als Verstärkerfahrzeuge können Pkw mit „Taxistandard“ eingesetzt werden.

Folgt man der Annahme, dass pro 10.000 Einwohner ein Fahrzeug im Bedarfsverkehr notwendig wird und zieht diejenigen ab, die aufgrund einer Anbindung ihres Wohnortes an Linien des Hauptnetzes eher nicht zum Fahrgaststamm von Bedarfsverkehren gezählt werden, ergibt sich für den gesamten Landkreis eine Anzahl von maximal sieben vorzuhaltenden Regelfahrzeugen im Bedarfsverkehr.³⁷

Bei der Ausschreibung der Verkehre ist zu definieren, welcher (zusätzliche) zeitliche Vorlauf für die Vorbestellung von Rollstuhlbeförderungen etc. einzuplanen ist.³⁸

Zur Veranschaulichung werden an dieser Stelle mehrere fiktive Fälle dargestellt:

Fall 1

Der Fahrgast möchte von Weichtungen (Ortsteil des Marktes Maßbach) nach Bad Kissingen befördert werden.

Er bestellt hierzu eine Fahrt von einer Haltestelle seiner Wahl in Weichtungen (auch virtuelle Haltestellen werden berücksichtigt) und wird dort von einem Fahrzeug des Bedarfsverkehrs abgeholt. Der Zeitpunkt der Abholung wird dabei so gewählt, dass der Fahrgast an einer Haltestelle der Linie 730 in den nächsten Bus nach Bad Kissingen einsteigen kann (z. B. Poppenlauer).

Fall 2

Der Fahrgast möchte von Frankenbrunn (Ortsteil des Marktes Oberthulba) nach Sulzthal befördert werden.

Da der Fahrtweg quer zu den Linienwegen der Linie 740 und 741 liegt, scheidet eine Teilbeförderung im Regelverkehr aus, die Fahrt wird also vollständig im Bedarfsverkehr ausgeführt. Wenn die Fahrt mit ausreichend zeitlichem Abstand (s. oben) bestellt worden ist, kann der Fahrgast grundsätzlich

³⁶ Dies bringt vor allem der Vorteil der vereinfachten Personalsuche mit sich, da nur der kleine Personenbeförderungsschein und ein Führerschein der Klasse B benötigt wird.

³⁷ Diese könnten z. B. wie folgt auf die Räume des Bedarfsverkehrs aufgeteilt werden: drei Fahrzeuge im Raum Bad Kissingen, zwei Fahrzeuge im Raum Bad Brückenau, zwei Fahrzeuge im Raum Hammelburg. Die u. U. notwendigen zusätzlichen Fahrzeuge müssen nicht vor Ort vorgehalten werden, sondern sind nach tatsächlichem Bedarf einzusetzen und aus dem laufenden Betrieb zu realisieren.

³⁸ Durch Vorbestellungen soll vermieden werden, dass Fahrzeuge, die sich zur Rollstuhlbeförderung eignen und entsprechend benötigt werden, anderweitig disponiert werden.

auch eine Wunschabfahrts- bzw. Ankunftszeit äußern. Wenn es sich um eine Spontanbuchung handelt, wird der Fahrgast innerhalb des definierten Zeitraums (z. B. 60-90 Minuten) abgeholt.³⁹

Fall 3

Der Fahrgast möchte von Bad Brückenau nach Weichtungen befördert werden.

Da ein Großteil des Fahrtweges auf den Linien 720 und 730 zurückgelegt werden kann, muss lediglich eine Fahrt von z. B. Poppenlauer nach Weichtungen im Bedarfsverkehr gebucht werden. Die Abholzeit in Weichtungen ist in diesem Fall also abhängig vom Fahrplan der Linie 730.

5.1.7 Schulverkehr

Das Angebot im Schulverkehr ist grundsätzlich mindestens auf dem aktuellen (bedarfsgerechten) Niveau fortzuführen. Dabei können Fahrten, die nur geringfügige Abweichungen von den Linienverläufen der Linien im Haupt- und Nebennetz aufweisen, in die Fahrpläne dieser eingepflegt werden und u. U. Regelfahrten ersetzen.

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

- dass alle Schulstandorte in Bad Kissingen aus allen Ortsteilen mit Beförderungsbedarf im jeweiligen Raum erreicht werden (sofern das nicht über Linienfahrten im Haupt- oder Nebennetz erfolgt),
- Dass außerdem die sonstigen weiterführenden Schulen im Landkreis Bad Kissingen an die Orte in ihren Einzugsgebieten angebunden werden.
- Dass alle Grund- und Mittelschulen, die nicht über freigestellte Schulverkehre angebunden sind, aus den jeweils zugewiesenen Orten erreicht werden.⁴⁰

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

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

Maximale Schulwegzeiten

Bei der Beförderung der Schülerinnen und Schüler sollen folgende Vorgaben eingehalten werden:

- Die maximale Schulwegzeit (Geh-, Warte- und Fahrzeit) der Schülerinnen und Schüler der Grund- und Mittelschulen soll jeweils für den Hin- und Rückweg 30 Minuten nicht überschreiten.
- Die maximale Schulwegzeit (Geh-, Warte- und Fahrzeit) der Schülerinnen und Schüler der weiterführenden und beruflichen Schulen sowie der Förderschulen soll jeweils für den Hin- und Rückweg nicht länger als 60 Minuten betragen.

³⁹ Auf Dispositionsebene wird dabei überprüft, ob der Fahrtwunsch mit anderen zusammengefasst werden kann.

⁴⁰ Eine Aufstellung über freigestellte Schulverkehre findet sich in 2.3 Derzeitiges ÖPNV-Angebot

- Umstiege zwischen Linien sind nur in Ausnahmefällen, nur für Schülerinnen und Schüler der weiterführenden Schulen und nur in Abstimmung mit dem Aufgabenträger vorzusehen.

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

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

An- und Abfahrten

Es sind mindestens folgende Schulanfahrten und -abfahrten abzusichern:

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

Auslastung

Hierbei ist unter Beachtung der unter 7.1.3 Platzkapazitäten/Besetzungsgrad definierten Vorgaben der Besetzungsgrad im Einzelfall festzulegen.

5.1.8 Stadtverkehr Bad Kissingen

Der Stadtverkehr Bad Kissingen kann in seinem Umfang/ in seiner aktuellen Fahrplangestaltung weitestgehend beibehalten werden. Es ist ergebnisoffen zu prüfen, inwiefern sich die folgenden zusätzlichen Anforderungen realisieren lassen:

- Bessere Anbindung des Stadtverkehrs an den SPNV
- Anbindung an die neu geordneten Linien im Landkreis
- Einbindung in die Bedienung mit Bedarfsverkehren des Landkreises⁴¹ montags bis donnerstags zwischen 19:00 und 22:00 Uhr

5.1.9 Freizeitverkehr

Die Freizeitverkehre im Landkreis bestehen aktuell aus vier Linien, die an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen von Mai bis Oktober verkehren. Darunter sind zwei kommerziell betriebene Linien:

⁴¹ Es sollen Fahrzeuge der gleichen Qualität wie im Landkreis eingesetzt werden (keine Standardbusse).

Es wird dennoch empfohlen, Auskünfte über Bürgerbusse und ähnliche Angebote (soweit diese bekannt sind) weiterhin über die zur Verfügung stehenden Kanäle (Webauftritt, Wohin-Du-Willst-App, Fahrplanheft) zur Verfügung zu stellen.

6. Neuordnung des ÖPNV-Netzes

6.1 Systematik zur Linienneubenennung

Im Rahmen der Neuordnung des ÖPNV-Netzes ist eine neue Systematik zur Liniennummerierung vorgesehen:

- Linie 700: Hauptlinie zwischen Bad Kissingen und Bad Neustadt a. d. Saale
- Linien 701-710: Reserviert für den Stadtbusverkehr in Bad Kissingen
- Linien 711-714: Reserviert für den Stadtbusverkehr in Bad Brückenau
- Linien 7X0: Linien des Hauptnetzes im Landkreis Bad Kissingen (schließt eine Linienführung in benachbarte Landkreise nicht aus)
- Linien 7X1-7X4: lokale Linien in den Teilräumen (schließt eine Linienführung in benachbarte Landkreise nicht aus)
- Linien 7X6-7X9: Schulverkehrslinien in den Teilräumen
- Linien 79X: Linien im Freizeitverkehr
- Linien 2XX: aus dem Landkreis Schweinfurt einbrechende Linien
- Linien 8XX: aus dem Landkreis Rhön-Grabfeld einbrechende Linien

6.2 Linienbündel und Linienübersicht

6.2.1 Bestehende Konzessionen

Aktuell sind im Landkreis Bad Kissingen folgende Linien genehmigt:

Linie	Strecke	Laufzeit	
	Stadtverkehr Bad Kissingen, Linien 1-8, 10, 11	01.09.2013	31.08.2023
	Anrufsammeltaxi Stadtverkehr Bad Kissingen, Linien 1-8, 10, 11	01.09.2017	31.08.2023
8054	Bad Brückenau-Motten-Fulda	01.06.2017	31.12.2026
8056	Bad Brückenau-Jossa	01.06.2017	31.12.2026
8057	Bad Brückenau-Wildflecken-Bad Neustadt	01.06.2017	31.12.2026
8058	Bad Brückenau-Platz/Schönderling	01.06.2017	31.12.2026
8059	Bad Brückenau-Roßbach	01.06.2017	31.12.2026
8113	Bad Brückenau-Bad Kissingen	01.06.2017	31.12.2026
8066	Stadtverkehr Bad Brückenau	01.06.2021	31.05.2023
8141	Hammelburg-Oberthulba-Bad Kissingen	01.10.2015	31.12.2024
8164	Hammelburg-Obereschenbach-Gauaschach-Wasserlosen	01.10.2015	31.12.2024
8165	Hammelburg-Oberthulba/Schweinfurt	01.10.2015	31.12.2024
8166	Hammelburg-Völkersleier-Hammelburg	01.10.2015	31.12.2024

8167	Hammelburg-Euerdorf-Bad Kissingen	01.10.2015	31.12.2024
8189	Oehrberg/Wirmsthal-Bad Kissingen	01.03.2015	28.02.2025
8142	Bad Kissingen-Bad Bocklet- Bad Neustadt	01.05.2015	31.12.2024
9131	Windheim-Münnerstadt (Schulverband)	01.03.2019	31.12.2024
8143	Aschach-Bad Bocklet-Münnerstadt	14.09.2015	31.12.2024
8151	Maßbach-Bad Kissingen	01.09.2022	31.12.2024
8142	Bad Kissingen-Burkardroth-Premich	01.05.2015	31.12.2024
8190	Waldfenster-Bad Kissingen	01.09.2018	31.12.2026
8147	Seubrigshausen-Münnerstadt-Bad Kissingen	01.06.2017	31.12.2026
8230	Bad Brückenau-Bad Bocklet-Bad Kissingen-Bad Neustadt-Bad Königshofen (Bäderlandbus)	01.05.2021	31.10.2022
8240	Hammelburg-Oberthulba-Bad Kissingen-Burkardroth-Kreuzberg (Kreuzberg-Shuttle)	01.05.2021	31.10.2022

Tabelle 20: Liniengenehmigungen im Landkreis Bad Kissingen | Quelle: Landratsamt Bad Kissingen, 01.2022

Eine Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten wird zum 01.01.2027 angestrebt.

6.2.2 Linienbündel

Linienbündelung ist die Zusammenfassung von Linien zu Liniennetzen oder -bündeln. Zur Grundlage für diese Linienbildung wird auf §9 Abs. (2) PBefG verwiesen: „Soweit es die Zielsetzung des § 8 erfordert, kann [...] die Genehmigung für eine Linie oder für mehrere Linien gebündelt erteilt werden.“

Eine Linienbündelung stellt für den Aufgabenträger ein Instrument zur Optimierung des Nahverkehrsangebotes durch Einflussnahme auf die Erteilung von Liniengenehmigungen dar.

Mit der Linienbündelung können folgende Ziele verfolgt werden:

- Es können Verkehre genehmigungsrechtlich zusammengeführt werden, die in Bezug zueinander stehen (z. B. als Bestandteil eines gemeinsamen Teilnetzes oder verknüpft durch Umsteigebeziehungen).
- Weiterhin kann durch Linienbündelung eine gesamtwirtschaftliche Wirksamkeit erreicht werden (Ausgleich zwischen ertragsstarken und ertragschwachen Linien). Dadurch kann das Herauslösen ertragsstarker Linien aus dem Gesamtzusammenhang des jeweiligen Teilnetzes („Rosinenpickerei“), z. B. bei einem möglichen Genehmigungswettbewerb um Einzellinien, verhindert werden.
- Es können Verknüpfungen zwischen Zubringer- und Hauptlinien abgebildet werden.
- Es können Optimierungen im betrieblichen Ablauf erreicht werden, z. B. bei der Personal- und Fahrzeugeinsatzplanung oder bei der Bildung von Fahrplanumläufen.

Ab dem anvisierten Zeitpunkt der Harmonisierung der Genehmigungszeiten (01.01.2027) sind die Linien des Landkreises Bad Kissingen zu folgenden Linienbündeln zusammenzufassen:

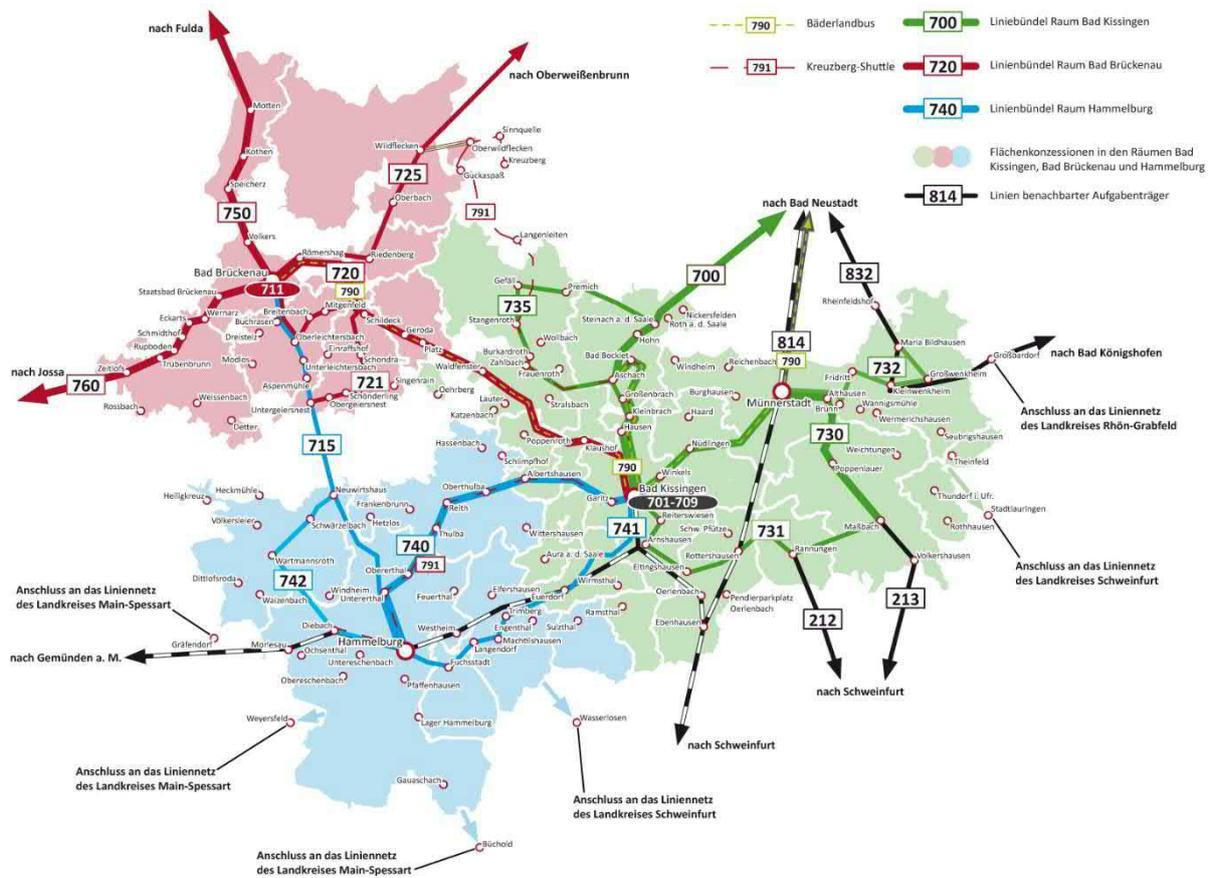


Abbildung 27: Linienbündel im Jedermannverkehr nach der angestrebten Genehmigungszeitenharmonisierung ab dem 01.01.2027

Das Linienbündel Raum Hammelburg sowie die Linien 700 und 735 sollen bereits früher, nach Ablauf der Konzessionen am 31.12.24, gemäß den Vorgaben aus dem Nahverkehrsplan umgesetzt werden.

Die einzelnen Linienbündel setzen sich aus den folgenden Linien zusammen:

- Linienbündel Stadt Bad Kissingen:
 - Stadtverkehr Bad Kissingen, inklusive Bedarfsverkehr
- Linienbündel Raum Bad Kissingen:
 - Linie 700 (Hauptnetz) Bad Kissingen – Bad Neustadt a. d. Saale
 - Linie 731 (Nebennetz) Bad Kissingen – Maßbach
 - Linie 732 (Nebennetz) Münnerstadt – Maria Bildhausen
 - Linie 735 (Nebennetz) Bad Kissingen – Premich – Steinach a. d. Saale
 - Linie 790 Bäderlandbus
 - Linie 791 Kreuzberg-Shuttle
 - Schulverkehre zu den Standorten im Raum Bad Kissingen
- Linienbündel Raum Bad Brückenau:
 - Stadtverkehr Bad Brückenau
 - Linie 720 (Hauptnetz) Bad Kissingen – Bad Brückenau
 - Linie 721 (Nebennetz) Bad Brückenau – Schondra – Untergeiersnest
 - Linie 725 (Nebennetz) Bad Brückenau – Oberweißenbrunn⁴²

⁴² Die Fahrten des Sinntalbusses sind in den Fahrplan zu integrieren.

- Linie 750 (Hauptnetz) Bad Brückenau – Fulda
- Linie 760 (Hauptnetz) Bad Brückenau – Jossa
- Schulverkehre zu den Standorten im Raum Bad Brückenau
- Linienbündel Raum Hammelburg:
 - Linie 715 (Nebennetz) Hammelburg – Bad Brückenau
 - Linie 740 (Hauptnetz) Bad Kissingen – Oberthulba – Hammelburg
 - Linie 741 (Nebennetz) Bad Kissingen – Euerdorf – Hammelburg⁴³
 - Linie 742 (Nebennetz) Hammelburg – Wartmannsroth – Neuwirtshaus
 - Schulverkehre zu den Standorten im Raum Hammelburg
- Flächenkonzession Bedarfsverkehre Raum Bad Kissingen, Beförderung im Gebiet von:
 - Aura
 - Bad Kissingen
 - Burkardroth
 - Euerdorf
 - Maßbach
 - Münnerstadt
 - Nüdlingen
 - Oerlenbach
 - Ramsthal
 - Rannungen
 - Thundorf i. UFr.
- Flächenkonzession Bedarfsverkehre Raum Bad Brückenau, Beförderung im Gebiet von:
 - Bad Brückenau
 - Geroda
 - Motten
 - Oberleichtersbach
 - Riedenberg
 - Schondra
 - Wildflecken
 - Zeitlofs
- Flächenkonzession Bedarfsverkehre Raum Hammelburg, Beförderung im Gebiet von:
 - Elfershausen
 - Fuchsstadt
 - Hammelburg
 - Sulzthal
 - Oberthulba
 - Wartmannsroth

⁴³ Die Fahrten des Saaletalbusses sind in den Fahrplan zu integrieren.

6.2.3 Liniensteckbriefe Hauptnetz

Linie	700 (aktuell 8142)
Linienverlauf	Bad Kissingen - Hausen - Kleinbrach - Großenbrach - Aschach - Bad Bocklet - Hohn - Steinach (S) - Unterebersbach - Oberebersbach - Niederlauer - Bad Neustadt (S)
Netzzuordnung	Hauptnetz
Fahrzeugkategorie	Mind. Standardbusse gemäß Vorgaben aus „4.6.1 Anforderungen an Standardlinienbusse“ und „7.5 Anforderungen an die Fahrzeugqualität“
Bedienungsangebot	<ul style="list-style-type: none"> • Mo-Fr: Stundentakt von 5:00 bis 19:00 Uhr, Verstärkerfahrten in den Hauptverkehrszeiten. 19:00 bis 22:00 Uhr Bedienung durch Bedarfsverkehre (jede Stunde) • Sa, So: Zweistundentakt von 9:00 bis 19:00 Uhr, 19:00 bis 22:00 Uhr Bedienung durch Bedarfsverkehre (alle zwei Stunden)
Takt	T60 + Verstärker
Angebotsform	Linienverkehr nach § 42 PBefG
Verkehrliche Funktion	<p>Der Linie kommt eine besondere Bedeutung zu, da sie Bad Kissingen mit Bad Neustadt a. d. Saale verbindet, die zusammen das regionale Oberzentrum bilden.</p> <p>Des Weiteren werden die Ortschaften entlang des Saale-Verlaufs erschlossen.</p>
Verknüpfung mit anderen Linien	Bei der Fahrplanerstellung ist zu prüfen, ob in Bad Kissingen und/oder Bad Neustadt (S) Anschlüsse an die Bahn hergestellt werden können.
Änderung gegenüber IST-Situation	Die Linienführung wird dahingehend geändert, dass der Abzweig über Premich, Burkardroth etc. in den Fahrplan der Linie 735 ausgelagert wird.
Anmerkungen	Für die Umsetzung der geschilderten Vorgaben ist eine Abstimmung mit dem Landkreis Rhön-Grabfeld notwendig.

Linie	720 (aktuell 8113)
Linienverlauf	Bad Kissingen - Klaushof - Waldfenster - Platz - Geroda - Schildeck - Römershag - Bad Brückenau
Netzzuordnung	Hauptnetz
Fahrzeugkategorie	Mind. Standardbusse gemäß Vorgaben aus „4.6.1 Anforderungen an Standardlinienbusse“ und „7.5 Anforderungen an die Fahrzeugqualität“
Bedienungsangebot	<ul style="list-style-type: none"> • Mo-Fr: Stundentakt von 5:00 bis 19:00 Uhr, Verstärkerfahrten in den Hauptverkehrszeiten. 19:00 bis 22:00 Uhr Bedienung durch Bedarfsverkehre (jede Stunde) • Sa, So: Zweistundentakt von 9:00 bis 19:00 Uhr, 19:00 bis 22:00 Uhr Bedienung durch Bedarfsverkehre (alle zwei Stunden)
Takt	T60 + Verstärker
Angebotsform	Linienverkehr nach § 42 PBefG
Verkehrliche Funktion	Die Linie verbindet auf direktem Wege (B 286) Bad Kissingen mit Bad Brückenau.
Verknüpfung mit anderen Linien	Bei der Fahrplanerstellung ist zu prüfen, ob in Bad Kissingen Anschlüsse an die Bahn sowie an die Linien 700, 730 und 740 hergestellt werden können.
Änderung gegenüber IST-Situation	-
Anmerkungen	Es ist zu prüfen, ob zusätzlich Poppenroth über eine Haltestelle an der B286 angebunden werden kann.

Linie	730 (aktuell 8147)
Linienverlauf	Bad Kissingen - Winkels - Nüdlingen - Münnerstadt - Althausen - Poppenlauer – Maßbach
Netzzuordnung	Hauptnetz
Fahrzeugkategorie	Mind. Standardbusse gemäß Vorgaben aus „4.6.1 Anforderungen an Standardlinienbusse“ und „7.5 Anforderungen an die Fahrzeugqualität“
Bedienungsangebot	<ul style="list-style-type: none"> • Mo-Fr: Stundentakt von 5:00 bis 19:00 Uhr, Verstärkerfahrten in den Hauptverkehrszeiten. 19:00 bis 22:00 Uhr Bedienung durch Bedarfsverkehre (jede Stunde) • Sa, So: Zweistundentakt von 9:00 bis 19:00 Uhr, 19:00 bis 22:00 Uhr Bedienung durch Bedarfsverkehre (alle zwei Stunden)
Takt	T60 + Verstärker
Angebotsform	Linienverkehr nach § 42 PBefG
Verkehrliche Funktion	Die Linie verbindet Bad Kissingen mit Münnerstadt und Maßbach.
Verknüpfung mit anderen Linien	Bei der Fahrplanerstellung ist zu prüfen, ob in Bad Kissingen und ggf. in Münnerstadt Anschlüsse an die Bahn hergestellt werden können. Des Weiteren ist zu prüfen, ob in Bad Kissingen Anschlüsse an die Linien 700, 720 und 740 sowie in Maßbach ein Anschluss an die Linie 213 hergestellt werden kann.
Änderung gegenüber IST-Situation	Die Linienführung wird dahingehend geändert, dass der Abzweig über Maria Bildhausen in den Fahrplan der Linie 732 ausgelagert wird, zudem wird die Bedienung der Orte östlich von Poppenlauer (wie z. B. Weichtungen oder Theinfeld) bis auf Schulfahrten auf Bedarfsverkehr umgestellt.
Anmerkungen	-

Linie	740 (aktuell 8141)
Linienverlauf	Bad Kissingen - Garitz - Albertshausen - Oberthulba - Reith - Thulba - Obererthal - Untererthal – Hammelburg
Netzzuordnung	Hauptnetz
Fahrzeugkategorie	Mind. Standardbusse gemäß Vorgaben aus „4.6.1 Anforderungen an Standardlinienbusse“ und „7.5 Anforderungen an die Fahrzeugqualität“
Bedienungsangebot	<ul style="list-style-type: none"> • Mo-Fr: Stundentakt von 5:00 bis 19:00 Uhr, Verstärkerfahrten in den Hauptverkehrszeiten. 19:00 bis 22:00 Uhr Bedienung durch Bedarfsverkehre (jede Stunde) • Sa, So: Zweistundentakt von 9:00 bis 19:00 Uhr, 19:00 bis 22:00 Uhr Bedienung durch Bedarfsverkehre (alle zwei Stunden)
Takt	T60 + Verstärker
Angebotsform	Linienverkehr nach § 42 PBefG
Verkehrliche Funktion	Die Linie verbindet Bad Kissingen mit Hammelburg. Des Weiteren werden die Orte entlang der Thulba erschlossen.
Verknüpfung mit anderen Linien	Bei der Fahrplanerstellung ist zu prüfen, ob in Bad Kissingen und ggf. in Hammelburg Anschlüsse an die Bahn hergestellt werden können. Des Weiteren ist zu prüfen, ob in Bad Kissingen Anschlüsse an die Linien 700, 720 und 730 hergestellt werden können.
Änderung gegenüber IST-Situation	Die Bedienung von Hetzlos und Frankenbrunn soll bis auf Schulfahrten auf Bedarfsverkehr umgestellt werden.
Anmerkungen	-

Linie	750 (aktuell 8054)
Linienverlauf	Bad Brückenau - Volkers - Speicherz - Kothen - Motten - Altenhof - Döllbach - Rothemann - Fulda
Netzzuordnung	Hauptnetz
Fahrzeugkategorie	Mind. Standardbusse gemäß Vorgaben aus „4.6.1 Anforderungen an Standardlinienbusse“ und „7.5 Anforderungen an die Fahrzeugqualität“
Bedienungsangebot	<ul style="list-style-type: none"> • Mo-Fr: Stundentakt von 5:00 bis 19:00 Uhr, Verstärkerfahrten in den Hauptverkehrszeiten. 19:00 bis 22:00 Uhr Bedienung durch Bedarfsverkehre (jede Stunde) • Sa, So: Zweistundentakt von 9:00 bis 19:00 Uhr, 19:00 bis 22:00 Uhr Bedienung durch Bedarfsverkehre (alle zwei Stunden)
Takt	T60 + Verstärker
Angebotsform	Linienverkehr nach § 42 PBefG
Verkehrliche Funktion	Die Linie verbindet Bad Kissingen mit Fulda. Die Verbindung ist von besonderer Bedeutung, da in Fulda mit dem ICE-Anschluss eine Verbindung an den überregionalen Bahnverkehr besteht.
Verknüpfung mit anderen Linien	Bei der Fahrplanerstellung ist zu prüfen, ob in Fulda Anschlüsse an die (über-) regionalen Bahnverkehre hergestellt werden können.
Änderung gegenüber IST-Situation	Verdichtung auf einen Stundentakt
Anmerkungen	Der Erhalt der bestehenden „Expressverbindung“ mindestens einmal täglich in jede Richtung sollte ebenfalls in Betracht gezogen werden. Für die Umsetzung der geschilderten Vorgaben ist eine Abstimmung mit dem Landkreis Fulda notwendig.

Linie	760 (aktuell 8056)
Linienverlauf	Bad Brückenau - Staatsbad Brückenau - Wernarz - Eckarts - Rupboden - Zeitlofs - Altengronau - Jossa
Netzzuordnung	Hauptnetz
Fahrzeugkategorie	Mind. Standardbusse gemäß Vorgaben aus „4.6.1 Anforderungen an Standardlinienbusse“ und „7.5 Anforderungen an die Fahrzeugqualität“
Bedienungsangebot	<ul style="list-style-type: none"> • Mo-Fr: Stundentakt von 5:00 bis 19:00 Uhr, Verstärkerfahrten in den Hauptverkehrszeiten. 19:00 bis 22:00 Uhr Bedienung durch Bedarfsverkehre (jede Stunde) • Sa, So: Zweistundentakt von 9:00 bis 19:00 Uhr, 19:00 bis 22:00 Uhr Bedienung durch Bedarfsverkehre (alle zwei Stunden)
Takt	T60 + Verstärker
Angebotsform	Linienverkehr nach § 42 PBefG
Verkehrliche Funktion	Die Linie verbindet Bad Kissingen mit Jossa. In Jossa besteht eine Anbindung an den überregionalen Bahnverkehr.
Verknüpfung mit anderen Linien	Bei der Fahrplanerstellung ist zu prüfen, ob in Jossa Anschlüsse an die (über-) regionalen Bahnverkehre hergestellt werden können.
Änderung gegenüber IST-Situation	Verdichtung auf einen Stundentakt
Anmerkungen	Für die Umsetzung der geschilderten Vorgaben ist eine Abstimmung mit dem Main-Kinzig-Kreis notwendig.

