



# ***Stadt und Landkreis Würzburg näher zusammen***

## **Vorschläge der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Kreistag Würzburg zur Neuausschreibung der Buslinienverkehre in den Korridoren 4, 6 und 7**

Im Juni 2021 hat der Interkommunale Ausschuss stadt.land.wue einen Grundsatzbeschluss zur Zukunft des öffentlichen Nahverkehrs gefasst. Nun stehen für die Korridore 4, 6 und 7, die im Korridor 4 die Orte Kleinrinderfeld, Kist, Altertheim (Linienbündel 490), Eisingen, Waldbrunn (Linienbündel 510) und Höchberg (Linien 17/18), im Korridor 6 Veitshöchheim, Güntersleben (Linienbündel 11/19) und Rimpar (Linienbündel 450) sowie im Korridor 7 Zell, Margetshöchheim, Leinach und Erlabrunn (Linienbündel 520) umfassen, Neuausschreibungen der Verkehre an.

Der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ist es sehr wichtig, dass die grundlegenden Linien des Beschlusses des IKA vom Juni 2021 bei der Neuausschreibung umgesetzt werden. Diese sind:

- Abschaffung der Parallelverkehr wo irgendwie sinnvoll und möglich
- Ende der Fixierung der Landkreisverkehre auf den Busbahnhof
- Schaffung von Tangentialverbindungen
- Schaffung von Umstiegspunkten an den Bahnhöfen der DB im Landkreis sowie an wichtigen Straßenbahnhaltestellen in der Stadt
- Abstimmung der Fahrpläne der Straßenbahn und der Stadtbuslinien mit den Fahrplänen der APG-Linien
- Erhöhung des Taktes auf einen durchgehenden Halbstundentakt an Werktagen, zu den Stoßzeiten verstärkt
- Ende der Starrheit der Planungskorridore – das Argument, dass eine Verbesserung nicht geht, weil zum Beispiel die zu verbindenden Gemeinden in verschiedenen Planungskorridoren liegen, sollte keins sein

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hatte bereits im Sommer 2020 detaillierte Vorschläge für andere Linienführungen auf den verschiedenen Linien vorgelegt. Diese umfassten hauptsächlich eine Brechung der Linien an den Haltestellen Bürgerbräu und Wörthstraße. Daraufhin gab es an diesen Plänen Kritik, da einige Akteur\*innen eine umstiegsfreie Verbindung in die Innenstadt erhalten wollten. Nach einer umstiegsfreien Verbindung in die Innenstadt wurde auch in den durch die APG auf die Haushalte in Zell, Margetshöchheim und Veitshöchheim verteilten Fragebögen gefragt.

Wir haben uns deswegen entschieden, neue Vorschläge vorzulegen, die diese Kritik berücksichtigen. Wir möchten darauf hinweisen, dass unsere Vorschläge selbstverständlich weder allumfassend sind, noch alle Details berücksichtigen können. Dennoch haben sie aus unserer Sicht einige Vorteile:

- Umstiegsfreie Verbindungen auf allen Linien mit direktem Ausstieg in die Innenstadt an der Alten Mainbrücke
- Schaffung einer neuen Umstiegshaltestelle mit Fahrtmöglichkeiten in alle Richtungen an der Talavera
- Schaffung neuer Umstiegsmöglichkeiten an der Haltestelle „Sanderring“
- Erhöhung der Taktung
- Mehrere neue Umstiegsmöglichkeiten an Haltepunkten der DB im Landkreis
- Entlastung des Busbahnhofs



- Deutliche Reduzierung der Verspätungsanfälligkeit der Busse, da sie nicht mehr im Stau rund um den Bahnhof, den Berliner Ring und die Residenz stehen

Zur Umsetzung der Vorschläge müsste die Stadt Würzburg einige kleinere Vorarbeiten durchführen:

- Ertüchtigung der Haltestelle „Talavera“ mit barrierefreiem Hochbord und Wartehäuschen
- Ertüchtigung der Haltestelle „Alte Mainbrücke“ mit barrierefreiem Hochbord und Wartehäuschen
- Prüfung der Kapazitäten und evtl. Ertüchtigung der Haltestelle Sanderring (insbesondere Schaffung neuer Abstellplätze für Busse, um Kapazitäten an der Haltestelle freizumachen)
- Evtl. Busspur in der Wörthstraße und der Luitpoldstraße
- Busspur in der Saalgasse und der Dreikronenstraße

Um die Stadt Würzburg mit einzubinden, sollten deswegen die Vorschläge in der Sitzung des IKA am 15. Dezember 2021 diskutiert werden.

