

# Fahrplankonzept

Für eine verbesserte Bedienung des  
Ortsteils Waldbüttelbrunn in den Jahren  
2025 bis 2035

Autor:

Sebastian Hansen, 2. Bürgermeister von Waldbüttelbrunn und Mitglied des Kreistags Würzburg

## Inhaltsverzeichnis

0. Kurzzusammenfassung .....	3
1. Einleitung .....	3
2. Aufgabenstellung .....	4
3. Ausgangslage .....	4
4. Lösung .....	5
4.1 Vorbemerkungen .....	5
4.2 Umsetzung .....	6
4.3 Der Fahrplan .....	7
4.4 Mehraufwand an Fahrten .....	8
4.5 Einschränkungen .....	9
5. Fazit .....	9

## 0. Kurzzusammenfassung

Es ist möglich, den vom Gemeinderat Waldbüttelbrunn geforderten Takt für Waldbüttelbrunn mit relativ geringem Mehraufwand an Fahrten zu fahren, insbesondere im Vergleich zu der damit erzielten Verbesserung für die Menschen in Waldbüttelbrunn. Notwendig ist dafür eine intelligente Fahrplanplanung, die Aufgabe einiger – überkommener – „Fahrplantraditionen“ und eine Einigung mit dem Landkreis Main-Spessart. Das hier dargestellte Fahrplankonzept erreicht den gewünschten Takt durch eine Entzerrung von Parallelfahrten der drei Linien 471, 472 und 633 sowie durch Hinzufügen von pro Woche insgesamt 16 Fahrten.

Dabei verkehren die Linie 472 und ein Teil der Fahrten der Linie 633 von Würzburg/Hbf über Talavera und Wörthstraße durch die August-Bebel-Str./Frankfurter Str. in Waldbüttelbrunn und weiter zu ihren Zielorten bzw. umgekehrt. Es entsteht ein Stundentakt; der Anschluss an den Fernverkehr am Würzburger Hauptbahnhof wird durchgehend gewährleistet. Die Linie 471 verkehrt vom Sanderring über Alte Mainbrücke und Talavera nach Waldbüttelbrunn und zurück. In Waldbüttelbrunn werden alle Haltestellen im Ort bedient. Die Linie 471 verstärkt den stündlichen Grundtakt zu den gewünschten Zeiten auf einen Halbstundentakt.

Dieses Fahrplankonzept ist nicht das einzige, mit dem die Forderung der Gemeinde Waldbüttelbrunn umsetzbar ist. Es zeigt jedoch, dass es – eine Einigung mit dem Landkreis Main-Spessart vorausgesetzt – grundsätzlich möglich ist, die Forderung ohne einen erheblichen finanziellen Mehraufwand zu erfüllen. Wir sind für alle anderen Vorschläge offen, halten einen Takt, der dem anderer vergleichbarer Gemeinden entspricht, sowie die Erfüllung grundlegender Voraussetzungen wie funktionierender Umstiege an den wichtigen Umstiegspunkten, jedoch für Waldbüttelbrunn für zwingend erforderlich.

## 1. Einleitung

Der Gemeinderat Waldbüttelbrunn hat in seiner Sitzung am 23. Januar beschlossen, beim Kommunalunternehmen eine Verbesserung des Fahrplans auf folgendes Niveau – bezogen auf die innerörtlichen Haltestellen, beginnend ab 01.05.2025 – zu beantragen:

- Montag – Freitag Halbstundentakt von 6 Uhr bis 20 Uhr, in den Randzeiten davor und danach von Betriebsbeginn bis Betriebsende Stundentakt,
- Samstag Stundentakt von 6 Uhr bis 1:30 Uhr Stundentakt, auf Halbstundentakt verstärkt zwischen 14 Uhr und 18:30 Uhr.
- Sonntag Stundentakt von Betriebsbeginn bis Betriebsende

Dies entspricht dem Niveau der vergleichbaren Gemeinde Kürnach. Der Antrag wurde inzwischen beim Kommunalunternehmen eingereicht; am 17. April soll darüber entschieden werden. Da die finanzielle Lage des Landkreises angespannt ist, sollte eine Verbesserung des Fahrplans möglichst kosteneffizient erfolgen.

## 2. Aufgabenstellung

Es soll ein Fahrplan erstellt werden, mit dem die innerörtlichen Haltestellen in Waldbüttelbrunn (Neubergstraße, August-Bebel-Straße, Bachstraße und Egerlandstraße) das o.g. Taktniveau erhalten. Es sollen so wenig Mehrfahrten wie möglich im Vergleich zum bestehenden Fahrplan nötig werden.

