

nürnberg^{er}  land



TEILFORTSCHREIBUNG 2023



Nahverkehrsplan

für den Landkreis Nürnberger Land

Mai 2023

Aufgestellt:



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH
Rothenburger Str. 9
90443 Nürnberg

Bearbeiter: Jonas Hüsam, Dipl.-Geograf

Inhaltsverzeichnis

1. Rahmenbedingungen und Zielvorgaben	7
1.1 Ausgangslage	7
1.2 Gesetzliche Rahmenbedingungen	7
1.3 Gültigkeit	8
1.4 Zielvorgaben	8
1.5 Finanzielle Rahmenbedingungen	12
1.6 Arbeitsschritte	13
2. Bestandsaufnahme	14
2.1 Raumstruktur	14
2.2 Verkehrsnachfrage	15
2.3 Derzeitiges ÖPNV-Angebot	16
2.4 Derzeitige Nutzung	16
3. Ausreichende Verkehrsbedienung	18
3.1 Berücksichtigte Orte	18
3.2 Gebietstypen	18
3.3 Erschließung	18
3.4 Erreichbarkeit	18
3.5 Bedienungshäufigkeit	19
3.6 Auslastung	19
4. Schwachstellenanalyse	21
4.1 Ergebnisse aus den Rechenläufen	21
4.2 Defizitbewertung	22
4.3 Barrierefreiheit bei Haltestellen und Fahrzeugen	23
5. Voraussichtliche Entwicklungen	26
5.1 Siedlungsflächen und Infrastruktur	26
5.2 Planungen anderer Aufgabenträger	26
5.3 Verkehrsprognose	27
5.4 Linienbündel	27
6. Maßnahmenpaket	29
6.1 Maßnahmenfinanzierung	29
6.2 Leistungsangebot	29
6.3 Information	30
7. Wirkungen des Maßnahmenpaketes	31
7.1 Verkehrliche Wirkung	31
7.2 Finanzielle Wirkung	31
8. Bewertung des Maßnahmenpaketes	33
8.1 Gesamtbewertung	33
8.2 Zeitliche Reihung der Einzelmaßnahmen	33
9. Beteiligungsverfahren	34
9.1 Beteiligung der Verkehrsunternehmen	34
9.2 Weitere Beteiligungen	34
9.3 Zeitliche Reihung der Beteiligung	34
10. Karten	35
11. Tabellen	51

12. Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen im VGN	70
12.1 Bauliche Mindeststandards	71
12.2 Planungsschritte zur Prüfung von Haltestellen auf Umsetzbarkeit des Mindeststandards	73
13. RNVP Teil II Modul Bedarfsverkehre	76
13.1 Einführung	76
13.2 Produktdefinitionen für Bedarfsverkehre	76
13.3 Qualitätsstandards für Bedarfsverkehre	77

1. Rahmenbedingungen und Zielvorgaben

1.1 Ausgangslage

Der Landkreis Nürnberger Land hat in einer Vereinbarung mit der VGN GmbH vom 07.11.2003 die Verbundgesellschaft beauftragt, den Nahverkehrsplan (NVP) zu erstellen und regelmäßig fortzuschreiben. Der erste Nahverkehrsplan wurde 2007 vom Kreistag beschlossen, 2013 erfolgte eine Fortschreibung des gesamten Nahverkehrsplans. In den Jahren 2014, 2015, 2016 und 2018 wurden jeweils Teilbereiche des Nahverkehrsplans fortgeschrieben.

2019 wurde der gesamte Nahverkehrsplan fortgeschrieben und im Juli 2021 zu den Themen „Wochenendverkehr“, „barrierefreie Fahrzeuge im Bedarfsverkehr“ und „Vereinigung und Harmonisierung der Linienbündel 6 und 7“ teils fortgeschrieben..

2023 wurden die Themen Finanzielle Rahmenbedingungen sowie Linienbündel im Rahmen einer Teilfortschreibung geändert.

1.2 Gesetzliche Rahmenbedingungen

Seit 1996 sind die Landkreise und kreisfreien Städte in Bayern **Aufgabenträger** für den allgemeinen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)¹.

Der Aufgabenträger ist für die Sicherstellung einer ausreichenden

Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV zuständig. Er „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**“². Dieser ist ein unerlässliches Instrument zur Gestaltung des allgemeinen ÖPNV und bildet den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV-Angebotes. Dabei ist die Definition der sogenannten **Ausreichenden Verkehrsbedienung** ein zentrales Element.

„Die Genehmigungsbehörde wirkt im Rahmen ihrer Befugnisse (...) und unter Beachtung des Interesses an einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung an der Erfüllung der dem Aufgabenträger (...) obliegenden Aufgabe mit. Sie hat hierbei einen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen, der unter den Voraussetzungen des Absatzes 3 Satz 6 PBefG³ zustande gekommen ist und vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet.“⁴

Das Bayerische ÖPNV-Gesetz legt fest, dass „die Planung, Organisation und Sicherstellung des allgemeinen Öffentlichen Perso-

nennahverkehrs (ÖPNV) eine freiwillige Aufgabe der Landkreise und kreisfreien Gemeinden im eigenen Wirkungskreis ist. Sie führen diese Aufgaben in den Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit durch.“⁵ Hingegen ist der „Schienenpersonennahverkehr (SPNV) (...) Aufgabe des Freistaates Bayern“⁶.

Mit der im Jahre 1998 veröffentlichten **Leitlinie zur Nahverkehrsplanung (LzN)** hat das damalige Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie den Aufgabenträgern/Planern inhaltliche und organisatorische Handlungsempfehlungen für die Erstellung von Nahverkehrsplänen an die Hand gegeben. Diese enthält konkrete Planungs- und Bewertungskriterien sowie Empfehlungen zu **Grenzwerten** (Mindestanforderungen an den ÖPNV) und **Richtwerten** (guter ÖPNV-Standard) für das ÖPNV-Angebot. Damit „(...) sollen Hinweise zum Begriff ‚ausreichende Verkehrsbedienung‘ im Sinne des § 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG gegeben werden. Ob eine ‚ausreichende Verkehrsbedienung‘ gegeben ist, ist in jedem Einzelfall zu entscheiden.“⁷ Wesentliche Kriterien beziehen sich beispielsweise auf Merkmale wie ÖPNV-Erschließung, Erreichbarkeit und Bedienungshäufigkeit. Hierbei überlässt der Gesetzgeber den Aufgabenträgern bei der Auslegung der Empfehlungen relativ große Spielräume.

1 vgl. Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (**RegG**), Personenbeförderungsgesetz (**PBefG**) sowie Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (**BayÖPNVG**)

2 PBefG §8 Abs. 3

3 „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.“

4 PBefG §8 Abs. 3a Satz 1

5 BayÖPNVG Art. 8 Abs. 1

6 BayÖPNVG Art. 15 Abs. 1

7 Bayerische Leitlinie zu Nahverkehrsplanung, Anhang C, C1

Diese Kriterien wurden von einer Arbeitsgruppe aus Vertretern der einzelnen Fraktionen im Kreistag erörtert und Vorgaben für die Bewertung der ÖPNV-Situation (Ist-Zustand) festgelegt. Die Verkehrsunternehmer, die im Kreisgebiet mindestens eine Linie mit Genehmigung nach PBefG §42 betreiben, wurden zur Sitzung am 01.02.2019, in der die Kriterien noch einmal vorgestellt wurden, eingeladen und um Stellungnahme gebeten.