6.2.4 Liniensteckbriefe Nebennetz

Linie	715
Linienverlauf	Hammelburg - Untererthal - Neuwirtshaus - Untergeiersnest - Aspenmühle - Unterleichtersbach - Oberleichtersbach - Buchrasen - Bad Brückenau
Netzzuordnung	Nebennetz
Fahrzeugkategorie	Mind. Midibusse gemäß Vorgaben unter „4.6.2 Anforderung an Klein- und Minibusse“ und „7.5 Anforderungen an die Fahrzeugqualität“
Bedienungsangebot	<ul style="list-style-type: none"> • Mo-Fr: Stundentakt in den HVZ 6:00-8:30 Uhr, 12:00-14:00 Uhr und 16:00-18:30 Uhr, in den übrigen Zeiten zwischen 5:00 und 22:00 Uhr Bedienung durch Bedarfsverkehre • Sa, So: Bedienung durch Bedarfsverkehre von 9:00 bis 22:00 Uhr (alle zwei Stunden)
Takt	T60 in HVZ, Ergänzung durch Bedarfsverkehre
Angebotsform	Linienverkehr nach § 42 PBefG
Verkehrliche Funktion	Die Linie schafft eine Verbindung zwischen den zentralen Orten Bad Brückenau und Hammelburg durch den Neuwirtshäuser Forst im Westen des Landkreises.
Verknüpfung mit anderen Linien	Bei der Fahrplanerstellung ist zu prüfen, ob in Hammelburg Anschlüsse an die Bahn hergestellt werden können. Weiterhin ist zu prüfen, ob in Hammelburg Anschluss an die Linie 740 und in Bad Brückenau Anschluss an die Linien 720, 725, 750 und 760 hergestellt werden kann.
Änderung gegenüber IST-Situation	Die Linie soll neu eingeführt werden, aktuell bestehe keine Verbindung zwischen Bad Brückenau und Hammelburg.
Anmerkungen	-

Linie	721 (aktuell 8058)
Linienverlauf	Bad Brückenau - Buchrasen - Oberleichtersbach - Breitenbach - Mitgenfeld - Schondra - Schönderling - Obergeiersnest - Untergeiersnest
Netzzuordnung	Nebennetz
Fahrzeugkategorie	Mind. Midibusse gemäß Vorgaben unter „4.6.2 Anforderung an Klein- und Minibusse“ und „7.5 Anforderungen an die Fahrzeugqualität“
Bedienungsangebot	<ul style="list-style-type: none"> • Mo-Fr: Stundentakt in den HVZ 6:00-8:30 Uhr, 12:00-14:00 Uhr und 16:00-18:30 Uhr, in den übrigen Zeiten zwischen 5:00 und 22:00 Uhr Bedienung durch Bedarfsverkehre • Sa, So: Bedienung durch Bedarfsverkehre von 9:00 bis 22:00 Uhr (alle zwei Stunden)
Takt	T60 in HVZ, Ergänzung durch Bedarfsverkehre
Angebotsform	Linienverkehr nach § 42 PBefG
Verkehrliche Funktion	Der Linie kommt eine Zubringerfunktion im Raum Bad Brückenau zu.
Verknüpfung mit anderen Linien	Bei der Fahrplanerstellung ist zu prüfen, ob in Bad Brückenau Anschluss an die Linien 720, 750 und 760 sowie u. U. an die Linie 715 hergestellt werden kann.
Änderung gegenüber IST-Situation	Die Linienführung wird dahingehend geändert, dass die Bedienung der Orte westlich der St2790 sowie der Haltestelle Einraffshof bis auf Schulfahrten auf Bedarfsverkehre umgestellt wird.
Anmerkungen	-

Linie	725 (aktuell 8057)
Linienverlauf	Bad Brückenau - Römershag - Riedenberg - Oberbach - Wildflecken - (Oberwildflecken) - (Kreuzberg) - Oberweißenbrunn
Netzzuordnung	Nebennetz
Fahrzeugkategorie	Mind. Midibusse gemäß Vorgaben unter „4.6.2 Anforderung an Klein- und Minibusse“ und „7.5 Anforderungen an die Fahrzeugqualität“
Bedienungsangebot	<ul style="list-style-type: none"> Mo-Fr: Stundentakt in den HVZ 6:00-8:30 Uhr, 12:00-14:00 Uhr und 16:00-18:30 Uhr, in den übrigen Zeiten zwischen 5:00 und 22:00 Uhr Bedienung durch Bedarfsverkehre Sa, So: (als Sinntalbus) Zweistundentakt von 9:00 bis 19:00 Uhr, 19:00 bis 22:00 Uhr Bedienung durch Bedarfsverkehre
Takt	T60 in HVZ, Ergänzung durch Bedarfsverkehre
Angebotsform	Linienverkehr nach § 42 PBefG
Verkehrliche Funktion	Die Linie verbindet Bad Brückenau mit Oberweißenbrunn im Landkreis Rhön-Grabfeld. In Oberweißenbrunn wird über die Linie 835 (aktuell 8305) der Anschluss an Fulda hergestellt.
Verknüpfung mit anderen Linien	Bei der Fahrplanerstellung ist unbedingt die Anschlussherstellung in Oberweißenbrunn an die Linie 835 (aktuell 8305) zu erhalten.
Änderung gegenüber IST-Situation	-
Anmerkungen	Für die Umsetzung der geschilderten Vorgaben ist eine Abstimmung mit dem Landkreis Rhön-Grabfeld notwendig. Es ist außerdem zu prüfen, ob Oberwildflecken und der Kreuzberg durch einzelne Fahrten mit angebunden werden können.

Linie	731 (aktuell 8151)
Linienverlauf	Bad Kissingen - Reiterswiesen - Arnshausen - Eltingshausen - Rottershausen - Rannungen - Maßbach
Netzzuordnung	Nebennetz
Fahrzeugkategorie	Mind. Midibusse gemäß Vorgaben unter „4.6.2 Anforderung an Klein- und Minibusse“ und „7.5 Anforderungen an die Fahrzeugqualität“
Bedienungsangebot	<ul style="list-style-type: none"> • Mo-Fr: Stundentakt in den HVZ 6:00-8:30 Uhr, 12:00-14:00 Uhr und 16:00-18:30 Uhr, in den übrigen Zeiten zwischen 5:00 und 22:00 Uhr Bedienung durch Bedarfsverkehre • Sa, So: Bedienung durch Bedarfsverkehre von 9:00 bis 22:00 Uhr (alle zwei Stunden)
Takt	T60 in HVZ, Ergänzung durch Bedarfsverkehre
Angebotsform	Linienverkehr nach § 42 PBefG
Verkehrliche Funktion	Direktverbindung zwischen Bad Kissingen und Maßbach, Anbindung von Rannungen.
Verknüpfung mit anderen Linien	Bei der Fahrplanerstellung ist zu prüfen, ob in Maßbach der Anschluss an die Linie 213 (aktuell 8171) bzw. in Rottershausen an den Bahnverkehr hergestellt werden kann.
Änderung gegenüber IST-Situation	Deutliche Angebotsausweitung.
Anmerkungen	-

Linie	732
Linienverlauf	Münnerstadt - Althausen - Brunn - Fridritt - Kleinwenkheim - Großwenkheim - Maria Bildhausen
Netzzuordnung	Nebennetz
Fahrzeugkategorie	Mind. Midibusse gemäß Vorgaben unter „4.6.2 Anforderung an Klein- und Minibusse“ und „7.5 Anforderungen an die Fahrzeugqualität“
Bedienungsangebot	<ul style="list-style-type: none"> • Mo-Fr: Stundentakt in den HVZ 6:00-8:30 Uhr, 12:00-14:00 Uhr und 16:00-18:30 Uhr, in den übrigen Zeiten zwischen 5:00 und 22:00 Uhr Bedienung durch Bedarfsverkehre • Sa, So: Bedienung durch Bedarfsverkehre von 9:00 bis 22:00 Uhr (alle zwei Stunden)
Takt	T60 in HVZ, Ergänzung durch Bedarfsverkehre
Angebotsform	Linienverkehr nach § 42 PBefG
Verkehrliche Funktion	Bindet Maria Bildhausen an Münnerstadt an und schafft eine Verbindung zur Linie 832 (aktuell 8173).
Verknüpfung mit anderen Linien	Bei der Fahrplanerstellung ist unbedingt auf die Anschlussherstellung an die Linie 832 zu achten. Des Weiteren ist zu prüfen, ob in Münnerstadt Anschluss an den Bahnverkehr hergestellt werden kann.
Änderung gegenüber IST-Situation	Deutliche Angebotsausweitung im Raum Münnerstadt.
Anmerkungen	Für die Umsetzung der geschilderten Vorgaben ist eine Abstimmung mit dem Landkreis Rhön-Grabfeld notwendig.

Linie	735 (aktuell 8142)
Linienverlauf	Bad Kissingen - Hausen - Kleinbrach - Großenbrach - Aschach - Zahlbach - Burkardroth - Stangenroth - Gefäll - Premich - Steinach (S)
Netzzuordnung	Nebennetz
Fahrzeugkategorie	Mind. Midibusse gemäß Vorgaben unter „4.6.2 Anforderung an Klein- und Minibusse“ und „7.5 Anforderungen an die Fahrzeugqualität“
Bedienungsangebot	<ul style="list-style-type: none"> • Mo-Fr: Stundentakt in den HVZ 6:00-8:30 Uhr, 12:00-14:00 Uhr und 16:00-18:30 Uhr, in den übrigen Zeiten zwischen 5:00 und 22:00 Uhr Bedienung durch Bedarfsverkehre • Sa, So: Bedienung durch Bedarfsverkehre von 9:00 bis 22:00 Uhr (alle zwei Stunden)
Takt	T60 in HVZ, Ergänzung durch Bedarfsverkehre
Angebotsform	Linienverkehr nach § 42 PBefG
Verkehrliche Funktion	Bindet die Ortsteile an der St2290 und der St2267 an Bad Kissingen an.
Verknüpfung mit anderen Linien	In Steinach a. d. Saale ist eine Anschlussmöglichkeit an die Linie 700 Richtung Bad Neustadt a. d. Saale herzustellen. Des Weiteren ist zu prüfen, ob sich in Bad Kissingen Anschlüsse an den Bahnverkehr realisieren lassen.
Änderung gegenüber IST-Situation	Deutliche Angebotsausweitung.
Anmerkungen	-

Linie	741 (aktuell 8167)
Linienverlauf	Bad Kissingen - Euerdorf - Trimberg - Machtilshausen - Langendorf - Fuchsstadt - Hammelburg
Netzzuordnung	Nebennetz
Fahrzeugkategorie	Mind. Midibusse gemäß Vorgaben unter „4.6.2 Anforderung an Klein- und Minibusse“ und „7.5 Anforderungen an die Fahrzeugqualität“
Bedienungsangebot	<ul style="list-style-type: none"> • Mo-Fr: Stundentakt in den HVZ 6:00-8:30 Uhr, 12:00-14:00 Uhr und 16:00-18:30 Uhr, in den übrigen Zeiten zwischen 5:00 und 22:00 Uhr Bedienung durch Bedarfsverkehre • Sa, So: (als Saaletalbus) Zweistundentakt von 9:00 bis 19:00 Uhr, 19:00 bis 22:00 Uhr Bedienung durch Bedarfsverkehre, die Bedienung kann dabei auf den gesamten Korridor des Saaletals ausgeweitet werden.
Takt	T60 in HVZ, Ergänzung durch Bedarfsverkehre
Angebotsform	Linienverkehr nach § 42 PBefG
Verkehrliche Funktion	Verbindet Bad Kissingen und Hammelburg, bindet die Orte im südlichen Saaletal an.
Verknüpfung mit anderen Linien	Bei der Fahrplanerstellung ist zu prüfen, ob in Bad Kissingen und/oder Hammelburg Anschluss an den SPNV hergestellt werden kann.
Änderung gegenüber IST-Situation	Es wird ein fester Linienverlauf definiert.
Anmerkungen	-

Linie	742 (aktuell 8166)
Linienverlauf	Hammelburg - Diebach - Wartmannsroth - Schwärzelbach - Neuwirtshaus
Netzzuordnung	Nebennetz
Fahrzeugkategorie	Mind. Midibusse gemäß Vorgaben unter „4.6.2 Anforderung an Klein- und Minibusse“ und „7.5 Anforderungen an die Fahrzeugqualität“
Bedienungsangebot	<ul style="list-style-type: none"> Mo-Fr: Stundentakt in den HVZ 6:00-8:30 Uhr, 12:00-14:00 Uhr und 16:00-18:30 Uhr, in den übrigen Zeiten zwischen 5:00 und 22:00 Uhr Bedienung durch Bedarfsverkehre Sa, So: Bedienung durch Bedarfsverkehre von 9:00 bis 22:00 Uhr (alle zwei Stunden)
Takt	T60 in HVZ, Ergänzung durch Bedarfsverkehre
Angebotsform	Linienverkehr nach § 42 PBefG
Verkehrliche Funktion	Der Linie kommt eine Zubringerfunktion im Raum Hammelburg zu.
Verknüpfung mit anderen Linien	Bei der Fahrplanerstellung ist zu prüfen, ob in Hammelburg Anschluss an den SPNV bzw. die Linie 740 hergestellt werden kann.
Änderung gegenüber IST-Situation	Die Anzahl der durch die Linie bedienten Orte wird reduziert (Bedienung durch Bedarfsverkehre vorgesehen), gleichzeitig eine Erhöhung der Bedienungshäufigkeit.
Anmerkungen	-

Linie	212 (aktuell 8136)
Linienverlauf	Rannungen - Pfändhausen - Holzhausen - Maibach - Schweinfurt
Netzzuordnung	Nebennetz
Fahrzeugkategorie	Gemäß Vorgaben des Landkreises Schweinfurt
Bedienungsangebot	<ul style="list-style-type: none"> • Mo-Fr: Stundentakt in den HVZ 6:00-8:30 Uhr, 12:00-14:00 Uhr und 16:00-18:30 Uhr, in den übrigen Zeiten zwischen 5:00 und 22:00 Uhr Bedienung durch Bedarfsverkehre • Sa, So: Zweistundentakt von 9:00 bis 19:00 Uhr, 19:00 bis 22:00 Uhr Bedienung durch Bedarfsverkehre
Takt	T60 in HVZ, Ergänzung durch Bedarfsverkehre
Angebotsform	Linienverkehr nach § 42 PBefG
Verkehrliche Funktion	Der Linie bindet neben Rannungen die Ortsteile im nördlichen Teil des Landkreises Schweinfurt an die Stadt Schweinfurt an.
Verknüpfung mit anderen Linien	-
Änderung gegenüber IST-Situation	-
Anmerkungen	Da der Großteil des Linienweges im Landkreis Schweinfurt liegt, ist eine Abstimmung bezüglich der Bedienungshäufigkeit und der Bedienzeiträume notwendig.

Linie	213 (aktuell 8171)
Linienverlauf	Maßbach - Volkershausen - Madenhausen - Hoppachshof - Thomashof - Üchtelhausen - Schweinfurt
Netzzuordnung	Nebennetz
Fahrzeugkategorie	Gemäß Vorgaben des Landkreises Schweinfurt
Bedienungsangebot	<ul style="list-style-type: none"> • Mo-Fr: Stundentakt in den HVZ 6:00-8:30 Uhr, 12:00-14:00 Uhr und 16:00-18:30 Uhr, in den übrigen Zeiten zwischen 5:00 und 22:00 Uhr Bedienung durch Bedarfsverkehre • Sa, So: Zweistundentakt von 9:00 bis 19:00 Uhr, 19:00 bis 22:00 Uhr Bedienung durch Bedarfsverkehre
Takt	T60 in HVZ, Ergänzung durch Bedarfsverkehre
Angebotsform	Linienverkehr nach § 42 PBefG
Verkehrliche Funktion	Der Linie verbindet Maßbach mit Schweinfurt und bindet die Ortsteile im nördlichen Teil des Landkreises Schweinfurt an die Stadt Schweinfurt an.
Verknüpfung mit anderen Linien	Bei der Fahrplanerstellung ist zu prüfen, ob in Maßbach der Anschluss an die Linie 730 und/ oder ggf. die Linie 731 hergestellt werden kann.
Änderung gegenüber IST-Situation	-
Anmerkungen	Da der Großteil des Linienweges im Landkreis Schweinfurt liegt, ist eine Abstimmung bezüglich der Bedienungshäufigkeit und der Bedienzeiträume notwendig.

Linie	814 (aktuell 8152)
Linienverlauf	Münnerstadt - Reichenbach - Burglauer - Niederlauer - Salz - (Strahlungen) - Bad Neustadt a. d. Saale
Netzzuordnung	Nebennetz
Fahrzeugkategorie	Gemäß Vorgaben des Landkreises Rhön-Grabfeld
Bedienungsangebot	<ul style="list-style-type: none"> • Mo-Fr: Angenäherter Zweistundentakt von ca. 5:00 bis 19:00 Uhr • Sa: Jeweils drei Fahrtenpaare zwischen Burglauer bzw. Strahlungen und Bad Neustadt a. d. Saale, jeweils im Zweistundentakt • So: Keine Fahrten
Takt	T120
Angebotsform	Linienverkehr nach § 42 PBefG
Verkehrliche Funktion	Der Linie bindet die Orte im Süden des Landkreises Rhön-Grabfeld an Bad Neustadt a. d. Saale an. Dabei wird montags bis freitags auch Münnerstadt in einem angenäherten Zweistundentakt bedient.
Verknüpfung mit anderen Linien	Bei der Fahrplannerstellung ist zu prüfen, ob in Münnerstadt Anschluss an die Linie 730 hergestellt werden kann.
Änderung gegenüber IST-Situation	-
Anmerkungen	Da der Großteil des Linienweges im Landkreis Rhön-Grabfeld liegt, ist eine Abstimmung bezüglich der Bedienungshäufigkeit und der Bedienzeiträume notwendig.

Linie	832 (aktuell 8173)
Linienverlauf	Bad Neustadt a. d. Saale - Löhrieth - Rheinfeldsdorf - Maria Bildhausen - Kleinwenkheim - Großwenkheim - Großbardorf - Kleinbardorf - Merkershausen - Bad Königshofen
Netzzuordnung	Nebennetz
Fahrzeugkategorie	Gemäß Vorgaben des Landkreises Rhön-Grabfeld
Bedienungsangebot	<ul style="list-style-type: none"> • Gegenstand aktueller Planungen
Takt	T120
Angebotsform	Linienverkehr nach § 42 PBefG
Verkehrliche Funktion	Die Linie verbindet Bad Neustadt a. d. Saale mit Bad Königshofen. Entlang der Strecke werden auch Orte im nördlichen Teil des Landkreises Bad Kissingen sowie die Ausbildungsstätte Maria Bildhausen angebunden.
Verknüpfung mit anderen Linien	Bei der Fahrplanerstellung ist in Maria Bildhausen ein Umstieg auf die Linie 732 zu gewährleisten.
Änderung gegenüber IST-Situation	-
Anmerkungen	Da der Großteil des Linienweges im Landkreis Rhön-Grabfeld liegt, ist eine Abstimmung bezüglich der Bedienungshäufigkeit und der Bedienzeiträume notwendig.

6.2.5 Liniensteckbriefe Ergänzungsnetz

Bedienungsgebiet	Raum Bad Kissingen
Gemeinden im Bedienungsgebiet	Aura a. d. Saale, Bad Bocklet, Bad Kissingen, Burkardroth, Euerdorf, Maßbach, Münnerstadt, Nüdlingen, Oerlenbach, Ramsthal, Rannungen, Thundorf i. UFr.
Ausschließlich durch Bedarfsverkehre bediente Orte	Aura a. d. Saale, Burghausen, Frauenroth, Haard, Katzenbach, Lauter, Nickersfelden, Oerlenbach Pendlerparkplatz, Poppenroth, Ramsthal, Reichenbach, Roth a. d. Saale, Rothhausen, Schwarze Pfütze, Seubrigshausen, Stralsbach, Theinfeld, Thundorf i. Ufr., Wannigsmühle, Weichtungen, Wermerichshausen, Windheim, Wirmsthal, Wollbach
Netzzuordnung	Ergänzungsnetz
Fahrzeugkategorie	Mindestens Taxi-Standard (s. 4.6.3 Fahrzeuge des Bedarfsverkehrs)
Bedienungsangebot	<ul style="list-style-type: none"> • Alle Fahrten im Jedermannverkehr werden auf Bestellung als Bedarfsverkehre ausgeführt • Mo-Fr stündlich zwischen 5:00 und 22:00 Uhr • Sa, So alle zwei Stunden 9:00 und 22:00 Uhr • „Auffüllen“ der Bedienungslücken im Haupt- und Nebennetz
Takt	Fahrplanlose Bedienung, Fahrtantritt grundsätzlich stündlich möglich
Angebotsform	Fahrplanloser Bedarfsverkehr (Linienbedarfsverkehr nach § 44 PBefG)
Verkehrliche Funktion	<ul style="list-style-type: none"> • Deckt Quer- und Tangentialbeziehungen ab • Deckt Zeiträume mit geringem Nachfragepotenzial ab • Zubringerfunktion zu den Linien des Haupt- und Nebennetzes
Verknüpfung mit anderen Linien	<ul style="list-style-type: none"> • Bei Weiterfahrten mit Linien des Haupt- oder Nebennetzes ist der Umstieg entsprechend zu realisieren. • In Großbardorf ist ein Anschluss an das Liniennetz des Landkreises Rhön-Grabfeld zu gewährleisten.

<p>Änderung gegenüber IST-Situation</p>	<p>Die Einführung fahrplanloser Bedarfsverkehre stellt ein Novum im ÖPNV-Netz des Landkreises Bad Kissingen dar.</p>
<p>Anmerkungen</p>	<p>Da das Bedienungsgebiet unmittelbar an den Raum 211 des Bedarfsverkehrs im Nordosten des Landkreises Schweinfurt grenzt, ist eine Abstimmung und ggf. eine Kooperation sinnvoll. Für die Realisierung des Anschlusses in Großbardorf ist zudem eine Abstimmung mit dem Landkreis Rhön-Grabfeld erforderlich.</p>

Bedienungsgebiet	Raum Bad Brückenau
Gemeinden im Bedienungsgebiet	Bad Brückenau, Geroda, Motten, Oberleichtersbach, Riedenberg, Schondra, Wildflecken, Zeitlofs
Ausschließlich durch Bedarfsverkehre bediente Orte	Detter, Dreistelz, Einraffshof, Modlos, Oehrberg, Roßbach, Singenrain, Weißenbach
Netzzuordnung	Ergänzungsnetz
Fahrzeugkategorie	Mindestens Taxi-Standard (s. 4.6.3 Fahrzeuge des Bedarfsverkehrs)
Bedienungsangebot	<ul style="list-style-type: none"> • Alle Fahrten im Jedermannverkehr werden auf Bestellung als Bedarfsverkehre ausgeführt • Mo-Fr stündlich zwischen 5:00 und 22:00 Uhr • Sa, So alle zwei Stunden 9:00 und 22:00 Uhr • „Auffüllen“ der Bedienungslücken im Haupt- und Nebennetz
Takt	Fahrplanlose Bedienung, Fahrtantritt grundsätzlich stündlich möglich
Angebotsform	Fahrplanloser Bedarfsverkehr (Linienbedarfsverkehr nach § 44 PBefG)
Verkehrliche Funktion	<ul style="list-style-type: none"> • Deckt Quer- und Tangentialbeziehungen ab • Deckt Zeiträume mit geringem Nachfragepotenzial ab • Zubringerfunktion zu den Linien des Haupt- und Nebennetzes
Verknüpfung mit anderen Linien	Bei Weiterfahrten mit Linien des Haupt- oder Nebennetzes ist der Umstieg entsprechend zu realisieren.
Änderung gegenüber IST-Situation	Die Einführung fahrplanloser Bedarfsverkehre stellt ein Novum im ÖPNV-Netz des Landkreises Bad Kissingen dar.
Anmerkungen	-

Bedienungsgebiet	Raum Hammelburg
Gemeinden im Bedienungsgebiet	Elfershausen, Fuchsstadt, Hammelburg, Oberthulba, Sulzthal, Wartmannsroth
Ausschließlich durch Bedarfsverkehre bediente Orte	Dittlofsroda, Elfershausen, Engenthal, Feuerthal, Frankenbrunn, Gauaschach, Hassenbach, Heckmühle, Heiligkreuz, Hetzlos, Lager Hammelburg, Obereschenbach, Ochsenthal, Pfaffenhausen, Schlimpfhof, Sulzthal, Untereschenbach, Völkersleier, Waizenbach, Windheim, Wittershausen
Netzzuordnung	Ergänzungsnetz
Fahrzeugkategorie	Mindestens Taxi-Standard (s. 4.6.3 Fahrzeuge des Bedarfsverkehrs)
Bedienungsangebot	<ul style="list-style-type: none"> • Alle Fahrten im Jedermannverkehr werden auf Bestellung als Bedarfsverkehre ausgeführt • Mo-Fr stündlich zwischen 5:00 und 22:00 Uhr • Sa, So alle zwei Stunden 9:00 und 22:00 Uhr • „Auffüllen“ der Bedienungslücken im Haupt- und Nebennetz
Takt	Fahrplanlose Bedienung, Fahrtantritt grundsätzlich stündlich möglich
Angebotsform	Fahrplanloser Bedarfsverkehr (Linienbedarfsverkehr nach § 44 PBefG)
Verkehrliche Funktion	<ul style="list-style-type: none"> • Deckt Quer- und Tangentialbeziehungen ab • Deckt Zeiträume mit geringem Nachfragepotenzial ab • Zubringerfunktion zu den Linien des Haupt- und Nebennetzes
Verknüpfung mit anderen Linien	<ul style="list-style-type: none"> • Bei Weiterfahrten mit Linien des Haupt- oder Nebennetzes ist der Umstieg entsprechend zu realisieren. • In Gräfendorf, Weyersfeld und Büchold sind Anschlüsse an das Liniennetz des Landkreises Main-Spessart zu gewährleisten. • In Wasserlosen ist ein Anschluss an das Liniennetz des Landkreises Schweinfurt zu gewährleisten.

<p>Änderung gegenüber IST-Situation</p>	<p>Die Einführung fahrplanloser Bedarfsverkehre stellt ein Novum im ÖPNV-Netz des Landkreises Bad Kissingen dar.</p>
<p>Anmerkungen</p>	<p>Da das Bedienungsgebiet unmittelbar an den Raum 233 des Bedarfsverkehrs im Westen des Landkreises Schweinfurt grenzt und ein Anschluss in Wasserlosen vorgesehen ist, ist eine Abstimmung und ggf. eine Kooperation sinnvoll. Zudem ist eine Abstimmung mit dem Landkreis Main-Spessart zwecks Herstellung der Anschlüsse erforderlich.</p>

6.2.6 Liniensteckbriefe Freizeitverkehre

Linie	790 Bäderlandbus (aktuell 8230)
Linienverlauf	Bad Königshofen - Bad Neustadt a. d. Saale - Münnerstadt - Nüdlingen - Bad Kissingen - (Aschach) - (Bad Bocklet) - Klaus Hof - Waldfenster - Platz - Geroda - Schildeck - Bad Brückenau
Netzzuordnung	Freizeitnetz
Fahrzeugkategorie	Mind. Standardbusse gemäß Vorgaben aus „4.6.1 Anforderungen an Standardlinienbusse“ und „7.5 Anforderungen an die Fahrzeugqualität“
Bedienungsangebot	Bedienung an Samstagen, Sonn- und Feiertagen von Mai bis Oktober von ca. 8:00 bis 20:00 Uhr
Takt	T120, teilweise durch Verstärkerfahrten verdichtet
Angebotsform	Linienverkehr nach § 42 PBefG
Verkehrliche Funktion	Der Linie dient ausschließlich dem Freizeitverkehr und verbindet die Kurorte und Staatsbäder der Landkreise Bad Kissingen und Rhön-Grabfeld.
Verknüpfung mit anderen Linien	Anschlüsse an die anderen Linien des Freizeitverkehrs sind beizubehalten.
Änderung gegenüber IST-Situation	-
Anmerkungen	Abstimmung mit dem Landkreis Rhön-Grabfeld sinnvoll, da die Linie beide Landkreise durchquert.

Linie	791 Kreuzberg-Shuttle (aktuell 8240)
Linienverlauf	Diebach - Hammelburg - Untererthal - Obererthal - Thulba - Frankenbrunn - Reith - Oberthulba - Bad Kissingen - Aschach - Bad Bocklet - Zahlbach - Burkardroth - Stangenroth - Langenleiten - Guckas-Pass - Oberwildflecken - Kreuzberg
Netzuordnung	Freizeitnetz
Fahrzeugkategorie	Mind. Standardbusse gemäß Vorgaben aus „4.6.1 Anforderungen an Standardlinienbusse“ und „7.5 Anforderungen an die Fahrzeugqualität“
Bedienungsangebot	Bedienung an Samstagen, Sonn- und Feiertagen von Mai bis Oktober von ca. 8:00 bis 19:00 Uhr
Takt	Vier Fahrtenpaare, annähernd T120 (keine Fahrt in der 13:00 Uhr-Zeitlage)
Angebotsform	Linienverkehr nach § 42 PBefG
Verkehrliche Funktion	Die Linie dient ausschließlich dem Freizeitverkehr und verbindet Hammelburg, Oberthulba, Bad Kissingen, Bad Bocklet und Burkardroth mit dem Kreuzberg.
Verknüpfung mit anderen Linien	Anschlüsse an die anderen Linien des Freizeitverkehrs sind beizubehalten.
Änderung gegenüber IST-Situation	-
Anmerkungen	-

6.2.7 Liniensteckbriefe Stadtverkehr Bad Kissingen

Linie	701 (aktuell Linie 1)
Linienverlauf	Parkfriedhof - Sinnberg - Stögerstraße - Steubenstraße - Hennebergsiedlung - Am Steingraben – Nordring
Netzzuordnung	Stadtnetz Bad Kissingen
Fahrzeugkategorie	Mind. Standardbusse gemäß Vorgaben aus „4.6.1 Anforderungen an Standardlinienbusse“ und „7.5 Anforderungen an die Fahrzeugqualität“
Bedienungsangebot	<ul style="list-style-type: none"> • Mo-Fr: Halbstundentakt von 6:25 bis 19:00 Uhr • Sa: Zweistundentakt von 8:35 bis 14:00 Uhr, 14:00 bis 23:00 Uhr Bedienung durch Bedarfsverkehre • So: Bedienung durch Bedarfsverkehre 9:00 Uhr bis 23:00 Uhr
Takt	T30
Angebotsform	Linienverkehr nach § 42 PBefG
Verkehrliche Funktion	Anbindung des Gebiets rund um den Parkfriedhof an die Innenstadt.
Verknüpfung mit anderen Linien	Bei der Fahrplanerstellung ist zu prüfen, ob Anschlüsse an die Linien 700, 720, 730 und 740 hergestellt werden können.
Änderung gegenüber IST-Situation	-
Anmerkungen	Es ist zu prüfen, ob montags bis donnerstags zwischen 19:00 und 22:00 Uhr eine Einbindung in die Bedienung mit Bedarfsverkehren des Landkreises möglich ist.

Linie	702 (aktuell Linie 2)
Linienverlauf	Münchner Straße - Behördenzentrum - Rosenhof - (Eissporthalle/Terrassenschwimmbad) - Bahnhof - Münchner Straße
Netzzuordnung	Stadtnetz Bad Kissingen
Fahrzeugkategorie	Mind. Standardbusse gemäß Vorgaben aus „4.6.1 Anforderungen an Standardlinienbusse“ und „7.5 Anforderungen an die Fahrzeugqualität“
Bedienungsangebot	<ul style="list-style-type: none"> • Mo-Fr: Stundentakt von 9:35 bis 18:00 Uhr, ergänzende Fahrten um 16:05 und 18:05 Uhr • Sa: Stundentakt von 8:35 bis 14:00 Uhr, 14:00 bis 23:00 Uhr Bedienung durch Bedarfsverkehre • So: Bedienung durch Bedarfsverkehre 9:00 Uhr bis 23:00 Uhr
Takt	T60
Angebotsform	Linienverkehr nach § 42 PBefG
Verkehrliche Funktion	Anbindung des Behördenzentrums und der Freizeiteinrichtungen Campingplatz, Eissporthalle und Terrassenschwimmbad an die Innenstadt.
Verknüpfung mit anderen Linien	Bei der Fahrplanerstellung ist zu prüfen, ob Anschlüsse an die Linien 700, 720, 730 und 740 hergestellt werden können. Zudem ist zu prüfen, ob eine Anbindung an den SPNV möglich ist.
Änderung gegenüber IST-Situation	-
Anmerkungen	Es ist zu prüfen, ob montags bis donnerstags zwischen 19:00 und 22:00 Uhr eine Einbindung in die Bedienung mit Bedarfsverkehren des Landkreises möglich ist.