## 3. Ausgangslage

Derzeit bedienen die Linien 471, 472, 480, 633, 977 und 991 eine oder mehrere der Waldbüttelbrunner Haltestellen. Die Linien 977 und 991 werden bei der folgenden Betrachtung ausgeklammert, da sie nur sehr unregelmäßig mit wenigen Fahrten am Tag verkehren. Die Linie 480 wird ausgeklammert, weil eine Linienführung durch den Ort mit einer Bedienung der innerörtlichen Haltestellen nicht möglich ist.

- Die Linie 633 besitzt den Fahrweg Marktheidenfeld – Remlingen – Uettingen – Roßbrunn – Mädelhofen – Waldbüttelbrunn – Höchberg – Würzburg Hbf.
- Die Linie 472 besitzt den Fahrweg Böttigheim – Neubrunn – Holzkirchhausen – Helmstadt – Waldbüttelbrunn – Höchberg – Würzburg Hbf.
- Die Linie 471 besitzt den Fahrweg Waldbüttelbrunn – Höchberg – Würzburg Hbf.

Die Fahrten der Linie 633 halten überwiegend lediglich an der Haltestelle Waldbüttelbrunn/B8, deren Einzugsgebiet nur 18,6 % des Ortes abdeckt. Die Fahrten der Linie 472 halten teilweise nur an der Haltestelle Waldbüttelbrunn/B8 und teilweise im Innenort, während die Fahrten der Linie 471 immer im Innenort halten.

Derzeit finden für jede Relation folgende Anzahl an Fahrten statt (wobei die Fahrten am Sonntag von und nach Helmstadt von der Linie 480 übernommen werden und deswegen in dieser Betrachtung außen vor bleiben):

Linie	Relation	Werktage	Samstag	Sonntag	
633	WÜ → MAR	22	9	7	
633	MAR → WÜ	28	9	7	
471	WÜ → WBB	14	4	7	Sonntag: Fahrten der Linien 471, 491, 492 und 512.
471	WBB → WÜ	14	5	7	Sonntag: Fahrten der Linien 471, 491 und 492.
472	WÜ → HELM	17	7	7	Sonntag: Fahrten der Linie 480
472	HELM → WÜ	16	7	7	Sonntag: Fahrten der Linie 480
<b>Summe</b>		<b>111</b>	<b>41</b>	<b>42</b>	

Der für Waldbüttelbrunn dabei innerorts entstehende Takt lässt sich im Wesentlichen so beschreiben:

- **Werktags:** Stundentakt durchgängig, morgens und mittags zusätzlicher, nicht vertakteter Schulverkehr, am Nachmittag Halbstundentakt.
- **Samstags:** Zweistundentakt durchgängig, wobei die Taktlücken unregelmäßig zu einem Stundentakt geschlossen werden.
- **Sonntags:** Zweistundentakt durchgängig.

Rein rechnerisch ließe sich mit der Anzahl der vorhandenen Fahrten ein erheblich besserer Takt für Waldbüttelbrunn innerorts fahren als tatsächlich gefahren wird. Das liegt daran, dass es derzeit viele parallele Fahrten gibt. Für parallele Fahrten gibt es hauptsächlich vier Gründe:

1. Bei langlaufenden Linien wie der 633 oder mit Abstrichen der 472 soll die Zeit, die zum Durchfahren der Hauptstraße in Waldbüttelbrunn notwendig ist, eingespart werden. Deswegen fahren sie nicht durch den Ort, für den dann ein paralleles Angebot der Linie 471 notwendig ist.
2. Alle Linien sind derzeit mehr oder weniger auf den Fernverkehrsknoten der DB in Würzburg Hbf abgestimmt, wo die Fernzüge immer zur vollen und halben Stunde verkehren. Da die Busse somit oft ähnliche Ankunfts- und Abfahrtszeiten haben, entstehen Dopplungen.
3. Eine mangelnde Abstimmung der Fahrpläne zwischen Landkreis Würzburg bzw. Kommunalunternehmen (Aufgabenträger für die Linien 471 und 472) und Landkreis Main-Spessart (Aufgabenträger für die Linie 633) führt zu parallelen Fahrten.
4. Falsche Prioritätensetzung innerhalb des Kommunalunternehmens führte seit 2020 zu parallelen Fahrten der Linien 471 und 472.