## **Korridor 4 – Vorschläge der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Linie 491/492**

Die Linie 491 führt derzeit von Kleinrinderfeld über Kist zum Würzburger Hbf. Die Linie 492 führt von Wenkheim über Steinbach, Altertheim und Kist zum Würzburger Hbf. In Würzburg werden beide Linien über die Leistenstraße, Neue Universität, Residenzplatz, Handwerkskammer geführt. Es besteht Vormittags kein regelmäßiger Takt, am Nachmittag ein Stundentakt auf der Linie 491 und unregelmäßige Fahrten auf der Linie 492, die allerdings nicht auf die Fahrten der Linie 491 abgestimmt sind und teilweise gleichzeitig am Hbf starten.

Wir schlagen folgende Veränderungen und Verbesserungen vor:

#### Fahrweg

Die Linie 491 beginnt künftig schon in Kirchheim am DB-Halt. Die Ankunfts- und Abfahrtszeiten dort werden auf das Angebot der DB abgestimmt, die Züge fahren dort immer um die halbe Stunde in beide Richtungen ab. Die Linie 492 beginnt in Zukunft nicht in Wenkheim, sondern am Bahnhalt in Hochhausen, um einen Umstieg zur DB Richtung Wertheim zu ermöglichen. Die Linie 492 wird in Zukunft immer über die Haltestellen Altertheimer Straße, Turmstraße und Untere Dorfstraße in Kist geführt, die Linie 491 immer lediglich über die Haltestellen Bauweg/B27 und Carl-Diem-Straße. In Würzburg werden beide Linien über den Schlossberg/Höchberg Straße in die Stadt geführt. An der Hst. Wörthstraße besteht Anschluss an die Straßenbahnlinien 2 und 4 Richtung Zellerau. Anschließend werden beide Linien über die Wörthstraße und die Luitpoldstraße Richtung Talavera geführt. Dort besteht Anschluss an die Linie 2 Richtung Hauptbahnhof, die Linie 4 Richtung Innenstadt-Sanderau und die Linien 521/522 Richtung Zell und Richtung Sanderring (siehe Vorschläge der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zu Korridor 7). In der Wörth- und der Luitpoldstraße kann ggf. durch Wegnahme einer der KFZ-Fahrspuren stadtauswärts für die Fahrtrichtung stadteinwärts eine kombinierte Bus- und Radspur eingerichtet werden, analog zur Höchberger Straße/Schlossberg. Die weitere Linienführung der Linien 491/492 erfolgt über die Dreikronenstraße und die Saalgasse bis zur Löwenbrücke. An der Alten Mainbrücke wird eine Haltestelle eingerichtet (Ertüchtigung der bestehenden Haltestelle).



Anschließend bestehen zwei Alternativen: Entweder (**Variante 1**) erfolgt an der Löwenbrücke eine Wende über die südliche Auffahrrampe mit Haltepunkt an der bestehenden Straßenbahnhaltestelle; dadurch besteht ein Umstieg zu den Linien 3 und 5 Richtung Heidingsfeld, Heuchelhof und Rottenbauer. Über eine Ampelschaltung können die Busse anschließend zurück auf die nördliche Rampe der Löwenbrücke fahren. Hierzu ist ein geringfügiger Umbau der Kreuzung durch die Stadt Würzburg erforderlich. Anschließend fahren die Busse mit Halt an der bestehenden Haltestelle Leistenstraße durch den Leistengrund wieder in Richtung Kist/Kleinrinderfeld/Altertheim. Oder (**Variante 2**) die Busse fahren über die Löwenbrücke bis zur Haltestelle „Sanderring“, wenden dort und fahren auf demselben Fahrweg via „Alte Mainbrücke“, „Talavera“ und „Wörthstraße“ zurück in den Landkreis. Am Sanderring bestehen Umstiegsmöglichkeiten zu den Straßenbahnlinien 1, 3, 4 und 5 und zur Buslinie 10. Der Vorteil von Variante 2 liegt in den zusätzlichen Umstiegsmöglichkeiten, die Nachteile liegen im zusätzlichen, sehr stauanfälligen Fahrweg über die Löwenbrücke zum Sanderring. Es sollte seitens der Verkehrsplaner\*innen bestimmt werden, welche Alternative besser ist. Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN präferiert Variante 2.

Es bestehen somit Umstiegsmöglichkeiten an der Wörthstraße, der Talavera und der Löwenbrücke sowie eine Ausstiegsmöglichkeit an der Alten Mainbrücke mit direktem Zugang zur Innenstadt. Ein Parallelverkehr zur Straßenbahn findet insoweit nicht statt; damit wird der Beschluss des IKA aus dem Juni 2021 umgesetzt. Die Fahrpläne der Straßenbahn und der Buslinien sind so aufeinander abzustimmen, dass die Umstiege reibungslos möglich sind, insbesondere der Umstieg zur Linie 2, um einen direkten Anschluss an den Hauptbahnhof zu ermöglichen.

Im Schulverkehr und für die Spätfahrten sollen auch andere Linienführungen durchgeführt werden, insbesondere das direkte Anfahren des Riemenschneider- und des Siebold-Gymnasiums.