In Weiterführung des Rechtsgedankens des PBefG § 8 Abs. 4 (1), wonach Verkehrsleistungen im ÖPNV vorrangig ohne finanzielle Ausgleichsleistungen zu betreiben sind, bleibt auch bei Anwendung der Verordnung (EG) 1370/2007 das Primat der „eigenwirtschaftlichen Verkehre“ erhalten.⁸ Die Verordnung (EG) 1370/2007 kommt insbesondere dann zur Anwendung, wenn die öffentliche Hand durch finanzielle Ausgleichsleistungen zur Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen in den ÖPNV intervenieren möchte (öffentliche Dienstleistungsaufträge), um das Kriterium der ausreichenden Verkehrsbedienungs zu erfüllen. Mit anderen Worten: eine gemeinwirtschaftliche Leistungssicherung ist grundsätzlich erst dann geboten, wenn die im Nahverkehrsplan definierte ausreichende Verkehrsbedienungs durch ein eigenwirtschaftliches Verkehrsangebot nicht möglich ist.

Nahverkehrspläne haben jedoch keinen verbindlichen Rechtscharakter aus dem hieraus sich ein subjektiver Anspruch auf die Umsetzung von Maßnahmen ergeben würde.

1.3 Gültigkeit

Der Gültigkeitsbereich des Nahverkehrsplans ist auf den Zuständigkeitsbereich des Landkreises und der dort verkehrenden Linien begrenzt.

⁸ vgl. Bayerische Leitlinien zur Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, Ziffer 3.4

Im „lokalen ÖPNV“ haben die Aufgabenträger die Planungs- sowie Realisierungskompetenz.

Im „regionalen ÖPNV“ hat der Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (ZVGN) die „Aufgabe der regionalen Nahverkehrsplanung“, insbesondere mit folgenden Inhalten:

- Erstellung des regionalen Nahverkehrsplans (RNVP) einschließlich konzeptionelle Verkehrsplanung
- Abstimmung der Nahverkehrsplanung der Verbandsmitglieder
- Mitwirkung bei der SPNV-Planung
- Infrastrukturplanung
- Objektplanung und Stellungnahme zur Bauleitplanung

Der Regionale Nahverkehrsplan wurde vom ZVGN in Auftrag gegeben und wird von der VGN GmbH in Modulen erarbeitet. Diese fließen als Selbstverpflichtung in die lokalen Nahverkehrspläne der einzelnen Aufgabenträger mit ein.

Seine Wirkung für den VGN erfolgt nicht als eigenständiger Nahverkehrsplan – er ist vielmehr Ausdruck der inhaltlichen Abstimmung der Aufgabenträger im ZVGN untereinander. Darüber hinaus bietet der RNVP den im ZVGN zusammengeschlossenen Aufgabenträgern die Möglichkeit grundsätzliche Absprachen und Zielsetzungen hinsichtlich einer gemeinsamen Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs im VGN zu treffen und umzusetzen. So enthält er beispielsweise gemeinsame Produktdefinitionen und Qualitätsstandards. Auch grenzübergreifende Linien werden im Regionalen Nahverkehrsplan formal behandelt. Davon betroffene Linien bedürfen einer weiteren Untersuchung, insbesondere bei überregionaler Funktion. Die Realisierung dieser Planungen liegt jedoch weiterhin bei den Aufgabenträgern des ÖPNV.

Sofern landkreisübergreifende Linien in das Gebiet von Aufgabenträgern fahren, die nicht Verbandsmitglieder des ZVGN sind, ist ggf.

eine direkte Abstimmung mit dem betroffenen Landkreis erforderlich.

Der Nahverkehrsplan behält bis zur Fortschreibung desselben seine Gültigkeit. Laut Art. 13 Abs. 2 Satz 3 BayÖPNVG ist der Nahverkehrsplan in regelmäßigen Zeitabständen zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben. Es ist nach der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung aufgrund der Verfügbarkeit von Rahmendaten zweckmäßig, einen Zeitabstand von 5 Jahren zu wählen.

1.4 Zielvorgaben

Grundsätzliche Ziele der Gesamtverkehrsplanung sind auch im Nahverkehrsplan zu verankern bzw. zu beschließen. Es sind die seit Jahrzehnten geltenden Überlegungen:

- Verkehr vermeiden
- Verkehr verlagern
- Verkehr verträglicher gestalten

Da eines der Hauptprobleme beim Verkehr der motorisierte Individual-, Wirtschaftspersonen- und Güterverkehr darstellt, müssen die obigen Ziele differenziert und präzisiert werden:

- Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV) ohne Mobilitätseinschränkung
- Verlagerung des MIV auf die umweltverträglichen Verkehrsmittel Fuß, Rad und ÖPNV sowie Erhöhung des Mitfahreranteils im Auto
- Stadt-, raum- und umweltverträglichere Gestaltung des MIV

Um das Klimaziel des Bundes, die CO₂-Emission von 1990 bis 2030 um 55 %⁹ zu reduzieren, auch im Verkehrsbereich zu stützen, ist eine Verlagerung zwischen den Verkehrsmitteln notwendig. Es sind dabei nicht nur Emissionen von CO₂, Feinstaub, NOx, etc. bedeutend, sondern auch

⁹ Klimaschutz in Zahlen; Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau- und Reaktorsicherheit. (www.bmub.bund.de)

Lärm und logistische Probleme, wie Straßenbelastung und Parkraumbeschaffung.

Nicht immer hat der Aufgabenträger die Möglichkeiten, die Entwicklung zu beeinflussen. Zum Beispiel sind die technische Entwicklung für emissionsärmere Fahrzeuge oder die Benzinpreisentwicklung, die große Auswirkungen auf die Verkehrsträgerwahl haben, kommunalpolitisch nicht beeinflussbar.

Möchte man die Schadstoff- und Lärmemissionen verringern, muss man sich konkrete Ziele setzen und entsprechende Maßnahmen umsetzen. Um diesen Zielen gerecht zu werden, setzt sich der Landkreis zum Ziel, durch entsprechende Maßnahmen eine Veränderung des Modal Split zu Lasten der PKW-Fahrer und zu Gunsten der PKW-Mitfahrer sowie des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV) zu erreichen. Als Ziel wird folgende Bandbreite in Abbildung 1 definiert, welche bis zum Jahr 2025 erreicht werden soll. Konsequenterweise sind künftig Erhebungen des Gesamtverkehrs erforderlich, um festzustellen, wie sich das Aufkommen der einzelnen Verkehrsträger verändert hat.

Diese Grundzielsetzung kann durch weitere Maßnahmen begleitet werden, die jedoch nicht durch den Landkreis, sondern die Kommunen im Landkreis oder Dritte umgesetzt werden müssten, wie zum Beispiel:

- Siedlungsentwicklung unter Gesichtspunkten der „Stadt der kurzen Wege“
- Reduzierung des Verkehrsraums und attraktive Gestaltung des öffentlichen Raumes
- Förderung der Nahversorgung
- Parkraumbewirtschaftung
- Ausbau Park & Ride (P+R)
- Umsetzung eines Radverkehrskonzeptes einschließlich Bike & Ride (B+R)
- Orientierung an schwachen Verkehrsteilnehmern bei Gestaltung des Verkehrsraumes
- Einführung des VGN-Firmen Abos

Abb. 1: Ziel der Veränderung des Modal Split

	Modal Split 2017 (MiD)	Bandbreite		Veränderung um
		von	bis	
PKW-Fahrer	45%	37,1%	31,2%	-18% bis -31%
PKW-Mitfahrer	15%	16,5%	18%	10% bis 20%
Rad	6%	9%	10%	50% bis 67%
Fuß	25%	27,5%	30%	10% bis 20%
ÖPNV	9%	9,9 %	10,8%	10% bis 20%

Ausreichende Verkehrsbedienug

Mit der Festlegung einer „Ausreichenden Verkehrsbedienug“ im allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) trägt der Landkreis im Rahmen seiner Daseinsvorsorge zur Schaffung gleichwertiger Lebensbedingungen bei. Hierbei soll die Mobilität aller Bevölkerungsgruppen sichergestellt und damit den Vorgaben des Art. 4 ÖPNVG Rechnung getragen werden. Die Belange mobilitätseingeschränkter Personen (Behinderte, ältere Menschen, Personen ohne Führerschein/PKW) sind zu berücksichtigen.