Während insbesondere Punkt 2 kaum zu ändern ist, können für die anderen drei Punkte Lösungen gefunden werden, um mit der gleichen Anzahl von Fahrten einen besseren Takt für Waldbüttelbrunn zu erreichen und gleichzeitig die Interessen anderer Fahrgäste nicht unberücksichtigt zu lassen.

## 4. Lösung

### 4.1 Vorbemerkungen

Für die Lösung wurden einige Annahmen getroffen, die im Folgenden kurz erläutert werden sollen:

- Im Zuge des Baus der Straßenbahnlinie 6 wird das Oegg-Tor in Würzburg geschlossen und die Straße „Balthasar-Neumann-Promenade“ zur Einbahnstraße. Der gewohnte Fahrweg der meisten Busse der Linien 471, 472 und 633 in Würzburg (Leistenstraße – Neue Universität – Residenz – Handwerkskammer – Busbahnhof) ist somit ab voraussichtlich 2024 nicht mehr möglich. Ein alternativer Fahrweg entlang des Ringparks würde einen erheblichen Zeitverlust bedeuten und hätte für die Fahrgäste keinerlei Erschließungswirkung, weswegen er hier für den regulären Linienverkehr nicht betrachtet wird.
- Es wird angenommen, dass an der Straßenbahnhaltestelle Talavera eine zentrale Umstiegshaltestelle errichtet wird. Dort könnte man in die Straßenbahnlinien 2 und 4 sowie in die Buslinien 7, 521, 522 und 613 umsteigen.

- Der Schulverkehr wird nicht verändert, damit die Schüler\*innen weiterhin die gewohnten Busverbindungen nutzen können. Hierbei wird der o.g. Umweg entlang des Ringparks in Kauf genommen.
- Die Fahrten der Linie 633 wurden – außer beim Fahrweg und dabei bei den Abfahrtszeiten ab/bis Haltestelle Waldbüttelbrunn/Egerlandstraße – nicht verändert. Die derzeitige Abfahrts- bzw. Ankunftszeit ab/an Egerlandstraße entspricht in der Regel der bisherigen bzw. der ab/an Haltestelle Waldbüttelbrunn/B8. Es wurden keine Fahrten der Linie 633 hinzugefügt. Gleiches gilt für die Fahrten der Linien 491, 492 und 512 am Sonntag.

## 4.2 Umsetzung

Es wurden folgende Lösungsansätze gewählt:

- Als Fahrweg der langlaufenden Linien 472 und 633 in Würzburg wurde die Relation Busbahnhof – Talavera – Wörthstraße – Höchberg/Karwinkel in beide Richtungen gewählt. Somit haben alle Fahrgäste der langlaufenden Linien Anschluss an den Fernverkehr am Hbf und gleichzeitig kann im Vergleich zum bisherigen Fahrweg entlang der Residenz Fahrtzeit eingespart werden. Die schlechtere Erschließungswirkung zur Innenstadt hin wird zugunsten des Fahrtzeitgewinns und des sicheren Anschlusses am Hbf in Kauf genommen; Fahrgäste, die in die Innenstadt wollen, können an der Haltestelle Talavera in die Straßenbahn umsteigen.
- Als Ziel und Endhaltestelle der Linie 471 in Würzburg wurde für den überwiegenden Teil der Fahrten (Ausnahme: Randzeiten) die Haltestelle Sanderring gewählt, da sich dort einige wichtige Institutionen (Schulen, FH, Universität) befinden und außerdem Anschluss zu ÖPNV-Verbindungen in den südlichen Landkreis sowie ins Frauenland, in die Sanderau, nach Heidingsfeld und ans Hubland besteht. Die Linie 471 kann somit eine zusätzliche Erschließungswirkung für Waldbüttelbrunn im Vergleich zum stündlichen Grundtakt der langlaufenden Linien 472 und 633 erzielen. Als Fahrweg wurde Sanderring – Alte Mainbrücke – Talavera – Wörthstraße – Höchberg/Karwinkel gewählt. Alternativ könnte auch Sanderring – Leistenstraße – Höchberg/Karwinkel gewählt werden. Dies würde von den Umläufen der Fahrzeuge her genauso passen, wurde aber aufgrund der verbesserten Erschließungswirkung durch die Haltestellen Talavera und Alte Mainbrücke nicht weiter betrachtet.
- In Waldbüttelbrunn haben die drei Linien – sofern sie durch den Ort verkehren – folgende Fahrwege:
  - 471: Neubergerstraße – St. Burkhard-Straße – Karl-Lott-Straße – Mainzer Straße – Egerlandstraße – Bachstraße - August-Bebel-Straße – Neubergerstraße (für jeden Umlauf)
  - 472: Neubergerstraße – August-Bebel-Straße – Bachstraße – Egerlandstraße (Richtung Helmstadt; Richtung Würzburg andersherum). Die Linie 472 verkehrt fast immer durch den Ort.
  - 633: Neubergerstraße – August-Bebel-Straße – Bachstraße – Egerlandstraße (Richtung Marktheidenfeld; Richtung Würzburg andersherum). Die Linie 633 verkehrt teilweise durch den Ort.
- Die Linien verkehren nach folgendem Taktmuster durch Waldbüttelbrunn:
  - Linie 471: Werktags Stundentakt von 7 Uhr bis 20 Uhr. Samstags Stundentakt von 14 Uhr bis 18 Uhr.