Linie	703 (aktuell Linie 3)
Linienverlauf	Münchner Straße - Wendelinus - Winkels - Postgarage - Münchner Straße
Netzzuordnung	Stadtnetz Bad Kissingen
Fahrzeugkategorie	Mind. Standardbusse gemäß Vorgaben aus „4.6.1 Anforderungen an Standardlinienbusse“ und „7.5 Anforderungen an die Fahrzeugqualität“
Bedienungsangebot	<ul style="list-style-type: none"> • Mo-Fr: Bedienzeiten: 6:25 bis 19:00Uhr; Halbstundentakt vor 8:30 Uhr und nach 15:30 Uhr, sonst im Stundentakt • Sa: Stundentakt von 8:35 bis 14:00 Uhr, 14:00 bis 23:00 Uhr Bedienung durch Bedarfsverkehre • So: Bedienung durch Bedarfsverkehre 9:00 Uhr bis 23:00 Uhr
Takt	T30/T60
Angebotsform	Linienverkehr nach § 42 PBefG
Verkehrliche Funktion	Anbindung des Stadtteils Winkels an die Innenstadt.
Verknüpfung mit anderen Linien	Bei der Fahrplanerstellung ist zu prüfen, ob Anschlüsse an die Linien 700, 720, 730 und 740 hergestellt werden können.
Änderung gegenüber IST-Situation	-
Anmerkungen	Es ist zu prüfen, ob montags bis donnerstags zwischen 19:00 und 22:00 Uhr eine Einbindung in die Bedienung mit Bedarfsverkehren des Landkreises möglich ist.

Linie	704 (aktuell Linie 4)
Linienverlauf	Münchner Straße - Parkwohnstift - Garitz - Münchner Straße
Netzzuordnung	Stadtnetz Bad Kissingen
Fahrzeugkategorie	Mind. Standardbusse gemäß Vorgaben aus „4.6.1 Anforderungen an Standardlinienbusse“ und „7.5 Anforderungen an die Fahrzeugqualität“
Bedienungsangebot	<ul style="list-style-type: none"> • Mo-Fr: Bedienzeiten: von 6:20 bis 19:00 Uhr; Halbstundentakt vor 9:00 Uhr, sonst im Stundentakt, ergänzende Fahrt um 16:40 Uhr • Sa: Stundentakt von 9:10 bis 13:40 Uhr, 14:00 bis 23:00 Uhr Bedienung durch Bedarfsverkehre • So: Bedienung durch Bedarfsverkehre 9:00 Uhr bis 23:00 Uhr
Takt	T30/T60
Angebotsform	Linienverkehr nach § 42 PBefG
Verkehrliche Funktion	Anbindung des nördlichen Abschnitts des Stadtteils Garitz an die Innenstadt.
Verknüpfung mit anderen Linien	Bei der Fahrplanerstellung ist zu prüfen, ob Anschlüsse an die Linien 700, 720, 730 und 740 hergestellt werden können.
Änderung gegenüber IST-Situation	-
Anmerkungen	Es ist zu prüfen, ob montags bis donnerstags zwischen 19:00 und 22:00 Uhr eine Einbindung in die Bedienung mit Bedarfsverkehren des Landkreises möglich ist.

Linie	705 (aktuell Linie 5)
Linienverlauf	Münchner Straße - Bahnhof - St.-Elisabeth-Krh. - Reiterswiesen - St.-Elisabeth-Krh. - Bahnhof - Münchner Straße
Netzzuordnung	Stadtnetz Bad Kissingen
Fahrzeugkategorie	Mind. Standardbusse gemäß Vorgaben aus „4.6.1 Anforderungen an Standardlinienbusse“ und „7.5 Anforderungen an die Fahrzeugqualität“
Bedienungsangebot	<ul style="list-style-type: none"> • Mo-Fr: Bedienzeiten: von 6:00 bis 19:10 Uhr; Halbstundentakt zwischen 8:00 und 9:00 Uhr und ab 16:00 Uhr, sonst im Stundentakt, ergänzende Fahrten um 7:30 und 10:30 Uhr • Sa: Stundentakt von 9:00 bis 14:40 Uhr ergänzende Fahrt um 10:30 Uhr, 14:00 bis 23:00 Uhr Bedienung durch Bedarfsverkehre • So: Bedienung durch Bedarfsverkehre 9:00 Uhr bis 23:00 Uhr
Takt	T30/T60
Angebotsform	Linienverkehr nach § 42 PBefG
Verkehrliche Funktion	Anbindung des Bahnhofs und des Stadtteils Reiterswiesen sowie des Helios St.-Elisabeth Krankenhauses und der Deegenbergklinik an die Innenstadt.
Verknüpfung mit anderen Linien	Bei der Fahrplanerstellung ist zu prüfen, ob Anschlüsse an die Linien 700, 720, 730 und 740 hergestellt werden können. Zudem ist zu prüfen, ob eine Anbindung an den SPNV möglich ist.
Änderung gegenüber IST-Situation	-
Anmerkungen	Es ist zu prüfen, ob montags bis donnerstags zwischen 19:00 und 22:00 Uhr eine Einbindung in die Bedienung mit Bedarfsverkehren des Landkreises möglich ist.

Linie	706 (aktuell Linie 6)
Linienverlauf	Münchner Straße - Salinenstraße - Hausen - Kleinbrach - Salinenstraße - Münchner Straße
Netzzuordnung	Stadtnetz Bad Kissingen
Fahrzeugkategorie	Mind. Standardbusse gemäß Vorgaben aus „4.6.1 Anforderungen an Standardlinienbusse“ und „7.5 Anforderungen an die Fahrzeugqualität“
Bedienungsangebot	<ul style="list-style-type: none"> • Mo-Fr: Bedienzeiten: von 6:10 bis 18:35 Uhr; Halbstundentakt vor 9:00 Uhr und ab 17:00 Uhr, sonst im Stundentakt • Sa: Stundentakt von 9:10 bis 13:35 Uhr, 14:00 bis 23:00 Uhr Bedienung durch Bedarfsverkehre • So: Bedienung durch Bedarfsverkehre 9:00 Uhr bis 23:00 Uhr
Takt	T30/T60
Angebotsform	Linienverkehr nach § 42 PBefG
Verkehrliche Funktion	Anbindung des Stadtteils Hausen an die Innenstadt.
Verknüpfung mit anderen Linien	Bei der Fahrplanerstellung ist zu prüfen, ob Anschlüsse an die Linien 700, 720, 730 und 740 hergestellt werden können.
Änderung gegenüber IST-Situation	-
Anmerkungen	Es ist zu prüfen, ob montags bis donnerstags zwischen 19:00 und 22:00 Uhr eine Einbindung in die Bedienung mit Bedarfsverkehren des Landkreises möglich ist.

Linie	707 (aktuell Linie 7)
Linienverlauf	Münchner Straße - Bahnhof - Arnshausen - Bahnhof - Münchner Straße
Netzzuordnung	Stadtnetz Bad Kissingen
Fahrzeugkategorie	Mind. Standardbusse gemäß Vorgaben aus „4.6.1 Anforderungen an Standardlinienbusse“ und „7.5 Anforderungen an die Fahrzeugqualität“
Bedienungsangebot	<ul style="list-style-type: none"> • Mo-Fr: Bedienzeiten: von 6:35 bis 19:10 Uhr; Halbstundentakt vor 8:30 Uhr und ab 16:30 Uhr, sonst im Stundentakt, ergänzende Fahrt um 13:05 Uhr • Sa: Stundentakt von 8:40 bis 14:10 Uhr, 14:00 bis 23:00 Uhr Bedienung durch Bedarfsverkehre • So: Bedienung durch Bedarfsverkehre 9:00 Uhr bis 23:00 Uhr
Takt	T30/T60
Angebotsform	Linienverkehr nach § 42 PBefG
Verkehrliche Funktion	Anbindung des Bahnhofs, des Gewerbegebiets an der Würzburger Straße und des Stadtteils Arnshausen an die Innenstadt.
Verknüpfung mit anderen Linien	Bei der Fahrplanerstellung ist zu prüfen, ob Anschlüsse an die Linien 700, 720, 730 und 740 hergestellt werden können. Zudem ist zu prüfen, ob eine Anbindung an den SPNV möglich ist.
Änderung gegenüber IST-Situation	-
Anmerkungen	Es ist zu prüfen, ob montags bis donnerstags zwischen 19:00 und 22:00 Uhr eine Einbindung in die Bedienung mit Bedarfsverkehren des Landkreises möglich ist.

Linie	708 (aktuell Linie 8)
Linienverlauf	Münchner Straße - KissSalis-Therme - Berufsschule - Garitz-Seeplatz - Berufsschule - Münchner Straße
Netzzuordnung	Stadtnetz Bad Kissingen
Fahrzeugkategorie	Mind. Standardbusse gemäß Vorgaben aus „4.6.1 Anforderungen an Standardlinienbusse“ und „7.5 Anforderungen an die Fahrzeugqualität“
Bedienungsangebot	<ul style="list-style-type: none"> • Mo-Fr: Halbstundentakt vor 6:20 Uhr bis 19:05, zusätzliche Fahrten zur Berufsschule • Sa: Stundentakt von 8:40 bis 14:10 Uhr, 14:00 bis 23:00 Uhr Bedienung durch Bedarfsverkehre • So: Bedienung durch Bedarfsverkehre 9:00 Uhr bis 23:00 Uhr
Takt	T30
Angebotsform	Linienverkehr nach § 42 PBefG
Verkehrliche Funktion	Anbindung der KissSalis-Therme, der Berufsschule und des Stadtteils Garitz an die Innenstadt.
Verknüpfung mit anderen Linien	Bei der Fahrplanerstellung ist zu prüfen, ob Anschlüsse an die Linien 700, 720, 730 und 740 hergestellt werden können.
Änderung gegenüber IST-Situation	-
Anmerkungen	Es ist zu prüfen, ob montags bis donnerstags zwischen 19:00 und 22:00 Uhr eine Einbindung in die Bedienung mit Bedarfsverkehren des Landkreises möglich ist.

Linie	711 (aktuell Linie 11)
Linienverlauf	Bad Kissingen Berliner Platz - Poppenroth - Albertshausen - Bad Kissingen Berliner Platz
Netzzuordnung	Stadtnetz Bad Kissingen
Fahrzeugkategorie	Mind. Standardbusse gemäß Vorgaben aus „4.6.1 Anforderungen an Standardlinienbusse“ und „7.5 Anforderungen an die Fahrzeugqualität“
Bedienungsangebot	<ul style="list-style-type: none"> Mo-Fr: Zwei Fahrten: um 9:10 und 14:10 Uhr
Takt	-
Angebotsform	Linienverkehr nach § 42 PBefG
Verkehrliche Funktion	Anbindung der Ortsteile Poppenroth und Albertshausen an die Innenstadt.
Verknüpfung mit anderen Linien	Bei der Fahrplanerstellung ist zu prüfen, ob Anschlüsse an die Linien 700, 720, 730 und 740 hergestellt werden können.
Änderung gegenüber IST-Situation	-
Anmerkungen	-

7. Qualitätsstandards für den ÖPNV im Landkreis Bad Kissingen

Sollten nach dem erfolgten Verbundbeitritt neue Qualitätsstandards seitens des Verbundes aufgestellt werden, ersetzen diese (evtl. teilweise) die folgenden Vorgaben.

7.1 Betriebspflicht

7.1.1 Verfügbarkeit des Fahrtangebotes/ Ausfallquote

Die zuverlässige Durchführung der im jeweils aktuellen Fahrplan veröffentlichten Fahrten stellt den Kern der Verkehrsleistung dar und wird auch von Kundinnen und Kunden so wahrgenommen. Nicht durchgeführte, verfrühte oder stark verspätete Fahrten nehmen Fahrgäste als ausgefallen wahr. Es ist daher stets dafür Sorge zu tragen, dass die Fahrzeuge der Flotte einsatzfähig sind und ausreichende Ersatzkapazitäten vorgehalten werden.

Als Anforderung wird festgelegt, dass die im veröffentlichten Fahrplan aufgeführten Fahrten stattfinden. Bei geplanten Betriebsunterbrechungen⁴⁴ werden Ersatzverkehre gemäß Fahrplan durchgeführt. Bei ungeplanten Betriebsunterbrechungen⁴⁵ erfolgt – soweit sinnvoll – unverzüglich die Sicherung des Betriebsablaufs durch Ersatzverkehre oder Anschlussmöglichkeiten. Zudem ist für eine entsprechende Information der Fahrgäste zu sorgen.

Nicht geleistete Fahrten gelten immer als Fahrtausfall, unabhängig davon, ob dieser im Einflussbereich des Verkehrsunternehmens liegt oder nicht. Im Falle höherer Gewalt (ganztägige Ausfälle aufgrund von Unwetter, Naturkatastrophen, Streik) wird in enger Abstimmung mit dem Aufgabenträger besprochen, ob bzw. wie nicht geleistete Fahrten gewertet werden.

Die Ausfallquote wird als Zielwert auf eine Obergrenze von 1% als Quartalswert festgelegt. Eine Fahrt gilt als ausgefallen, wenn sie gar nicht bzw. nur teilweise (Teilausfälle) stattfindet. Zudem gelten Fahrten ab einer Verspätung von 20 Minuten als ausgefallen bzw. wenn die Abfahrt stark verfrüht (60 Sekunden vor der 1. Sekunde der jeweiligen Fahrplanminute der im Fahrplan definierten Abfahrtszeit) durchgeführt wird.

Als Messkriterium wird die Differenz zwischen der gesamten Soll-Fahrplanleistung (gem. Fahrplan) und der tatsächlichen Ist-Leistung gesamt betrachtet. Die Auswertung soll durch das Verkehrsunternehmen und/oder den Aufgabenträger bzw. einen von ihm beauftragten Dritten mit seinem Rechnergestützten Betriebsleitsystem (RBL/ ITCS) erfolgen. Dabei sind Belange des Datenschutzes zu beachten. Abweichungen von den konzessionierten Linienwegen sind im Regelverkehr unzulässig.

Alle Ausfälle sind vom beauftragten Verkehrsunternehmen zu dokumentieren und differenziert nach Art des Ausfalls im Qualitätsbericht darzustellen.

7.1.2 Pünktlichkeit

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

⁴⁴ Z. B. Baustellen oder Großveranstaltungen. I. d. R. Unterbrechungen, bei denen ein Umleitungsfahrplan erstellt wird.

⁴⁵ Z. B. Fahrzeugausfall, Unfall,

Die Fahrten im Regionalverkehr im Landkreis Bad Kissingen sind pünktlich zu erbringen. Als pünktlich wird eine Fahrt mit einer Verspätung bis maximal 5 Minuten sowie einer Verfrühung unter 1 Minute gewertet. Nicht gewertet werden Unpünktlichkeiten bedingt durch äußere Einflüsse (Streik, Unwetter, Straßensperrungen, Naturgewalten und Bombendrohungen), die jeweils mindestens eine Stunde den Busbetrieb beeinflussen.

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

Als Qualitätsziel wird für die aktuell vorhandene bzw. einzurichtende ÖPNV-Infrastruktur eine Pünktlichkeitsquote (als Jahreswert über alle Linien) von 85 % festgelegt.

Mittelfristig ist eine Evaluierung der Pünktlichkeitswerte durchzuführen. Bei starker Abweichung vom festgelegten Qualitätsziel sind auf den betroffenen Linien Verspätungsanalysen durchzuführen und Maßnahmen zur Busbeschleunigung zu ergreifen.

Der Betreiber nimmt eine quartalsweise Berichterstattung beim Aufgabenträger vor. Sobald sich die Notwendigkeit des Eingreifens in laufende Prozesse abzeichnet, sind Zwischenberichte schnellstmöglich zu erstellen.

7.1.3 Platzkapazitäten/Besetzungsgrad

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

- Für Fahrten im Regionalverkehr sollten 80% der laut Herstellerangaben errechneten Platzkapazität nicht überschritten werden.
- Davon kann in Einzelfällen während der HVZ abgewichen werden.
- In der NVZ und SVZ sollte grundsätzlich jedem Fahrgast ein Sitzplatz zur Verfügung stehen.

Bei regelmäßigen Überschreitungen des festgelegten Wertes (vor allem in den Verkehrsspitzen) sind vom beauftragten Unternehmen Maßnahmen zu ergreifen (z. B. Einsatz eines größeren/zusätzlichen Fahrzeugs).

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

7.2 Anforderungen an die Verkehrsdurchführung

7.2.1 Anforderungen an Betriebshof und Betriebsleitstelle

Betriebshof

Der Betreiber hat wegen der besonderen Anforderungen, die mit der Durchführung eines hochwertigen Regionalverkehrs verbunden sind, einen Betriebshof in einer Entfernung von maximal 50 km vom Ausführungsort (Landratsamtes Bad Kissingen) zu führen. Dieser ist zur Sicherstellung der kurzfristigen Bereitstellung von Ersatzfahrzeugen möglichst zentral im Verkehrsgebiet vorzuhalten.

In dem Betriebshof sind ausreichend Räumlichkeiten für

- Verkehrsmanagement,

- Werkstatt,
- Ersatzvorhaltung,
- Datenerfassung/ Speicherung,
- das Personal (Sozialräume) sowie
- Stauraum für Fundsachen und
- Büroräume

vorzuhalten.

Betriebsleitstelle

Der Betreiber hat weiterhin im Betriebshof oder an einem alternativen Standort im Verbundgebiet eine Betriebsleitstelle einzurichten und zu betreiben, welche eine lückenlose Kommunikation mit den eingesetzten Fahrzeugen sicherstellt.

An diese Betriebsleitstelle bestehen folgende Anforderungen:

- Besetzung durch eine(n) verantwortliche(n) (entscheidungs- und handlungsbefugten) Mitarbeiter oder Mitarbeiterin während der Betriebszeiten der Linien (inkl. 30 Minuten vor der ersten Fahrplanfahrt zur Überwachung der täglichen Betriebsvorbereitung)
- Lückenlose Kommunikation mit dem eingesetzten Fahrpersonal/ den eingesetzten Fahrzeugen
- Steuerung und Durchführung eines ordnungsgemäßen Fahrbetriebes
- Entscheidungen zur Anschlusssicherung im Verspätungsfall
- Planung und Umsetzung von Maßnahmen bei Abweichungen vom Regelfahrplan
- Steuerung und Überwachung des Verkehrsablaufs im Liniennetz (mobile Verkehrsaufsicht)
- Störungsmanagement (inkl. Sicherstellung aktueller Fahrgastinformation bei Störungen etc.)
- Einrichtung/ Verlegung von Haltestellen bei Umleitungen
- Planung und Koordination von Verkehren bei Sonderveranstaltungen/ Baumaßnahmen einschließlich notwendiger Abstimmungen mit Polizei, Ordnungsamt bzw. sonstigen städtischen Ämtern,
- Dokumentation der täglichen Vorkommnisse
- Teilnahme am Bereitschaftsdienst
- Unterstützung beim Fundsachenmanagement.

In der Haupt- und Normalverkehrszeit ist permanent ein sog. „Fahrdienstleiter“ bzw. eine „Fahrdienstleiterin“ in der Betriebsleitstelle einzusetzen. Diese(r) ist für die Einhaltung der einschlägigen Gesetze und Vorschriften sowie für die Qualitätssicherung der Verkehrsdurchführung verantwortlich.

7.2.2 Verantwortliche AnsprechpartnerInnen auf Seiten des Betreibers

Am Ort des Betriebshofs ist eine Verkehrsleiterin/ ein Verkehrsleiter oder eine Person mit vergleichbaren Fach-, Entscheidungs- und Handlungskompetenzen bestellt, sofern nicht die Geschäftsleitung selbst dort ansässig ist. Bei Störungen und in Notsituationen muss diese Ansprechpartnerin/ dieser Ansprechpartner oder ein(e) andere(r) entscheidungs- und handlungsbefugte(r) Mitarbeiter bzw. Mitarbeiterin des Betreibers zu den üblichen Bürozeiten unmittelbar vor Ort persönlich verfügbar sein. Der/ die verantwortliche Ansprechpartner oder

Ansprechpartnerin darf deshalb nicht planmäßig als Disponentin/ Disponent in der Leitstelle eingesetzt werden.

Der Betreiber hat sicherzustellen, dass sein Unternehmen für den Aufgabenträger während der gesamten Betriebszeit telefonisch erreichbar ist.

7.2.3 Betriebs-, Verspätung- und Störfallmanagement

Der Betreiber sorgt für eine sichere, ordnungsgemäße und reibungslose Bedienung des Verkehrsgebietes, um einen pünktlichen und störungsfreien Betrieb zu gewährleisten.

Das Verspätungsmanagement obliegt dem Betreiber. Er ergreift die erforderlichen dispositiven Maßnahmen, sobald sich Verspätungen von über 20 Minuten auf den Antritt der nächstfolgenden Fahrplanfahrt des betroffenen Fahrzeuges übertragen würden. Dies gilt auch, wenn die Verspätung bzw. der Fahrzeugausfall nicht vom Betreiber zu vertreten ist.

Auf Überlastungen ist innerhalb von 20 Minuten durch dispositive Maßnahmen oder Verstärkereinsatz zu reagieren.

Bei umfassenderen, absehbar längeren Störungen sind unverzügliche Ersatzverkehre einzurichten.

Die Fahrgäste sind unverzüglich mit aktuellen Informationen über Störungen und Ersatzverkehre zu versorgen (z. B. im Bus, an Haltestellen mit DFI, im Internet, über die Fahrplan-App, soziale Netzwerke). Sie werden über Ursache und Dauer der Störung sowie über alternative Fahrtmöglichkeiten informiert. Je nach Art und Auswirkung der Störung sind darüber hinaus auch Print- und Radiomedien bzw. soziale Medien einzubeziehen.

Bei Verspätungen, soweit auf beiden Seiten entsprechende Kommunikations- und Betriebsleitsysteme bestehen, soll eine Abstimmung zwischen den Fahrzeugen über die Gewährleistung des Umsteigens der betroffenen Fahrgäste erfolgen. Die Entscheidung bzgl. des Abwartens zur Anschlussgewährleistung obliegt der Leitstelle.

Mit Betreibern anderer Buslinien (auch auf/ vom Stadtbusverkehr) haben Abstimmungen im Störungs- bzw. Verspätungsfall, soweit eine Abstimmung zwischen den Fahrzeugen nicht möglich ist, mit der jeweiligen Leitstelle zu erfolgen.

7.2.4 Rechnergestütztes Betriebsleitsystem/ ITCS

Zur Effektivitätssteigerung der Betriebsdurchführung (u. a. Funkerreichbarkeit der Fahrzeuge, Pünktlichkeit der Fahrten, Anschlusssicherung) sowie zur Datenbereitstellung für Echtzeit-Fahrgastinformationen hat der Betreiber ein Rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL/ ITCS106) zu betreiben (bzw. das vom Aufgabenträger oder einem von ihm beauftragten Dritten gestellte einzusetzen).

Das RBL/ ITCS-System muss mindestens folgende Funktionen erfüllen:

- Störungsmanagement: Manuell bedienbare Tools sowie Tools zur automatischen Organisation des Betriebsablaufes bei Störungen müssen unterstützt werden.
- Anschlusssicherung: Diese Funktion übernimmt sowohl die Überwachung interner Anschlüsse als auch die Sicherung von Anschlüssen von bzw. zu Fremdunternehmen.

- Ansteuerung der Dynamischen Fahrgastinformationssysteme an den Haltestellen mit entsprechender Ausstattung.
- Sprachkommunikation: Es ist eine Sprachkommunikation sowohl des Fahrpersonals mit der Leitstelle als auch untereinander zu unterstützen.
- Fahrzeugverfolgung und Visualisierung: Es muss eine georeferenzierte Verfolgung und Visualisierung des Laufwegs einbezogener Fahrzeuge erfolgen.
- Ermittlung von Qualitätskennziffern: Die automatische Ermittlung von Qualitätskennziffern ist zu ermöglichen. Hierzu sind die Bereitstellungszeiten an der Starthaltestelle sowie die Ankunfts- und Abfahrzeiten an allen Haltestellen mit den Fahrplanvorgaben zu vergleichen. Dabei erfolgt die Referenzierung der überwachten Fahrt auf den für den Verkehrstag gültigen Fahrplan. Die erfassten Rohdaten müssen selektiert und nachbearbeitet werden können, um Pünktlichkeitsreports an definierten Messpunkten bzw. die Ermittlung einer Pünktlichkeitsquote als Jahreswert über alle Linien zu ermöglichen.

Es ist eine Infrastruktur vorzuhalten, die die Lieferung von Echtzeitdaten sicherstellt. Darüber hinaus ist ein technischer Ansprechpartner vor Ort zu bestellen.

Ermittlung und Weitergabe von Echtzeitdaten

Das ausführende Verkehrsunternehmen ist zur kostenlosen Bereitstellung von Echtzeitdaten über die definierten Schnittstellen gemäß VDV-Schriften 453 und 454 verpflichtet. Die Lieferung der Echtzeitinformationen ist durch das ITCS des Unternehmens sicherzustellen.

Das Verkehrsunternehmen hat den Technischen Anhang zum Datenüberlassungsvertrag (TA-DÜV) für das „Durchgängige Elektronische Fahrplanauskunfts- und Anschlussicherungs-System“ auf Basis von Echtzeitdaten (DEFAS BAYERN) zwingend zu beachten.

Beim Einsatz von Subunternehmern ist sicherzustellen, dass auch die im Regelverkehr eingesetzten Subunternehmer-Fahrzeuge vom Betreiber mit ITCS ausgestattet sind.

Für Bedarfsverkehre sind gemäß der „Richtlinie zum Förderprogramm Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum für bedarfsorientierte Bedienformen des allgemeinen ÖPNV und Pilotprojekte landkreisübergreifender Expressbusverbindungen im Omnibusverkehr“ die Soll-Daten und Buchungsinformationen im durchgängigen elektronischen Fahrgastinformations- und Anschlussicherungssystem Bayern (DEFAS Bayern) zur Verfügung zu stellen. Weiterhin ist eine Möglichkeit vorzusehen, dem Fahrgast digital und in Echtzeit Informationen zum aktuellen Standort des für seine Abholung vorgesehenen Fahrzeugs sowie den voraussichtlichen Abholzeitpunkt zu übermitteln. Diese Informationen können (unabhängig von der Übermittlung der Soll-Daten an DEFAS) über ein separates Medium zur Verfügung gestellt werden.

7.3 Tarif und Fahrscheinerwerb

7.3.1 Tarif

Nach dem angestrebten Beitritt zum Verkehrsverbund Mainfranken kommt der Verbundtarif zum Einsatz. Bis zum vollzogenen Verbundbeitritt gilt der Wabentarif der Verkehrsgemeinschaft Kim - Kissingen mobil.

7.3.2 Anforderungen an den Vertrieb/ Vertriebswege

Der Betreiber hat unter Beachtung der nachstehenden Regelungen den Vertrieb des vollständigen Ticketsortiments zu übernehmen und sicherzustellen. Dieses umfasst alle gängigen Formen des Vertriebs. Die vorzuhaltenden Bezahlssysteme müssen der Kundin/ dem Kunden die Möglichkeit bieten, ein Ticket zu jeder Zeit zu kaufen.

- Der Betreiber hat den Vertrieb des Fahrscheinsortiments über folgende Vertriebswege sicherzustellen:
 - im Vorverkauf
 - in den Fahrzeugen durch das Fahrpersonal (Einzelfahrscheine und Gruppentickets; Fahrscheindrucker oder über einen Fahrscheinautomaten)
- Die Möglichkeit des Erwerbs elektronischer Fahrscheine im Regionalverkehr wird im Rahmen einer Verbundlösung angestrebt. Das Verkehrsunternehmen hat daher auf Verlangen des Auftraggebers die Möglichkeit des Vertriebs elektronischer Tickets mit bargeldlosem Zahlungssystem (Chipkarte, Ticketerwerb Smartphone oder vergleichbar) anzubieten. Die unternehmensübergreifende Kompatibilität der elektronischen Fahrkarten ist hierbei durch das Verkehrsunternehmen sicherzustellen. In den Fahrzeugen ist die entsprechende Infrastruktur (Chipkartenv validator für bargeldlose Bezahlungsmöglichkeit) vorzuhalten.
- Der Aufgabenträger hat das Recht, neue Fahrscheinarten einzuführen bzw. Fahrscheinarten zu streichen.

7.4 Anforderungen an die Fahrgastinformation

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

Zur Informationsvermittlung sind alle gängigen Medien und Informationskanäle zu nutzen. Dies sind gedruckte Informationen, wie das Fahrplanheft und Fahrplaninformationen an den Haltestellen, die persönliche Auskunft und die Information per Telefon, Internet, Smartphone-App und soziale Netzwerke. Im Rahmen der fortlaufenden Digitalisierung sind diese Informationswege stetig weiterzuentwickeln zu optimieren und miteinander zu verzahnen.

Insgesamt gilt es eine ausgewogene Mischung von Informationsquellen bereitzustellen, um Informationen den Gewohnheiten unterschiedlicher Zielgruppen entsprechend anbieten zu können. Die Koordination und Vermarktung der Informationsangebote und die Bereitstellung attraktiver Informationskanäle ist dabei in Zusammenarbeit des Aufgabenträgers mit den Verkehrsunternehmen und ggf. weiteren Partnern (etwa dem Verkehrsverbund) voranzutreiben.

7.4.1 Information vor Fahrtantritt

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

Die Informationen sind vom Aufgabenträger/ von den Betreibern über folgende Medien bereitzustellen:

- Internetseite/ Apps inkl. elektronische Fahrplanauskunft und interaktiven Liniennetzplan

- Fahrplanhefte/ Ergänzungshefte (Inhalte: Linienfahrpläne, Liniennetzplan, Tarife, Beförderungsbedingungen, verbindliche Angabe von Servicenummern und -einrichtungen (Ansprechpartnerin/ Ansprechpartner), ggf. alternative Bedienungsformen, optional: P+R-Standorte, B+R-Standorte)
- Telefon-Hotline, die zu Bedienungszeiten erreichbar ist
- Informationen über die Kundenzentren sowie die externen Verkaufsstellen.

7.4.2 Information an der Haltestelle

Die Informationen an den Haltestellen sind über folgende Medien bereitzustellen:

- Haltestellenfahne/ Leitbeschilderung
- Fahrplanaushang
- Tarifaushang
- Netzpläne
- ggf. DFI (dynamische Fahrgastinformation), an Haltestellen der Kategorien A und ggf. B
- ggf. Haltestellenpläne (schematisch), an Haltestellen mit mehr als zwei Abfahrtspositionen
- ggf. Baustellenplakate

7.4.3 Information während der Fahrt

Die Informationen während der Fahrt stellen den Fahrweg in den Fokus. Der Fahrgast benötigt die Information, wo er sich auf dem Linienweg befindet, wo er umsteigen muss und ob bzw. welche Fahrplanabweichungen es gibt. Bei Störungen ist er möglichst über Reisealternativen zu informieren (vgl. „7.4.4 Information im Störfall“).

Diese Informationen sind im Fahrzeug über folgende Medien bereitzustellen:

- Fahrzeuganzeige außen
- Linienfahrplan
- TFT-Monitor oder ähnliche Vorrichtung zur Anzeige der Haltestellenabfolge (mindestens der nächsten Haltestelle)
- Haltestellenansage
- Ansage zu Umsteigemöglichkeiten
- Netzpläne (schematisch)
- ggf. Baustellenplakate

7.4.4 Information im Störfall

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

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

Über permanente Angebotsanpassungen, temporäre Angebotsveränderungen (z.B. in Folge von Baustellen oder anderen Einschränkungen) oder Sonderverkehre sind die Fahrgäste vom Betreiber

rechtzeitig u. a. über die örtliche Presse zu informieren. Im Falle von geplanten oder kurzfristigen Angebotsveränderungen ist eine unverzügliche Information der Fahrgäste über verschiedenen Informationskanäle, insbesondere Printmedien, Internet, Fahrplan-App, soziale Netzwerke und Handzettel o. Ä. in den Fahrzeugen, sicherzustellen.