Als Ausreichende Verkehrsbedienug entsprechend der Bayerischen Leitlinie zur Nahverkehrsplanung wird als ÖPNV-Standard der **Richtwert** (guter ÖPNV-Standard) festgelegt.

Barrierefreiheit

Nach § 8 Abs. 3 PBefG hat der Nahverkehrsplan „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 (...) 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. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans (...) sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen

sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.“

Die ad-hoc-Arbeitsgruppe der Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände hält in ihrer Schrift „Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV“¹⁰ fest, dass die Aufgabenträger die Pflicht haben, „sich mit der gesetzlichen Zielbestimmung zu befassen, die Belange der Barrierefreiheit bei der Aufstellung eines Nahverkehrsplanes (NVP) angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen und dabei die Verbände, Beauftragten und Beiräte der Betroffenen anzuhören. Kommen sie der Pflicht nach, sind sie keinem (erhöhten) Klagerisiko ausgesetzt. Nahverkehrspläne haben keinen verbindlichen Rechtscharakter und es gibt keinen subjektiven Anspruch auf die Umsetzung einzelner Maßnahmen.“

Weiterhin ist eine der Kernaussagen, dass der Gesetzgeber mit der Zielbestimmung eines barrierefreien ÖPNV bis 2022 keine neuen technischen Anforderungen definiert (hat): „Barrierefreiheit“ bleibt auch weiter ein Prozess der Annäherung an ein Ideal und ein Kompromiss zwischen den Bedürfnissen unterschiedlicher Gruppen von Menschen. Eine Freiheit von Hemmnissen für alle Formen von Behinderungen ist realistisch Weise nicht zu erreichen.“

Bei der Maßgabe zur vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV muss das Gesamtsystem ÖPNV betrachtet werden. Hierzu zählen neben Inf-

¹⁰ ad-hoc-AG der BAG ÖPNV „Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV“, Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG; 09/2014

rastruktur und Fahrzeugen auch die Information der Fahrgäste.

Der Landkreis Nürnberger Land schließt sich diesen Formulierungen der Ad-hoc-AG an.

Die Kriterien und Vorgaben zur Barrierefreiheit bei Haltestellen und Fahrzeugen sind unter „4.3 Barrierefreiheit bei Haltestellen und Fahrzeugen“ auf Seite 23 aufgelistet.

Die Umsetzung der Barrierefreiheit bei der **Information** der Fahrgäste soll vor allem elektronisch durch eine Anpassung der Fahrplanauskunft erfolgen. Dieses Aufgabefeld kann nicht durch den einzelnen Aufgabenträger umgesetzt werden, sondern wird bayernweit für alle Aufgabenträger durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) realisiert.

Die Information vor Ort an den Haltestellen und in den Fahrzeugen muss jedoch vom Aufgabenträger definiert und im Rahmen des barrierefreien Ausbaus der Infrastruktur umgesetzt werden. Der barrierefreie Zugang zur Information richtet sich im Allgemeinen nach den Vorgaben der Verbundgesellschaft, welche im Kapitel 12 „Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen im VGN“ auf Seite 63 festgehalten sind. Der Erhalt der Barrierefreiheit und der Betrieb bei Infrastruktur und Fahrzeugen müssen ständig gewährleistet sein. Daher legt der Aufgabenträger im Nahverkehrsplan vorrangig Kriterien für den barrierefreien Ausbau der Infrastruktur und der Fahrzeuge fest. Diese sind im Nahverkehrsplan unter „4.3 Barrierefreiheit bei Haltestellen und Fahrzeugen“ auf Seite 23 aufgelistet.

Bedienungsstandards und Angebotsgestaltung

Vorrangig soll der ÖPNV auf die Bedürfnisse des Schülerverkehrs ausgerichtet sowie für den Berufsverkehr als möglichst gleichwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr dienen (d. h. auch in den Ferien für den Berufsverkehr ein Angebot). Wo Schüler auf Unterichtsstätten außerhalb des eigenen

Verantwortungsbereichs angewiesen sind, sollen diese angemessen erreichbar sein.

Freigestellte Schülerverkehre sind nach Möglichkeit in den ÖPNV zu integrieren.

Das Angebot sollte darüber hinaus auch den Versorgungsverkehr (Einkauf, Behörden-, Arztbesuche etc.) sowie den Freizeitverkehr entsprechend der Nachfrage abdecken.

In Gebieten und zu Verkehrszeiten mit schwacher Nachfrage sollen bedarfsgesteuerte Verkehre (Rufbus) das Busangebot ergänzen.

Die Qualitätsstandards für Bedarfsverkehre (Benutzungshinweis, Fahrzeugkennzeichnung, etc.) sollen den Anforderungen des Moduls „Bedarfsverkehre“ im RNVP, Teil II, entsprechen (vgl. „13. RNVP Teil II Modul Bedarfsverkehre“ auf Seite 69).

Die Bedienung in Ortsteilen unter 150 Einwohnern außerhalb des Schülerverkehrs, die nicht im Nahverkehrsplan berücksichtigt werden, kann durch alternative Bedienformen, wie Bedarfsverkehre¹¹, Bürgerbusse¹² o. ä. abgedeckt werden. Zumindest sollte hier für Besorgungsfahrten oder Arztbesuche – vor allem für ältere Personen und Menschen ohne Möglichkeit zur individuellen motorisierten Beförderung – ein Angebot geschaffen werden. Dieses Angebot wird jedoch nicht durch den Landkreis im Rahmen des Nahverkehrsplans finanziert, sondern liegt in den Händen der einzelnen Städte, Märkte und Gemeinden oder entsprechender Bürgerbusvereine.

Im Interesse eines gut merkbareren Angebotes und einer Optimierung der Anschlüsse, ist bei der Angebotsgestaltung ein einheitliches Taktmuster und einheitliche Linienwege anzustreben. Schulanfangs- und Schlusszeiten sind dabei zu berücksichtigen.

Das Busangebot soll dabei auf den Schienenpersonennahverkehr

11 Förderrichtlinie zur Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum

12 Richtlinie für Bürgerbusprojekte des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr

ausgerichtet werden. Die Umsteigezeit auf den Schienenpersonennahverkehr soll so ausgestaltet werden, dass ein verlässlicher Anschluss (auch bei geringen Verspätungen) geschaffen wird. Die Schaffung von Park & Ride- (P+R) bzw. Bike & Ride- (B+R) Anlagen ist von den Gemeinden zu prüfen und ggf. zu veranlassen.¹³

Infrastruktur und Beschleunigung

Die Haltestelleneinrichtungen müssen den VGN-Standard erfüllen und sollen bei entsprechendem Fahrgastaufkommen einen Wetterschutz bieten. Die Zuständigkeit für die Haltestelleneinrichtungen (Haltestellenschild und Fahrplanaushang) liegt bei den entsprechenden Verkehrsunternehmen. Vor allem für Haltestellen, die stärker frequentiert und besonders für Ortsunkundige relevant sind, wird empfohlen, über den reinen Fahrplan hinaus weitere Informationsangebote, wie Liniennetz und BedienungsHinweise bei Bedarfsfahrten, von den Verkehrsunternehmen vorzuhalten. Hierfür ist ein Fahrplankasten mit entsprechender Größe notwendig.