### Takt

Es soll folgender Takt angeboten werden:

**Werktag:** Linie 491 5-24 Uhr Stundentakt, Linie 492 7-21 Uhr Stundentakt. Von 21 bis 24 Uhr kann ein Rufbus ab Kist mit Anschluss an die Fahrten der Linie 491 den Fahrweg der Linie 491 abdecken. Am Freitag sollen zwei Spätfahrten der Linie 491 um 00.30 Uhr und 01.30 Uhr ab Würzburg HBF via Handwerkskammer, Residenz, Neue Universität, Leistenstraße stattfinden. Die Fahrten der beiden Linien zwischen 7 und 21 Uhr sollen sich so überlappen, dass für Kist zwischen 7 und 21 Uhr ein Halbstundentakt entsteht. Die Fahrpläne sollen in Abstimmung mit der Stadt Würzburg/der WSB so gestaltet werden, dass die Fahrten der Linien via Linie 2 zur halben und zur vollen Stunde an den Hauptbahnhof Würzburg angebunden sind, um einen Umstieg zur DB zu ermöglichen.

**Samstag:** Linie 491 7-24 Uhr Stundentakt. Es sollen zwei Spätfahrten um 00.30 Uhr und 01.30 Uhr ab Würzburg HBF via Handwerkskammer, Residenz, Neue Universität, Leistenstraße stattfinden. Für die Linie 492 kann zunächst ein Stundentakt zwischen 8 und 24 Uhr getestet werden; sofern dieser nicht angenommen wird, kann auf einen Zweistundentakt reduziert werden, um zumindest ein Grundangebot für den ÖPNV sicherzustellen. In den Schwachlastzeiten ab 20 Uhr können für die Linie 492 Rufbusse ab Kist mit Anschluss an die Linie 491 angeboten werden. Dies gilt auch für die Spätfahrten der Linie 491.

**Sonntag:** Linie 491 8-24 Uhr Stundentakt. Keine Fahrten mehr über Waldbüttelbrunn, Eisingen, Waldbrunn, da dies den ÖPNV durch enorm verlängerte Fahrtzeiten unattraktiv macht. Waldbüttelbrunn sollte somit am Sonntag eigene Fahrten der Linie 471/472 erhalten, für Eisingen und Waldbrunn sollten die Fahrten über die Linie 511 abgewickelt werden. Linie 492 8-24 Uhr Zweistunden-Takt ab Kist; es erfolgt ein Umstieg von der Linie 491. Hier kann ein Mini-Bus eingesetzt



werden; für die Schwachlastzeiten ab 20 Uhr kann der Zweistundentakt mit einem Rufbus ab Kist mit Anschluss an die Fahrten der Linie 491 dargestellt werden.

Durch die Taktverbesserungen ergibt sich eine deutliche Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Nahverkehrs. Grundsätzlich sollte für alle Gemeinden ein mindestens eine stündliche Verbindung angeboten werden. Für stadtnahe Gemeinden sollte mindestens ein durchgehender Halbstundentakt tagsüber an Werktagen angeboten werden, der für die Gemeinde Kist durch unsere Vorschläge erreicht wird. So steigt die Attraktivität des ÖPNVs ausreichend, um Menschen zum Umstieg zu bewegen und dadurch zum Klimaschutz beizutragen.

### Linie 511

Die Linie 511/512 führen derzeit von Waldbrunn via Eisingen zum HBF Würzburg. In Würzburg wird die Linie 511 über die Leistenstraße, Neue Universität, Residenzplatz, Handwerkskammer geführt. Die Linie 512 dagegen führt über die Wörthstraße und bedient auch den Höchberger Innenort nicht mit. Es besteht an Werktagen vormittags ein 40-Minuten-Takt, nachmittags ein 20-Minutentakt, abends wieder ein 40-Minuten-Takt und am späten Abend ein Stundentakt.

Wir schlagen folgende Veränderungen und Verbesserungen vor:

#### Fahrweg

Die Linie 511 wird weiterhin mit der Bedienung des Höchberger Altorts geführt, die Linie 512 weiterhin ohne Bedienung. In Würzburg werden beide Linien über den Schlossberg/Höchberg Straße in die Stadt geführt. An der Hst. Wörthstraße besteht Anschluss an die Straßenbahnlinien 2 und 4 Richtung Zellerau. Anschließend werden beide Linien über die Wörthstraße und die Luitpoldstraße Richtung Talavera geführt. Dort besteht Anschluss an die Linie 2 Richtung Hauptbahnhof, die Linie 4 Richtung Innenstadt-Sanderau und die Linien 521/522 Richtung Zell und Richtung Sanderring (siehe Vorschläge der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zu Korridor 7). In der Wörth- und der Luitpoldstraße kann ggf. durch Wegnahme einer der KFZ-Fahrspuren stadtauswärts für die Fahrtrichtung stadteinwärts eine kombinierte Bus- und Radspur eingerichtet werden, analog zur Höchberger Straße/Schlossberg. Die weitere Linienführung der Linien 511/512 erfolgt über die Dreikronenstraße und die Saalgasse bis zur Löwenbrücke. An der Alten Mainbrücke wird eine Haltestelle eingerichtet (Ertüchtigung der bestehenden Haltestelle).