7.4.5 Barrierefreie Fahrgastinformation

Zur Gewährleistung durchgängig barrierefreien Mobilitätsketten ist es erforderlich, diese mit barrierefreien Informationen zu begleiten. Die Bereitstellung barrierefreier Informationen bezieht sich grundsätzlich auf zwei Aspekte:

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

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

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

Für Informationsdarstellungen sind nachfolgende Anforderungen zu beachten.

- Visuelle Informationen: kontrastreich, blendfrei, leicht lesbar (auch bei Dunkelheit), leicht verständliche Sprache, möglichst keine Laufschriften und Vermeidung von Anglizismen.
- Akustische Informationen: ausreichende, dynamisch anpassbare Lautstärke, leicht verständliche Sprache, Ankündigungssignal, spezifische Lautstärke und differenzierbarer Sprachklang für außerordentliche Ansagen sowie keine Dialekte und Vermeidung von Anglizismen.

Neue Möglichkeiten der barrierefreien Information bieten Smartphone-Lösungen. Die Bordgeräte der Busse senden Daten zu Fahrplan, zur Pünktlichkeit und zu Haltestellen per Bluetooth an Smartphones und spezielle Handgeräte, wodurch den Fahrgästen barrierefreie Informationen zur Verfügung gestellt werden.

7.5 Anforderungen an die Fahrzeugqualität

7.5.1 Allgemeine Anforderungen

Der Fahrzeugeinsatz soll bei allen im Regionalverkehr tätigen Verkehrsunternehmen, soweit es die betrieblichen Belange zulassen, nach einem weitgehend einheitlichen Standard erfolgen. Ausgenommen sind von dieser Forderung lediglich die Verstärker- und Reservefahrzeuge.

Alle Fahrzeuge müssen stets betriebssicher und fahrbereit sein. Die Fahrzeuginstandhaltung und Wartung unterliegen der Aufsichts- und Sorgfaltspflicht des Betreibers.

Die Qualitätsstandards für die im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge beschreiben die erforderliche Ausstattung, den Zustand und das Erscheinungsbild. Dabei spielen die Themen Barrierefreiheit,

Komfort, Fahrgastinformation, Betrieb, Vertrieb, Emissionen und Sicherheit eine wichtige Rolle. Darüber hinaus soll zukünftig ein Augenmerk auf die Entwicklung alternativer Antriebskonzepte gelegt werden.

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

Bei Neuanschaffung von Fahrzeugen ist die EU-Verordnung (EG) Nr. 661/2009 zu beachten. Darüber hinaus sind bei Neubeschaffungen die zum jeweiligen Zeitpunkt aktuellen EURO-Normen und Emissionsgrenzwerte einzuhalten.

Im Hinblick auf die vorgesehene (bzw. vom Gesetzgeber vorgegebene) Umstellung eines Teiles der Busflotte auf emissionsarme bzw. emissionsfreie Fahrzeuge sind vom beauftragten Unternehmen Maßnahmen zu ergreifen, um die Vorgaben des Gesetzes über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (bzw. der Clean-Vehicles-Directive der EU) nach und nach anzupassen.

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

7.5.2 Anforderungen an die Fahrzeugausstattung

Folgende Kriterien sind mindestens zu erfüllen:

- Fahrzeugalter zum Einsatzzeitpunkt max. 15,00 Jahre
- Maximale Fahrzeuglaufleistung: 1.000.000 km
- Platzkapazität:
 - Standardlinienbus (Überland-/ Regionalverkehr): 35 Sitzplätze
 - Standardliniengelenkbus (Überland-/ Regionalverkehr): 47 Sitzplätze
 - Standardlinienbus (Stadtverkehr): 26 Sitzplätze
- alle Fahrzeuge müssen barrierefrei und mit Niederflertechnik ausgestattet sein:
 - niveaugleiche Ein- und Ausstiege ohne Stufen an allen Türen,
 - leicht zu erreichende Festhaltungsmöglichkeiten im Türbereich (auch für Personen im Rollstuhl sowie kleinwüchsige Personen geeignet),
 - podest- und stufenfreier Durchgang zwischen Tür 1 und Tür 2 bei Standardlinienbussen und Standardliniengelenkbussen (Sitze bzw. Sitzgruppen können sich auf Podesten befinden)
 - weitere Ausführungen zur barrierefreien Gestaltung der Fahrzeuge siehe Kapitel 4
- eine doppelflügelige Tür im Standardbus bzw. zwei doppelflügelige Türen im Gelenkbus
- Ausstattung mit Sondernutzungsfläche: mindestens 900x1.300 mm, bei Neufahrzeugen 900x2.000 mm
- ausklappbare Rampe an Tür 2 (350 kg)
- Anfahrsperrung bei geöffneter Tür 2 und/oder Tür 3
- Einhaltung der aktuellen EURO-Normen und Emissionsgrenzwerte
- digitale visuelle Fahrgast-Informationssysteme außen (elektronische Anzeigen der Liniennummer außen an der Fahrzeugfront, an der Einstiegsseite, am Fahrzeugheck sowie an der der Einstiegsseite gegenüberliegenden Seite, elektronische Fahrtzielanzeige an der Fahrzeugfront)

- digitale visuelle und akustische Fahrgastinformationssysteme innen
- digitale visuelle Haltestelleninnenanzeigen (jeweils nächste Haltestelle und Verlauf)
- digitale akustische Informationseinrichtungen zur Ankündigung der nächsten Haltestelle; zudem Lautsprecheranlage mit Mikrofon am Arbeitsplatz der Fahrerin/ des Fahrers, um bei Störungen der automatischen Ansagegeräte die Fahrgäste weiterhin informieren zu können
- Klimatisierung des Arbeitsplatzes des Fahrpersonals
- Vertriebstechnik zum Fahrkartenverkauf sowie zur Registrierung von Fahrten mit dem eTicket
- Technische Voraussetzungen für die Einrichtung von WLAN an Bord
- Fahrradmitnahme ist durch die Fahrzeuggestaltung prinzipiell zu ermöglichen.

7.5.3 Anforderungen an Fahrzeugzustand, -reinigung und Schadensbeseitigung

Fahrzeugzustand und -reinigung

Die Fahrzeuge sind außen grundsätzlich sauber und schadensfrei zu halten, so dass insgesamt ein ansehnlicher und gepflegter Eindruck vermittelt wird.

- Bei Betriebsbeginn müssen die Fahrzeuge innen und außen in einem optisch sauberem Zustand sein.
- Grobmüll (z. B. Zeitungen und Getränkebehälter) ist während des Betriebes durch das Fahrpersonal (z. B. in den Wendezeiten) zu entfernen.
- Erhebliche Verunreinigungen des Fahrzeuginnenraumes sind während der Verkehrsdurchführung bei nächstmöglicher Gelegenheit (z. B. während der Standzeiten) zu beseitigen, wenn ein schnellstmöglicher Fahrzeugaustausch betrieblich nicht realisierbar ist.
- Fahrzeuge mit ausgesprochen grob verunreinigtem Innenraum sind unverzüglich zu reinigen bzw. auszuwechseln.
- Fahrzeuge mit großflächigen Graffiti dürfen nicht im Linienverkehr eingesetzt werden.

In den Fahrzeugen sind jederzeit die für die jeweilige Jahreszeit angemessenen klimatischen Verhältnisse herzustellen.

Schadensbeseitigung

- Gerätestörungen in den Fahrzeugen werden möglichst kurzfristig, spätestens jedoch vor dem nächsten Einsatztag behoben.
- Beschädigungen werden zeitnah repariert; eventuelle Unfallgefahren sind sofort zu beseitigen.
- Grobe Vandalismusschäden sind kurzfristig, möglichst direkt, zu beseitigen.
- Defekte Fahrscheindrucker (Bordcomputer) sind unverzüglich auszuwechseln.

7.5.4 Außenwerbung

Folien im Bereich der Fensterflächen sind so anzuordnen bzw. zu gestalten, dass sie die Orientierungsmöglichkeiten und das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste nicht negativ beeinflussen (aus dem Fahrzeug muss der Blick nach außen auch bei Dunkelheit und bei Niederschlag grundsätzlich gewährleistet sein).

7.6 Anforderungen an das Personal

7.6.1 Fahrpersonal

Vom Betreiber darf grundsätzlich nur umfassend entsprechend den gesetzlichen Vorgaben ausgebildetes und von ihm für den Einsatz im Busverkehr geschultes Fahrpersonal eingesetzt werden. Mindestens die nachfolgenden Anforderungen sind zu dabei zu erfüllen:

- Das Fahrpersonal muss über ausreichende Kenntnisse zum Fahrplan, zum Liniennetz, zu den relevanten Anschlussbeziehungen sowie zum jeweils geltenden Tarif verfügen und hierzu dem Fahrgast bei Bedarf Auskunft geben.
- Das Fahrpersonal ist über Umleitungen und Betriebsstörungen informiert und kann diese verständlich an die Fahrgäste weiterleiten.
- Das Beherrschen und Anwenden der deutschen Sprache ist für alle Fahrerinnen und Fahrer im Sinne einer reibungslos laufenden Kommunikation verpflichtend. Erforderlich ist eine „sichere Beherrschung“ der deutschen Sprache in Wort und Schrift. Das Personal muss bei Auskünften und Ansagen sprachlich ebenso sicher sein wie bei Störungen oder in Konfliktsituationen.
- Das Fahrpersonal muss sich gegenüber den Fahrgästen und anderen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern stets freundlich, zuvorkommend und hilfsbereit verhalten.
- Das Fahrpersonal hat besondere Rücksicht auf mobilitätseingeschränkte Fahrgäste zu nehmen. Personen mit Mobilitätseinschränkungen, Personen mit Rollator sowie Personen mit Kinderwagen sind beim Ein- und Ausstieg nötigenfalls zu unterstützen.
- Dem Fahrpersonal müssen die wichtigsten Verhaltensregeln im Umgang mit mobilitätseingeschränkten Personen bekannt sein und von ihnen angewendet werden. Dazu gehört die (auf Anforderung nachzuweisende) Teilnahme an jährlichen Schulungen ggf. unter Einbezug mobilitätseingeschränkter Personen bzw. Methoden wie Altersanzug etc.
- Das Fahrpersonal muss sich einer besonderen Verantwortung für Kinder und Jugendliche bewusst sein. Diese Verantwortung bedeutet u. a., dass Kinder und Jugendliche auch bei fehlenden Fahrausweisen nicht von der Beförderung ausgeschlossen werden dürfen, wenn dies zu einer Gefährdung oder zu einer unzumutbaren Situation für die Kinder und Jugendlichen führen kann.
- Das Fahrpersonal hat eine einheitliche, branchenübliche Unternehmenskleidung zu tragen. Zu gewährleisten ist ein gepflegtes und seriöses Erscheinungsbild der mit Kundenkontakt tätigen Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen.
- Das Fahrpersonal muss in der Lage sein, die Informations- und Verkaufseinrichtungen umfassend und sicher bedienen zu können. Zudem muss das Fahrpersonal über die Fähigkeit verfügen, Fehlfunktionen oder Ausfälle direkt zu erkennen und der Betriebsleitstelle zu melden.

7.6.2 Leitstellenpersonal

Das Leitstellenpersonal muss über sehr gute Fähigkeiten zur mündlichen und schriftlichen Kommunikation in deutscher Sprache sowie über ausreichende Kenntnisse und Fähigkeiten zur Bedienung des Funk-/ Kommunikationssystems verfügen, um die Kommunikation zwischen Fahrpersonal und Leitstelle jederzeit sicherzustellen.

7.7 Berichtswesen

Der Betreiber ist dem Aufgabenträger gegenüber zur Berichterstattung verpflichtet.

7.7.1 Sofortmeldungen

Bei besonderen Vorkommnissen, längeren Betriebsunterbrechungen und schweren Unfällen (z. B. Unfälle mit schwerem Personenschaden) ist der Aufgabenträger unverzüglich zu informieren.

7.7.2 Qualitätsberichte

Vom Betreiber ist dem Aufgabenträger quartalsweise ein Qualitätsbericht zu erstellen und fristgerecht vorzulegen. Dieser hat zu beinhalten:

- Erfüllung der Zielwerte „Ausfallquote“, „Pünktlichkeitsquote“ und „Platzkapazität“,
- Entwicklung der Fahrzeiteinhaltung je Linie und ggf. Benennung von Beschleunigungsbedarfen,
- Erfüllung der weiteren Qualitäts- und Leistungsstandards,
- Entwicklung Fahrgastnachfrage,
- Aufbereitung der Kundenresonanzen in abgestimmten Kategorien,
- Leistungsdaten,
- Veränderungen im Fahrzeugbestand und Umweltstandards,
- Stand „Barrierefreiheit“ (soweit im Verantwortungsbereich des Betreibers),
- besondere Ereignisse.

7.7.3 Qualitätskontrollen und -Sicherung

Die definierten Qualitätsstandards sind durch den Betreiber selbständig zu überwachen. Es sind Maßnahmen zur Sicherung und ggf. zur Erhöhung der Qualität zu ergreifen.

Der Betreiber ist verpflichtet, etwaige von ihm eingesetzte Subunternehmen und Verleihunternehmen in die Prozesse zur Qualitätssicherung vollumfänglich einzubeziehen.

Der Aufgabenträger behält sich vor, eigene unangekündigte und verdeckte Qualitätskontrollen durchzuführen um sich vom Qualitätsstandard selbst zu überzeugen.

8. Wirkungen der Netzreform

8.1 Grobabschätzung der voraussichtlichen Nachfrageentwicklung

Auch wenn – vor allem aufgrund der vorherrschenden Pandemiesituation – eine belastbare Prognose der zukünftigen Nachfrageentwicklung nur bedingt möglich erscheint, soll an dieser Stelle eine Abschätzung vorgenommen werden, der allgemeine bundes- und landesweite Trends und Tendenzen der Verkehrsentwicklung sowie die Prognose des Bayerischen Landesamtes für Statistik zur Bevölkerungsentwicklung zugrunde gelegt werden.

8.1.1 Entwicklung der nachfragebestimmenden Strukturdaten

Für die folgende Betrachtung werden Daten aus den Strukturdaten des Bayerischen Landesamtes für Statistik herangezogen.

Gesamtbevölkerung im Landkreis

Nachdem die Bevölkerung sich in der zweiten Hälfte der 2010er Jahre annähernd stabilisiert hatte, ist bis 2040 durchgehend mit sinkenden Bevölkerungszahlen zu rechnen, auch wenn dieser Bevölkerungsverlust voraussichtlich nicht so stark ausfällt wie etwa im Zeitraum bis 2012.⁴⁶

Demografische Entwicklung

Die Auswirkungen des demografischen Wandels werden sich auch zukünftig in Veränderungen des Mobilitätsverhaltens und der Verkehrsnachfrage widerspiegeln. Neben der absoluten Bevölkerungsprognose spielt insbesondere die Detailbetrachtung der einzelnen Alterskohorten eine wichtige Rolle, da die prognostizierten Rückgänge nicht alle Gruppen gleich stark treffen.

Für den Landkreis Bad Kissingen sind folgende Tendenzen für die kommenden Jahrzehnte erkennbar:

- Der prognostizierte Bevölkerungsrückgang vollzieht sich im Wesentlichen in den mittleren Altersgruppen. Diese im Berufsleben stehende Gruppe ist in der Regel durch eine hohe Mobilität geprägt, da neben den Arbeitswegen häufig auch Be- und Versorgungswege sowie „Hol- und Bringdienste“ anfallen.
- Auch wenn in der Altersgruppe, der unter 19-Jährigen insgesamt ein leichter Rückgang prognostiziert wird, betrifft dieser Rückgang vor allem die unter 10-Jährigen, während in der Altersgruppe 10 bis unter 19 Jahre leichte Zuwächse prognostiziert werden. Insgesamt kann man also von einer Stabilisierung der SchülerInnenzahlen vor allem an weiterführenden Schulen ausgehen.
- Der Trend der „Vergreisung“ setzt sich fort, in der Altersgruppe der Seniorinnen und Senioren wird ein signifikanter Zuwachs erwartet.⁴⁷

⁴⁶ Bayerisches Landesamt für Statistik: Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2040, Demographisches Profil für den Landkreis Bad Kissingen

⁴⁷ Ebenda

Schulentwicklung

Grundlage für die Betrachtung der Entwicklung der SchülerInnenzahlen ist ebenfalls die Prognose der Bevölkerungsentwicklung des Bayerischen Landesamtes für Statistik. Dabei lassen sich anhand der prognostizierten Entwicklungen in den einzelnen Bevölkerungsgruppen folgende Annahmen treffen:

- Die Anzahl der 6- bis 10-Jährigen steigt bis 2030 leicht an, sinkt dann bis 2040 wieder ungefähr auf das Niveau von 2020.
- Die Entwicklung in den Altersgruppen der 10- bis 16-Jährigen folgt in etwa der gleichen Entwicklungskurve.
- Die Entwicklungskurve in der Gruppe der 16- bis 19-Jährigen verläuft umgekehrt: die Anzahl der 16- bis 19-Jährigen sinkt bis 2030 leicht, steigt dann bis 2040 wieder in etwa auf das Niveau von 2020.⁴⁸

Für die Schulentwicklungsplanung bedeutet das in den kommenden Jahrzehnten eine Stabilisierung der SchülerInnenzahlen.

Beschäftigtenentwicklung

Der prognostizierte Rückgang der mittleren Altersgruppen wird die nächsten Jahre deutliche Auswirkungen auf die Beschäftigtenzahlen haben. In der Konsequenz kann von einem Rückgang im Berufsverkehr ausgegangen werden.

Auswirkungen auf den Berufsverkehr dürfte in den nächsten Jahren auch das in der Pandemiezeit in völlig neuer Dimension kultivierte Homeoffice haben. Inwieweit das Homeoffice zukünftig in den relevanten Branchen fester Bestandteil der Arbeitswelt bleibt, ob es sich der Einsatz des Homeoffice-modells abschwächt oder im Gegenteil ausgebaut wird, kann zum aktuellen Zeitpunkt nicht eingeschätzt werden. Hieraus ist ableitbar, dass der Nahverkehr zukünftig noch stärker in der Lage sein muss, flexibel auf temporäre und/ oder kurzfristige Änderungen in der Arbeitswelt zu reagieren.

8.1.2 Entwicklung der Fahrgastzahlen im Landkreis Bad Kissingen

Aus dem oben Dargelegten können folgende Schlüsse für die Fahrgastentwicklung im Landkreis Bad Kissingen gezogen werden:

- Positive Fahrgastentwicklungen sind unabhängig von den vorliegenden Planungen erst zu erwarten, wenn das Pandemiegeschehen keinen wesentlichen Einfluss auf die Nutzung des ÖPNV mehr hat.
- Fahrgastzuwächse sind in erster Linie auf den Hauptlinien des neuen ÖPNV-Netzes zu erwarten, da hier die meisten Potenziale aktiviert werden können.
- Erfolgreich implementierte Bedarfsverkehre, die in ihrer Funktion als Zubringerverkehre die Linien des Hauptnetzes mit Fahrgästen „versorgen“, können diesen Trend verstärken.
- Eine Vertaktung und gleichmäßige Bedienung über den gesamten Verkehrstag trägt dem Trend der Flexibilisierung der Arbeitszeiten Rechnung und ist möglicherweise dazu geeignet zusätzliche Fahrgastpotenziale zu erschließen.

⁴⁸ Ebenda

- Eine konsequente Umsetzung der Barrierefreiheit kann helfen, in der zukünftig zahlenmäßig größten Bevölkerungsgruppe der Hochbetagten Neukundinnen und Neukunden zu akquirieren.
- Gleichermaßen entscheidend können die auf diese Zielgruppe zugeschnittenen Marketingmaßnahmen sein.

8.2 Kostenentwicklung im regionalen Verkehr

Die oben beschriebenen anvisierten Änderungen im ÖPNV-System im Landkreis Bad Kissingen bringen einen deutlichen finanziellen Mehraufwand mit sich. Die angestrebten qualitativen und quantitativen Verbesserungen im ÖPNV sind im Rahmen von eigenwirtschaftlichen Verkehren kaum umsetzbar. Bei einer Umstellung auf Gemeinwirtschaftlichkeit verbleiben zwar die Erlöse durch Fahrscheinverkauf beim Aufgabenträger, dennoch ist insgesamt mit einem deutlichen Defizit zu rechnen.

Zusätzliche finanzielle Belastungen können sich durch geänderte Ansprüche der Fahrgäste an die Beförderungsqualität, die Bedienungshäufigkeit sowie die Verfügbarkeit und Zugänglichkeit von Informationen ergeben.

Von einer Abschätzung der Kosten einer möglichen Umstellung der Flotten auf emissionsneutrale bzw. emissionsarme Fahrzeuge muss noch abgesehen werden, da die Umsetzung des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes (SaubFahrzeugBeschG) in Landesrecht noch aussteht.

Zu beachten sind zudem die in den letzten Jahren kontinuierlich gesunkenen ÖPNV-Zuwendungen. Diese werden in den kommenden Jahren voraussichtlich weiter sinken, da der Förderbedarf bayernweit steigt, wenn Aufgabenträger ihre Planungen umsetzen, bzw. wenn zusätzliche Anforderungen im ÖPNV zu realisieren sein werden. Es muss daher seitens des Aufgabenträgers die Bereitschaft vorhanden sein, die im ÖPNV-System entstehenden Defizite in Zukunft zu einem Großteil selbst zu tragen.

8.3 Ausblick und Handlungsprioritäten

Der Nahverkehrsplan zeigt drei wesentliche Handlungsprioritäten auf, welche für die Zukunftsfähigkeit des ÖPNV im Landkreis von herausragender Bedeutung sind:

- Konsequente Umsetzung der in Kapitel 5 erläuterten Rahmenkonzeption
- Schaffung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV
- Integration der regionalen Busverkehre in den Tarifverbund

Vor allem für die Aufgaben in den Bereichen Controlling, Qualitätsmanagement aber auch in den Bereichen Abrechnung/ Einnahmenaufteilung und für sonstige betriebswirtschaftliche Vorgänge wird beim Aufgabenträger qualifiziertes Personal im angemessenen Umfang benötigt. Es ist daher mindestens zu prüfen, ob die vorhandenen Personalkapazitäten für die kurz- und mittelfristig anfallenden zusätzlichen Aufgaben ausreichend sind.

Die grundlegende Reform des regionalen ÖPNV-Netzes und die damit einhergehende großflächige Umstellung auf Bedarfsverkehre stellen einen Paradigmenwechsel im öffentlichen Verkehr im Landkreis Bad Kissingen dar. Die größte Stärke des zukünftigen Liniennetzes ist dabei – neben der deutlich steigenden Bedienungsqualität und -quantität im Haupt- und Nebennetz – die Ermöglichung der Alltagsmobilität in Räumen mit geringer Nachfrage mit flexiblen Bedienformen. Somit wird im

Landkreis Bad Kissingen die Wende zu einem zeitgemäßen und zukunftsfähigen ÖPNV-System vollzogen, das gezielt auf die Bewältigung der aktuellen und anstehenden Herausforderungen in der Verkehrsplanung (Überalterung der Bevölkerung und die daraus erwachsenden Anforderungen, Flexibilisierung der Alltagsmobilität, gestiegene Ansprüche an Beförderungskomfort und Informationsverfügbarkeit etc.) ausgerichtet worden ist.

9. Beschluss des Nahverkehrsplans

Kreistag Bad Kissingen 9. öffentliche/nicht öffentliche Sitzung des Kreistages 25.07.2022 Stimmberechtigte Mitglieder: 61 Beschluss

Der Tagesordnungspunkt war - öffentlich -.

TOP 5

Verabschiedung des Nahverkehrsplanes des Landkreises Bad Kissingen

Beschluss:

Dem Entwurf des Nahverkehrsplans des Landkreises Bad Kissingen wird zugestimmt. Die vorliegende Nahverkehrsplanung ersetzt den aktuellen Nahverkehrsplan des Landkreises Bad Kissingen.

Abstimmungsergebnis:

Anwesend:	47
Ja-Stimmen:	43
Nein-Stimmen:	4

Dieser Auszug ist mit der
Urschrift gleichlautend:
Landratsamt Bad Kissingen
Bad Kissingen, 26.07.2022





10. Literatur- und Quellenverzeichnis

10.1 Gesetze und Richtlinien

- Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs; Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2010
- Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)
- Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG)
- Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern, Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie
- Personenbeförderungsgesetz (PBefG)
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06); Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Arbeitsgruppe „Straßenentwurf“, 2006
- UN-Behindertenrechtskonvention, Hrsg.: Beauftragte der Bundesregierung für die Belange von Menschen mit Behinderungen, Januar 2017
- Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV; Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), 2001

10.2 Normen

- DIN 18040-1: Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 1: Öffentlich zugängliche Gebäude
- DIN 18040-3: Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum
- DIN 32975: Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung
- DIN 32984: Bodenindikatoren im öffentlichen Raum

10.3 Internetquellen

- IHK-Standort-Portal Bayern (<https://standortportal.bayern/de/index.jsp>)
- Pendleratlas (<https://www.pendleratlas.de/bayern/landkreis-bad-kissingen/>)
- <https://beg.bahnland-bayern.de/de/wettbewerb/vergabeverfahren>
- <https://www.landkreis-badkissingen.de/gesundheits/2302.Baederlandkreis-Bad-Kissingen.html>
- www.mobil-kg.de

10.4 Weitere Quellen

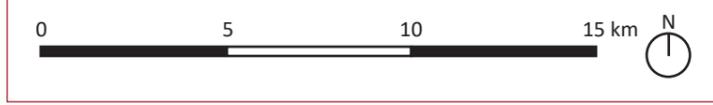
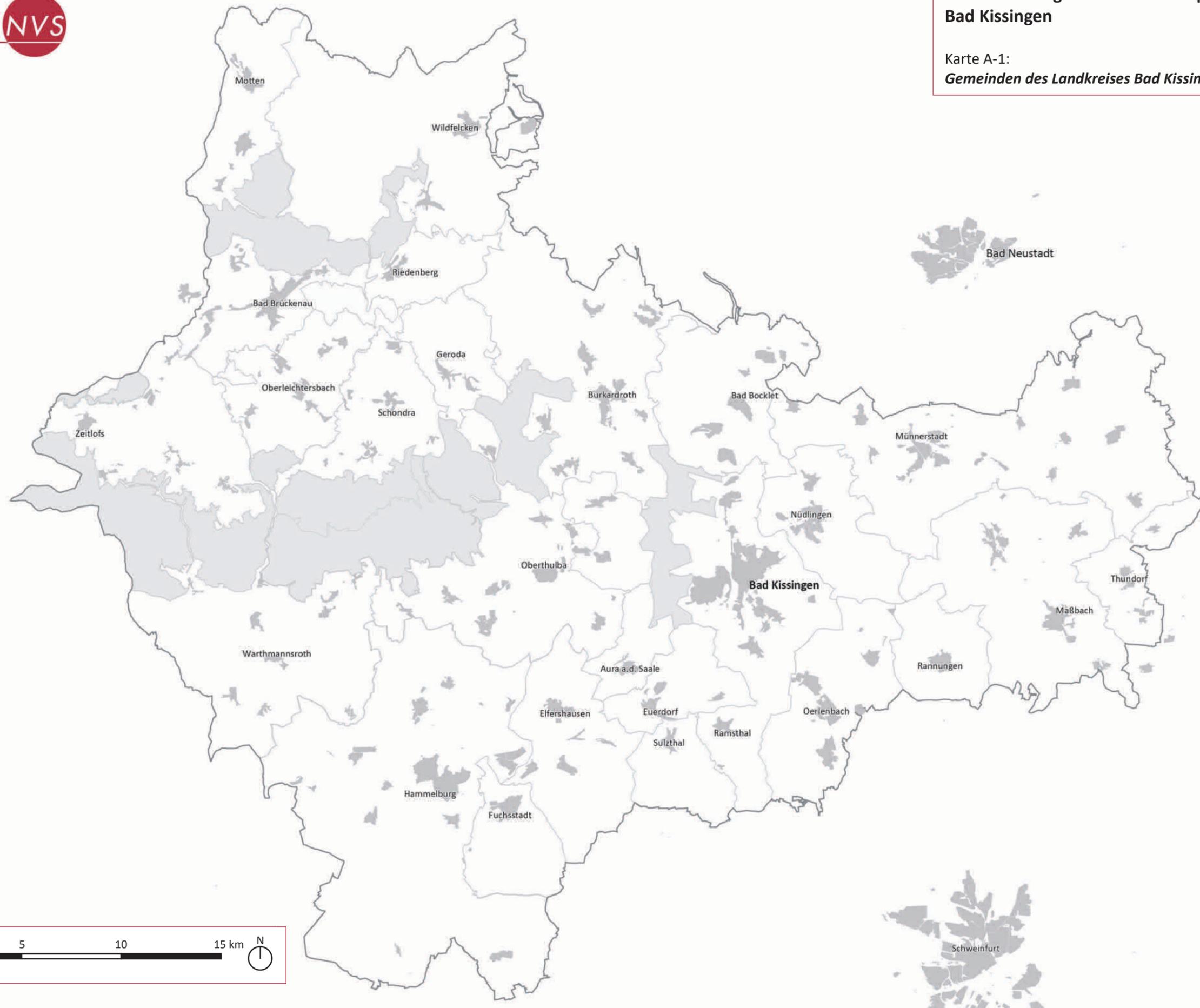
- Bayerisches Landesamt für Statistik
- Bundesagentur für Arbeit
- Erreichbarkeitsanalysen zur Lebensmittel-Nahversorgung in ländlichen Räumen Mainfrankens bearbeitet von Zentrum für Regionalforschung der Universität Würzburg in Kooperation mit und in Auftrag der IHK Würzburg-Schweinfurt, Würzburg 2020
- Mobilität in Deutschland (MiD) 2017, Regionalbericht Bayern; Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, vorgelegt von infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH in Kooperation mit dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. sowie IVT Research GmbH und infas 360 GmbH
- Umsetzungskonzept zur schnelleren Erreichbarkeit von Arbeits-/Berufsschulstandorten für Auszubildende, erstellt von kobra NVS GmbH, 2020