Bei Straßenumbauten oder Haltestellenausbau sollte von Seiten der jeweiligen Straßenbausträger darauf geachtet werden, in Zukunft zur Beschleunigung des ÖPNV – wo möglich – Buskaps an Stelle von Bushaltebuchten zu errichten. Ausnahmen ergeben sich an Haltestellen, bei denen es regelmäßig zu längeren Wartezeiten kommt (z. B. vor Schulen oder an Endhaltestellen) sowie an stark frequentierten Straßen. Zur weiteren Beschleunigung sollten auch zusätzliche Vorrangschaltungen für Busse an Lichtsignalanlagen geprüft und wo sinnvoll durch die entsprechenden Straßenbausträger umgesetzt werden sowie Vor-

13 Die Zuständigkeit dafür ist im BayÖPNVG nicht geregelt. Fördermöglichkeit durch Bike+Ride-Offensive an Bahnhöfen von Deutsche Bahn und Bundesumweltministerium (www.deutschebahn.com/bike-andride)



Abb. 2: Außendesign für Fahrzeuge (Modellbeispiel)

fahrtregelungen entlang der Linienwege geändert werden.

Zur besseren Information sollten stark frequentierte Haltestellen und wichtige Umsteigeknoten mit einer dynamischen Fahrgastinformation ausgestattet werden.¹⁴ Die Zuständigkeit liegt hierbei bei den Kommunen.

Zwischen Verknüpfungspunkten einzelner Linien sind die Wege kurz zu halten und verständlich von den Kommunen vor Ort auszuschildern. Dabei sind besonders die Belange mobilitätseingeschränkter Personen zu beachten. Die Anschlussicherung sollte insbesondere bei der letzten Fahrtmöglichkeit am Tag gewährleistet sein.

Bereits bei der Planung neuer Baugebiete sowie Freizeiteinrichtungen ist die Realisierbarkeit einer guten ÖPNV-Anbindung zu berücksichtigen. Auf kurze Zugangswege zu Haltestellen ist zu achten. Für die Ausweisung neuer Baugebiete bieten sich besonders auch die Einzugsbereiche von Bahnhofpunkten an, sofern der Lärmschutz gewährleistet ist.

¹⁴ Hierzu wird auf das Sofortprogramm „Saubere Luft 2017 – 2020“ des Bundes hingewiesen.

Fahrzeuge

Die im Verbundverkehr eingesetzten Fahrzeuge haben Qualitätsstandards zu erfüllen, wie z. B. gut lesbare VGN-Liniennummer und Zielschild an den vorgegebenen Seiten des Fahrzeugs und optische und akustische Informationseinrichtungen zur Ankündigung der nächsten Haltestelle. Diese Qualitätsstandards sind im Assoziierungsvertrag der einzelnen Unternehmen mit der Verbundgesellschaft im Anhang 2 festgehalten.

Busdesign

Die Aufgabenträger im VGN-Gebiet haben sich im Rahmen des Regionalen Nahverkehrsplans darauf verständigt, ein einheitliches Außendesign der Fahrzeuge bei der Vergabe von Verkehrsleistungen zu fordern. Der Landkreis Nürnberger Land schreibt daher diese Gestaltung der Fahrzeuge vor, sofern keine anderen Vorgaben im Rahmen des RNVP gemacht wurden (vgl. „Abbildung 2“). Diese Vorgaben gelten auch für Fahrzeuge unter 22 Sitzplätzen. Sollten Städte oder Gemeinden einen wesentlichen Anteil der Betriebsleistung eines Linienbetriebes mitfinanzieren und findet dieser Verkehr ausschließlich auf dem Gebiet der entsprechenden Kommune statt, besteht die Möglichkeit, dass sich diese mit dem eigenen Wappen/

Logo im Bereich hinter dem zweiten Radkasten präsentieren.

Fahrplan und Fahrgastinformation

Die Fahrpläne sollen soweit möglich durch die Vereinheitlichung der Linienwege für den Kunden übersichtlich gestaltet werden. Bedienungsverbote und Verkehrsbeschränkungen (z. B. „nur montags“ oder „nicht freitags“) sollen vermieden werden.

Um Echtzeitdaten an die Kunden übermitteln zu können und die Anschlussicherung innerhalb der Bündel sowie an Schienenhaltepunkten sicherzustellen, haben die Busbetreiber ein passendes RBL (rechnergestütztes Betriebsleitsystem)¹⁵ zu nutzen und sich an das DEFAS-System der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) anzuschließen. Notwendig hierfür ist, dass in jedem Bus ein entsprechender Bordrechner und elektronischer Fahrscheindrucker eingesetzt wird. Das RBL und die Bordrechner müssen in der Lage sein, Informationen über verspätete Zubringer zu empfangen und an den Fahrer kommunizieren zu können.

¹⁵ Rechnerverbund-System im ÖPNV, das z.B. die Kommunikation zwischen den Fahrzeugen und der Leitstelle ermöglicht.

Tarifgestaltung

Der VGN-Tarif ist anzuwenden. Zudem sind Fahrausweise des VGN Gemeinschaftstarifs zu verkaufen. Hierbei sind die Vorgaben der Anlage 5 zum Assoziierungsvertrag einzuhalten. Für bedarfsorientierte Verkehre soll kein Zuschlag erhoben werden.

Digitale und mobile Dienste wie HandyTicket, eTicketing, mobile Echtzeitauskunft, freies WLAN etc. gewinnen zunehmend an Bedeutung. Sie dienen einer kundenfreundlichen Nutzung des ÖPNV und oft auch als Ersatz zum Kundencenter. Daher sollen diese Entwicklungen vorangetrieben und – wo dies wirtschaftlich vertretbar ist – realisiert werden. Auch hierfür ist in jedem Bus ein elektronischer Fahrscheindrucker notwendig.

1.5 Finanzielle Rahmenbedingungen

Grundsätzlich ist eine Steigerung der Verkehrsnachfrage im ÖPNV anzustreben. Dafür sind die Vorgaben im Nahverkehrsplan Grundlage für eine Vorabbekanntmachung. Leistungen sollen dabei nach Möglichkeit eigenwirtschaftlich von den Verkehrsunternehmern erbracht werden. Sollte jedoch kein eigenwirtschaftlicher Antrag eingehen, so wird die Leistung von der Landkreisverwaltung nach den gesetzlichen Vorgaben im Rahmen einer europaweiten Ausschreibung veröffentlicht und im offenen Ausschreibungsverfahren vergeben. Nach § 31 Abs. 1 der Kommunalhaushaltsverordnung-Kameralistik (KommHV-Kameralistik) bzw. § 30 Abs. 1 Kommunalhaushaltsverordnung-Doppik (KommHV-Doppik) sind Bayerische Kommunen verpflichtet, grundsätzlich eine öffentliche Ausschreibung durchzuführen, sofern nicht die Natur des Geschäfts oder besondere Umstände eine beschränkte Ausschreibung oder

eine freihändige Vergabe rechtfertigen.

