

Linienetzoptimierung Würzburg

Konzept für einen zukunftsfähigen städtischen ÖPNV vor dem Hintergrund einer gesamt- und betriebswirtschaftlichen Optimierung

Unternehmensberatung, Verkehrsplanung

Kunde: WSB GmbH

Ende: 2012



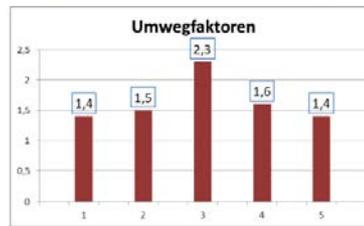
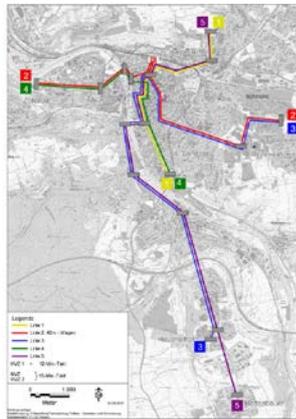
Planfall M (Mit-Fall Standl)

Umwegige Führung der Linie 3 (2,8 km bzw. 12 min; Fußweg nur 400 m),

Mischbetrieb mit 42 m und 29 m langen Bahnen,

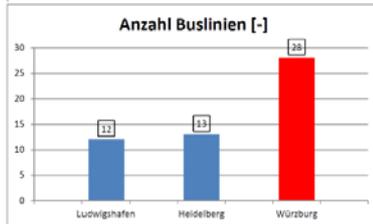
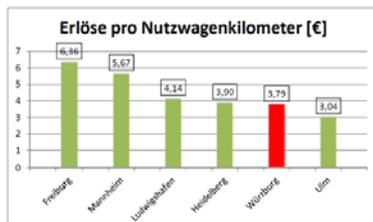
gleichbleibend hohes Angebot den ganzen Tag über bis zur Endhaltestelle,

Überangebot Zellerau durch Einsatz größerer Bahnen.



Die Schiene bildet in der Stadt Würzburg den Schwerpunkt im Fahrplanangebot. So ist es folgerichtig, mit der geplanten Linie 6 auf einer 5,5 km langen Neubaustrecke das Schienennetz ins Frauenland und Hubland zu erweitern, um auch für eine gute Verkehrsanbindung der Universität zu sorgen.

Das Ergebnis der Standardisierten Bewertung für die Neubaustrecke lag bei Beginn dieser Studie unter 1,0 (Nutzen-Kosten-Indikator).



Empfehlung Planfall B

10-Min.-Grundtakt,

Einsatz 42 m-Wagen nach Zellerau minimiert den Ausbaubedarf für längere Haltestellen,

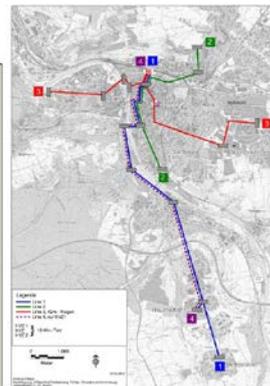
übersichtliches Liniennetz, gut merkbare, über lange Zeiten des Tages unveränderte Abfahrtszeiten,

alle Strecken sind an die Innenstadt und den Hauptbahnhof angebunden,

Sanderau behält Direktverbindung Grombühl,

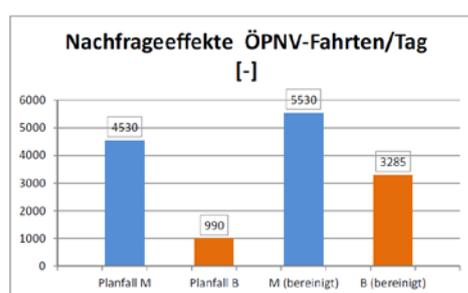
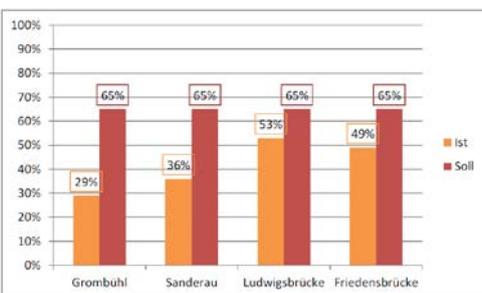
Betriebskosteneinsparung von 2,1 Mio. €/Jahr,

hohe Auslastung Theaterstraße der Linie 3 wird mit Gelenkbuseinsatz auf der Linie 10 abgefangen.



Mit Hilfe der TTK wurden deshalb Ergänzungen untersucht und eingebracht, die u. a. den Vergleich zwischen Ohne- und Mit-Fall mit gleicher Genauigkeit sicherstellten.

Ein weiterer Untersuchungspunkt war eine Liniennetzoptimierung für die Schiene. In der Regel wird bei einer Netzerweiterung versucht, das Fahrplanangebot insgesamt optimaler bzw. wirtschaftlicher zu gestalten (Abbau von Überkapazitäten und Verlagerung auf die neue Strecke). In Würzburg erfolgte im Wesentlichen eine Verlängerung vorhandener Linien.



Als Ergebnis der Untersuchung wurde ein Liniennetz mit einem 10-Minuten-Grundtakt vorgeschlagen (mit zeitweiser Überlagerung zum 5-Minuten-Streckentakt und teilweise längeren Fahrzeugen). Heute fahren zwei Linien im 12- bzw. 15-Minuten-Takt auf den Strecken.

Die Verkehrsumlegung zeigt einen Anstieg der Auslastung während der Spitzenstunde in Richtung 65% und damit den gewünschten Effekt. Für den Busbereich ist eine derartige Optimierung nicht notwendig. Es liegen keine Parallelverkehre vor. Die Einsätze sind bereits wirtschaftlich gestaltet.