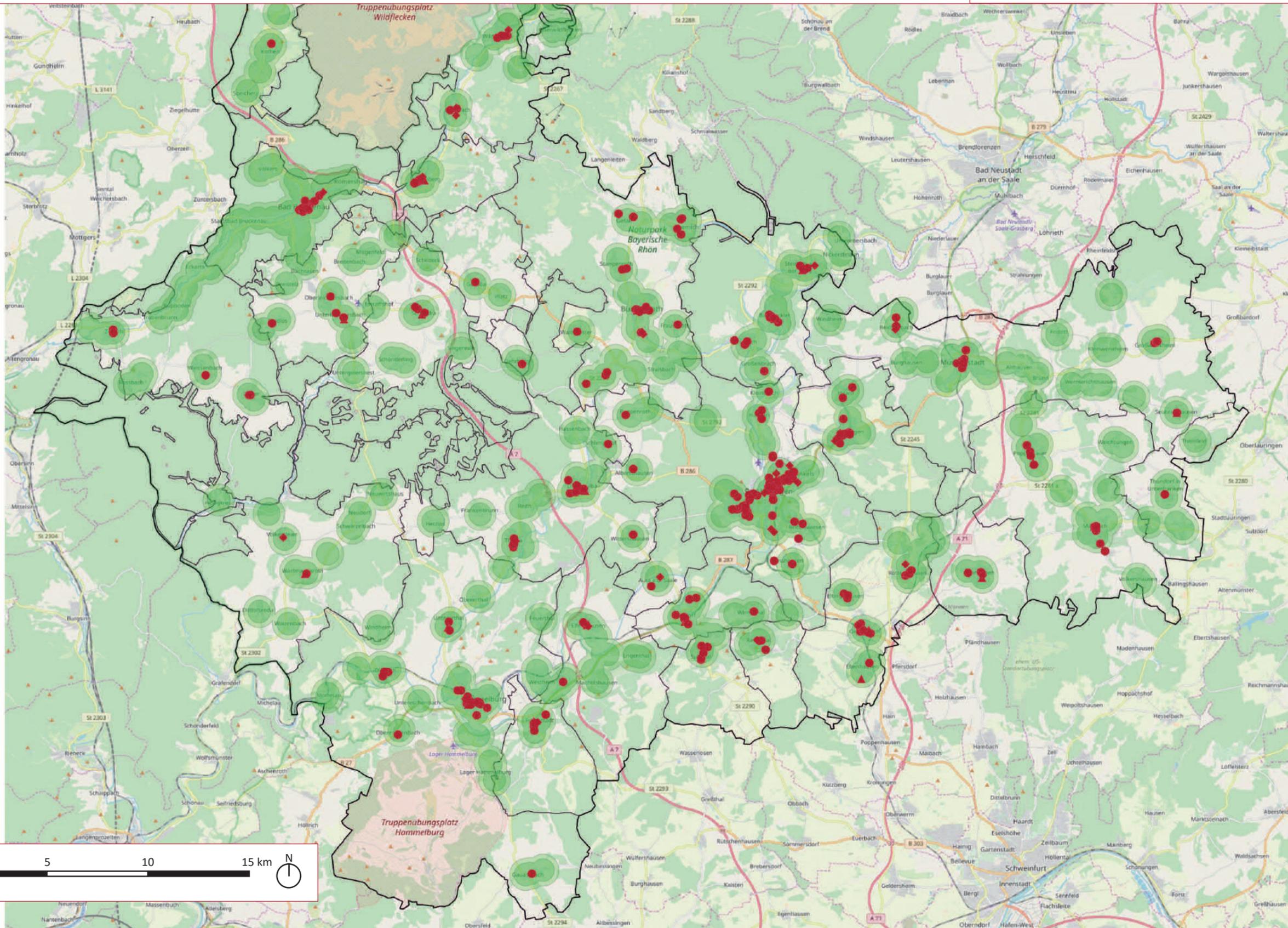
11. Verzeichnis der Anlagen und Karten

Dem Bericht liegen bei:

- Anhang A Karten:
 - Karte A-1: Gemeinden des Landkreises Bad Kissingen mit Siedlungsflächen
 - Karte A-2: Einwohnerzahlen nach Ortsteil im Landkreis Bad Kissingen (2020)
 - Karte A-3: Bildungseinrichtungen im Landkreis Bad Kissingen
 - Karte A-4: Versorgungseinrichtungen im Landkreis Bad Kissingen
 - Karte A-5: Haltestellenabfahrten an einem Schultag (2019)
 - Karte A-6: Haltestellenabfahrten an einem Ferientag (2019)
 - Karte A-7: Haltestellenabfahrten an einem Samstag (2019)
 - Karte A-8: Haltestellenabfahrten an einem Sonntag (2019)
 - Karte A-9: Liniennetz im Jedermannverkehr
- Anhang B Barrierefreiheit:
 - Erklärung zur Nutzwertanalyse
 - Haltestellenliste (Einordnung in die Zielkategorie gemäß Nutzwertanalyse)
- Anhang C Synopse Anhörungsverfahren

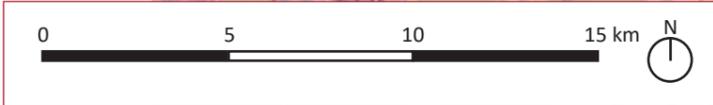
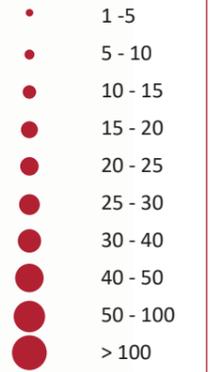
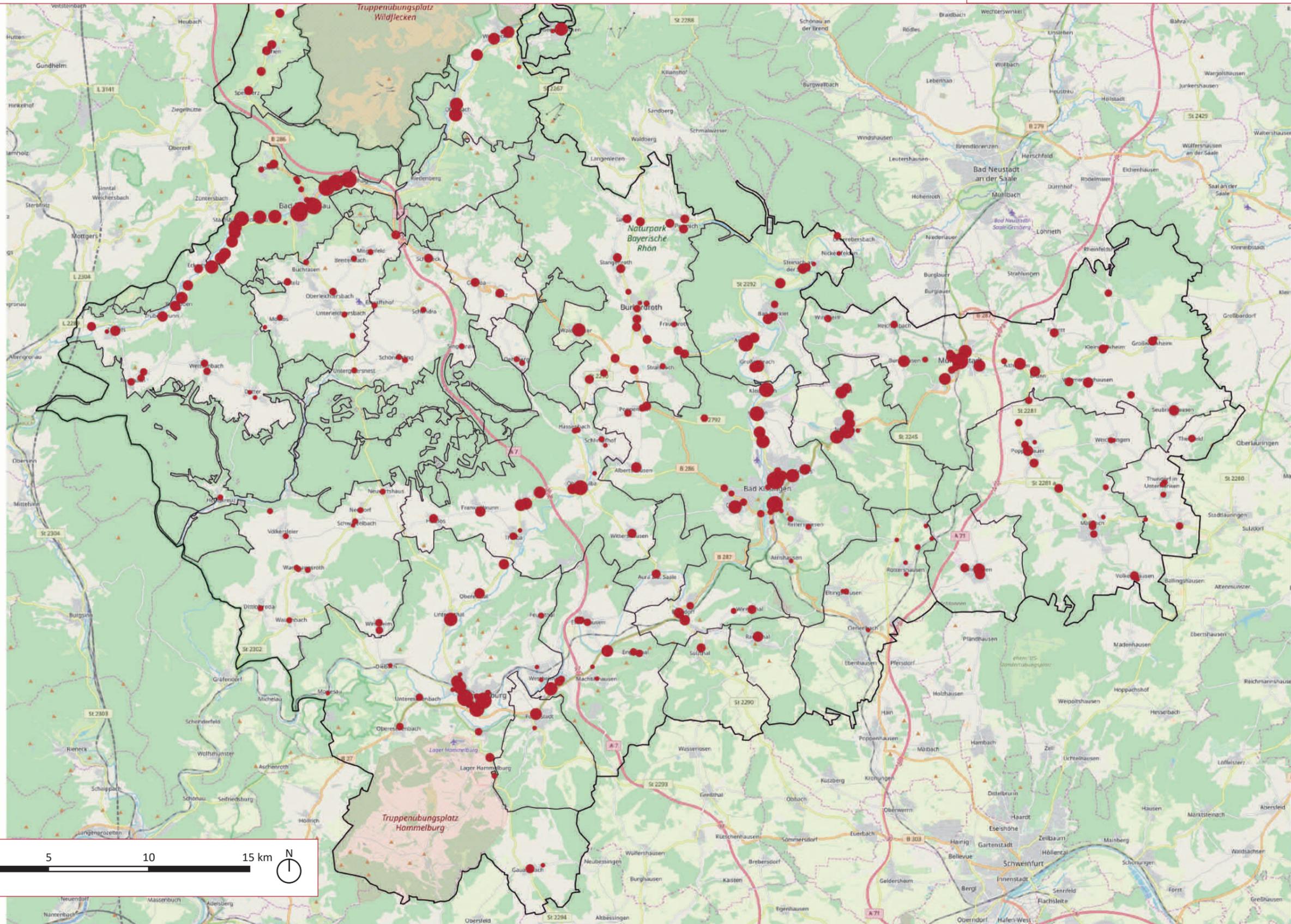
Anhang A – Karten

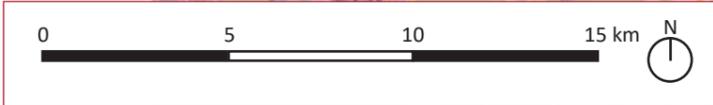
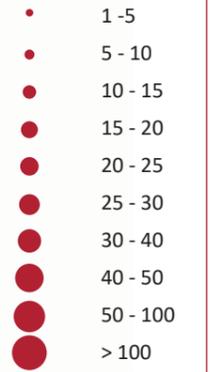
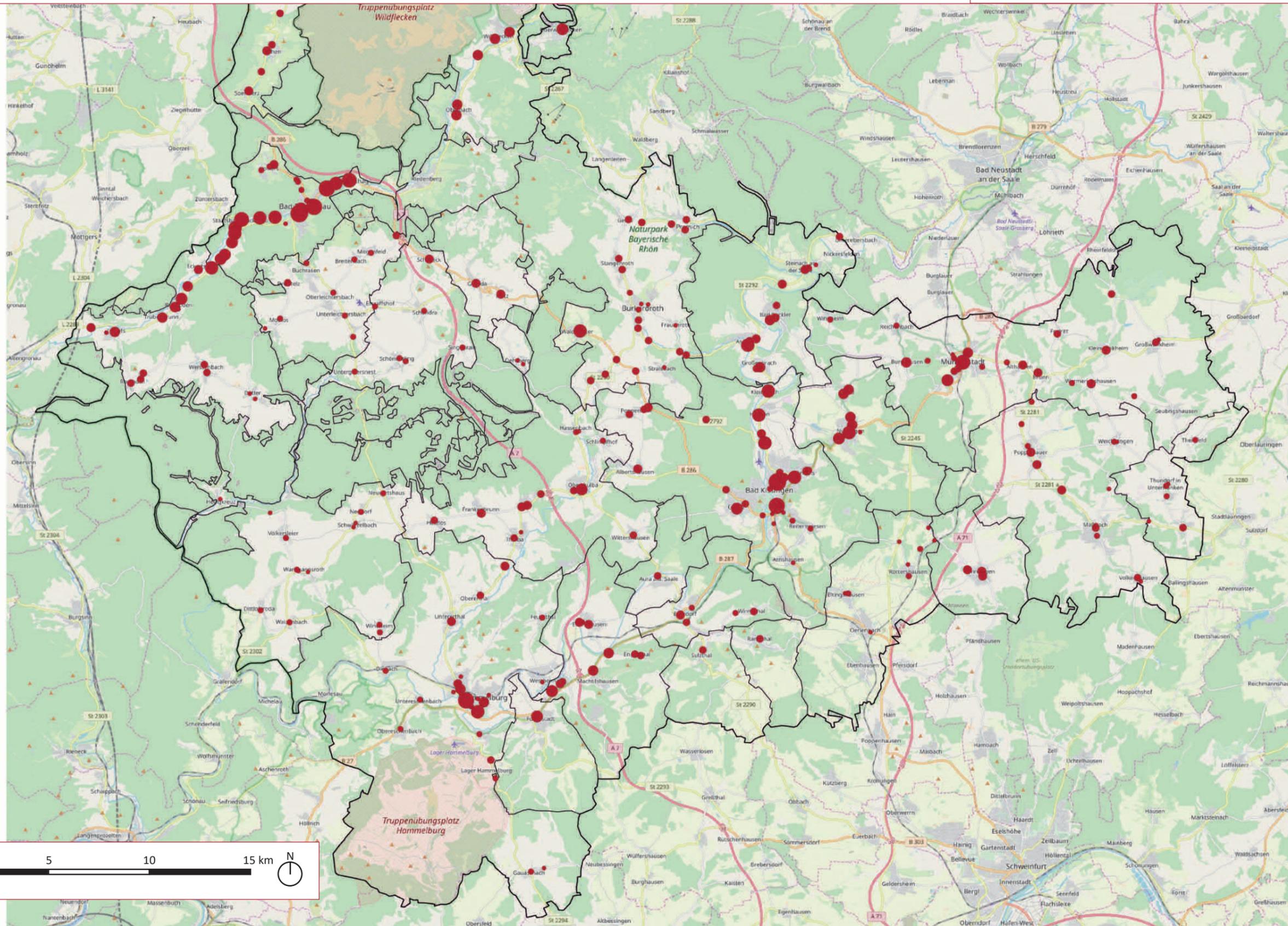


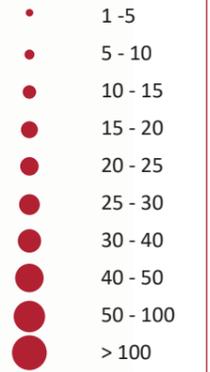
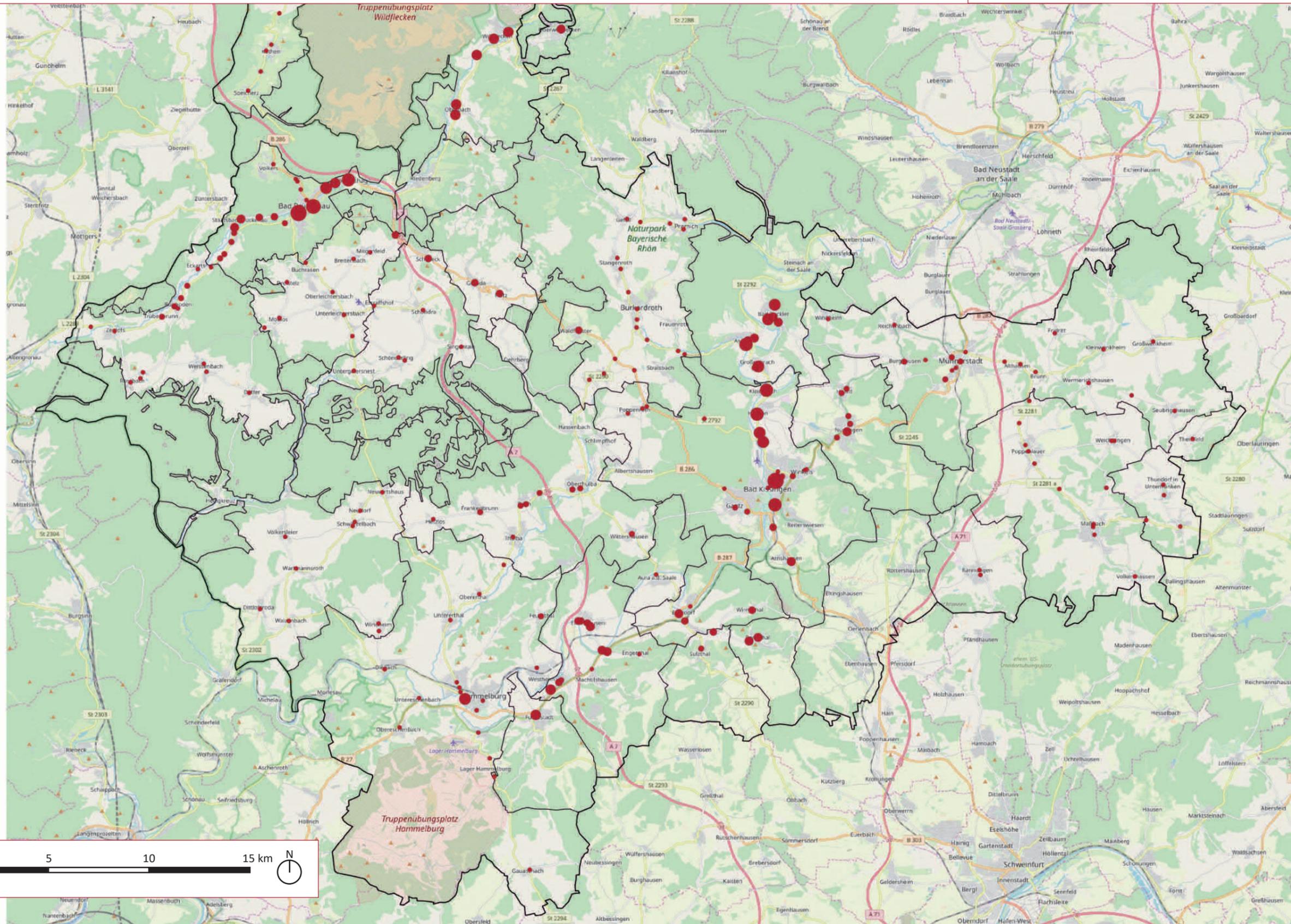


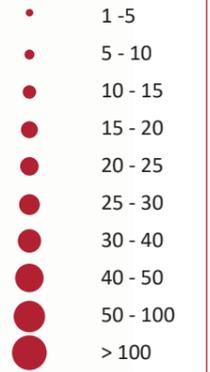
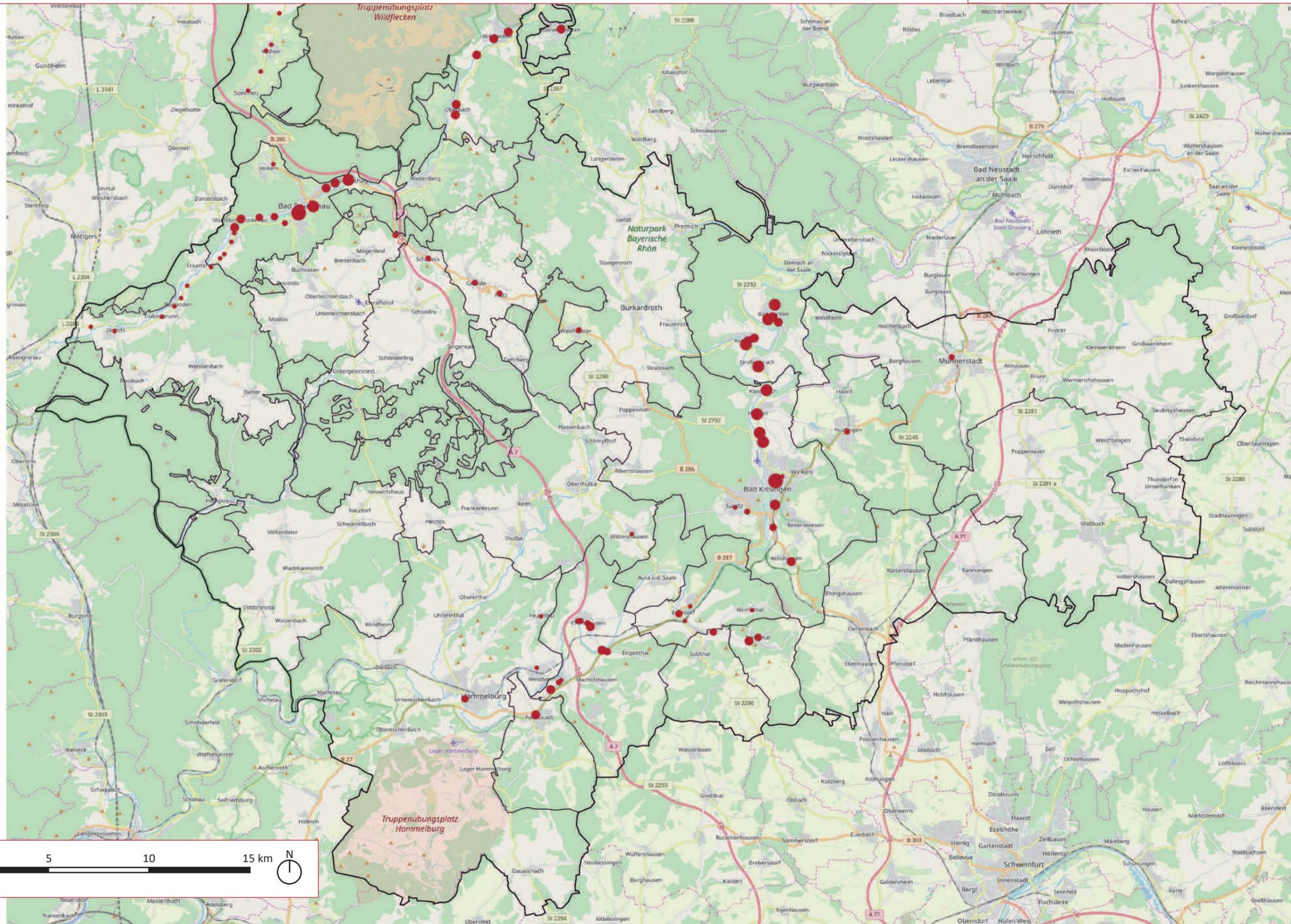
- Haltestelle Radius = 500m
- Haltestelle Radius = 700m
- Bank
- Lebensmittel
- Sonstige Nahversorgung

0 5 10 15 km









Anhang B – Barrierefreiheit

B-1 Nutzwertanalyse

Schritte zur Nutzwertanalyse

Insgesamt sind fünf Schritte zur Nutzwertanalyse notwendig:

1. Die Haltestellen technisch und systemisch beschreiben.
2. Kriterienkatalog aufstellen (Zielsystem).
3. Alle Kriterien nach einem Punktesystem von 0 bis 1 gewichten, die Summe aller Gewichtungen muss 1 ergeben.
4. Bewertung der Haltestellen hinsichtlich der Erfüllung der Kriterien (Zielerfüllung) in einer Punkteskala von 0 bis 10.
5. Multiplikation der Bewertungspunkte mit der Kriteriengewichtung und Summierung aller Werte zum Gesamtnutzwert.

Die Haltestelle mit dem höchsten Gesamtnutzwert ist dann die unter Berücksichtigung aller Kriterien am dringlichsten barrierefrei auszubauende Haltestelle.

Die vier Schritte zur Erstellung eines Zielsystems (Punkt 2 bei den fünf Schritten zur Nutzwertanalyse):

2a) Ordnen dieser Zielvorstellungen in einem zweistufigen Zielsystem mit Ober- und Unterzielen. Die unterste Ebene dieses Systems stellt die Bewertungskriterien für die Nutzwertanalyse dar.

2b) Gewichtung der Ziele.

2c) Bestimmung der Präferenzordnung der Ziele und Kriterien mittels Rangfolgematrix innerhalb der Zielgruppen.

2d) Zahlenmäßige Bewertung und Normierung der Ziele und Kriterien innerhalb der Zielgruppen in Dezimalzahlen (z.B. 0,3; 0,5).

Zweistufiges Zielsystem

Bei der hier angewendeten Nutzwertanalyse wird ein zweistufiges Zielsystem verwendet. Es gibt dabei mehrere Ziele (1. System, 2. Umfeld, 3. Sonderbedarf), die wiederum jeweils mehrere Kriterien haben. Die Gewichtung der Ziele bekommt die Gewichtung v und die dazugehörigen Gewichtungen der Kriterien den Buchstaben w und die Indizes $w_{i,j}$ zugeordnet.

Wobei i = Index für das Ziel i ($i = 1$ bis n), n = Anzahl der Ziele und j = Index für das Kriterium j ($j = 1$ bis m) m = Anzahl der Kriterien für das Ziel i

So ist beispielsweise die Gewichtung $W_{2,3}$ die Gewichtung der Kriteriums 3 unter dem Ziel 2.

Auch die Ziele werden untereinander gewichtet, wobei v_i = Gewichtung des Zieles i ist.

Die Summe aller Gewichtungen der Ziele $\sum v_i = 1$, und auch die Summe aller Gewichtungen der Kriterien unterhalb eines Zieles müssen den Betrag 1 ergeben.

Die Ordnung und Gewichtung der Ziele und Kriterien untereinander wird in der Nutzwertanalyse durchgeführt mit der:

- 1) Rangfolgematrix mit paarweisem Vergleich
- 2) Methode des sukzessiven Vergleiches.

Die Gewichtung der Ziele bzw. Kriterien (0,1 0,9) erfolgt dann proportional zur Rangfolge.

Rangfolgematrix mit paarweisem Vergleich

Die Haltestellenpriorisierung basiert auf der Rangfolgematrix mit „paarweisem Vergleich“.

Mit diesem Verfahren können die intuitiv definierten Ziele bzw. Kriterien hinsichtlich ihrer Relevanz und Bedeutung systematischer entsprechend ihrer Prioritätenfolge gewichtet werden.

Durchführung:

1. Auflistung der Kriterien in einer Matrix
2. Vergleich der Kriterien nach Punkten:

Dabei: Ist das Kriterium vorrangig = 2 Punkte, ist das Kriterium gleichrangig = 1 Punkt, ist das Kriterium nachrangig = 0 Punkte.

3. Summieren der Punkte
4. Normieren der Gewichtung in einem Intervall [0,01 bis 0,99]

Dabei: Wenn A wichtiger als B, dann bekommt A = 2 Punkte, wenn A gleich wichtig ist wie B, dann bekommt A = 1 Punkt, wenn A weniger wichtig ist als B, dann bekommt A = 0 Punkte.

Das Kriterium mit der höchsten Gewichtung hat die erste Priorität.

Rangfolgematrix mit „paarweisem Vergleich“ hat verschiedene Vor- und Nachteile:

Vorteile:

- bessere Vergleichbarkeit
- klare Gliederung der Wichtigkeiten und Prioritäten
- auch eine gleichgute Bewertung einzelner Kriterien ist möglich
- einfache Berechnung der Gewichtung

Nachteile:

- der „paarweise Vergleich“ ist subjektiv
- berücksichtigt keine Feinabstufungen aufgrund von Erfahrungswerten oder externem Input, muss i.d.R. nach Expertise angepasst werden

Methoden des sukzessiven Vergleichs

Dieses einfache Verfahren wird dann verwendet werden, wenn nur wenige Kriterien bzw. Ziele untereinander zu gewichten sind. Der Ablauf erfolgt in vier Schritten:

1. Man ordnet die Kriterien nach der Größe ihres geschätzten Wertes = nach ihrer Wichtigkeit:

- Z1 repräsentiert das am höchsten bewertete,
- Z2 das am zweihöchsten bewertete und
- Z3 das am geringsten bewertete Ziel bzw. Kriterium.

2. Man ordne Z1 den Wert $v_1 = 1,0$ zu und den anderen Kriterien jeweils passend erscheinende geringere Werte mit fallender Gewichtung

3. Man vergleiche die Wichtigkeit der Kriterien bzw. Ziele untereinander:

Wenn Z1 wichtiger ist als die Summe der restlichen Ziele, so muss $v_1 > v_2 + v_3 + \dots + v_n$, wenn Z1 weniger wichtig ist als die Summe der restlichen Ziele, so muss $v_1 < v_2 + v_3 + \dots + v_n$, wenn für Z1 ein passender Wert gefunden ist, vergleiche man Z2 ... Z3 usw. ebenfalls nach diesem Muster.

Abschließend müssen die ermittelten Gewichtungen noch normiert werden, damit die Summe aller $v = 1,0$ ergibt.

Zielsystem zur Errechnung des Nutzwertes

Die Nutzwertanalyse basiert auf einem zweistufigen Zielsystem. Die Ziele sind definiert als $Z_1 = \text{„System“}$, $Z_2 = \text{„Umfeld“}$ und $Z_3 = \text{„Sonderbedarf“}$.

Die Gewichtung erfolgt auf Basis des sukzessiven Vergleichs: Das Ziel „System“ wird als das Wichtigste angesehen und erhält den Wert $v_1 = 1,0$. Die Ziele „Umfeld“ und „Sonderbedarf“ erhalten zunächst einen Wert von $v_2 = 0,5$, da sie als halb so wichtig angesehen werden. Da aber Z_3 noch einmal innerhalb dieser Gruppe als weniger wichtig betrachtet wird als Z_2 , da der zukünftige Anspruch nur prognostiziert wird. Daher wird die Abstufung über die Umverteilung eines Dezils vorgenommen. Die Gewichtung erfolgt dann mit 50 % für „System“, 30 % für „Umfeld“ und 20 % für „Sonderbedarf (Netz)“.

Tabelle 1: Sukzessiver Vergleich Zielkategorie

Z1 = System	1,0	$1,0/2 = 0,5$	50%
Z2 = Umfeld	0,6	$1,0/2 = 0,3$	30%
Z3 = Sonderbedarf	0,4	$0,5/2 = 0,2$	20%
Summe	2,5	1,00	100%

Die Festlegung des Verhältnisses System zu Umfeld und Sonderbedarf mit 1:1 ist der jeweiligen Dimension der darunter zusammengefassten Einzelkriterien geschuldet. System umfasst 5 sinnhaft individuelle, variable Kriterien des derzeit an der Haltestelle angebotenen Verkehrs. Es ist auf den derzeitigen Bedarf (als wichtigstem Rahmen für die Zielkategorie) bezogen, wenn angenommen wird, dass das aktuelle Angebot an Verkehrsformen und Fahrplanung exakt den Bedarf an der Haltestelle deckt.

Das Ziel „Umfeld“ enthält sechs Kriterien, die allerdings nur zwei sinnhaft individuelle, aber abgestufte Merkmale umfassen: externe Einrichtungen nach Relevanz (Art) in 300m Umkreis, 500m Umkreis und 700m Umkreis sowie externe Einrichtungen nach ihrer Anzahl in 300m Umkreis, 500m Umkreis und 700m Umkreis. Die Gewichtung der jeweiligen Kriterien basiert auf einer Rangfolgematrix mit „paarweisem Vergleich“:

Tabelle 2: Paarweiser Vergleich Umfeld

	1. Externe Einrichtungen nach Relevanz (Art) in 300m Umkreis	2. Externe Einrichtungen nach Relevanz (Art) in 500m Umkreis	3. Externe Einrichtungen nach Relevanz (Art) in 700m Umkreis	4. Externe Einrichtungen nach Anzahl in 300m Umkreis	5. Externe Einrichtungen nach Anzahl in 500m Umkreis	6. Externe Einrichtungen nach Anzahl in 700m Umkreis	Σ	%	
1. Externe Einrichtungen nach Relevanz (Art) in 300m Umkreis	3	4	5	3	4	5	24	22,22	
2. Externe Einrichtungen nach Relevanz (Art) in 500m Umkreis	2	3	4	2	3	4	18	16,66	
3. Externe Einrichtungen nach Relevanz (Art) in 700m Umkreis	1	2	3	1	2	3	12	11,11	
4. Externe Einrichtungen nach Anzahl in 300m Umkreis	3	4	5	3	4	5	24	22,22	
5. Externe Einrichtungen nach Anzahl in 500m Umkreis	2	3	4	2	3	4	18	16,66	
6. Externe Einrichtungen nach Anzahl in 700m Umkreis	1	2	3	1	2	3	12	11,11	
							Summe	108	100

Die Gewichtung der Kriterien wurde für das Ziel „System“ wurde ebenso basierend auf einer Rangfolgematrix mit „paarweisem Vergleich“ ermittelt, aber wie folgt angepasst: Fahrplankontakt nach Abfahrten erhält eine Gewichtung von 34 %, Linienbelegung 20 %, Sonderbedarfe 20 %, Umstieg SPNV 16 % und Umstieg Bus 10 %. Die Umgewichtung resultiert aus der relativ geringen Multimodalität des Verkehrs im Landkreis und verhältnismäßig geringen Varianzen beim Fahrzeugeinsatz. Erfahrungsgemäß bedingt eine Bedienung mit mehreren Bus-Systemen (Stadtbus, Regionalbus, Schulbus etc.) eine geringere systemische Anforderung als z.B. der reine Takt, der mit den Fahrgastzahlen in unmittelbarem Zusammenhang steht. Außerdem wurden die quantitativen Faktoren etwas herabgewichtet und gerundet, um möglichen Sonderbedarfen ein deutlicheres Gewicht verleihen zu können.

Punktwertermittlung

Die Punktwertermittlung erfolgt nach Prinzipien, die eine möglichst lineare Abstufung innerhalb eines Wertbereiches P_{\min} bis P_{\max} ermöglichen. Das bedeutet, das bei anzahlbasierten Werten die höchste im Betrachtungsbereich vorgefundene Anzahl den Punktwert P_{\max} , i.d.R. 10 Pkte., erhält und darunter bis P_{\min} jeder Wert gleichmäßig abgestuft verteilt wird. Bei hohen Anzahlen von Variablen wird dazu die graphische Bewertungsfunktion genutzt:

Dazu werden aus den zugrundeliegenden Werten 3 Geraden gebildet. Die 1. Gerade ergibt sich aus dem Mittelwert aller zahlenmäßig erfassten Kriterien mit $x=5$ Punkten und dem doppelten Mittelwert = 0 Punkte. Die 2. Gerade ergibt sich aus dem schlechtesten Wert (= 1 Punkt) und dem besten Wert (= 10 Punkte). Die 3. Gerade ist die gemittelte Gerade zwischen 1. und 2. Gerade und gleichzeitig die Bewertungsfunktion aller Varianten bzw. Haltestellen, d.h. an ihr können die Punktwerte abgelesen werden. Wenn ein höherer Wert günstiger ist als ein niedriger Wert, so müssen die Kehrwerte der Ausgangswerte (multipliziert mit einem Faktor) gerechnet werden.