Für die Finanzierung soll ein landkreisweit einheitliches Modell dienen, mit dem sichergestellt wird, dass in allen Regionen eine gleichwertige ÖPNV-Bedienung für die Bürgerinnen und Bürger angeboten werden kann. Der Landkreis wendet das sogenannte „**Stunden-Takt-Modell**“ (STM) an. Bei diesem Modell finanziert der Landkreis die Umsetzung aller Maßnahmen, sodass landkreisweit den Bürgerinnen und Bürgern Montag bis Freitag in der **Haupt- und Nebenverkehrszeit** ein Stundentakt zur Verfügung steht. Der **Stundentakt** soll in Orten des Gebietstyps „**Verdichtungsraum**“ mit Busverkehr umgesetzt werden, in Gebieten des „**Ländlichen Raums**“ mit Bedarfsverkehr (vgl. „2.1 Raumstruktur“ auf Seite 14), wobei hier bestehende Fahrten im Busbetrieb weiterhin im Busbetrieb angeboten werden. Montag bis Freitag in der **Schwachverkehrszeit** soll ein **Zweistundentakt** im Bedarfsverkehr landkreisweit angeboten werden. Dies entspricht i.d.R. dem modifizierten Richtwert der Ausreichenden Verkehrsbedienung. Nur in den Ortsteilen Lauf (Kernbereich), Heuchling, Kotzenhof, Rudolfshof, Hersbruck (Kernbereich) und Altensittenbach ist im Richtwert ein 30-Minuten-Takt vorgesehen. Hier wird jedoch vom Landkreis ebenso nur der Stundentakt finanziert. Maßnahmen, die über dem Stundentakt liegen und von Dritten gewünscht werden, müssen von diesen finanziert werden. Die westlichen Schnaittacher Ortsteile Kirchrötenbach, Germersberg, Freirötenbach und Großbellhofen, welche entlang der VGN-Linie 344 liegen, werden dem Verdichtungsraum zugeordnet und somit ebenso im Busbetrieb bedient, da ein Systembruch zwischen Bedarfs- und regulärem Busverkehr auf einer Linie nicht umsetzbar ist.

16 HVZ = Hauptverkehrszeit, NVZ = Nebenverkehrszeit, SVZ = Schwachverkehrszeit, weitere Information hierzu siehe Punkt 3.5.

Am Wochenende soll landkreisweit der Zweistundentakt für alle im NVP berücksichtigten Orte angeboten werden. I.d.R. werden diese Fahrten als Bedarfsverkehr angeboten. Bei regelmäßiger Nachfrage sollen entsprechende Fahrten in Busverkehre umgewandelt werden. Auf touristisch interessanten Strecken ist auch besonders in den Sommermonaten zur besseren touristischen Erschließung der Regionen abseits der Bahnstrecken eine Bedienung im Busverkehr möglich.

Über das **Stunden-Takt-Modell** hinaus gelten folgende finanzielle Rahmenbedingungen für eine Finanzierung von Maßnahmen durch den Landkreis:

- Bestehende Busfahrten werden weiterhin im Busbetrieb angeboten.
- Die Auslastung des Verkehrsangebotes soll regelmäßig überprüft werden. Bedarfsfahrten, die stetig nachgefragt werden, oder eine touristische Bedeutung haben, sollen – sofern umlauftechnisch umsetzbar – in reguläre Busfahrten umgewandelt werden.
- Schülerverkehr, der in der Verantwortung des Landkreises liegt, wird vom Landkreis finanziert. Darüber hinaus sollen die übrigen freigestellte Schülerverkehre nach Möglichkeit in den ÖPNV integriert werden. Wo möglich, sind die Fahrten für den Schulverkehr über das Stundentakt-Modell des Landkreises umzusetzen. Sollten Verstärkerfahrten notwendig sein, sind diese entsprechend vorzuhalten. Der Landkreis finanziert grundsätzlich zu Schulbeginn, sowie nach der 4., 5., 6. und einmal am Nachmittag den Busbetrieb. Bei unterschiedlichem Schulbeginn /-ende entscheidet der Landkreis über ein entsprechendes Angebot. Sollten darüber hinaus von den Gemeinden / Schulverbänden Busverkehre gewünscht werden, so sind die Kosten dafür von diesen zu tragen.

Abb. 3: Finanzierungsmodell des Landkreises

Stunden-Takt-Modell (STM)	Montag – Freitag (Taktfolgen)			Samstag	Sonn-/Feiertag
	HVZ ¹⁶	NVZ ¹⁶	SVZ ¹⁶	SVZ	SVZ
Verdichtungsraum	60	60	120 (BF)	120 (BF)	120 (BF)
Ländlicher Raum	60 (BF)	60 (BF)	120 (BF)	120 (BF)	120 (BF)

BF = Bedarfsfahrten

- Kostenübernahmeerklärungen durch Dritte bleiben bis zum jeweiligen Konzessionsende gültig.
- In Ost-West-Richtung bieten die Schienenstrecken schnelle und gute Verbindungen im ÖPNV. Um auch in Nord-Süd-Richtung das Angebot zu verbessern und zu beschleunigen, soll eine Expresslinie eingeführt werden. Diese soll die Mittelzentren und Bahnhofpunkte Altdorf – Lauf miteinander verbinden.

Um zusätzliche Leistungen, welche durch Dritte gewünscht und finanziert werden, in die Ausschreibungsunterlagen aufnehmen zu können, ist im Vorfeld von diesen eine schriftliche Kostenübernahmeerklärung für die Dauer des jeweiligen Vergabezeitraums erforderlich. Die Kosten bemessen sich – der Preisfortschreibung unterliegend – an dem bei der Vergabe erzielten Preis (z.B. pro gefahrenem Fahrplankilometer). Sollten die zusätzlichen Leistungen zu Sprungkosten führen, so kann es sich der Landkreis vorbehalten, diese Leistungen nicht in die Vergabe mit aufzunehmen.

Durch die finanzielle Beteiligung der Städte Lauf a.d. Pegn. und Hersbruck an den jeweiligen Stadtverkehren wird in den Linienbündeln 1 und 2 ein wesentlich dichter Takt als auf den übrigen Linienbündeln angeboten. Hier kann auf Wunsch der Städte abweichend vom oben beschriebenen Schema eine gesonderte Kostenberechnung der Leistungen über den vom Landkreis finanzierten Leistungen erfolgen.

1.6 Arbeitsschritte

Die methodischen Arbeitsschritte des Nahverkehrsplans leiten sich aus der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung ab und lassen sich vereinfacht in folgende Bereiche unterteilen:

- Rahmenbedingungen und Zielvorgaben
- Festlegung der Untersuchungskriterien
- Schwachstellenanalyse
- Maßnahmenentwicklung
- Maßnahmenbewertung

2. Bestandsaufnahme

2.1 Raumstruktur

Bei den Kriterien Haltestelleneinzugsbereiche und Bedienungshäufigkeiten unterscheidet die Leitlinie nach verschiedenen Gebietstypen. Dies erfordert die Einbeziehung der räumlichen Gliederung, wobei auch die Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung zu berücksichtigen sind.

Zentralörtliche Gliederung

Der Landkreis liegt in der Region Nürnberg.¹⁷

Zentrale Orte

Das nächstgelegene **Oberzentrum** ist Nürnberg.

Die Städte Lauf a.d. Pegn., Hersbruck und Altdorf sind **Mittelzentren**.

¹⁷ vgl. Landesentwicklungsprogramm Bayern 2013

Die Gemeinden Feucht, Schwarzenbruck und Wendelstein bilden ein **gemeinsames Mittelzentrum**.