Anschließend bestehen zwei Alternativen: Entweder (**Variante 1**) erfolgt an der Löwenbrücke eine Wende über die südliche Auffahrrampe mit Haltepunkt an der bestehenden Straßenbahnhaltestelle; dadurch besteht ein Umstieg zu den Linien 3 und 5 Richtung Heidingsfeld, Heuchelhof und Rottenbauer. Über eine Ampelschaltung können die Busse anschließend zurück auf die nördliche Rampe der Löwenbrücke fahren. Hierzu ist ein geringfügiger Umbau der Kreuzung durch die Stadt Würzburg erforderlich. Anschließend fahren die Busse mit Halt an der bestehenden Haltestelle Leistenstraße durch den Leistengrund wieder in Richtung Eisingen/Waldbrunn. Oder (**Variante 2**) die Busse fahren über die Löwenbrücke bis zur Haltestelle „Sanderring“, wenden dort und fahren auf demselben Fahrweg via „Alte Mainbrücke“, „Talavera“ und „Wörthstraße“ zurück in den Landkreis. Am Sanderring bestehen Umstiegsmöglichkeiten zu den Straßenbahnlinien 1, 3, 4 und 5 und zur Buslinie 10. Der Vorteil von Variante 2 liegt in den zusätzlichen Umstiegsmöglichkeiten, die Nachteile liegen im zusätzlichen, sehr stauanfälligen Fahrweg über die Löwenbrücke zum Sanderring. Es sollte seitens der Verkehrsplaner\*innen bestimmt werden, welche Alternative besser ist. Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN präferiert Variante 2.

Es bestehen somit Umstiegsmöglichkeiten an der Wörthstraße, der Talavera und der Löwenbrücke sowie eine Ausstiegsmöglichkeit an der Alten Mainbrücke mit direktem Zugang zur Innenstadt. Ein



Parallelverkehr zur Straßenbahn findet insoweit nicht statt; damit wird der Beschluss des IKA aus dem Juni 2021 umgesetzt. Die Fahrpläne der Straßenbahn und der Buslinien sind so aufeinander abzustimmen, dass die Umstiege reibungslos möglich sind, insbesondere der Umstieg zur Linie 2, um einen direkten Anschluss an den Hauptbahnhof zu ermöglichen.

Im Schulverkehr und für die Spätfahrten sollen auch andere Linienführungen durchgeführt werden, insbesondere das direkte Anfahren des Riemenschneider- und des Siebold-Gymnasiums.

### Takt

Es soll folgender Takt angeboten werden:

#### **Werktage:**

05-07 Uhr: Stundentakt (Linie 511)

07-14 Uhr: Halbstundentakt (Linie 511)

14-18 Uhr: Viertelstundentakt (jeweils überlappender Halbstundentakt der Linien 511 und 512)

18-21 Uhr: Halbstundentakt (Linie 511)

21-24 Uhr: Stundentakt (Linie 511)

Am Freitag sollen zwei Spätfahrten der Linie 511 um 00.30 Uhr und 01.30 Uhr ab Würzburg HBF via Handwerkskammer, Residenz, Neue Universität, Leistenstraße stattfinden.

Die Fahrpläne sollen in Abstimmung mit der Stadt Würzburg/der WSB so gestaltet werden, dass die Fahrten der Linien via Linie 2 zur halben und zur vollen Stunde an den Hauptbahnhof Würzburg angebunden sind (Ausnahme: Verstärkerfahrten zur Erreichung eines Viertelstundentakts zwischen 14 und 18 Uhr), um einen Umstieg zur DB zu ermöglichen.

#### **Samstag:**

06-09 Uhr: Stundentakt (Linie 511)

09-21 Uhr: Halbstundentakt (jeweils überlappender Stundentakt der Linien 511 und 512)

21-24 Uhr: Stundentakt (Linie 511)

Es sollen zwei Spätfahrten der Linie 511 um 00.30 Uhr und 01.30 Uhr ab Würzburg HBF via Handwerkskammer, Residenz, Neue Universität, Leistenstraße stattfinden.

#### **Sonntag:**

09-24 Uhr Stundentakt (Linie 511). Keine Fahrten mehr über Waldbüttelbrunn, da dies durch lange Fahrtzeiten die Attraktivität des ÖPNVs erheblich verschlechtert.

