

# ZUKUNFT.



ödp

## **Dr. Ulrike Schneider**

Mitglied des Stadtrats  
Initiative ZUKUNFT/ödp

Krumme Gasse 30  
97421 Schweinfurt

mobil 0173-6513177  
rike.schneider@icloud.com

Schweinfurt, den 01. August 2025

## **Anfrage I**

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

im Zusammenhang mit der ÖPNV Reform stellen sich folgende Fragen, um deren Beantwortung ich im Namen der Initiative ZUKUNFT.ödp, im Namen der Linken und im Namen der Freien Wähler in der nächsten Stadtratssitzung und überdies auch in Schriftform bitte. Die ersten drei Fragen entsprechen der Anfrage im Februar, deren Beantwortung im August in Aussicht gestellt wurde:

1. Wie viele bezahlte Busfahrer-Stunden kommen nach dem alten (bis Dez. 24) und wie viele nach dem neuen System (Jan 25) an einem Werktag (schulfreier Werktag) zusammen?
2. Wie viele Wartezeiten an den Endhaltestellen (größer als 10 min) ergeben sich nach dem alten (bis Dez. 24) und wie viele nach dem neuen System (ab Jan 25) an einem Werktag (schulfreier Werktag) und wie hoch ist deren Gesamtdauer ? Wieviel davon ist bezahlte Arbeitszeit?
3. Um wieviel Prozent wurde die Fahrhäufigkeit auf folgenden Linien an einem Werktag (schulfreier Werktag) im Vergleich zum alten System reduziert: #Bergl, #Deutschhof, #Hochfeld-Wildpark, #Gartenstadt, #Maintal, #Grafenrheinfeld (Jan 25)?

Hinzu kommen folgende Fragen:

4. Wie lauten die Zahlen aus den Fragen 1-3, bezogen auf das zum Herbst '25 angepasste Bussystem 2.0 ?

5. Wie ist es möglich, dass der bisherige Kostenrahmen eingehalten wird, wenn man vier bis sechs zusätzliche Busfahrer:innen benötigt?

Zitat Hr. Wapki (Schweinfurter Tagblatt vom 30.06.2025)

„Aktuell gehen wir davon aus, dass das neue Stadtbusnetz im Kostenrahmen des bisherigen bleibt. (...) Aktuell gehen wir von einem zusätzlichen Bedarf von etwa vier bis sechs Fahrerinnen und Fahrern aus.“

Zitat aus der Beschlussvorlage TOP 5 der Stadtratsitzung vom 29.07.2025

„Tatsächlich erhöht sich die Fahrzeit in Summe so, dass 5 Personen mehr im Fahrdienst gebraucht werden.“

6. Wie hoch sind die Kosten für die zusätzlich benötigten fünf Busfahrer p.a.?

7. Wie viele Busnutzer steigen täglich am Rossmarkt um - sowohl in absoluten Zahlen wie auch prozentual im Verhältnis zu den Gesamt-Busnutzern?

Die Begründung für die strikte Taktung aller Linien ist die Umsteigemöglichkeit aufgrund des gleichzeitigen Eintreffens am Rossmarkt.

8. Gibt es ein System zur regelmäßigen Ermittlung der Pünktlichkeit der Busse?

In welcher Weise und in welchem Rhythmus erfolgt die Ermittlung der Pünktlichkeitsquote? Seit wann ist dieses System im Einsatz? Wie fließen die ausgefallenen Fahrten (der Bus ist gar nicht gekommen) in die Berechnung der Pünktlichkeitsquote ein? Gibt es neben der Pünktlichkeitsquote auch eine Ausfallquote? Wenn ja, wie viele Busse erscheinen innerhalb einer Woche im Durchschnitt gar nicht an einer vorgesehenen Haltestelle?

Schweinfurter Tagblatt vom 30.06.2025

Aussage Hr. Wapki:

„Im Jahr 2023 habe die Pünktlichkeitsquote bei 74,41 Prozent gelegen.“

Im Nahverkehrsplan 2022 werden unter Punkt 24.3.2 turnusmäßige Qualitätsberichte gefordert, in denen u.a. über die Erfüllung des Zielwerts „Pünktlichkeitsquote“ zu berichten ist. Der NVP 2022 weist unter Punkt 23.5.1 Folgendes aus: „Im Jahr 2019 wird im Stadtverkehr eine Pünktlichkeitsquote von rund 84% als Jahreswert über alle Linien erreicht.“

9. Wie lauteten die Ankunftszeiten aller Busse am Rossmarkt am Dienstag, den 22. Juli 2025?

Die Pünktlichkeitsquote ließ (Stichprobe um 16.57 Uhr) zu wünschen übrig, von 18 Bussen waren nur 10 vor Ort.

10. Hat sich die Quote der ein- und auscheckenden Fahrgäste zwischen Januar und Juli 2025 verändert? Wenn ja, wie ?

Empirisch konnten die Busnutzer feststellen, dass Fahrscheine ganz schwerpunktmäßig auf der Buslinie 100 (Deutschhof – Bergl) kontrolliert werden. Busnutzer der anderen Linien wurden in 2025 häufig noch überhaupt nicht kontrolliert. Zugleich ist empirisch feststellbar, dass in den Bussen (außer der Linie 100) nahezu niemand mehr eincheckt oder auscheckt

11. Wie hat sich das Fahrgastaufkommen im Vergleich 1. Halbjahr 2024 zu 1. Halbjahr 2025 entwickelt? Gibt es prozentuale Auswertungen, in welcher Weise die Busnutzer ihre Tickets zahlen? (Deutschlandticket, Ticketbuchung via App, Prepaid Karte, Tagestickets des Verkehrsverbunds NVM, Nutzung von FairTiQ etc.) und wie haben sich die Einnahmen aus Ticketverkäufen zwischen dem 1. Hj 2024 und dem 1. Hj. 2025 verändert? Wieviel davon ist auf die teils erheblichen Preissteigerungen zurückzuführen?

12. Thema Schwarzfahren: Wie viele Buslinien und wie viele Fahrten werden täglich stichprobenartig kontrolliert? Haben die Kontrolleure eine Vorgabe, welche Linien sie kontrollieren sollen oder entscheiden sie selbstständig darüber?

13. Wie hoch ist die durchschnittliche Krankheitsquote beim Fahrpersonal? Hat sich der Krankenstand durch die Umstellung auf das Bussystem 2.0 verbessert? Vergleich Juli 2024/25?

14. Gibt es ein festgelegtes Evaluationskonzept, wann und anhand welcher Kennzahlen entschieden wird, ob das Bussystem 2.0 funktioniert oder gegebenenfalls angepasst werden muss?

Mit freundlichen Grüßen,

gez. *Ulrike Schneider*

Dr. Ulrike Schneider  
Initiative ZUKUNFT.ödp

*Robert Striesow*

Robert Striesow  
Die Linke

*Stefan Labus*

Stefan Labus  
Freie Wähler