Im Landesentwicklungsprogramm (LEP) von 2018 werden neben den Mittel- und Oberzentren als kleinere Einheit Grundzentren aufgeführt. Es wird darauf verwiesen, dass bestehende Kleinzentren, Unterzentren und Siedlungsschwerpunkte bis zur Anpassung der Regionalpläne als Zentrale Orte der Grundversorgung einem Grundzentrum gleichzustellen sind. Demnach werden die Städte, Märkte und Gemeinden Burgthann, Feucht, Leinburg, Pommelsbrunn, Schnaittach, Schwaig, Schwarzenbruck sowie Velden/Neuhaus a.d. Pegn. als **Grundzentrum** bewertet.

Im neuen Landesentwicklungsprogramm wird auf das Festlegen von **Entwicklungachsen** verzichtet, da der Aus- und Neubau von

Bandinfrastruktur, der für die Bündelung entlang stark besiedelter Achsen geeignet ist, heute weitgehend abgeschlossen ist.

Gebietskategorien

Die Städte, Märkte und Gemeinden Altdorf, Burgthann, Feucht, Henfenfeld, Hersbruck, Lauf a.d. Pegn., Leinburg, Neunkirchen a. Sand, Ottensoos, Röthenbach a.d. Pegn., Rückersdorf, Schwaig b. Nbg., Schwarzenbruck, und Winkelhaid sind im Landesentwicklungsprogramm als Verdichtungsraum definiert, die übrigen Gemeinden als ländlicher Raum.

(vgl. „Karte 01-I Raumstruktur“ auf Seite 36)

Strukturdaten

Einwohner

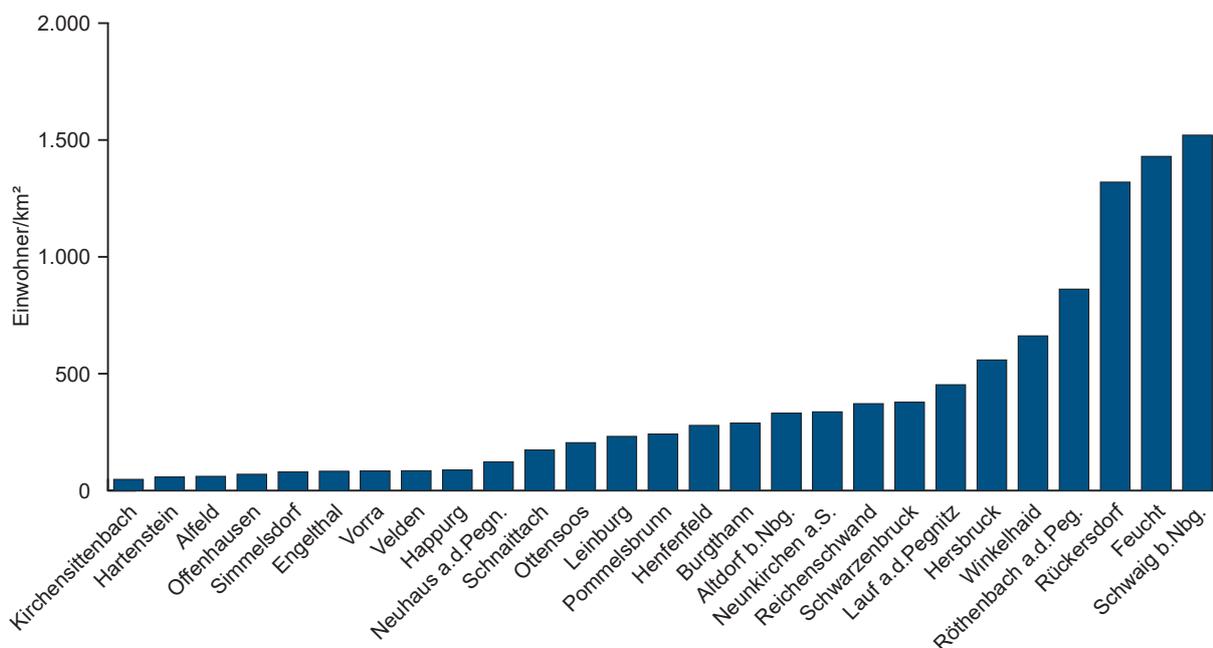


Abb. 4: Siedlungsdichte in den Gemeinden

Quelle: Gemeindedaten des Landratsamtes, Stand 31.12.2018

Der Landkreis hat ca. 170.000 Einwohner (Stand: 30.12.2018) welche sich auf 27 Gemeinden aufteilen. Er grenzt im Westen an das Stadtgebiet Nürnberg und weist in diesem Gebiet eine verdichtete Siedlungsstruktur auf. Der Norden und Osten, aber auch Teile des südlichen Landkreises sind dagegen ländlich geprägt. Die durchschnittliche Einwohnerdichte liegt in den ländlichen Gemeinden bei 101 Einwohnern/km², im Verdichtungsraum dagegen bei 461 Einwohnern/km².

Die Siedlungsdichte der einzelnen Städte und Gemeinden im Landkreis sind der Abbildung 4 zu entnehmen. (vgl. „Tabelle 2: Einwohner, Fläche und Siedlungsdichte nach Gemeinden“ auf Seite 53; „Karte 01-III Siedlungsstruktur“ auf Seite 38)

Arbeitsplätze

Für die Ermittlung der Arbeitsplätze in den Städten, Märkten und Gemeinden werden die Daten der Bundesagentur für Arbeit bezüglich der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten aus dem Jahr 2018 herangezogen. Demnach hat die Stadt Lauf a.d. Pegn. mit gut 13.000 Personen mit Abstand die meisten Beschäftigten. Dieser folgen Altdorf (5.500), Hersbruck (4.500), Röthen-

bach a.d. Pegn. (4.200) und Feucht (4.000). (vgl. „Abbildung 5“)

Schulstandorte

Die meisten Schülerinnen und Schüler gehen auf weiterführende Schulen im Landkreis. Neben den Gymnasien in Altdorf, Hersbruck, Lauf a.d. Pegn. und Röthenbach a.d. Pegn. gibt es auch vier Realschulen in Feucht, Hersbruck, Lauf a.d. Pegn. und Röthenbach a.d. Pegn. Des Weiteren befindet sich in Lauf a.d. Pegn. das Staatliche Berufliche Schulzentrum Nürnberger Land mit einer Wirtschaftsschule, einer Berufsschule/-Plus, einer Berufsfachschule und einer Fachoberschule (FOS) sowie in Schwaig das Berufsausbildungswerk Mittelfranken. In Altdorf gibt es eine Fachakademie für Sozialpädagogik (FAKS) und in den Städten Altdorf, Hersbruck und Lauf a.d. Pegn. Sonderpädagogische Förderzentren.

Es gibt 28 Grundschulen und zehn Mittelschulen (Stand: Schuljahr 2018/19).

Darüber hinaus sind weiterführende Schulen in benachbarten Landkreisen bzw. Städten (Auerbach, Eckental, Neumarkt i.d. OPf., Nürnberg, Pegnitz und Wendelstein) für den Landkreis von Bedeutung.

Auf dem Montessori Campus in Lauf a.d. Pegn. gibt es eine Grund-

und Mittelschule sowie eine Fachoberschule (FOS).

Im Schuljahr 2018/2019 besuchten ca. 6.000 Schülerinnen und Schüler die Gymnasien und Realschulen und gut 320 die Förderschulen im Landkreis. Darüber hinaus waren gut 8.000 Schülerinnen und Schüler an den Grund- und Mittelschulen registriert.