Durch die Taktverbesserungen ergibt sich eine deutliche Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Nahverkehrs. Grundsätzlich sollte für alle Gemeinden ein mindestens eine stündliche Verbindung angeboten werden. Für stadtnahe Gemeinden sollte ein durchgehender Halbstundentakt tagsüber an Werktagen angeboten werden, im Idealfall an Nachmittagen auf einen Viertelstundentakt verstärkt (siehe Linie 14 nach Gerbrunn). Dies wird mit unseren Vorschlägen für die Gemeinden Eisingen und Waldbrunn realisiert. So steigt die Attraktivität des ÖPNVs ausreichend, um Menschen zum Umstieg zu bewegen und dadurch zum Klimaschutz beizutragen.



Wir weisen darauf hin, dass wir für die Linien 17 und 18 an dieser Stelle explizit keine Vorschläge unterbreiten. Eine Anpassung der Fahrpläne der beiden Linien auf das Angebot der Linien 491, 492, 511 und 512 zur Maximierung des Angebots im Höchberger Altort bzw. am Karwinkel halten wir für selbstverständlich.

## **Korridor 6 – Vorschläge der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Allgemeine Anmerkungen**

Veitshöchheim und Thüngersheim haben, im Gegensatz zu den Gemeinden in den Korridoren 4 und 7, jeweils einen Bahnanschluss. Dies verändert die Anforderungen an ein gutes Busnetz im Korridor 6 im Vergleich zu den anderen Korridoren erheblich.

Im Folgenden soll sich auf die Gemeinden Veitshöchheim, Rimpar und Güntersleben konzentriert werden. Für die drei Gemeinden existieren folgende wichtigen, mit dem ÖPNV darstellbaren Verkehrsbeziehungen:

#### Rimpar

Richtung Würzburg (Hauptbahnhof und Innenstadt; via Versbach oder via B19), Richtung Güntersleben-Veitshöchheim; außerdem Bedienung der Ortsteile Maidbronn und Gramschatz.

#### Güntersleben

Richtung Veitshöchheim, Richtung Rimpar, Richtung Würzburg (Hauptbahnhof und Innenstadt; via Veitshöchheim oder Rimpar).

#### Veitshöchheim

Richtung Würzburg (Hauptbahnhof und Innenstadt), Richtung Oberdürrbach (insbesondere für Bürger\*innen aus Oberdürrbach wichtig, die im Gewerbegebiet Veitshöchheim einkaufen gehen möchten), Richtung Karlstadt, Richtung Güntersleben, Richtung Zell/Zellerau/Waldbüttelbrunn Gewerbegebiet. Darüber hinaus bestehen innerörtliche Verkehrsbeziehungen, die besser als bisher mit dem ÖPNV abgedeckt werden sollten.

Der Bahnanschluss der DB sieht für Veitshöchheim durchgängig einen Stundentakt vor, der zwischen 15:49 Uhr und 18:49 Uhr annähernd auf einen Halbstundentakt verstärkt wird; in der Gegenrichtung nach Würzburg entsteht dann ein 20/40-Takt.

Ausgehend von diesen Verkehrsbedürfnissen schlagen wir vor, neben der DB insgesamt vier verschiedene Linien zur Erschließung der drei Gemeinden zu betreiben.

### **Erschließung Verkehrsbeziehung Würzburg HBF-Versbach-Rimpar-Güntersleben-Veitshöchheim (entspricht im Wesentlichen den bestehenden Linien 450 und 19)**

#### Fahrweg

Der Fahrweg soll vom Hauptbahnhof in Würzburg über Versbach oder über die B19/Maidbronn nach Rimpar und dann weiter über Güntersleben und Gadheim über Veitshöchheim Bahnhof nach Veitshöchheim Birkental führen. Bei Veitshöchheim Bahnhof besteht Anschluss an die DB. Der Fahrweg sollte in 2 Linien aufgeteilt werden: eine Linie 450 fährt via B19/Maidbronn nach Rimpar und anschließend weiter nach Gramschatz, eine zweite Linie 451 fährt über Versbach und Rimpar bis



Veitshöchheim. Somit entsteht für Güntersleben und Veitshöchheim ein Anschluss nach Rimpar und in die Würzburger Nordstadtteile. Für Gramschatz, Rimpar und Maidbronn gibt es eine Schnellverbindung zum Würzburger Hauptbahnhof.

Der Vorteil besteht in der lange gewünschten **Schließung der Lücke zwischen Rimpar und Veitshöchheim** sowie für Güntersleben im „doppelten“ Anschluss an die Stadt Würzburg. **Rimpar und Gramschatz profitieren durch die Schnellverbindung.**

#### Takt

An Werktagen soll bis Rimpar durchgehend ein Halbstundentakt gefahren werden, der an Nachmittagen auf einen Viertelstundentakt verstärkt werden kann. Der Ast weiter bis Veitshöchheim sollte einen Stundentakt erhalten.