- Linie 472: Werktags Zweistundentakt von 5 bis 0 Uhr, verstärkt auf Stundentakt von 13:15 Uhr bis ca. 20 Uhr. Samstags Zweistundentakt von ca. 6 Uhr bis 0 Uhr.
- Linie 633: Werktags Zweistundentakt von 6 Uhr bis 13 Uhr, einzelne Fahrten am späten Abend. Samstags und sonntags Zweistundentakt von Betriebsbeginn bis Betriebsende.
- Die langlaufenden Linien 472 und 633 fungieren als Grundgerüst des Fahrplans und bewirken für Waldbüttelbrunn durch alternierende Taktung einen durchgehenden Stundentakt an allen Tagen. Dabei verkehren nicht alle Fahrten der Linie 633 durch den Innenort von Waldbüttelbrunn, nämlich diejenigen nicht, bei denen dies einen Parallelverkehr zur 472 oder 471 darstellen würde. Die Linie 471 dient im Fahrplankonzept als eine Art Taktverstärker, der den Stundentakt zu den gewünschten Zeiten auf einen Halbstundentakt verdichtet.
- Busse, die von/zum Hbf verkehren, sollen dort zur vollen oder zur halben Stunden sicheren Anschluss an den Fernverkehr der DB besitzen, wobei bei einem Stundentakt der Anschluss zur halben Stunde Priorität besitzt, da in dieser Zeitlage auch die RE-Linien Richtung Bamberg, Frankfurt, Stuttgart, Nürnberg und Treuchtlingen/München abfahren bzw. ankommen.
- Am Sanderring fährt der Bus der Linie 471 stets so ab, dass die Studierenden, deren Vorlesungen um X:45 Uhr am Hubland enden, einen reibungslosen Umstieg von der Linie 10 auf die Linie 471 haben können.
- In einem interfraktionellen Antrag vom 03.10.2022 wurde für alle Landkreisgemeinden eine Frühverbindung gefordert. Da diese nicht Teil des Antrags der Gemeinde Waldbüttelbrunn ist, wurde sie hier nicht weiter betrachtet. Sie kann allerdings problemlos eingefügt werden.

### 4.3 Der Fahrplan

Der Fahrplan ist in der Anlage dargestellt.

#### Technische Erläuterungen

- Eine Farbe im Fahrplan stellt ein einzelnes Fahrzeug dar. Die Umläufe sind somit farblich markiert. Bei den Fahrten der Linien 633, 491, 492 und 512 wurde auf eine Markierung von Fahrzeugen und Umläufen verzichtet, da an den bisherigen Umläufen nichts geändert wurde. Ebenso existieren einige Fahrten im Schulverkehr, die sich keinem Umlauf zuordnen ließen. Diese sind ebenfalls farblich nicht markiert.

#### 4.4 Mehraufwand an Fahrten

Es ergibt sich folgende Anzahl an Fahrten:

Linie	Relation	Werktage	Samstag	Sonntag	
633	WÜ → MAR	22	9	7	
633	MAR → WÜ	28	9	7	
471	WÜ → WBB	14	5	9	Sonntag: Fahrten der Linien 471, 491, 492 und 512.
471	WBB → WÜ	15	4	9	Sonntag: Fahrten der Linien 471, 491 und 492.
472	WÜ → HELM	16	11	7	Sonntag: Fahrten der Linie 480
472	HELM → WÜ	17	10	7	Sonntag: Fahrten der Linie 480
<b>Summe</b>		<b>112</b>	<b>48</b>	<b>46</b>	
<b>DELTA</b>					
Linie	Relation	Werktage	Samstag	Sonntag	Woche
633	WÜ → MAR	0	0	0	0
633	MAR → WÜ	0	0	0	0
471	WÜ → WBB	0	1	2	3
471	WBB → WÜ	1	-1	2	6
472	WÜ → HELM	-1	4	0	4
472	HELM → WÜ	1	3	0	8
<b>Summe</b>		<b>1</b>	<b>7</b>	<b>4</b>	<b>16</b>