Bei qualitativen Merkmalen wie der Relevanz von Einrichtungen in einem bestimmten Radius um eine Haltestelle werden auf Grundlage des sukzessiven Vergleichs zunächst die Wertigkeits-Reihenfolgen gebildet und mit P_{\min} bis P_{\max} versehen. Je nach Eindeutigkeit können die Punktwerte (Gleichheit möglich!) direkt linear abgestuft werden oder werden anhand der graphischen Bewertungsfunktion gebildet.

B-2 Prioritätenliste barrierefreie Haltestellen

Bezeichnung Haltestelle	Punktwert Ziel	Kategorie Ziel nach NWA	Sonderbedarf	Kategorie Ziel abschließend	Gemeinde	Ortsteil
Bad Kissingen Berliner Platz	9,153	A		A	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Bad Kissingen Bahnhof	8,585	B	A	A	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Bad Brückenau Bahnhof	8,574	B	A	A	Bad Brückenau	Bad Brückenau
Bad Kissingen Münchner Straße	8,546	B	A	A	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Hammelburg Schulzentrum II	in Planung	in Planung	B	B	Hammelburg	Hammelburg
Hammelburg Feuerwehrhaus	in Planung	in Planung	B	B	Hammelburg	Hammelburg
Bad Kissingen Theresienstraße	8,665	B		B	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Bad Kissingen Klieglplatz	8,118	B		B	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Bad Brückenau Alter Rathausplatz	7,949	B		B	Bad Brückenau	Bad Brückenau
Bad Kissingen Erlöserkirche	7,885	B		B	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Münnerstadt Bahnhof	7,819	B		B	Münnerstadt	Münnerstadt
Münnerstadt Marktplatz	7,769	B		B	Münnerstadt	Münnerstadt
Bad Kissingen Nordring/Realsch.	7,635	B		B	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Bad Kissingen Bibra-/Erhardstr.	7,558	B		B	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Hammelburg Schulzentrum	7,490	C		C	Hammelburg	Hammelburg
Bad Brückenau Siebener Sprudel	7,488	C		C	Bad Brückenau	Bad Brückenau
Maßbach Poppenlauerer Str. 7	7,394	C		C	Maßbach	Maßbach
Bad Kissingen Menzelstraße	7,386	C		C	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Bad Brückenau Umgehungsstraße/Sinnflut	7,331	C		C	Bad Brückenau	Bad Brückenau
Steinach Bäckerei Balling	7,285	C		C	Bad Bocklet	Steinach
Hammelburg Bahnhof	7,256	C		C	Hammelburg	Hammelburg
Bad Brückenau Haus Waldenfels	7,240	C		C	Bad Brückenau	Bad Brückenau
Münnerstadt Coburger Straße	7,221	C		C	Münnerstadt	Münnerstadt
Steinach Gh. Schneider	7,217	C		C	Bad Bocklet	Steinach

Bad Kissingen Kurhausstraße	7,210	C		C	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Bad Kissingen Rosen-/Schönbornstraße	7,163	C		C	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Garitz Garitzer Straße	7,003	C		C	Bad Kissingen	Garitz
Bad Kissingen Postgarage	6,924	C		C	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Hammelburg Grundschule	6,913	C		C	Hammelburg	Hammelburg
Garitz Seeplatz/Berufsschule	6,852	C		C	Bad Kissingen	Garitz
Hammelburg ZOB Turnh.Str.	6,837	C		C	Hammelburg	Hammelburg
Bad Kissingen Tattersall	6,819	C		C	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Hammelburg Kissinger Str.	6,710	C		C	Hammelburg	Hammelburg
Bad Bocklet Altes Rathaus	6,681	C		C	Bad Bocklet	Bad Bocklet
Bad Brückenau Leimbachstr.	6,629	C		C	Bad Brückenau	Bad Brückenau
Bad Bocklet Laudensack/Ortsm.	6,615	C		C	Bad Bocklet	Bad Bocklet
Maßbach Marktplatz	6,606	C		C	Maßbach	Maßbach
Untererthal v. Erth. Str.	6,601	C		C	Hammelburg	Untererthal
Hammelburg Ost	6,586	C		C	Hammelburg	Hammelburg
Bad Kissingen Stögerstr. / Kasernenstraße	6,581	C		C	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Bad Bocklet Kurpark	6,575	C		C	Bad Bocklet	Bad Bocklet
Bad Bocklet Sanat.Trümbach	6,561	C		C	Bad Bocklet	Bad Bocklet
Burkardroth Marktplatz	6,528	C		C	Burkardroth	Burkardroth
Maßbach Weichtunger Str.	6,519	C		C	Maßbach	Maßbach
Bad Kissingen Veit-Stoß-Straße	6,485	C		C	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Bad Brückenau Abzw. Kurstift	6,479	C		C	Bad Brückenau	Bad Brückenau
Bad Kissingen Pfalzstraße	6,476	C		C	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Burkardroth Schmiede	6,467	C		C	Burkardroth	Burkardroth
Oberthulba Zum Hellbach	6,456	C		C	Oberthulba	Oberthulba
Oberthulba Sparkasse	6,453	C		C	Oberthulba	Oberthulba
Fuchsstadt Kissinger Str.	6,443	C		C	Fuchsstadt	Fuchsstadt
Hammelburg Am Bahndamm	6,431	C		C	Hammelburg	Hammelburg
Bad Kissingen Russische Kirche	6,407	C		C	Bad Kissingen	Bad Kissingen

Bad Kissingen Pfarrer-Wüst-Weg	6,374	C		C	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Hausen	6,346	C		C	Bad Kissingen	Hausen
Bad Kissingen Gymn./Realschule	6,339	C		C	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Untererthal Gregor-Stolz-Str.	6,337	C		C	Hammelburg	Untererthal
Bad Kissingen Bergmannstr.	6,316	C		C	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Oberthulba Marktplatz	6,312	C		C	Oberthulba	Oberthulba
Bad Kissingen Kapellenstraße	6,302	C		C	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Bad Kissingen St. Elisabeth Krkh	6,302	C		C	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Bad Kissingen Parkfriedhof	6,251	C		C	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Burkardroth Schule	6,249	C		C	Burkardroth	Burkardroth
Euerdorf Ringstraße	6,246	C		C	Euerdorf	Euerdorf
Euerdorf Hammelburger Str.	6,240	C		C	Euerdorf	Euerdorf
Römershag Ort	6,239	C		C	Bad Brückenau	Römershag
Oberbach Informationszentrum	6,238	C		C	Wildflecken	Oberbach
Euerdorf B 287 / Ringstr.	6,236	C		C	Euerdorf	Euerdorf
Hammelburg Museum/Saaletalstr.	6,233	C		C	Hammelburg	Hammelburg
Riedenberg Bäckerei	6,229	C		C	Riedenberg	Riedenberg
Nüdlingen Rathaus	6,224	C		C	Nüdlingen	Nüdlingen
Bad Bocklet Schule	6,210	C		C	Bad Bocklet	Bad Bocklet
Bad Kissingen Massaplatz	6,209	C		C	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Motten Abzw. Auweg	6,192	C		C	Motten	Motten
Hammelburg Kissinger Str./Schulz.	6,191	C		C	Hammelburg	Hammelburg
Schondra Ortsmitte	6,187	C		C	Schondra	Schondra
Münnerstadt Maitalweg	6,169	C		C	Münnerstadt	Münnerstadt
Riedenberg Trafo	6,159	C		C	Riedenberg	Riedenberg
Oberleichtersbach	6,153	C		C	Oberleichtersbach	Oberleichtersbach
Poppenlauer Linde	6,097	C		C	Maßbach	Poppenlauer
Bad Kissingen Am Steingraben	6,092	C		C	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Wildflecken Rathausplatz	6,091	C		C	Wildflecken	Wildflecken

Geroda Gh. zum Hirschen	6,089	C		C	Geroda	Geroda
Bad Kissingen Steubenstraße	6,088	C		C	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Bad Kissingen Ludwigsbrücke	6,079	C		C	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Zeitlofs Gh. Fränkischer Hof	6,076	C		C	Zeitlofs	Zeitlofs
Bad Kissingen Landwirtschaftssch.	6,049	C		C	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Rottershausen Bahnhof	6,048	C		C	Oerlenbach	Rottershausen
Motten Brauerei	6,042	C		C	Motten	Motten
Bad Brückenau Staatsbad Schlosspark	6,030	C		C	Bad Brückenau	Staatsbad
Großenbrach Feuerwehrhaus	6,022	C		C	Bad Bocklet	Großenbrach
Bad Kissingen Stadtwerke	6,008	C		C	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Bad Kissingen Schützenstraße / Max-Planck-Weg	6,003	C		C	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Garitz Ahornstraße	6,003	C		C	Bad Kissingen	Garitz
Hammelburg Feuerwehrhaus	6,000	C		C	Hammelburg	Hammelburg
Hammelburg Friedhofstr.	6,000	C		C	Hammelburg	Hammelburg
Motten Dalherdaer Str.	5,996	C		C	Motten	Motten
Winkels Münnerstädter Str.	5,991	C		C	Bad Kissingen	Winkels
Bad Kissingen Peter-Heil-Straße	5,975	C		C	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Wildflecken Florian-Geyer-Str.	5,972	C		C	Wildflecken	Wildflecken
Münnerstadt Gymnasium	5,968	C		C	Münnerstadt	Münnerstadt
Aschach Schlossparkplatz	5,961	C		C	Bad Bocklet	Aschach
Aschach Schloss	5,961	C		C	Bad Bocklet	Aschach
Bad Kissingen KissSalis Therme	5,948	C		C	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Bad Kissingen Max-Planck-Weg	5,947	C		C	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Aschach Kirche	5,944	C		C	Bad Bocklet	Aschach
Zeitlofs Abzw. Roßbach	5,926	C		C	Zeitlofs	Zeitlofs
Bad Kissingen Pollweinstr	5,905	C		C	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Oberthulba Hammelburger Str.	5,885	C		C	Oberthulba	Oberthulba
Lauter Kiche	5,883	C		C	Burkardroth	Lauter
Poppenlauer Kath. Pfarramt	5,878	C		C	Maßbach	Poppenlauer

Euerdorf Schweinf. Str.	5,877	C		C	Euerdorf	Euerdorf
Eltingshausen Kindergarten	5,874	C		C	Oerlenbach	Eltingshausen
Bad Brückenau Staatsbad Vital Spa	5,867	C		C	Bad Brückenau	Staatsbad
Bad Brückenau Stollstraße	5,863	C		C	Bad Brückenau	Bad Brückenau
Garitz Raiffeisenstr.	5,862	C		C	Bad Kissingen	Garitz
Eltingshausen Gemeindehaus	5,858	C		C	Oerlenbach	Eltingshausen
Albertshausen Sauerbreustr.	5,856	C		C	Bad Kissingen	Albertshausen
Waldfenster	5,836	C		C	Burkardroth	Waldfenster
Bad Kissingen Würzburger Str./Kläranlage	5,832	C		C	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Hammelburg Abzw. Weberstraße	5,829	C		C	Hammelburg	Hammelburg
Bad Kissingen Berufsschule	5,814	C		C	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Bad Kissingen Lenbachstraße	5,811	C		C	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Thulba Dr. Kiel	5,792	C		C	Oberthulba	Thulba
Bad Kissingen Von-Henneberg-Straße	5,789	C		C	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Garitz Nepomukgasse	5,784	C		C	Bad Kissingen	Garitz
Bad Kissingen Am Kreuz	5,777	C		C	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Maßbach Raiffeisenstraße	5,757	C		C	Maßbach	Maßbach
Thulba Raiffeisenbank	5,757	C		C	Oberthulba	Thulba
Thulba Reither Str.	5,757	C		C	Oberthulba	Thulba
Thulba Sparkasse	5,757	C		C	Oberthulba	Thulba
Bad Brückenau Hammelb.Str.	5,722	C		C	Bad Brückenau	Bad Brückenau
Wildflecken Linde	5,715	C		C	Wildflecken	Wildflecken
Winkels Hochhaus	5,694	C		C	Bad Kissingen	Winkels
Bad Kissingen Wendelinus	5,683	C		C	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Hammelburg Berliner Str.	5,676	C		C	Hammelburg	Hammelburg
Bad Brückenau Kissinger Str.	5,673	C		C	Bad Brückenau	Bad Brückenau
Rottershausen Haus der Bäuerin	5,658	C		C	Oerlenbach	Rottershausen
Rannungen Kirche	5,637	C		C	Rannungen	Rannungen
Hammelburg Breslauerstraße	5,632	C		C	Hammelburg	Hammelburg

Hammelburg Betriebshof KOB	5,614	C		C	Hammelburg	Hammelburg
Diebach Kirche	5,611	C		C	Hammelburg	Diebach
Langendorf Kirchplatz	5,596	C		C	Elfershausen	Langendorf
Bad Kissingen Feuerwehrhaus	5,595	C		C	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Rannungen Ortsmitte	5,585	C		C	Rannungen	Rannungen
Thulba Halle	5,584	C		C	Oberthulba	Thulba
Kleinbrach	5,574	C		C	Bad Kissingen	Kleinbrach
Riedenberg Feuerwehrhaus	5,568	C		C	Riedenberg	Riedenberg
Wildflecken Grundschule	5,562	C		C	Wildflecken	Wildflecken
Hausen, Kindergarten	5,560	C		C	Bad Kissingen	Hausen
Bad Brückenau Staatsbad Sinntalklinik	5,555	C		C	Bad Brückenau	Staatsbad
Bad Brückenau Buchwaldstr. Abzw. AWO	5,539	C		C	Bad Brückenau	Bad Brückenau
Bad Brückenau Berliner Platz	5,535	C		C	Bad Brückenau	Bad Brückenau
Abzw. Aschach	5,527	C		C	Bad Bocklet	Aschach
Bad Bocklet Klinikum	5,525	C		C	Bad Bocklet	Bad Bocklet
Bad Kissingen Riedgraben	5,514	C		C	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Bad Kissingen Salinenstraße	5,476	C		C	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Großwenkheim Rathaus	5,468	C		C	Münnerstadt	Großwenkheim
Arnshausen Pfarrheim	5,467	C		C	Bad Kissingen	Arnshausen
Großwenkheim Schule	5,458	C		C	Münnerstadt	Großwenkheim
Langendorf Gasth. zum Adler	5,456	C		C	Elfershausen	Langendorf
Bad Kissingen Heinrich-Heine-Straße	5,454	C		C	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Bad Kissingen Alter Dorfring	5,445	C		C	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Diebach KinderKiste	5,443	C		C	Hammelburg	Diebach
Rannungen Raiffeisenbank	5,443	C		C	Rannungen	Rannungen
Römershag Siedlung	5,434	C		C	Bad Brückenau	Römershag
Bad Brückenau Arbeiterwohlf	5,432	C		C	Bad Brückenau	Bad Brückenau
Bad Brückenau Dr. Gartenhofstr.	5,427	C		C	Bad Brückenau	Bad Brückenau
Nüdlingen Kissinger Str./Riedweg	5,426	C		C	Nüdlingen	Nüdlingen

Riedenberg Kreuzbergstr 57	5,418	C		C	Riedenberg	Riedenberg
Zahlbach Forstmeisterstr.	5,415	C		C	Burkardroth	Zahlbach
Großenbrach Ortsmitte	5,408	C		C	Bad Bocklet	Großenbrach
Wartmannsroth Rathaus	5,403	C		C	Wartmannsroth	Wartmannsroth
Wartmannsroth, Abzw. Völkersleier	5,403	C		C	Wartmannsroth	Wartmannsroth,
Bad Kissingen Lollbachhalle	5,401	C		C	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Steinach Kreuzbergstr. 31	5,387	C		C	Bad Bocklet	Steinach
Bad Kissingen Ruine Botenlauben	5,372	C		C	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Reitersw. Kissing./C. Diem Str.	5,372	C		C	Bad Kissingen	Reiterswiesen
Diebach Friedhof	5,363	C		C	Hammelburg	Diebach
Kothen Ortseingang	5,347	C		C	Motten	Kothen
Kothen Ortsmitte	5,336	C		C	Motten	Kothen
Großwenkheim Grabfeld/Bildh. Str.	5,298	C		C	Münnerstadt	Großwenkheim
Gefäll	5,288	C		C	Burkardroth	Gefäll
Reiterswiesen Altes Rathaus	5,269	C		C	Bad Kissingen	Reiterswiesen
Bad Kissingen Marienweg	5,260	C		C	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Bad Kissingen Ballinghain	5,258	C		C	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Steinberg Abzw. Wollbacher Str.	5,224	C		C	Burkardroth	Steinberg
Euerdorf Brücke	5,216	C		C	Euerdorf	Euerdorf
Bad Kissingen Parkwohnstift	5,216	C		C	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Winkels Lilienstraße	5,212	C		C	Bad Kissingen	Winkels
Bad Kissingen Rodweg / Rhönstraße	5,179	C		C	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Römershag Schulz. Kl. Hst.	5,169	C		C	Bad Brückenau	Römershag
Bad Kissingen Rosenhof/Campingplatz	5,159	C		C	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Wartmannsroth Hauptstraße	5,146	C		C	Wartmannsroth	Wartmannsroth
Bad Kissingen Richard-Wagner-Straße	5,116	C		C	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Bad Kissingen Kissingener-/C.Diemstraße	5,103	C		C	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Oberbach Ortsmitte	5,094	C		C	Wildflecken	Oberbach
Winkels Schule	5,073	C		C	Bad Kissingen	Winkels

Bad Kissingen Telekom	5,046	C		C	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Bad Kissingen Zimmermannsweg	5,007	C		C	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Bad Kissingen Alte Schule	5,005	C		C	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Römershag Schulzentrum	5,004	C		C	Bad Brückenau	Römershag
Bad Kissingen Euerdorfer Str.	5,003	C		C	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Stangenroth Kreuzbergstr.	4,984	C		C	Burkardroth	Stangenroth
Zahlbach Büttnerschänke	4,969	C		C	Burkardroth	Zahlbach
Bad Kissingen Maxstraße/Realsch.	4,932	C		C	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Riedenberg Schule	4,910	C		C	Riedenberg	Riedenberg
Thulba Fa. Gerlach	4,886	C		C	Oberthulba	Thulba
Schwärzelbach Abzw. Lindenstr.	4,872	C		C	Wartmannsroth	Schwärzelbach
Bad Kissingen Händelstraße	4,869	C		C	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Hammelburg Schauptstraße	4,868	C		C	Hammelburg	Hammelburg
Münnerstadt Egerlandstraße	4,858	C		C	Münnerstadt	Münnerstadt
Bad Kissingen Theaterplatz	4,852	C		C	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Oerlenbach Hauptstraße	4,847	C		C	Oerlenbach	Oerlenbach
Maßbach Poppenlauerer Str. 35	4,835	C		C	Maßbach	Maßbach
Bad Kissingen Deegenberg-Klinik / Haus 4	4,834	C		C	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Bad Kissingen Arnshäuser Str./Kirche	4,833	C		C	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Obererthal Kapellenweg	4,832	C		C	Hammelburg	Obererthal
Obererthal Gh. Stern	4,832	C		C	Hammelburg	Obererthal
Schwärzelbach Kindergarten	4,805	C		C	Wartmannsroth	Schwärzelbach
Premich Feuerwehrplatz	4,798	C		C	Burkhardroth	Premich
Bad Kissingen Gössleswiesen	4,798	C		C	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Bad Brückenau Staatsbad Regena	4,793	C		C	Bad Brückenau	Staatsbad
Poppenlauer Fa. Seger	4,790	C		C	Maßbach	Poppenlauer
Bad Kissingen Oberer Zollweg	4,788	C		C	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Garitz Seehof	4,782	C		C	Bad Kissingen	Garitz
Rannungen Wasserturm	4,762	C		C	Rannungen	Rannungen

Bad Brückenau Kurstift	4,762	C		C	Bad Brückenau	Bad Brückenau
Euerdorf Spielplatz	4,759	C		C	Euerdorf	Euerdorf
Oerlenbach Sparkasse	4,724	C		C	Oerlenbach	Oerlenbach
Fuchsstadt Kiga	4,711	C		C	Fuchsstadt	Fuchsstadt
Bad Kissingen Kreuzweg Nord	4,690	C		C	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Bad Kissingen Kissinger Straße / Schindgraben	4,688	C		C	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Bad Kissingen Obere Saline	4,665	C		C	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Bad Kissingen Hotel Sonnenhügel	4,646	C		C	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Machttilshausen Kapelle	4,639	C		C	Elfershausen	Machttilshausen
Bad Kissingen Fuchsmühlweg	4,637	C		C	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Bad Kissingen Von-Humboldt-Straße	4,617	C		C	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Bad Kissingen Dummentaler Weg	4,614	C		C	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Bad Kissingen Im Tiefrödlein	4,601	C		C	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Fuchsstadt Raiffeisenbank	4,600	C		C	Fuchsstadt	Fuchsstadt
Bad Kissingen St. Elisabeth-Kirche	4,590	C		C	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Eckarts Sinnbrücke	4,586	C		C	Zeitlofs	Eckarts
Bad Kissingen Untere Saline	4,534	C		C	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Klaushof Wildpark	4,503	C		C	Bad Kissingen	Klaushof
Brünn Ortseingang	4,474	D		C	Münnerstadt	Brünn
Steinach Kreuzbergstr. 39	4,471	D		D	Bad Bocklet	Steinach
Machttilshausen Ort	4,468	D		D	Elfershausen	Machttilshausen
Steinberg Am Kreuz	4,463	D		D	Burkardroth	Steinberg
Bad Kissingen Eissporthalle	4,456	D		D	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Bad Kissingen Terrassenschwimmbad	4,454	D		D	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Stangenroth Rhönhalle	4,445	D		D	Burkardroth	Stangenroth
Reith Gh. Keßler	4,429	D		D	Oberthulba	Reith
Steinach Schule	4,426	D		D	Bad Bocklet	Steinach
Althausen Ort	4,408	D		D	Münnerstadt	Althausen
Bad Kissingen Iringstraße	4,395	D		D	Bad Kissingen	Bad Kissingen

Elfershausen Raiffeisenbank	4,373	D		D	Elfershausen	Elfershausen
Bad Kissingen Höhen-/Föhrenstraße	4,357	D		D	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Nüdlingen Schule	4,356	D		D	Nüdlingen	Nüdlingen
Bad Kissingen Kardinal-Döpfner-Str	4,343	D		D	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Elfershausen Rathaus	4,333	D		D	Elfershausen	Elfershausen
Hammelburg Weberstraße	4,331	D		D	Hammelburg	Hammelburg
Bad Kissingen Ziegelweg	4,328	D		D	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Unterleichtersbach	4,317	D		D	Oberleichtersbach	Unterleichtersbach
Speicherz	4,290	D		D	Motten	Speicherz
Bad Kissingen Kiefernstraße	4,265	D		D	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Weißbach (b. Zeitlofs) Schule	4,262	D		D	Zeitlofs	Weißbach
Hohn	4,258	D		D	Bad Bocklet	Hohn
Schönderling Brücke	4,223	D		D	Schondra	Schönderling
Elfershausen Saalebrücke	4,186	D		D	Elfershausen	Elfershausen
Abzw. Burkardroth/Strenge Tür	4,173	D		D	Burkardroth	Burkardroth
Volkershausen Ortsmitte	4,167	D		D	Maßbach	Volkershausen
Aspenmühle	4,167	D		D	Oberleichtersbach	Aspenmühle
Völkersleier	4,148	D		D	Wartmannsroth	Völkersleier
Bad Kissingen Max-Reger-Straße	4,125	D		D	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Trimberg Feuerwehrhaus	4,125	D		D	Elfershausen	Trimberg
Althausen Bordiansmühle	4,116	D		D	Münnerstadt	Althausen
Abzw. Siedlung Buchrasen	4,082	D		D	Oberleichtersbach	Buchrasen
Schondra Schule	4,075	D		D	Schondra	Schondra
Wernarz Kirche	4,051	D		D	Bad Brückenau	Wernarz
Bad Brückenau Halbleibsmühle	4,038	D		D	Bad Brückenau	Bad Brückenau
Neuwirtshaus	4,033	D		D	Wartmannsroth	Neuwirtshaus
Untergeiersnest	4,033	D		D	Schondra	Untergeiersnest
Bad Brückenau Staatsbad V.-Beck.-Str.	4,019	D		D	Bad Brückenau	Staatsbad
Römershag Schulzentrum Gr. Hst	4,008	D		D	Bad Brückenau	Römershag

Poppenroth Ortsmitte	3,981	D		D	Bad Kissingen	Poppenroth
Wollbach	3,978	D		D	Burkardroth	Wollbach
Schönderling Kirche	3,966	D		D	Schondra	Schönderling
Rottershausen Umgehungsstr	3,920	D		D	Oerlenbach	Rottershausen
Maria Bildhausen	3,917	D		D	Münnerstadt	Maria Bildhausen
Thulba GS	3,889	D		D	Oberthulba	Thulba
Oberthulba Betriebshof KOB	3,856	D		D	Oberthulba	Oberthulba
Motten Erlenweg	3,854	D		D	Motten	Motten
Elfershausen Hotel Ullrich	3,853	D		D	Elfershausen	Elfershausen
Oehrberg Schulbushst.	3,822	D		D	Burkardroth	Oehrberg
Neumühle (b. Wartmannsroth)	3,807	D		D	Oberleichtersbach	Neumühle
Zahlbach Sägewerk Faber	3,805	D		D	Burkardroth	Zahlbach
Ebenhausen Schulbushst.	3,789	D		D	Oerlenbach	Ebenhausen
Langendorf Schule	3,788	D		D	Elfershausen	Langendorf
Platz Gh. Bay. Hof	3,780	D		D	Geroda	Platz
Breitenbach	3,768	D		D	Oberleichtersbach	Breitenbach
Kleinwenkheim Abzweigung	3,768	D		D	Münnerstadt	Kleinwenkheim
Kleinwenkheim Hauptstraße	3,768	D		D	Münnerstadt	Kleinwenkheim
Bad Kissingen Maria-Stern Straße	3,768	D		D	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Maßbach Leonhard-Schwarz-Str.	3,761	D		D	Maßbach	Maßbach
Abzw. Lauter/Zahlbach	3,741	D		D	Burkardroth	Lauter
Garitz Im Löhlein	3,740	D		D	Bad Kissingen	Garitz
Volkershausen Ballingsh. Str.	3,739	D		D	Maßbach	Volkershausen
Langendorf Westh.Mühle	3,737	D		D	Elfershausen	Langendorf
Abzw. Premich/Gefäll	3,720	D		D	Burkardroth	Premich
Ramsthal, Kreisverkehr	3,693	D		D	Ramsthal	Ramsthal
Wernarz Trafohaus	3,686	D		D	Bad Brückenau	Wernarz
Eckarts Haltepunkt	3,663	D		D	Zeitlofs	Eckarts
Haard Kirche	3,637	D		D	Nüdlingen	Haard

Bad Brückenau Washington-Platz	3,630	D		D	Bad Brückenau	Bad Brückenau
Ebenhausen Bahnhof	3,627	D		D	Oerlenbach	Ebenhausen
Abzw. Volkers	3,590	D		D	Bad Brückenau	Volkers
Roßbach Schule	3,584	D		D	Zeitlofs	Roßbach
Thundorf Gh. Krone	3,543	D		D	Thundorf	Thundorf
Trimberg Saalebrücke	3,536	D		D	Elfershausen	Trimberg
Aura a. d. Saale	3,517	D		D	Aura a. d. Saale	Aura a. d. Saale
Fuchsstadt Schweinfurter Str.	3,509	D		D	Fuchsstadt	Fuchsstadt
Bad Brückenau Abzw. Leimbachstr.	3,508	D		D	Bad Brückenau	Bad Brückenau
Bad Brückenau Neuer Friedhof	3,508	D		D	Bad Brückenau	Bad Brückenau
Abzw. Nickersfelden	3,496	D		D	Bad Bocklet	Nickersfelden
Thundorf Kirchplatz	3,476	D		D	Thundorf	Thundorf
Fridritt Feuerwehrhaus	3,467	D		D	Münnerstadt	Fridritt
Aura a. d. S. Schulbushaltestelle	3,427	D		D	Aura a. d. Saale	Aura a. d. Saale
Weichtungen Alte Schule	3,412	D		D	Maßbach	Weichtungen
Schwärzelbach Neudorf	3,409	D		D	Wartmannsroth	Schwärzelbach
Mitgenfeld	3,392	D		D	Oberleichtersbach	Mitgenfeld
Rupboden Abzw. Hauptstraße	3,372	D		D	Zeitlofs	Rupboden
Frauenroth	3,361	D		D	Burkardroth	Frauenroth
Wirmsthal Aussiedlerhof	3,359	D		D	Euerdorf	Wirmsthal
Katzenbach	3,348	D		D	Burkardroth	Katzenbach
Abzw. Lauter/Stralsbach	3,327	D		D	Burkardroth	Lauter
Gewerbegebiet Buchrasen	3,325	D		D	Oberleichtersbach	Buchrasen
Schmidthof	3,308	D		D	Zeitlofs	Schmidthof
Poppenlauer Biegenmühle	3,308	D		D	Maßbach	Poppenlauer
Zeitlofs Im Elm	3,308	D		D	Zeitlofs	Zeitlofs
Roth a. d. Saale	3,305	D		D	Bad Bocklet	Roth
Haard Schule	3,304	D		D	Nüdlingen	Haard
Bad Kissingen Dr.-Georg-Heim-Straße	3,302	D		D	Bad Kissingen	Bad Kissingen

Abzw. Maria Ehrenberg	3,295	D		D	Wildflecken	Maria Ehrenberg
Abzw. Mitgenfeld	3,295	D		D	Oberleichtersbach	Mitgenfeld
Brandmühle	3,295	D		D	Maßbach	Brandmühle
Kothen Sägewerk	3,295	D		D	Motten	Kothen
Münnerstadt Vogelthal	3,295	D		D	Münnerstadt	Münnerstadt
Obererthal Am Klingen	3,295	D		D	Hammelburg	Obererthal
Poppenlauer Haardmühle	3,295	D		D	Maßbach	Poppenlauer
Schildeck	3,295	D		D	Schondra	Schildeck
Trübenbrunn	3,295	D		D	Zeitlofs	Trübenbrunn
Winkels Kirche	3,295	D		D	Bad Kissingen	Winkels
Oberleichtersbach Schule	3,265	D		D	Oberleichtersbach	Oberleichtersbach
Motten Grundschule	3,251	D		D	Motten	Motten
Oberthulba VS	3,203	D		D	Oberthulba	Oberthulba
Schlimpfhof Ortsmitte	3,191	D		D	Oberthulba	Schlimpfhof
Münnerstadt Volksschule/BBZ	3,191	D		D	Münnerstadt	Münnerstadt
Abzw. Frauenroth	3,141	D		D	Burkardroth	Frauenroth
Abzw. Neufriedrichsthal	3,141	D		D	Riedenberg	Neufriedrichsthal
Abzw. Stralsbach	3,141	D		D	Burkardroth	Stralsbach
Obergeiersnest	3,141	D		D	Schondra	Obergeiersnest
Rottershausen Am alten Bahnhof	3,141	D		D	Oerlenbach	Rottershausen
Stockhof / Röderhof	3,141	D		D	Bad Brückenau	Stockhof
Wartmannsroth Aussiedlerhof	3,141	D		D	Wartmannsroth	Wartmannsroth
Wildflecken Abzw. Auershof	3,141	D		D	Wildflecken	Wildflecken
Zeitlofs Schule	3,134	D		D	Zeitlofs	Zeitlofs
Detter Modloser Str.	3,127	D		D	Zeitlofs	Detter
Seubrigshausen St.-Kilians-Platz	3,124	D		D	Münnerstadt	Seubrigshausen
Gauaschach Ortsmitte	3,113	D		D	Hammelburg	Gauaschach
Detter Oberdorf	3,109	D		D	Zeitlofs	Detter
Poppenroth Goldbachstraße	3,103	D		D	Bad Kissingen	Poppenroth