An Samstagen sollte Rimpar einen Halbstundentakt erhalten; der Ast weiter bis Veitshöchheim sollte einen Stundentakt erhalten.

An Sonntagen sollte Rimpar inkl. Gramschatz einen Stundentakt erhalten. Der Ast bis Veitshöchheim würde nicht befahren werden.

#### **Erschließung Verkehrsbeziehung Würzburg Innenstadt-Veitshöchheim-Güntersleben (entspricht den bisherigen Linien 11 und 19)**

#### Fahrweg

Der Fahrweg des einen Astes (Stundentakt; siehe „Takt“) beginnt in Güntersleben und führt über Veitshöchheim auf dem Fahrweg der bisherigen Linie 19 und die B27 bis Würzburg/Kulturspeicher. Ab da biegt der Fahrweg über den Main ab, der Bus hält an der Haltestelle Talavera und fährt weiter entlang der Dreikronenstraße und der Saalgasse (inkl. Haltestelle an der Alten Mainbrücke) über die Löwenbrücke zum Sanderring. Dort endet der Bus. Der Fahrweg des anderen Astes (Stundentakt; siehe „Takt“) beginnt in Veitshöchheim in der Heidenfelder Straße und nimmt ab der Haltestelle Sonnenstraße denselben Weg. Die Anbindung des Veitshöchheimer Wohngebiets „Schenkenfeld“ sollte dabei mindestens stündlich sichergestellt werden.

Der **Vorteil** des vorgeschlagenen Fahrwegs besteht in einem **direkten, umstiegsfreien Anschluss zur Innenstadt** (Haltestelle „Alter Mainbrücke“) sowie den **Anschlüssen an die Straßenbahn** an der Talavera (Richtung Hbf und Zellerau) und am Sanderring (Richtung Heidingsfeld und Sanderau sowie via Bus ans Hubland). Außerdem entsteht an der Haltestelle Talavera auch ein **Umstieg in den westlichen Landkreis**.

Alternativ sind zwei weitere Fahrweg denkbar: zum einen ein Überqueren des Mains schon an der Rothof-/Laurenzi-Brücke und ein Fahrweg über die Zellerau/Mainaustraße Richtung Talavera. Dies würde den Anschluss an die Linie 521/522 in Oberzell und somit den Umstieg Richtung Zell/Margetshöchheim verbessern. Zum anderen könnte man den Bus auch durch den neuen Hafen fahren lassen und somit einen Anschluss an das Hafengelände herstellen. Dies wäre insbesondere zu den Stoßzeiten hilfreich, in denen der Bus somit für viele Arbeitnehmer\*innen eine sinnvolle Alternative darstellen würde.

#### Takt

Für beide Äste sollte ein Stundentakt gelten, der somit zu einem Halbstundentakt überlappt. In den Stoßzeiten kann dieser Takt bis Veitshöchheim auf einen 15-Minuten-Takt verstärkt werden.



## Erschließung Verkehrsbeziehung Veitshöchheim-Veitshöchheim/Gewerbegebiet-Oberdürrbach-Grombühl (neue Linie)

Vorbemerkung: die Befahrung der Linie sollte mit einem Minibus (vgl. z.B. Linie 9 oder Quartiersbus Versbach in Würzburg) erfolgen. Nur so ist eine Durchfahrt durch die Echterstraße möglich. Nötigenfalls muss hier mit einer Ampelschaltung gearbeitet werden, um einen reibungslosen Zweirichtungsverkehr zu ermöglichen.

### Fahrweg

Der Fahrweg sollte im Birkental beginnen und dann entlang dem Fahrweg der bisherigen Linie 11 bis zur Ortsmitte erfolgen. Solange der Bahnhof in Thüngersheim nicht barrierefrei ist, kann auch ein Start in Thüngersheim sinnvoll sein. Dies ist zu prüfen. Dann sollte der Bus über die Hst. Bilhildi-Straße entlang der Echterstraße fahren, um direkt einen Ausstieg vor dem Bahnhof realisieren zu können, und dann anschließend über die Hst. Gartenstraße, das Schenkenfeld, das Geisbergbad und die Haltestelle Sonnenstraße ins Gewerbegebiet, das mit einer kurzen Schleife erschlossen werden sollte, insbesondere die dortigen Einkaufsmöglichkeiten. Anschließend sollte der Bus weiter Richtung Oberdürrbach fahren und dort ab Schafhof dem Fahrweg der Linie 13 bis Grombühl folgen. In diesem Zug sollte die Stadt Würzburg die Erschließung des Dürrbachtals neu planen und auf das veränderte Angebot der APG bis Grombühl reagieren. In Grombühl besteht für die neue Linie dann Anschluss an die Straßenbahn.