Es wird deutlich, dass der Mehraufwand mit insgesamt 16 zusätzlichen Fahrten pro Woche relativ gering ist, insbesondere im Vergleich zur erheblichen Verbesserung der Angebotsqualität für die Fahrgäste aus Waldbüttelbrunn. Ein Großteil davon (11 Fahrten) fällt am Samstag und am Sonntag an, was auch auf den dort bisher enorm schlechten Fahrplan zurückzuführen ist. An Werktagen gibt es nur eine Fahrt der Linie 471 zusätzlich.

Ein Hinzufügen der Frühfahrten würde mit insgesamt 10 zusätzlichen Fahrten pro Woche an Werktagen und einer Fahrt pro Woche an Samstagen zu Buche schlagen.



## 4.5 Einschränkungen

Es bestehen einige Einschränkungen im Vergleich zum bisherigen Fahrplan, bzw. einige „Traditionen“ des bisherigen Fahrplans fallen weg:

- Die gewohnte Strecke über den Residenzplatz wird aufgegeben. Dies wird allerdings durch die Schließung des Oegg-Tors und nicht durch dieses Fahrplankonzept verursacht. Der umstiegsfreie Zugang in die Innenstadt wird für Waldbüttelbrunn durch den Halt an der Haltestelle „Alte Mainbrücke“ erreicht. Für die langlaufenden Linien wird dieser mangels Alternativen aufgegeben; ein problemloser Umstieg in die Straßenbahn kann an der Haltestelle Talavera erfolgen.
- Die Fahrgäste der langlaufenden Linien müssen einen Fahrtzeitverlust durch die Mitbedienung des Innenortes von Waldbüttelbrunn hinnehmen. Dieser wird durch den mit dem Fahrweg über die Wörthstraße verbundenen Fahrtzeitgewinn allerdings mehr als kompensiert – mehr noch, die Umstiege am Hbf zum Fernverkehr sind mit diesem Fahrplankonzept durchgehend erreichbar und werden nicht, wie bisher, immer wieder verpasst.
- Es muss eine Verhandlung mit dem Landkreis Main-Spessart über die Frage, ob die Busse der Linie 633 in den entsprechenden Zeitlagen durch Waldbüttelbrunn verkehren können, geführt werden. Da allerdings auch bereits jetzt schon Busse der Linie 633 durch Waldbüttelbrunn verkehren, sollte es grundsätzlich möglich sein, hier eine Einigung zu erzielen.
- Eine genaue Optimierung des Fahrplans bzgl. Umstiegsverbindungen, die nicht den Fernverkehr am Würzburger Hauptbahnhof betreffen, muss noch durchgeführt werden. Da eine solche Optimierung im Allgemeinen dringend stattfinden muss und nur unter Betrachtung des gesamten Fahrplans aller ÖPNV-Linien im Raum Würzburg stattfinden kann, konnte sie mit den zur Verfügung stehenden Mitteln für diesen Fahrplan nicht durchgeführt werden. Da jedoch an allen Endhaltestellen, an denen Standzeiten bestehen, relativ viel Puffer in den Umläufen vorhanden ist, sollte eine Optimierung machbar sein.

## 5. Fazit

Es ist möglich, den vom Gemeinderat Waldbüttelbrunn geforderten Takt für Waldbüttelbrunn mit relativ geringem Mehraufwand an Fahrten zu fahren. Notwendig ist dafür eine intelligente Fahrplanplanung, die Aufgabe einiger – überkommener – „Fahrplantraditionen“ und eine Einigung mit dem Landkreis Main-Spessart. Gleichzeitig muss betont werden, dass dieses Fahrplankonzept nicht die einzig machbare Problemlösung darstellt, sondern nur eine von vielen ist. Auch andere Fahrplankonzepte führen zum Ziel – wichtig ist allerdings, dass der geforderte Takt und insbesondere die Sicherung der Umstiege an den bevorzugten Umstiegspunkten Talavera, Sanderring und Hauptbahnhof dabei realisiert wird.