Aufgaben- und Aufwandsträger für die weiterführenden Schulen sowie die Förderschulen ist der Landkreis. Für die Grund- und Mittelschulen sind dies die Städte, Märkte und Gemeinden.

(vgl. „Tabelle 3: Schulen und Schüler im Landkreis“ auf Seite 54; „Karte 01-IV Schulstandorte“ auf Seite 39)

2.2 Verkehrsnachfrage

Da eigene Untersuchungen für die Darstellung der Verkehrsnachfrage im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplans i.d.R. zu aufwendig sind, muss auf bestehende Untersuchungen zurückgegriffen werden.

Pendlerbeziehungen

Die Bundesagentur für Arbeit ermittelt jährlich die Anzahl der sozialver-

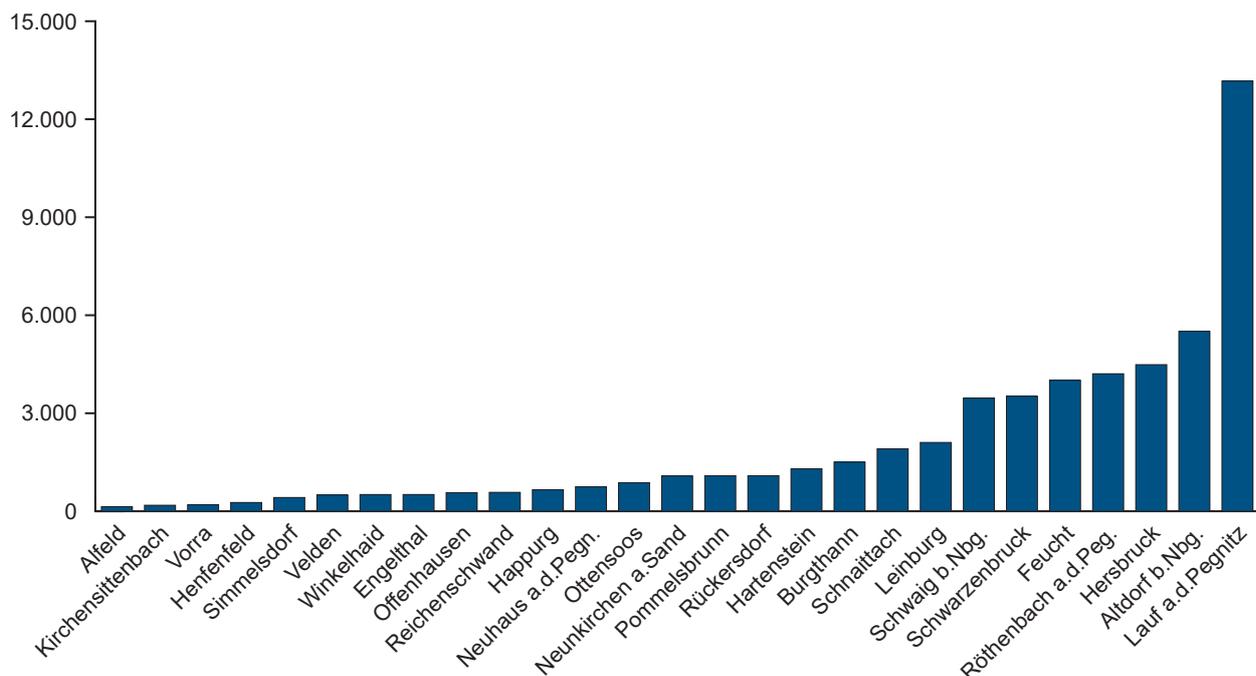


Abb. 5: sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort

Quelle: Bundesagentur für Arbeit: Gemeindedaten aus der Beschäftigungsstatistik; 2018

sicherungspflichtig Beschäftigten mit ihrem Arbeitsort. Hieraus leiten sich die Pendlerbeziehungen ab. Freiberufliche, Beamte und geringfügig Beschäftigte fehlen in dieser Aufstellung. Neben den unter „2.1 Raumstruktur“ auf Seite 14 aufgeführten Arbeitsplätzen innerhalb des Landkreises sind auch einige Arbeitsorte außerhalb für die Planung im ÖPNV bedeutsam. Ca. 23.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte pendeln aus dem Landkreis nach Nürnberg, ca. 2.000 nach Erlangen, 1.400 nach Fürth und 800 nach Neumarkt i.d.OPf.

Pkw-Verfügbarkeit

Die PKW-Dichte lag im Landkreis zum Stichtag 31.12.2018 mit 631 PKW pro 1.000 Einwohner leicht über dem Bundesdurchschnitt von 620 PKW pro 1.000 Einwohner (Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik).

Verkehrsmittelwahl

Der Landkreis hat sich an der bundesweiten Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) aus dem Jahr 2017 beteiligt. Hierbei wurde auch der Modal-Split erhoben. Danach weist der MIV mit 60% (45% PKW-Fahrer, 15% PKW-Mitfahrer) den größten Anteil auf, der ÖPNV dagegen 9%. Die übrigen Anteile verteilen sich auf 25% Fußgänger und 6% Fahrradverkehr (vgl. „Abbildung 1“ auf Seite 3).

2.3 Derzeitiges ÖPNV-Angebot

Schienenpersonennahverkehr

Nach Art. 15 BayÖPNVG ist der Freistaat Bayern Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Er bedient sich zur Durchführung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG).

Der Landkreis wird von mehreren SPNV-Linien bedient, die Montag bis Freitag sowie am Wochenende im Taktverkehr fahren.

- **R 3** Nürnberg – Neuhaus a.d. Pegn. (- Bayreuth)

- **R31** Nürnberg – Simmelsdorf-Hüttenbach
- **R4** Nürnberg – Hartmannshof (- Amberg)
- **R41** (Nürnberg – Hartmannshof (- Weiden)
- **S1** Bamberg – Nürnberg – Hartmannshof
- **S2** Roth – Nürnberg – Altdorf
- **S3** Nürnberg – Neumarkt i.d. OPf.

Öffentlicher Linienverkehr nach § 42 PBefG

Der Landkreis wird von 50 **öffentlichen Buslinien** im VGN-Tarif erschlossen.

In Röthenbach a.d. Pegn. und Schwaig verkehren **Ortsbusse**. Diese Verkehre sind nicht in den VGN integriert.

(vgl. „Tabelle 4: Bahnstrecken und öffentliche Buslinien nach § 42 PBefG“ auf Seite 55; „Karte 03-I Liniennetz ohne Rufbus“ auf Seite 44; „Karte 03-II Bedienungsgebiet Rufbus“ auf Seite 45)

Linienverkehr nach § 43 PBefG

Freigestellte Schülerverkehre gibt es vor allem im Grund-, Mittel- und Förderschulbereich. In Abstimmung mit den entsprechenden Gemeinden bzw. Schulverbänden soll bei der Vergabe von Linienbündeln geprüft werden, in wie weit diese freigestellten Verkehre in die öffentlichen Linien integriert werden können.

Zudem gibt es montags bis freitags einige **Berufsverkehre**.

(vgl. „Tabelle 5: Freigestellte Schülerverkehre und Berufsverkehre nach § 43 PBefG“ auf Seite 57)

Bürgerbusse

In Hartenstein verkehrt ein Bürgerbus, ebenso in Neunkirchen a. Sand.