Aus der neuen Linienführung ergeben sich folgende **Vorteile**: verbesserter **Anschluss des Veitshöchheimer Altorts an das Gewerbegebiet, Anschluss von Oberdürrbach an die Einkaufsmöglichkeiten** des Veitshöchheimer Gewerbegebiets, direkter **Anschluss** von Veitshöchheim **an die Uni-Kliniken**, verbesserte Umstiegsmöglichkeiten zur DB.

### Takt

Grundsätzlich sollte der Bus Montag-Samstag im Stundentakt fahren, am Nachmittag im Halbstundentakt, und auf die Abfahrtszeiten der DB abgestimmt sein. Im Sommerhalbjahr könnte der Bus auch an Sonntagen stündlich zwischen Veitshöchheim und Oberdürrbach fahren, um das Geisbergbad zu erschließen, im Winterhalbjahr kann eine Bedienung anhand der Arbeitszeiten in der Uniklinik erfolgen, da ansonsten keine Fahrten zum Einkaufen oder Arbeiten abgebildet werden müssen.

## Korridor 7 – Vorschläge der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

### Linie 521/522

Derzeit verkehren die Linien 521 und 522 im Korridor 7; dazu kommt die Linie 8068, die jedoch nicht vom Kommunalunternehmen betreut wird. Die Linie 521 verkehrt von Leinach über Margetshöchheim und Zell sowie die Zellerau (teilweise auch über den Hafen) nach Würzburg Hbf, die Linie 522 beginnt dagegen erst in Margetshöchheim und nimmt denselben Fahrweg. Sporadisch wird auch Erlabrunn angefahren. Auf der Linie 521 besteht zwischen 8 und 20 Uhr ein Stundentakt, auf der Linie 522 von 8 bis 22 Uhr. Durch Linienüberlagerung entsteht ab Margetshöchheim ein Halbstundentakt.

Wir schlagen folgende Veränderungen und Verbesserungen vor:





## Fahrweg

Derzeit besteht auf den Linien 521 und 522 ein Parallelverkehr zur Straßenbahnlinie 2, insbesondere zwischen der Hst Weißenburgstraße und dem Hauptbahnhof. Diese Parallelverkehre sind ineffizient und die Ressourcen sollten anders genutzt werden. Eine Möglichkeit wäre, die Verkehre an der Hst Bürgerbräu zu brechen und dort einen Umstieg zur Straßenbahn vorzusehen. Dies wurde in der Vergangenheit durch die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auch vorgeschlagen, traf jedoch auf Kritik unterschiedlicher Art. Deswegen schlagen wir nun einen anderen Fahrweg vor, der den Parallelverkehr weitgehend beseitigt sowie für die Fahrgäste aus dem Korridor 7 einen umstiegsfreien Zugang zur Innenstadt/Domstraße und zum Sanderring schafft.

Die Busse der Linien 521 und 522 sollten hierfür ab der Haltestelle Bürgerbräu, wo auch ein Umstieg zu den Linien 2 und 4 Richtung Zellerau bestünde) entlang der Mainaustraße bis zur Haltestelle Talavera verkehren. Auf diesem Fahrweg liegen die Haltestellen „Mainauwiesen“, „Eiseneckstraße“ und „Parkplatz Talavera“ der städtischen Buslinie 7, die angefahren werden könnten. In Richtung stadtauswärts müssten auf der Gegenseite neue Bushaltestellen gebaut werden. Sollte dies nicht zeitnah möglich sein, könnte interimsmäßig stadtauswärts weiterhin der bisherige Fahrweg in der Weißenburgstraße genutzt werden. An der Haltestelle Talavera bestünde dann ein Umstieg zu den Buslinien des Korridors 4 (511, 512, 491, 492; siehe Vorschläge der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zu Korridor 4) und zu den Straßenbahnlinien 2 und 4 Richtung Hauptbahnhof bzw. Innenstadt/Sanderau. Anschließend sollten die Busse der Linien 521/522 entlang der Dreikronenstraße und der Saalgasse über die Löwenbrücke bis zur Haltestelle Sanderring (und zurück) geführt werden. An der Haltestelle „Alte Mainbrücke“ bestünde ein Aus- bzw. Einstieg zur/von der Innenstadt. Am Sanderring bestünde Anschluss an alle dort verkehrenden Linien, insbesondere zum Hubland und ins südliche Maintal. Im Gegenzug können die Fahrten der städtischen Linie 7 wegfallen.