Obereschenbach Schulb. Hst.	3,081	D		D	Hammelburg	Obereschenbach
Detter Ortsmitte	3,076	D		D	Zeitlofs	Detter
Morlesau Cyriakusweg	3,003	D		D	Hammelburg	Morlesau
Thundorf Siedlung	3,000	D		D	Thundorf	Thundorf
Seubrigshausen Kirche	2,964	D		D	Münnerstadt	Seubrigshausen
Münnerstadt Sportzentrum	2,964	D		D	Münnerstadt	Münnerstadt
Reichenbach Kirche	2,957	D		D	Münnerstadt	Reichenbach
Reichenbach Unterland	2,957	D		D	Münnerstadt	Reichenbach
Rothhausen Am Brunnen	2,932	D		D	Thundorf	Rothhausen
Gauaschach Gemeindehaus	2,929	D		D	Hammelburg	Gauaschach
Bad Kissingen Bismarckstr / Mitte	2,906	D		D	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Morlesau Feuerwehrhaus	2,900	D		D	Hammelburg	Morlesau
Machttilshausen Fa. Keller	2,900	D		D	Elfershausen	Machttilshausen
Stralsbach	2,890	D		D	Burkardroth	Stralsbach
Nüdlingen Heßgraben	2,861	D		D	Nüdlingen	Nüdlingen
Frankenbrunn	2,784	D		D	Oberthulba	Frankenbrunn
Pfaffenhausen Linde	2,783	D		D	Hammelburg	Pfaffenhausen
Sulzthal Siedlung	2,782	D		D	Sulzthal	Sulzthal
Poppenroth Poppenrother Str. 9/18	2,715	D		D	Bad Kissingen	Poppenroth
Hetzlos	2,667	D		D	Oberthulba	Hetzlos
Windheim Siedlung	2,654	D		D	Wartmannsroth	Windheim
Bad Kiss. Poppenrother Höhe	2,604	D		D	Bad Kissingen	Bad Kissingen
Hassenbach Am Nussholz	2,603	D		D	Oberthulba	Hassenbach
Hassenbach Ortsmitte	2,603	D		D	Oberthulba	Hassenbach
Rothhausen Schule	2,602	D		D	Thundorf	Rothhausen
Wittershausen	2,600	D		D	Oberthulba	Wittershausen
Westheim Feuerwehrhaus	2,568	D		D	Hammelburg	Westheim
Schlimpfhof Schläglein	2,543	D		D	Oberthulba	Schlimpfhof
Oehrberg Kirche	2,531	D		D	Burkardroth	Oehrberg

Engenthal Kirche	2,526	D		D	Elfershausen	Engenthal
Weichtungen, Thundorfer-/Sonnenstr.	2,505	D		D	Maßbach	Weichtungen
Wermerichshausen Ortsmitte	2,505	D		D	Münnerstadt	Wermerichshausen
Weißenbach (b. Zeitlofs) Schloss	2,487	D		D	Zeitlofs	Weißenbach
Dittlofsroda	2,443	D		D	Wartmannsroth	Dittlofsroda
Feuerthal	2,390	D		D	Hammelburg	Feuerthal
Modlos Alte Schule	2,375	D		D	Oberleichtersbach	Modlos
Modlos Backhaus	2,375	D		D	Oberleichtersbach	Modlos
Modlos Schulbus-Hst	2,375	D		D	Oberleichtersbach	Modlos
Ramsthal Festplatz	2,307	D		D	Ramsthal	Ramsthal
Ramsthal	2,307	D		D	Ramsthal	Ramsthal
Burghausen Ortseingang	2,270	D		D	Münnerstadt	Burghausen
Engenthal Trafohaus	2,249	D		D	Elfershausen	Engenthal
Münnerstadt Klinik Michelsberg	2,160	D		D	Münnerstadt	Münnerstadt
Garitz Kastanienstraße	2,065	D		D	Bad Kissingen	Garitz
Oberwildflecken Kindergarten	2,040	D		D	Wildflecken	Oberwildflecken
Schönderling Schule	2,038	D		D	Schondra	Schönderling
Weichtungen Märzgasse	1,937	D		D	Maßbach	Weichtungen
Maßbach Schule	1,933	D		D	Maßbach	Maßbach
Heiligkreuz	1,925	D		D	Wartmannsroth	Heiligkreuz
Kleinwenkheim Schule	1,925	D		D	Münnerstadt	Kleinwenkheim
Singenrain Kirche	1,925	D		D	Schondra	Singenrain
Untereschenbach Backhaus	1,925	D		D	Hammelburg	Untereschenbach
Windheim Kirche	1,925	D		D	Wartmannsroth	Windheim
Abzw. Westheim	1,893	D		D	Hammelburg	Westheim
Wildflecken Kaserne-Hptschule	1,882	D		D	Wildflecken	Wildflecken
Nüdlingen Haardstraße	1,847	D		D	Nüdlingen	Nüdlingen
Poppenlauer Schule	1,780	D		D	Maßbach	Poppenlauer
Oberwildflecken Frankenpl.	1,739	D		D	Wildflecken	Oberwildflecken

Volkers Trafostation	1,728	D		D	Bad Brückenau	Volkers
Modlos Abzw. Haghof	1,717	D		D	Oberleichtersbach	Modlos
Gauaschach Siedlung	1,707	D		D	Hammelburg	Gauaschach
Oberthulba Schlimpfhofer Str.	1,653	D		D	Oberthulba	Oberthulba
Waizenbach	1,624	D		D	Wartmannsroth	Waizenbach
Windheim	1,624	D		D	Münnerstadt	Windheim
Euerdorf Schule	1,595	D		D	Euerdorf	Euerdorf
Hammelburg Abzw. Pfaffenhausen	1,576	D		D	Hammelburg	Hammelburg
Reichenbacher Mühle	1,570	D		D	Münnerstadt	Althausen
Westheim-Langendorf-Bahnübergang	1,549	D		D	Hammelburg	Westheim
Volkers Neuländerweg	1,538	D		D	Bad Brückenau	Volkers
Wermerichshausen Seubrigsh. Str. 20	1,497	D		D	Münnerstadt	Wermerichshausen
Theinfeld	1,467	D		D	Thundorf	Theinfeld
Rupboden Festplatz	1,425	D		D	Zeitlofs	Rupboden
Oberwildflecken Thüringer Weg	1,414	D		D	Wildflecken	Oberwildflecken
Roßbach Schloss	1,412	D		D	Zeitlofs	Roßbach
Abzw. Sulzthal/Wirmsthal	1,408	D		D	Sulzthal	Sulzthal
Wirmsthal Abzw. Wittelsb. Turm	1,393	D		D	Euerdorf	Wirmsthal
Dreistelz	1,382	D		D	Oberleichtersbach	Dreistelz
Hammelburg Lager (Saaleck-Kaserne)	1,382	D		D	Hammelburg	Hammelburg
Westheim Frankenstraße	1,323	D		D	Hammelburg	Westheim
Hammelburg Lager (Waldsiedlung)	1,314	D		D	Hammelburg	Hammelburg
Nickersfelden	1,297	D		D	Bad Bocklet	Nickersfelden
Abzw. Buchrasen	1,297	D		D	Oberleichtersbach	Buchrasen
Abzw. Heckmühle	1,297	D		D	Wartmannsroth	Völkersleier
Abzw. Rottershausen Waldsdlg.	1,297	D		D	Oerlenbach	Rottershausen
Einraffshof	1,297	D		D	Schondra	Einraffshof
Maßbach Aussiedlerhöfe	1,297	D		D	Maßbach	Maßbach
Münnerstadt Wannigsmühle	1,297	D		D	Münnerstadt	Münnerstadt

Oberwildflecken Ziegelhütte	1,297	D		D	Wildflecken	Oberwildflecken
Roßbach Milchrampe	1,297	D		D	Zeitlofs	Roßbach
Rottershausen Waldsiedlung	1,297	D		D	Oerlenbach	Rottershausen
Schwarze Pfütze	1,297	D		D	Oerlenbach	Schwarze Pfütze
Seubrigshausen Aussiedlerhöfe	1,297	D		D	Münnerstadt	Seubrigshausen
Wildflecken Arnsberg	1,297	D		D	Wildflecken	Wildflecken
Wirmsthal	1,297	D		D	Euerdorf	Wirmsthal
Ziegmühle (b. Maßbach)	1,297	D		D	Maßbach	Maßbach

Anhang C – Synopse Anhörungsverfahren

Das mit der Erstellung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Bad Kissingen beauftragte Planungsbüro hat das Beteiligungsverfahren dokumentiert und bewertet. Alle eingehenden Stellungnahmen wurden gesammelt, im Rahmen dieser Synopse aufgenommen und strukturiert. Darüber hinaus wurden Vorschläge zur weiteren Behandlung der Stellungnahmen formuliert (z. B. Einarbeitung in den NVP, Korrekturen von Passagen im NVP etc.) und mit dem Auftraggeber abgestimmt.

Die Stellungnahmen sind im Originaltext übernommen, lediglich evtl. vorhandene Gruß- und Abschiedsformeln sind entfernt worden.

Die in der rechten Tabellenspalte erfolgten Anmerkungen dienen ausschließlich der Erläuterung/ Klarstellung.

Die in Fettdruck ausgewiesenen Formulierungsvorschläge stellen die beabsichtigten Veränderungen/ Anpassungen im NVP dar.

Gemeinde, Städte und Märkte des Landkreises Bad Kissingen

Markt Bad Bocklet	
Bei der Durchsicht des Nahverkehrsplans fiel uns auf, dass für das Gemeindegebiet Bad Bocklet auf Seite 25 das Gewerbegebiet Mangelsfeld in Großenbrach mit einer Größe von rd. 14 ha nicht aufgeführt ist.	Zur Kenntnis genommen. Änderung im NVP: Das Gewerbegebiet Mangelsfeld wird in die Aufzählung aufgenommen.

Stadt Bad Kissingen, Ordnungsamt	
<p>Das Zeitfenster der Stadtbuslinie (ab Seite 118) der Firma Weltz ist etwas anders. Im Anhang füge ich die Zeitpläne von allen Stadtbuslinien bei, bitte prüfen, weil bei manchen Stadtbuslinien Abweichungen sind. Es kann sein, dass die Stadtbuslinie 4 und 8 im Moment durch den Umbau Garitzer Kreisel einen anderen Fahrplan hat.</p> <p>Ansonsten stimme ich dem Nahverkehrsplan des Landkreises Bad Kissingen zu.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen. Keine Änderung im NVP.</p> <p>Begründung: Bei den Angaben in den Liniensteckbriefen handelt es sich um Vorgaben zur zukünftigen Bedienung.</p>

Stadt Hammelburg	
Seitens der Stadt Hammelburg gibt es keine Einwände bzw. inhaltliche Änderungsvorschläge für den geplanten Bedarfsverkehr im Raum Hammelburg.	Zur Kenntnis genommen.

Markt Maßbach	
<p>Als zusätzliches Angebot wäre für unseren Bereich die Möglichkeit eines Anrufsammeltaxis mit erweiterten Haltestellen für Sonderfahrten, z. B. am Wochenende zu den Bahnhöfen nach Münnerstadt und Schweinfurt bzw. Ebenhausen, noch sehr wichtig.</p> <p>Für Studenten und Besucher aus Städten ohne Auto, Reisende mit der Bahn usw. wäre mit einem Zweistundentakt der Anschluss zur Bahn am Wochenende trotzdem noch schwierig.</p> <p>Außerdem wäre ein Anrufsammeltaxi auch eine gute Ergänzung, z. B. für Jugendliche außerhalb des Linienverkehrs am Wochenende.</p> <p>Sonderbusse für Veranstaltungen wie Disco, Theater, größere Feste... würden das Angebot noch abrunden.</p> <p>Des Weiteren wurde in der Sitzung das Thema Azubi-Shuttle noch nicht angesprochen. Für unsere mittelständischen Unternehmen wäre es wichtig, dass Auszubildende zu ihren Ausbildungsbetrieben kommen können, solange sie noch nicht selbst fahren können.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen. Keine Änderungen im NVP.</p> <p>Begründung: Für den Raum Maßbach ist u. a. auch die Bedienung mit Bedarfsverkehren vorgesehen (z. B. als Ergänzung der Linie 731). Die Funktionsweise soll dabei in etwa dem hier genannten Anrufsammeltaxi entsprechen.</p> <p>Das gilt in besonderer Weise für die Wochenenden, an denen Bedarfsverkehre die regelmäßig verkehrenden Fahrten auf der Linie 731 ersetzen sollen.</p> <p>Der Einsatz von Sonderbussen für bestimmte Veranstaltungen ist aus unserer Sicht im Einzelfall zu regeln, da sich die relevanten Bedienzeiten sowie die benötigte Fahrzeugmenge stark unterscheiden können.</p> <p>Das Konzept eines Azubi-Shuttles ist 2020/21 parallel zur Fortschreibung des NVP untersucht worden und für nicht wirtschaftlich genug befunden worden. Stattdessen sind die Bedarfsverkehre im Landkreis so angelegt, dass sie auch für die Auszubildenden im ländlichen Raum von Interesse sein können: so kann theoretisch jede denkbare Verbindung im Landkreis (und bei entsprechenden Kooperationen auch darüber hinaus) realisiert werden. Auf Wunsch sollen auch Dauerbestellungen möglich sein.</p>

Gemeinde Motten	
Wir melden keine Bedenken.	Zur Kenntnis genommen.

Stadt Münnerstadt	
<p>Bitte zu 3.2 ergänzen:</p> <p>Planungsvorhaben Siedlungsentwicklung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nachnutzung ehem. Gärtnereibetrieb Bötz zu Wohngebiet (3 ha) • Entwicklung Sondergebiet Einzelhandel auf dem Seger-Areal • Erweiterung Bestatterzentrum (Verdoppelung der Kapazitäten) • Erschließung Neubaugebiet Fridritt (12 Bauplätze) • Nachnutzung ehem. BBZ (derzeit Montessorischule) • Sozialakademie in Maria Bildhausen <p>Planungsvorhaben Verkehrsinfrastruktur</p>	<p>Zur Kenntnis genommen. Änderungen im NVP: Die aufgeführten Planungsvorhaben werden ergänzt.</p>

<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung von Parkmöglichkeiten am Bahnhof (12 Stck.) • Erweiterung Parkplatz Innere Lache • Radwegeverbindung nach Bad Neustadt (NES-Allianz) 	
<p>Linie 8147 alt Durch den Wegfall der Linie 8147 fallen die Stadtteile Seubrigshausen und Wermerichshausen komplett aus dem Liniennetz. Weiterhin fällt für die östlichen Stadtteile die Verbindung mit den Gemeinden Thundorf und Maßbach komplett weg, zu denen jedoch traditionell eine enge Beziehung besteht. Das Signal, das man einer Dorfgemeinschaft mit der Abtrennung von einer ÖPNV-Linie sendet, bewirkt ein Gefühl des Abgehängtwerdens und damit das Gegenteil von dem, was wir seit Jahrzehnten unter dem Begriff der ländlichen Entwicklung propagieren. Vgl. hierzu S. 11 des Entwurfs: „1.4 Der Regionalplan fordert weiterhin eine Verbesserung der Nahverkehrsbedienung im ländlichen Raum vor allem hinsichtlich der Flächenerschließung (...) sowie S. 85: „Die Linien des Nebennetzes erfüllen in erster Linie die Funktion der Anbindung von zentralen Orten an die jeweiligen umliegenden Ortsteile.“</p>	<p>Zur Kenntnis genommen. Keine Änderung im NVP. Begründung (anhand des in der Stellungnahme genannten Beispiels von Seubrigshausen): Im aktuellen Fahrplan der Linie 8147 wird Seubrigshausen wie folgt bedient:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aus Richtung Münnerstadt <ul style="list-style-type: none"> • Ankunft 11:55 bzw. 12:50 (nach Wochentag), an Schultagen • Ankunft 13:32, an Schultagen • Ankunft 13:49, an Schultagen • Ankunft 14:09 bzw. 14:10 (an Schultagen bzw. in den Ferien) • Ankunft 16:16 bzw. 16:07 (an Schultagen bzw. in den Ferien). An Schultagen als Rufbus. • Ankunft 17:01 • Ankunft 18:30 • Ankunft 19:15 • In Richtung Münnerstadt: <ul style="list-style-type: none"> • Abfahrt 5:47 • Abfahrt 6:40 bzw. 6:50 (an Schultagen bzw. in den Ferien) • Abfahrt 7:00 an Schultagen • Abfahrt 7:25 an Schultagen • Abfahrt 8:27 • Abfahrt 13:32 an Schultagen (kann entfallen) • Abfahrt 13:49 an Schultagen • Abfahrt 14:10 in den Ferien • Abfahrt 17:01
<p>Linie 8143 alt Durch den Wegfall der Linie 8143 fallen die Stadtteile Windheim und Burghausen komplett aus dem Liniennetz. Die Ausführungen zur Linie 8147 gelten auch hier uneingeschränkt.</p>	
<p>Bedarfsverkehr allgemein Aufgrund des geplanten Wegfalls der o. g. Linien haben wir versucht, uns den Bedarfsverkehr für die o. g. Stadtteile in der Praxis vorzustellen. Für deren Anbindung über den Bedarfsverkehr gilt wohl das Fallbeispiel 1 auf S. 87. D.h. eine ältere Person, die von Seubrigshausen zu einem Arzttermin nach Münnerstadt fahren möchte, müsste mind. 90 Minuten vor der Abfahrt einen Bedarfsverkehr anmelden. Dieser würde sie dann vermutlich zur Haltestelle nach Großwenkheim bringen, von wo aus wiederum der Bedarfsverkehr nach Seubrigshausen bemüht würde. Allerdings müsste auch hier mind. 90 Minuten vorher die Anmeldung erfolgen, was aber praktisch nahezu unmöglich ist. Sollte unsere Interpretation zutreffen, ergäbe sich somit eine stundenlange</p>	<p>Insgesamt zeichnet sich also folgendes Bild ab:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bei den meisten Fahrten von und nach Seubrigshausen handelt es sich um Schulfahrten, die auch weiterhin Bestand haben werden. • Die Bedienung konzentriert sich sehr stark auf die Hauptverkehrszeiten. • Um beim Beispiel des Arztbesuchs zu bleiben: ein derartiger Termin ist aktuell an einem Vormittag (gerade bei betagten Fahrgästen eine sehr beliebte Zeit, um Erledigungen vorzunehmen) nicht mit dem ÖPNV zu realisieren. <p>Die im NVP vorgesehene Änderung bietet dem potenziellen Fahrgast hingegen die Möglichkeit,</p>

<p>Odyssee, was dieses Angebot deutlich in Frage stellt.</p>	<p>stündlich in einen Ort seiner Wahl gebracht zu werden. Das stellt aus Gutachtersicht eindeutig eine Verbesserung des Angebots dar.</p>
<p>Zu 4.6.3 (Barrierefreiheit im Bedarfsverkehr) Hinzu kommt, dass lt. Entwurf ausdrücklich nicht alle im Bedarfsverkehr eingesetzten Fahrzeuge die Vorgaben der Barrierefreiheit erfüllen müssen. Vielmehr sollen nur die „Regelfahrzeuge“ über Mitnahmemöglichkeiten für Rollstühle, Kinderwagen usw. verfügen. Sollten trotz der geäußerten Bedenken einige unserer Stadtteile nur noch über den Bedarfsverkehr angedient werden (s. Anmerkungen zu 5.1.4), bitten wir diesen Ansatz noch einmal zu überdenken, um den Bedarfsverkehr bedarfsgerecht ausgestalten zu können. Es sollte nicht dem persönlichen Glück der Reisenden überlassen sein, ob sie ein barrierefreies Fahrzeug erhalten oder nicht. Dies würde nämlich die Bereitschaft zur Nutzung des Bedarfsverkehrs weiter verringern.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen. Keine Änderung im NVP. Begründung: Mit „Regelfahrzeugen“ sind diejenigen Fahrzeuge gemeint, die dauerhaft im Einsatz sein sollen. Zusatzfahrzeuge sollen nur im Falle von Kapazitätsengpässen hinzugezogen werden und dürfen nach den jetzigen Vorgaben in der Tat vom festgelegten Standard abweichen. Allerdings – das ist gängige Praxis auch in anderen Bedienungsräumen mit Bedarfsverkehren – kann ein Fahrgast bei der Anmeldung des Fahrtwunsches angeben, ob ein barrierefreies Fahrzeug benötigt wird.</p>
<p>Taktung der Linie 814 Anders als andere Hauptlinien im Landkreis ist für die Linie 814 lediglich ein „angenäherter Zweistundentakt“ vorgesehen. Im Hinblick auf die vielen Menschen, die im Stadtgebiet Münnerstadt wohnen und in Bad Neustadt arbeiten, muss hier ebenfalls ein Stundentakt eingeführt werden, wenn die Verkehrswende gelingen soll. Weiterhin läuft die Benachteiligung dieser Linie der interkommunalen Zusammenarbeit innerhalb des NES-Allianz, der die Stadt Münnerstadt angehört, zuwider.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen. Keine Änderung im NVP. Begründung: Die Linie 814 ist einem Linienbündel des Landkreises Rhön-Grabfeld zugeschlagen, der Landkreis Bad Kissingen hat hier also keine Möglichkeit einer direkten Einflussnahme auf das Angebot im Nachbarlandkreis. Es sei jedoch darauf hingewiesen, dass zwischen Münnerstadt und Bad Neustadt bereits eine Bahnverbindung besteht. Eine Angebotsverdichtung auf dieser Strecke würde aus Gutachtersicht daher zu unnötigen Parallelverkehren führen.</p>

Gemeinde Oerlenbach	
<p>Das Gewerbegebiet A71 hat einen erhöhten Anschlussbedarf aber noch keine Haltestelle. Hier sind ca. 300 – 400 Mitarbeiter in den verschiedenen Betrieben beschäftigt.</p> <p>Wir bitten Sie diesen Bedarf zu berücksichtigen und entsprechende Anfahrten einzuplanen.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen. Keine Änderung im NVP. Vorschlag: Formulierung eines Prüfauftrags zur Bedienung des Gewerbegebiets A71.</p>

Träger öffentlicher Belange/ Sonstige

Kommunaler Behindertenbeauftragter (Landkreis Bad Kissingen)	
<p>Dem Entwurf des Nahverkehrsplan wird zugestimmt.</p> <p>Wichtig ist jedoch, dass die als Anlage beigefügte Schemazeichnung für Bushaltestellen im LK KG beachtet wird, da nach diesem Muster unser Tiefbau Bushaltestellen plant.</p> <p>Für den Bereich Fußgängerquerungen sind natürlich auch die Vorgaben der StVO u. VV zu beachten.</p> <p>Abschließend wird auf einschlägigen DIN Vorschriften 18040 1 – 3 (hier insbesondere Nr. 3), DIN 32975 u. DIN 32984 verwiesen!</p> <p>Das Planungsbüro ist für die vorschriftsmäßige Projektierung verantwortlich.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen. Keine Änderung im NVP.</p>
Handwerkskammer für Unterfranken	
<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, die 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 ausgestattet ist, dass berufliche Schuleinrichtungen gerade für Jugendliche im weiteren ländlichen Raum nicht oder schwer erreichbar sind. Eine weitere Problematik ist das Matching von Jugendlichen und Betrieben. Diese befinden sich zwar oftmals räumlich in unmittelbarer Nähe, sind aber mit dem hier</p>	<p>Zur Kenntnis genommen, keine Änderung im NVP.</p>

notwendigen ÖPNV nicht miteinander verbunden und somit nicht erreichbar. Unsere ländlichen Betriebe mit geringem ÖPNV-Anschluss haben hier einen direkten Wettbewerbsnachteil gegenüber anderen, besser zu erreichenden Betrieben.

Wie wir anhand des Entwurfs festgestellt haben, ist im Nahverkehrsplan des Landkreises Bad Kissingen diese Problematik bereits auf Basis einer Umfrage unter Auszubildenden über die Verkehrsmittelnutzung aufgeführt. Die Umfrage unterstreicht unsere Ausführungen dahingehend zusätzlich. 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 können.

Von einer vorausschauenden Nahverkehrsplanung erwarten wir grundsätzlich, 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 der Ticketpreisgestaltung. Daher freut es uns, dass im Landkreis Bad Kissingen die Thematik „Auszubildenden-Verkehre“ bereits im jetzigen Entwurf des Nahverkehrsplans berücksichtigt wurde. Unter anderem mit einem erweiterten Zeitfenster für Bedarfsverkehre und für die Auszubildenden ein Ticket für den gesamten Streckenverlauf im Landkreis Bad Kissingen angeboten wird.

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 die Nachfrage aus.

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.

Industrie- und Handelskammer Würzburg-Schweinfurt	
<p>Die Industrie- und Handelskammer (IHK) Würzburg-Schweinfurt vertritt gemäß ihres gesetzlichen Auftrags das Gesamtinteresse von rund 69.000 gewerblichen Mitgliedsunternehmen in Mainfranken. Die IHK engagiert sich seit langem für einen effizienten öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Unter anderem verweisen wir im Jahr 2021 durch die IHK-Vollversammlung beschlossenen „IHK-Aktionsprogramm ‚Zukunft der Innenstadt und Ortszentren‘“ (Download unter www.wuerzburg.ihk.de/positionen-der-ihk) darauf, dass für viele Menschen gerade in den ländlicheren Gebieten Bahn, Bus oder Fahrrad bislang keine ausreichende Alternative zum eigenen Fahrzeug darstellen. Dementsprechend sind auch viele Unternehmen darauf angewiesen, dass Mitarbeiter, Kunden und Lieferanten mit dem Pkw oder mit Nutzfahrzeugen in die Städte und Gemeinden kommen können. Gleichzeitig besteht seitens der regionalen Wirtschaft ein hohes ökologisches Bewusstsein. So spricht sich die mainfränkische Wirtschaft in den „Klimapolitischen Positionen der IHK Würzburg-Schweinfurt“ (Beschluss der IHK-Vollversammlung 2019) unter anderem für die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den öffentlichen Nahverkehr aus (Download ebd.).</p>	<p>Zur Kenntnis genommen, keine Änderung im NVP.</p>
<p>Grundsätzliche Bewertung Angesichts wachsender Herausforderungen für mainfränkische Unternehmen, etwa durch Klimawandel, Digitalisierung, Verkehrswende, New Work oder dem Wandel von Konsummustern, bedarf es der richtigen Rahmenbedingungen für wettbewerbsfähiges Wirtschaften. Zukunftsfähige Mobilitätsangebote sind hierbei von hoher Bedeutung. Nach Ergebnissen des IHK-Standortreports 2021 (www.wuerzburg.ihk.de/standortreport2021) bewerten Unternehmen des Landkreises Bad Kissingen die ÖPNV-Verfügbarkeit und -Anbindung im regionalen Vergleich der Landkreise und kreisfreien Städte mainfrankenweit am schlechtesten. Die Zufriedenheit mit diesem Standortfaktor liegt im Landkreis bei 4,1 (Bewertung nach Schulnoten von 1 = sehr gut bis 6 = ungenügend). Demnach besteht hoher Bedarf,</p>	<p>Zur Kenntnis genommen, keine Änderung im NVP.</p>

<p>die angebotsseitigen Strukturen anzupassen. Diesbezüglich begrüßen wir grundsätzlich die Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Bad Kissingen. Dennoch sehen wir am vorliegenden Entwurf einige Punkte, deren Nachbesserung wir anregen. Im Folgenden äußern wir uns zu den aus unserer Sicht relevanten Punkten.</p>	
<p>Anmerkungen und Hinweise zu konkreten Inhalten</p> <p>Mit der Umsetzung des Entwurfs einer Fortschreibung des Nahverkehrsplans setzt sich der Landkreis Bad Kissingen gemäß Kapitel 8.1.2 zum Ziel, positiv auf die Fahrgastentwicklung einzuwirken, wobei die Effekte erst nach Ende des Pandemiegeschehens erwartet werden. Im Kern fußt das Konzept dabei auf der Bündelung des Linienverkehrs entlang der Hauptachsen, die abseits mit Bedarfsverkehren gespeist werden. De facto bedeutet dies eine Ausdünnung des linienbasierten ÖPNV-Angebots in der Fläche. Allgemein gilt, dass die Akzeptanz und Nachfrage nach ÖPNV angebotsgetrieben ist. Bei einer Ausdünnung des Linienverkehrs befürchten wir daher eher einen Attraktivitätsverlust der seitens der Unternehmen bereits heute qualitativ schwach bewerteten ÖPNV-Verfügbarkeit und -Anbindung im Landkreis Bad Kissingen. Das Ziel einer Ausdünnung des ÖPNV-Angebots in der Fläche des Gesamtlandkreises bewerten wir vor allem für das Oberzentrum Bad Kissingen daher insgesamt für nicht adäquat, auch wenn mit dem neuen Nahverkehrsplan eine Taktverdichtung entlang der Hauptlinien einhergeht. Vielmehr ist für Fahrten aus dezentralen Orten von einer Verschlechterung der Erreichbarkeit der zentralen Orte auszugehen, was sich negativ auf die wirtschaftliche Tragfähigkeit der ebenda bestehenden Versorgungsfunktionen auswirken kann. Hinsichtlich der Gestaltung von Bedarfsverkehren zu beachten ist außerdem, dass keine Beschränkungen bei der Mitnahme von Rollstühlen und Rollatoren bestehen, um die Barrierefreiheit des ÖPNV auch abseits der Hauptlinien zu gewährleisten.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen. Keine Änderung im NVP.</p> <p>Begründung: Es handelt sich aus Gutachtersicht nicht um eine Ausdünnung des Verkehrs abseits der Hauptlinien, sondern im Gegenteil um eine Attraktivitätssteigerung, da</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Der Schulverkehr auf dem bisherigen Niveau fortgesetzt wird, 2) Durch die Einführung von Bedarfsverkehren <u>stündliche</u> Verbindungen im gesamten Landkreis ermöglicht werden sollen. <p>Eine Bedienung mit regelmäßig verkehrenden Linien ist aus unserer Sicht im ländlichen Raum weder aus wirtschaftlichen noch aus Umweltschutzaspekten möglich bzw. sinnvoll. Daher bietet der Umstieg auf Bedarfsverkehre hier eine tragbare Alternative.</p>
<p>Darüber hinaus unterstreichen wir die Notwendigkeit, den geplanten Beitritt zu einem gemeinsamen Nahverkehrsverbund Mainfranken baldmöglichst zu realisieren. Unabhängig davon sollten jedoch wichtige Innovationen im Landkreis-ÖPNV zeitnah</p>	<p>Zur Kenntnis genommen, keine Änderung im NVP.</p>