Für den Fahrweg der Linie 522 ab Margetshöchheim sehen wir zwei Möglichkeiten: mindestens geboten ist eine Verlängerung nach Erlabrunn, um diesen Ort an einen guten und regelmäßigen Takt anzuschließen. Wir könnten uns jedoch auch vorstellen, die Linie mithilfe einer Kooperation mit dem Landkreis Main-Spessart via Zellingen bis zum Bahnhof Retzbach-Zellingen zu verlängern. Somit hätten Margetshöchheim, Erlabrunn und Zell einen schnellen Anschluss an die DB Richtung Jossa/Lohr/Frankfurt, der sonst über den Würzburger Hbf erfolgen müsste. Wir schlagen deswegen vor, entsprechende Gespräche mit dem Landkreis Main-Spessart aufzunehmen. Die Schulfahrten der Linie 523 sollten wie bisher bestehen bleiben. Im Schulverkehr sollten morgens und mittags weiterhin einzelne Fahrten über die Sedanstraße angeboten werden, um die Schüler\*innen des Friedrich-König-Gymnasiums bestmöglich befördern zu können. Zudem kann darüber nachgedacht werden, morgens eine Fahrt ab Sanderring bis zur Handwerkskammer zu verlängern, um die Schüler\*innen des Riemenschneider- und des Siebold-Gymnasiums bestmöglich befördern zu können.

An Sonntagen könnte auch eine „Ringfahrt“ Margetshöchheim-Erlabrunn-Zellingen (ohne Bhf Retzbach)-Leinach-Margetshöchheim durchgeführt werden, um alle genannten Gemeinden im Stundentakt erschließen zu können, aber nur einen Bus einsetzen zu müssen.

## Takt

### **Werktage:**

Linie 521: 5-11 und 18-24 Uhr Stundentakt, 11-18 Uhr Halbstundentakt von/bis Leinach

Linie 522: 5-11 und 18-24 Uhr Stundentakt, 11-18 Uhr Halbstundentakt von/bis Erlabrunn; im Falle



eine Verlängerung bis Retzbach/Zellingen erscheint es sinnvoll, die Strecke ab Erlabrunn durchgängig im Stundentakt zu fahren.

Durch Taktüberlagerung entsteht ab/bis Margetshöchheim ein Halbstundentakt, von 11-18 Uhr ein Viertelstundentakt.

Zudem soll durch eine einzelne Frühfahrt sichergestellt werden, dass die Züge der DB, die ab 04:10 Uhr ab Würzburg Hbf verkehren, mit dem ÖPNV erreicht werden können.

In der Nacht von Freitag auf Samstag sollen zwei Spätfahrten um 00:30 Uhr und 01:30 Uhr ab Würzburg Hbf via Kulturspeicher stattfinden, die alle vier im Korridor gelegenen Gemeinden abdecken.

#### **Samstage:**

Linie 521: 6-24 Uhr Stundentakt

Linie 522: 6-24 Uhr Stundentakt

Durch Taktüberlagerung entsteht ab/bis Margetshöchheim ein Halbstundentakt. Es sollen zwei Spätfahrten um 00:30 Uhr und 01:30 Uhr ab Würzburg Hbf via Kulturspeicher stattfinden, die alle vier im Korridor gelegenen Gemeinden abdecken.

#### **Sonntage:**

Linie 521: 8-24 Uhr Stundentakt

Linie 522: 8-24 Uhr Stundentakt

Durch Taktüberlagerung entsteht ab/bis Margetshöchheim ein Halbstundentakt. Alternativ könnte man die oben beschriebene Ringfahrt mit Stundentakt für den gesamten Ast umsetzen.

Durch die Taktverbesserungen ergibt sich eine deutliche Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Nahverkehrs. Grundsätzlich sollte für alle Gemeinden ein mindestens eine stündliche Verbindung angeboten werden. Für stadtnahe Gemeinden sollte ein durchgehender Halbstundentakt tagsüber an Werktagen angeboten werden, im Idealfall an Nachmittagen auf einen Viertelstundentakt verstärkt (siehe Linie 14 nach Gerbrunn). Dies wird mit unseren Vorschlägen für die Gemeinden Erlabrunn, Leinach, Margetshöchheim und Zell realisiert. So steigt die Attraktivität des ÖPNVs ausreichend, um Menschen zum Umstieg zu bewegen und dadurch zum Klimaschutz beizutragen.

### **Zusammenfassung**

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Kreistag Würzburg möchte mit den hier vorgelegten Vorschlägen insbesondere eine Debatte über die Zukunft des öffentlichen Nahverkehrs im (nord)westlichen Landkreis Würzburg beginnen. Wir sind für weitere Anregungen und Vorschläge offen, glauben aber, mit unseren Vorschlägen eine gute Diskussionsgrundlage gelegt zu haben. Für uns ist klar, dass es jetzt darum geht, für den Ausschreibungszeitraum von 10 Jahren den öffentlichen Nahverkehr so sehr zu stärken, dass er zur Einhaltung der Pariser Klimaziele beitragen kann. Deswegen müssen die notwendigen Veränderungen auch genau jetzt herbeigeführt werden und können nicht erneut aufgeschoben werden. Wir freuen uns auf eine konstruktive und sachliche Debatte im interkommunalen Ausschuss und im Verwaltungsrat des Kommunalunternehmens.