<p>umgesetzt werden. Dies gilt etwa für die Einführung eines E-Ticketings. So können Nutzer des ÖPNVs der Stadt Würzburg beispielsweise bereits heute Fahrten im Nahverkehr über eine App abrechnen, die unkompliziert und ohne Befassung mit dem Tarifsystem das beste Angebot je Fahrt ermittelt (www.wvv.de/fairtiq).</p> <p>Nicht zuletzt der Erfolg des 9-Euro-Tickets zeigt aktuell: die Attraktivität des ÖPNV lässt sich neben dem Angebot über das Tarifsystem steuern. Insbesondere bei den Zeitkarten (Kapitel 2.5.6) regen wir an, Angebote für Abonnenten auszubauen, etwa durch die Möglichkeit, weitere Personen am Wochenende mitnehmen zu können. Auch mit Aspekten, wie der kostenfreien Fahrradmitnahme oder der Übertragbarkeit von Monatskarten kann ÖPNV attraktiver gestaltet werden (s. hier z.B. die Angebote des Verkehrsverbunds Mainfranken unter www.vvm-info.de/fahrkarte).</p> <p>Über die Einführung eines RBL-Systems können, wie in Kapitel 7.2.4 beschrieben, Echtzeitdaten zum ÖPNV-Geschehen gewonnen werden. Damit lassen sich automatisierte Bewertungen der Einhaltung von Betriebspflichten erstellen. Wir bitten daher, von der in Kapitel 7.1.1 erwähnten Dokumentationspflicht für beauftragte Verkehrsunternehmen abzusehen, da die Erstellung derartiger Qualitätsberichte mit bürokratischem Aufwand verbunden ist, der technisch vermeidbar wäre.</p> <p>Grundlegend sollte die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots im Landkreis Bad Kissingen mit einem zielgerichteten Marketing einhergehen, um potentielle Kann-Fahrer zum Umstieg zu bewegen.</p>	
<p>Zudem basieren die Zielvorgaben des neuen Nahverkehrsplans auf einer Bestandsaufnahme und Schwachstellenanalyse (Kapitel 2), die Mängel in der empirischen Datengrundlage aufweist und somit hinsichtlich der Schlussfolgerungen in Frage gestellt werden kann (s.u.).</p>	<p>Zur Kenntnis genommen. Erläuterungen s. u.</p>
<p>Bewertung der empirischen Datengrundlagen Im Rahmen der Bestandsaufnahme und Schwachstellenanalyse wird seitens der Fachplaner als Grundlage zur Ableitung von Wegepotenzialen im Kapitel 2.2.2 auf den Berufsverkehr eingegangen. Hierbei werden jedoch lediglich Pendlerzahlen und -saldi betrachtet. Wesentlich aufschlussreicher zu tatsächlichen</p>	<p>Zur Kenntnis genommen. Eine entsprechende Ergänzung ist parallel zum Anhörungsverfahren erarbeitet worden und wird sich im endgültigen Dokument wieder finden.</p>

<p>Pendlerbewegungen im Landkreis und den Nachbargemeinden wären Quell-Ziel-Matrizen, die über die Statistik der Bundesagentur für Arbeit bis auf Gemeindeebene verfügbar sind. Diese Daten ermöglichen einen wesentlich detailschärferen Einblick in funktionale Verflechtungen, die wiederum Grundlage der Linienplanung zwecks Gewinnung berufstätiger Kann-Fahrer für den ÖPNV sein sollten. Hier empfehlen wir eine Nachbesserung, da die Fortschreibung des Nahverkehrsplans andernfalls ihr Potential zur Stärkung des ÖPNV – bzw. ihr Beitrag zur Mobilitätswende – nicht vollends ausschöpfen kann.</p>	
<p>Im Kapitel 2.1.6 wird auf die Beschäftigten- und Branchenstruktur eingegangen. Hierbei werden Datengrundlagen verwendet, mit denen sich ÖPNV-Potentiale durch Wirtschafts- und Pendlerverkehre nicht abbilden lassen. So wird in der Tabelle „Gewerbe- und Industriegebiete“ auf Daten des Standortportals Bayern verwiesen (Seite 25). Dort werden jedoch lediglich freie Gewerbe- und Industrieflächen aufgelistet, da das Portal primär zur Orientierung für Unternehmen zu verfügbaren Flächen in Bayern dient. In der Tabelle fehlen somit alle Gewerbe- und Industriegebiete, die bereits voll besetzt sind. Von daher kann mit diesen Daten bestenfalls eine Aussage zu künftigen Bedarfen nach ÖPNV getroffen werden. Zudem wird in der Spalte „Größe“ die unbebaute Fläche je Gewerbe- und Industriegebiete aufgeführt, aussagekräftiger wäre jedoch die Größe der Fläche mit Baurecht (s. z.B. die große Diskrepanz eben dieser beiden Werte bei der GE-Fläche „Am Kreuzberg“ in der Gemeinde Wildflecken). Die aus der Tabelle „Gewerbe- und Industriegebiete“ abgeleiteten Schlüsse sind in der Folge nicht verwertbar und sollten auf Basis der korrekten Daten berichtigt werden. Zur Bewertung der aktuellen wirtschaftsspezifischen Ansiedlungen und Ansiedlungsschwerpunkte empfehlen wir daher auf Daten der örtlichen Gewerbeämter zurückzugreifen und/oder eine Unternehmensbefragung durchzuführen.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen. Änderung im NVP: In der Tabelle 3 auf Seite 25 werden zusätzlich alle im Rahmen der Gemeindebefragung ermittelten Arbeitsplatzschwerpunkte der Gemeinden mitaufgeführt und durch eigene Recherchen ergänzt.</p>
<p>Bezüglich der Verkehrsbewegungen im Kontext Nahversorgung (Kapitel 2.1.7) empfehlen wir die dezidierten Befunde der IHK-Studie „Erreichbarkeitsanalysen zur Lebensmittel-Nahversorgung in ländlichen Räumen Mainfrankens“ (Download unter www.wuerzburg.ihk.de/mediathek/publikatio-</p>	<p>Zur Kenntnis genommen. Änderung im NVP: Die Befunde der IHK-Studie werden in das Kapitel 2.1.7 einbezogen.</p>

<p>nen) mit in die Betrachtungen einzubeziehen. Ferner empfiehlt es sich, ÖPNV-Nutzerpotentiale über die Analyse gemeindespezifischer Kaufkraftdaten, insbesondere der Einzelhandelszentralität, abzuleiten.</p>	
<p>Hinsichtlich der Betrachtung der Verkehrsaufkommen aus dem Bereich Tourismus (Kapitel 2.1.8) weisen wir darauf hin, dass sich die von den Fachplanern herangezogenen Daten des Bayerischen Landesamtes für Statistik ausschließlich auf Beherbergungsbetriebe beziehen, die mehr als zehn Gäste gleichzeitig beherbergen können (Abschneidegrenze) und somit für die zu Grunde liegende Fragestellung nur sehr bedingt valide sind. Tatsächlich nehmen im Untersuchungsraum insbesondere abseits der Übernachtungshotspots kleinere Beherbergungsbetriebe (Gasthäuser/Pensionen, Ferienwohnungen etc.) mit unter zehn Betten für den Landtourismus eine große Bedeutung ein und sollten deshalb in die Betrachtungen einfließen. Gerade abseits der Hauptlinien des neuen ÖPNV-Netzes nimmt ein ausschließlich auf Bedarfsverkehre ausgerichtetes ÖPNV-Angebot negativ Einfluss auf die touristische Attraktivität der Region Bad Kissingen.</p> <p>Wir freuen uns, wenn unsere Stellungnahme bei Ihnen im Sinne einer zukunftsorientierten Entwicklung des ÖPNV im Landkreis Bad Kissingen auf Beachtung stößt. Gerne bringen wir uns in den weiteren Prozess im Interesse der mainfränkischen Wirtschaft ein und stehen Ihnen als Ansprechpartner zur Verfügung.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen. Keine Änderung im NVP.</p> <p>Begründung: Aus Gutachtersicht ändert die Nichtbetrachtung kleinerer Beherbergungsbetriebe nur bedingt etwas an der Grundaussage. Das System ÖPNV ist, um effizient betrieben werden zu können auf gewisse Fahrgastmengen angewiesen, derart kleine Beherbergungsbetriebe sind aus unserer Sicht nicht in der Lage, relevante Fahrgastmengen zu generieren. (Die potenziellen Fahrgäste von/ zu den Beherbergungsbetrieben können deutlich effizienter mit dem Bedarfsverkehr befördert werden, was im aktuellen Konzept auch vorgesehen ist.)</p>

Seniorenbeirat der Stadt Bad Kissingen	
<p>Die vorliegende Studie ist über einen längeren Zeitraum entstanden und berücksichtigt die Notwendigkeit an aktuellen zukunftsweisenden Entwicklungen für eine weitreichende Veränderung von Gesellschaft und Umwelt nur marginal.</p> <p>Ein weltweiter Klimawechsel mit seinen vielschichtigen Auswirkungen auf regionaler, nationaler und internationaler Ebene für Mensch, Gesellschaft und Natur wird mit seinen Auswirkungen auf das hier anstehende Nahverkehrskonzept kaum näher reflektiert. Ein Herunterbrechen dieses Prozesses auf die</p>	<p>Zur Kenntnis genommen. Keine Änderung im NVP.</p> <p>Begründung: Der Nahverkehrsplan ist als Planungsinstrument nur bedingt für grundlegende Betrachtungen von globalen/ nationalen Trends geeignet. Vielmehr sollen im Nahverkehrsplan die Grundlagen für die zukünftige Ausgestaltung des ÖPNV im Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers festgelegt werden.</p>

<p>regionale Ebene unseres Landkreises ist nur schwer auszumachen.</p> <p>Dagegen drängt sich der oberflächliche Eindruck auf, dass insbesondere die Umsetzung einer erforderlichen und sinnvollen „Barrierefreiheit“ im Rahmen eines Nahverkehrskonzeptes im Schwerpunkt des vorliegenden Konzeptes steht – neben einer Aktualisierung statistischer Daten.</p> <p>Der Seniorenbeirat empfiehlt daher, insbesondere die Zielvorgaben (S./15 und S./61) zu überdenken und an vorderster Stelle zu ergänzen. Der Landkreis sollte vorangehen und eine moderne und zukunftsweisende Vision seiner Verkehrspolitik verwirklichen. Die Langfristigkeit einer Umsetzung, sollte die Zielvorstellung nicht beeinflussen.</p> <p>Die Öffentlichkeitswirkung einer solchen Vision wird vermutlich in ihrer positiven Wahrnehmung über die Grenzen des Landkreises weit hinausgehen.</p>	
<p>Einfügen von Hauptzielen: Der ÖPNV im Landkreis Bad Kissingen hat zum Hauptziel:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anreize schaffen, vom Individualverkehr umzusteigen auf den ÖPNV • Anreize schaffen, innerhalb größerer Gemeinden und Städten den privaten Autoverkehr deutlich zu reduzieren • Den Gruppen Jugendliche, Menschen mit Behinderungen und Senioren sollte eine kostenfreie Nutzung des ÖPNV angeboten werden, um Mobilität überhaupt erst zu ermöglichen, das Recht auf Selbstbestimmung zu stärken und die allgemeine Lebensqualität zu steigern. • Das ohnmächtige Gefühl, im Alter oder bei Behinderung an gewohnter Mobilitätsfreiheit zu verlieren, kann durch das Angebot der kostenfreien Nutzung des ÖPNV wesentlich abgemildert werden. 	<p>Zur Kenntnis genommen. Änderungen im NVP: Darüber hinaus werden folgende Ziele angestrebt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schaffung von Anreizen zum Umstieg vom MIV auf den ÖPNV • Etablierung des ÖPNV als tragfähige Alternative zum MIV
<p>Einfügen an geeigneter Stelle:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Alle Haltestellen sind zumindest mit einer (einfachen) Sitzbank auszustatten. Das „Bushäuschen“ ist wünschenswert, jedoch aufgrund der vorhandenen Finanzmittel nicht immer zwingend notwendig. • Fahrpläne sind einfach zu gestalten. Sonderdrucke für Menschen mit Behinderung und Senioren sind vorzusehen. • Anm.: Es kann doch nicht sein, dass in Bad Kissingen von der VHS schon ein Kurs zum 	<p>Zur Kenntnis genommen. Keine Änderung im NVP. Begründung: Die meisten Punkte finden sich so oder in ähnlicher Form bereits im NVP-Entwurf.</p>

Fahrplanlesen angeboten wird! Diese
Notwendigkeit eines VHS-Kurses sollte es
nicht geben dürfen.

- Erhöhung der Fahrfrequenzen / -häufigkeit
- Einsatz von kleineren Bussen, die aber
öfter. Ideen wie Sammeltaxi oder vermehrt
„Ruftaxi“ sind aus Seniorensicht besonders
zu unterstreichen.

Verkehrsunternehmen

VU Seger AG	
<p>Vielen Dank, dass Sie uns die Gelegenheit geben, unsere Sichtweise zum Nahverkehrsplan, insbesondere zum Kapitel 7.5 Anforderungen an die Fahrzeugqualität zu äußern.</p> <p>Die Anforderungen an die Fahrzeugstattung sind im Nahverkehrsplan richtig, im Gegensatz zu den Ausschreibungen, wo teilweise Niederflurtechnik mit 45 Fahrgastplätzen gefordert wurden.</p> <p>Zu Bedenken wäre auch, dass momentan im Landkreis außer der Stadt Bad Kissingen kaum podestfreie Fahrzeuge eingesetzt werden, da die meisten Low Entry Fahrzeuge, die üblicherweise im Überlandverkehr eingesetzt werden, Podeste zwischen Tür 1 und Tür 2 haben.</p> <p>Da bei dieser Beschreibung nur Niederflurtechnik eingesetzt werden kann, ergeben sich dadurch eben diese 35 Sitzplätze. Im ländlichen Raum bei Überlandverkehren, in denen sich die Fahrgäste zwischen 30 und 60 Minuten im Bus befinden, sind die Sitzplätze äußerst unbequem und meist muss auch mit Stehplätzen gefahren werden. Da der Linienverkehr in Kombination mit dem Schulbusverkehr gefahren wird, könnte es hier zu Kapazitätsproblemen kommen, sowie zu Beschwerden der Eltern, da Schüler vermehrt stehen müssen.</p> <p>Die Anforderungen sind positiv zu bewerten, da dadurch der Fahrzeugeinsatz erheblich erhöht werden muss, d. h. im Schulbusverkehr/Schulzeitlage müssen zusätzliche Busse eingesetzt werden, da sonst mit Beschwerden der Eltern zu rechnen ist, wenn viele Schüler stehen müssen. Bei entsprechender Vergütung und doppeltem Fahrzeugeinsatz kann hier leicht Abhilfe geschaffen werden.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen. Änderungen im NVP:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zwei doppelflügelige Türen im Standardbus bzw. drei doppelflügelige Türen im Gelenkbus • eine doppelflügelige Tür im Standardbus bzw. zwei doppelflügelige Türen im Gelenkbus • podest- und stufenfreier Innenraumgestaltung Durchgang zwischen Tür 1 und Tür 2 bei Standardlinienbussen und Standardgelenkbussen (Sitze bzw. Sitzgruppen können sich auf Podesten befinden)

VU GWK Reisen GmbH	
<p>Bei der Fahrzeugqualität werden nur Fahrzeuge mit Niederflur akzeptiert. Der Fahrgast soll ohne Stufen ins Fahrzeug einsteigen können. Dieser Gedanke ist grundsätzlich zu begrüßen. Nachdem der Umweltgedanke und die Kosteneinsparung in unserem Unternehmen eine Rolle spielt, wird in der Nebenzeit ein</p>	<p>Zur Kenntnis genommen, keine Änderung im NVP.</p> <p>Begründung: Ein Verzicht auf barrierefreie Fahrzeuge ist aus Gutachtersicht auch in Nebenzeiten nicht zielführend.</p> <p>Das Argument, dass ein Verkehrsunternehmen alle Fahrgäste kennt, ist nur bedingt</p>

<p>kleineres Beförderungsfäß eingesetzt. Die ist meist ein Sprinter mit 8 Sitzplätzen. Diese Fahrzeuge haben jedoch keine Niederflurtechnik. Es wäre wünschenswert, wenn die Möglichkeit besteht, dass in den Nebenzeiten z.B. Sprinter eingesetzt werden können. Wir fahren natürlich nur eine Linie und kennen unserer Fahrgäste. Wir wissen auch genau, dass keine Rollstuhlfahrer zu befördern sind. Sonst würden wir auch keinen Sprinter einsetzen.</p> <p>Das zeitliche Beförderungsfenster von 5 – 19 Uhr bzw. 22 Uhr finde ich zu überdimensioniert. Aufgrund von unseren Erfahrungen ist nach 18:00 Uhr der ÖPNV in unserer Region so gut wie gar nicht mehr frequentiert. Auch vor 06:00 Uhr nutzen nur wenige Personen den ÖPNV. Um den Umweltgedanken zu fördern, wäre eine kürzere Bedienung des ÖPNV's wünschenswert. Auch hinsichtlich des benötigten Personals kann ich mir bei der aktuellen Situation nicht vorstellen, woher das benötigte Personal kommen soll.</p>	<p>anzuwenden: Mit den Veränderungen im ÖPNV des Landkreises sollen explizit auch potenzielle Neukunden angesprochen werden.</p> <p>Die Beförderungszeiten sind explizit von Vertretern unterschiedlicher Zielgruppen gefordert worden.</p>
--	---

Lokale Nahverkehrsgesellschaft Fulda mbH	
<p>Nach Durchsicht der zur Verfügung gestellten Unterlagen haben wir keine wesentlichen Anmerkungen zum vorgelegten Planentwurf, wollen jedoch die beabsichtigte Verdichtung des Hauptnetzes in einem einheitlichen Stundentakt mit guten Anbindungen an das überregionale Schienennetz ausdrücklich befürworten. Insbesondere für die vorgesehene Verbesserung des Angebotes zwischen Bad Brückenau und Fulda als neue Linie 750 begrüßen wir und stehen für Abstimmungsgespräche gerne zur Verfügung.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen, keine Änderung im NVP.</p>

OVV GmbH	
Wir stellen fest, dass die unter 7.5.2 vorgegebenen Busgrößen und Anforderungen zwar für Stadtverkehre, nicht jedoch für Überlandverkehre geeignet sind.	Zur Kenntnis genommen. Keine Änderungen im NVP. Begründung: Die in der Stellungnahme bemängelten Aspekte sind nicht präzise genug ausgeführt, als dass eine mögliche Anpassung des Entwurfs aus Gutachtersicht möglich wäre.

Stadtwerke Bad Kissingen GmbH	
<p><u>5.1.6 Stadtverkehr Bad Kissingen:</u></p> <p>1. <u>Bessere Anbindung des Stadtverkehrs an den SPNV:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Die Linien 2/5/7 führen bereits zum Bahnhof in Bad Kissingen, teilweise sogar im Halbstunden-Takt; Speziell die Linie 5 dient als Ab- und Zubringer für Schüler (extra eingerichtete Verstärker-Touren. Frühs, z. B. 07:30 Uhr ab Bahnhof und Mittags, z. B. 13:00 Uhr ab Münchner Straße) und Berufstätige (06:50 Uhr ab Münchner Straße, Zug 803 nach Schweinfurt um 07:00 Uhr wird erreicht). 	Zur Kenntnis genommen. Änderung im NVP: Es ist ergebnisoffen zu prüfen...
<p>2. <u>Anbindung an die neugeordneten Linien im Landkreis:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Anbindungen bestehen bereits, z. B. als Zubringer (Linie 5 ab 06:00 Uhr und Linie 8 ab 06:20 Uhr, beide ab Münchner Straße) zur Linie 8142 (neu = 700, Abfahrt 06:52 Uhr ab Berliner Platz) nach Bad Neustadt; Oder als Abbringer (Linie 5 und Linie 8 ab 14:03 Uhr, beide ab Münchner Straße) von der Linie 8141 (neu = 740, Ankunft 14:00 Uhr an Berliner Platz) aus Hammelburg. 	Zur Kenntnis genommen. Änderung im NVP: s. oben. Begründung: Es soll die Anbindung an die <u>neugeordneten</u> Linien geprüft werden, deren Fahrpläne sich ggf. in Zukunft ändern.
Die Abfahrtszeiten des Stadtbusses in Punkt 1 und 2, aber auch insgesamt können und dürfen nicht verändert werden, da sonst das gesamte Stadtbusnetz (Anschluss-Linien!) nicht mehr funktionieren würde.	Zur Kenntnis genommen. Änderung im NVP: s. oben.
<p>2. <u>Einbindung in die Bedienung mit Bedarfsverkehren des Landkreises montags bis donnerstags zwischen 19:00 und 22:00 Uhr:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Ist nicht mit Stadtbussen als Gefäß betriebswirtschaftlich darstellbar. Erfahrungen wurden hier bereits aus 	Zur Kenntnis genommen. Änderung im NVP: <ul style="list-style-type: none"> Einbindung in die Bedienung mit Bedarfsverkehren des Landkreises¹ montags bis donnerstags zwischen 19:00 und 22:00 Uhr

<p>früheren Jahren (Reinhard Weltz) gemacht. Stadtbuse fahren hier starr bis 22:00 Uhr unter der Woche (offene Geschäfte bis 22:00 Uhr). Die Stadtbuse fahren größtenteils leer („Geisterschiffe“).</p> <p>Eine Möglichkeit stellt das AST (regulär von Freitag bis Samstag u. Feiertags) dar. <u>Jedoch</u> ist hier auch die Betriebswirtschaftlichkeit genauestens zu prüfen. Zudem stellt der Fachkräftemangel ein weiteres, ausgeprägtes Problem dar. Eine Zusage können wir über das Anrufsammeltaxi somit nicht ohne weiteres erteilen.</p>	<p>¹ Es sollen Fahrzeuge der gleichen Qualität wie im Landkreis eingesetzt werden (keine Busse).</p>
<p><u>Seite 136 – 7.5.2 Anforderungen an die Fahrzeugausstattung:</u></p> <p><u>1. Platzkapazität: Mindestens 35 Sitzplätze bei Standardlinienbussen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Die geforderten Sitzplätze sind bauartbedingt (z. B. wegen Erdgasmotor) bei den Stadtbussen nicht einzuhalten; • Die Fahrzeuge wurden alle in der jüngeren Vergangenheit angeschafft (2014-2020); • Die Anzahl der Sitzplätze befindet sich zum Teil unter 30. Diese werden jedoch nur in den Schüler-Stoßzeiten (Frühs und Mittags/Nachmittags) voll beansprucht! <p>Ein Auswechseln der Fahrzeuge aufgrund der Sitzplatzkapazität ist unwirtschaftlich und betriebswirtschaftlich nicht darstellbar.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen. Änderung im NVP:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Platzkapazität: <ul style="list-style-type: none"> ○ Standardlinienbus (Überland-/ Regionalverkehr): 35 Sitzplätze ○ Standardliniengelenkbus (Überland-/ Regionalverkehr): 47 Sitzplätze ○ Standardlinienbus (Stadtverkehr): 26 Sitzplätze
<p>Wir sehen die Forderungen des geplanten Nahverkehrsplans hinsichtlich des Stadtbusverkehrs äußerst kritisch. Die Forderungen sind aus unserer Sicht betriebswirtschaftlich nicht zu erfüllen und tragen nicht zur Verbesserung der Linien-Bewirtschaftung im Stadtbusverkehr bei. Somit können wir den Forderungen, wie hier im Einzelnen geschildert nicht zustimmen.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>

KOB GmbH	
<p>Bezugnehmend auf den Entwurf des Nahverkehrsplanes unter 4.6.1 Anforderungen an Standardlinienbusse haben wir folgende Stellungnahme:</p> <p>Punkt 4: Bei dem Standardüberlandbus, der unter der Zulassungsklasse 2 der verbreitetste Bustyp aller Unternehmen in der LowEntry-</p>	<p>Zur Kenntnis genommen. Änderung im NVP:</p> <ul style="list-style-type: none"> • podest- und stufenfreier Innenraumgestaltung Durchgang zwischen Tür 1 und Tür 2 bei Standardlinienbussen und Standardgelenkbussen (Sitze bzw.

<p>Ausführung ist, sind die Schwerbehindertenplätze immer auf einem kleinen Podest, egal welche Position. Deshalb bitten wir, die Anmerkung „stufenfrei“ aus dem Nahverkehrsplan zu streichen.</p> <p>Punkt 9: Wir bitten bei der Außenwerbung eine vollflächige Fensterbeklebung mit Lochfolie, die in der neuesten Ausführung von innen nach außen eine sehr gute Durchsicht bietet, zuzulassen. Dennoch bitte aufnehmen, dass im unmittelbaren Sichtbereich der Fahrgäste eine Buchstaben-Beschriftung nicht zulässig ist.</p> <p>Punkt 13: Wir bitten die Fahrzielanzeige innen genau zu definieren. Soll es eine Fahrzielanzeige als LED-Anzeige sein, nur Schrift? Oder eine moderne Anzeige über TFT-Bildschirm?</p> <p>Diese Punkte ebenso bei den Anforderungen für Klein- und Minibusse übernehmen.</p>	<p>Sitzgruppen können sich auf Podesten befinden)</p> <ul style="list-style-type: none"> • bei der Fahrzeug-Außenwerbung sind die Fensterflächen von Beklebung so freizuhalten, dass die Fahrgäste eine freie Sicht aus den Fenstern haben und die Orientierungsmöglichkeiten und das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste nicht negativ beeinflusst werden. <p>Zulässig sind Beklebung mit Lochfolien, die eine Durchsicht von innen nach außen bieten. Dabei ist darauf zu achten, dass eine Beschriftung im unmittelbaren Sichtbereich der Fahrgäste nicht zulässig ist,</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fahrzielanzeige innen und außen kontrastreich mit ausreichend großen Schriften und leicht erfassbar/verständlich, Innenanzeigen als TFT-Monitor mit Haltestellenband, diese sollten von allen Fahrgastplätzen gut erkennbar und lesbar sein)
<p>Bezugnehmend auf Ausführung der Haltestellen (Busbord): Ich möchte darauf hinweisen, dass bei einem 18er Busbord an der Haltestelle bei hartem Anfahren des Busses das Felgenhorn und der Bord beschädigt werden. Weiterhin wird bei Bussen mit Radabdeckung diese Abdeckung beschädigt. Das Ergebnis wird sein, dass die Busfahrer soweit vom Bord stehen bleibt, dass wieder eine Gefahrenstelle für die Fahrgäste entsteht, besonders bei Gleitsichtbrillen-Träger. Deshalb empfehlen wir das Haltestellen-Bord in 16 cm Höhe vorzuschreiben. Eine Alternative wäre das Kasslerbord plus, bei dem allerdings bei der hohen 21er Ausfertigung die Außenschwenktüren bei gegensätzlicher Querneigung der Fahrbahn zum Gehweg nicht aufgehen (Erfahrung an Haltestellen in Bad Brückenau). Selbst bei tieferem Einbau ist darauf zu achten, dass die Anfahrfäche mindesten 16 cm hoch ist.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen. Änderung (Ergänzung) im NVP:</p> <p>4.5.5 Haltestellenborde Der Haltestellenbord muss aus Gründen der Barrierefreiheit mindestens 18 cm hoch sein (um einen möglichst spaltfreien Ein- und Ausstieg zu gewährleisten). Andererseits ist bei einer Ausführung des Bords mit gerader senkrechter Anfahrkante die Gefahr eines Felgenschadens am Fahrzeug bzw. einer Beschädigung der Bordkante gegeben. Um das zu vermeiden, sind auch Borde mit einer 16 cm hohen Anfahrkante, allerdings ebenfalls mit mindestens einer 18 cm hohen Plattform zulässig. Das kann etwa mit einer Aussparung/ Rundung an der Bordkante gewährleistet werden.</p>

Nachbaraufgabenträger

Landkreis Rhön-Grabfeld	
<p>Aufgrund der bereits im Vorfeld erfolgten intensiven Abstimmung über die Inhalte beider Nahverkehrspläne, auf die in der Einführung bereits hingewiesen wird, und nicht zuletzt durch die Befassung eines gemeinsamen Gutachters ergeben sich aus Sicht des Landkreises Rhön-Grabfeld keine neuen Aspekte oder Vorschläge zum Inhalt des Nahverkehrsplanes.</p> <p>Anbei übersende ich aber eine Stellungnahme des Vorstands der Verkehrsgemeinschaft Rhön-Grabfeld (VRG) vom heutigen Tage, in der auf die Anforderungen zur Fahrzeugausstattung und zur Qualifikation des Fahrpersonals eingegangen wird und die ich zu prüfen und ggf. nochmals abzustimmen bitte, da sie auch den gemeinsamen Freizeitbusverkehr betreffen. Ich darf abschließend anmerken, daß auch der Landkreis Rhön-Grabfeld demnächst den Entwurf seines neuen Nahverkehrsplanes im Rahmen des Anhörungsverfahrens übersenden wird, auch wenn sich durch letzte Entwicklungen vor allem in der Bewertung von bedarfsgesteuerten Verkehren durch zuständige Gremien eine Verzögerung ergeben hat.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen, keine Änderung im NVP.</p>
<p>Änderungen sind bei den "Anforderungen an die Fahrzeugausstattung" notwendig.</p> <p>Die Setra S 415 LE haben vorne eine Tür und hinten eine Doppeltür.</p> <p>Zwischen Tür 1 und Tür 2 sind die Sitze auch auf Podesten.</p> <p>Auch die Ausstattung mit dem eTicket für alle Busse?!?</p> <p>Schadensbeseitigung: binnen 10 Werktagen ist oftmals von Seiten der Werkstätten/Lackierer unmöglich</p> <p>Fahrpersonal: Ortskunde zu Freizeitmöglichkeiten?!? - finde ich übertrieben.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen. Änderungen im NVP:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zwei doppelflügelige Türen im Standardbus bzw. drei doppelflügelige Türen im Gelenkbus • eine doppelflügelige Tür im Standardbus bzw. zwei doppelflügelige Türen im Gelenkbus • podest- und stufenfreier Innenraumgestaltung Durchgang zwischen Tür 1 und Tür 2 bei Standardlinienbussen und Standardgelenkbussen (Sitze bzw. Sitzgruppen können sich auf Podesten befinden) • Beschädigungen werden innerhalb von zehn Werktagen zeitnah repariert; eventuelle Unfallgefahren sind sofort zu beseitigen. • Das Fahrpersonal muss über ausreichende Kenntnisse zum Fahrplan, zum Liniennetz, zu den relevanten Anschlussbeziehungen sowie zum jeweils geltenden Tarif sowie zur

	<p>örtlichen Situation (z. B. Ortskunde bezüglich Freizeit- und Kulturziele) verfügen und hierzu dem Fahrgast bei Bedarf Auskunft geben.</p>
--	--

<p>Stadt und Landkreis Schweinfurt</p>	
<p>Die Stadt und der Landkreis Schweinfurt als Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs erheben keine Einwendungen gegen den vorliegenden Entwurf.</p> <p>Folgenden Hinweis möchten wir zur Linie 213 geben:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Liniensteckbrief für die Linie 213 fehlt. - Der Landkreis Schweinfurt sieht auf der Linie 213 kein großes Verkehrsbedürfnis. Die Linie wurde in die Planungen mit aufgenommen, da einige Schülerinnen und Schüler vom Landkreis Bad Kissingen (Maßbach, Rothausen, Poppenlauer, Thundorf, etc.) nach Schweinfurt in die weiterführenden Schulen mit der derzeit gültigen Linie 8171 fahren. Wir empfehlen, die Fahrgastzahlen genau zu beobachten und die Linie zu evaluieren. Bei einem zu geringen Fahrgastaufkommen ist es aus unserer Sicht wirtschaftlicher, wenn die Linie auf den Bedarfsverkehr und 3 Schülerfahrten pro Tag umgestellt wird. 	<p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Änderungen im NVP:</p> <p>Die Linie 214 wird in Linie 213 umbenannt. Hintergrund: Die Linie des Landkreises Schweinfurt hat während des Planungsprozesses ihre Nummer geändert, nachdem der Entwurf des NVP für den Landkreis Bad Kissingen in die Anhörung gegangen ist. Bis auf die Liniennummer behalten die Feststellungen im Entwurf ihre Gültigkeit.</p>