Fifty-Fifty-Projekt

Bei einem Fifty-Fifty-Taxi soll Jugendlichen und jungen Erwachsenen das sichere nach Hause kommen an Wochenenden und Vorabenden vor gesetzlichen Feiertagen ermöglicht werden. Dazu erstattet die Kommune innerhalb vorgegebener Zeitlagen für eine entsprechende Altersgruppe den halben Preis von Taxifahrten von

und zu Unternehmungen am Abend. Der gültige Zeitraum und die gültige Altersgruppe ist dabei von der jeweiligen Kommune festzulegen. Die Organisation dieses Projektes liegt bei der Kommune und ist eine freiwillige Leistung. Ein Pilotprojekt startet dazu in der Gemeinde Pommelsbrunn.

Haltestellen

Da alle Landkreislinien in den Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) integriert sind, weisen die Haltestellen in Bezug auf Aushangfahrpläne und Linienbezeichnungen einen einheitlichen Standard auf.

Verknüpfungspunkte im SPNV

Die 40 Bahnhaltspunkte an den drei S-Bahnen und vier R-Bahn-Strecken im Landkreis bieten ideale Verknüpfungspunkte zwischen dem Individualverkehr (IV) und dem ÖPNV-Netz. Bisher sind an 24 Bahnhaltspunkten offizielle Pkw-Parkplätze (P+R) und Fahrradabstellplätze (B+R) eingerichtet worden. Sowohl die Mittelzentren als auch das Oberzentrum Nürnberg sind mit schnellen Zugverbindungen zu erreichen.

(vgl. „Tabelle 6: Park & Ride- (P+R) bzw. Bike & Ride (B+R)-Plätze“ auf Seite 58)

Tarifsystem

Der Landkreis ist Mitglied im Grundvertragsausschuss (GA) und Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (ZVGN). Auf allen öffentlichen Linien nach §42 PBefG gilt der VGN-Tarif mit Ausnahme der Ortsbusse in Schwaig und Röthenbach. (vgl. „Karte 03-III Tarifzonenplan“ auf Seite 46)

2.4 Derzeitige Nutzung

Fahrgäste

Die Verbundgesellschaft führt in Abständen von 4-5 Jahren eine verbundweite Fahrgastbefragung inklusive Zählung durch. Für die aktuell letzte Erhebung im Jahr 2017 wurde in der Gesellschafterversammlung am 7. Juli 2016 vereinbart, Linien,

die weniger als 10.000 Linienbeförderungsfälle im Regeltarif besitzen und deren Anteil der Auszubildenden mehr als 80 % an der Gesamtzahl der Fahrgäste beträgt, künftig nicht mehr in die Erhebung aufzunehmen. Die Schülerzahlen werden ohnehin auf allen Linien nach den Verbundpassanträgen für Auszubildende ausgewertet. Die übrigen Fahrgastzahlen werden künftig über die Entwicklung der linien- bzw. unternehmensspezifischen Verkaufsergebnisse unter Einbeziehung der Ergebnisse der letzten verbundweiten Fahrgastbefragung aus dem Jahr 2012 abgeleitet.

Einige Linien wurden während oder nach der Erhebungsperiode neu konzipiert (z.B. Stadtverkehr Lauf), so dass diese Erhebungsdaten nur dem Linienbündel, nicht aber den einzelnen Linien zugeordnet werden können. Somit liegen nur von 33% der Linien linienscharfe Erhebungsdaten vor. Daher wird in dieser Fortschreibung auf eine Aktualisierung der Fahrgastzahlen verzichtet. Die nächste verbundweite Fahrgasterhebung im Jahr 2021 soll wieder alle Linien umfassen. Somit können die Fahrgastzahlen bei der nächsten Fortschreibung des Nahverkehrsplans wieder dargestellt werden.

3. Ausreichende Verkehrsbedienun- g

Die „ausreichende Verkehrsbedienun-
g“ definiert nach dem PBefG die
Anforderungen an Umfang und Qua-
lität des Verkehrsangebotes, dessen
Umweltqualität sowie die Vorgaben
für die verkehrsmittelübergreifende
Integration der Verkehrsleistung,
welche vom Aufgabenträger mit dem
Grenz- bzw. **Richtwert** bestimmt
wird.

Alle Werte zu den Kriterien Erreich-
barkeit, Erschließung und Bedie-
nungshäufigkeit sind in Tabelle 1
Zusammenfassung der Kriterien
noch einmal tabellarisch gesammelt
dargestellt.

3.1 Berücksichtigte Orte

Zunächst ist festzulegen, für welche
Ortsteile eine Bewertung des
ÖPNV-Angebotes vorgenommen
werden soll.

Es sollen **alle Ortsteile** mit min-
destens **150 Einwohnern (EW)**
untersucht und im Nahverkehr-
splan berücksichtigt werden
(Stand: 2018).

Zusätzlich aufgenommen:

- **Hohenstein** und **Deckersberg**
aufgrund touristischer Bedeu-
tung (Für Deckersberg gilt nicht
das allgemeine Finanzierungs-
modell (Stundentakt in HVZ
und NVZ, Zweistundentakt in
SVZ) des Nahverkehrsplans.
Hier wird bei der Umsetzung
der Maßnahmen auf den Sta-
tus Quo (Grenzwertmodell)
verwiesen.)
- **Hegnenberg** und **Pühlheim**
aufgrund räumlicher Nähe und
Einwohnerzahl aller Orte ent-
lang der Linie 554 von über 500

- **Münzinghof** aufgrund Haupt-
und Nebenwohnsitz über 150
EW und Inklusionsauftrag.
Nach Angaben der Lebens-
gemeinschaft e.V. Münzinghof
genügt samstags eine Hin-
und Rückfahrt.

3.2 Gebietstypen

Bei den Kriterien Erschließung und
Bedienungshäufigkeiten unterschei-
det die Leitlinie nach unterschied-
lichen Gebietstypen. Dies erfordert
die Aufnahme der räumlichen Glie-
derung des Planungsraumes, wobei
auch die Erfordernisse der Raumord-
nung und Landesplanung zu berück-
sichtigen sind. Unter Beachtung von
Regionalplan und Landesentwick-
lungsprogramm (LEP) wurden die zu
untersuchenden Orte im Landkreis
nach den Gebietstypen aus der Leit-
linie klassifiziert.

Verdichtete Räume ab 15.000 EW

- **Zentrales Gebiet:** Kerngebiet
der Stadt Lauf

Verdichtete Räume bis 15.000 EW

- **Zentrales Gebiet:** Alle Orts-
teile über 9.000 Einwohner
sowie die mit dem Stadtge-
biet Lauf bzw. Hersbruck
zusammengewachsenen Orts-
teile Lauf-Heuchling, -Kotzen-
hof und -Rudolfshof sowie
Hersbruck-Altensittenbach
- **Nicht zentrales Gebiet:** Alle
übrigen Ortsteile im Verdich-
tungsraum

(vgl. „Karte 01-I Raumstruktur“ auf
Seite 36; „Karte 01-II Gebietsty-
pen“ auf Seite 37)

Verkehrsachse: Alle Orte an
Bahnhöfen oder in deren Umge-
bung

Ländlicher Raum: Alle übrigen
Orte

3.3 Erschließung

Die Teilflächen gelten als erschlos-
sen, wenn mindestens 80 % der Ein-
wohner im Einzugsbereich von Hal-
testellen wohnen. Da kein
Kartenmaterial zur Verfügung steht,
das die Verteilung der Einwohner in
der Fläche mitberücksichtigt, wird
der Einwohner-Prozentwert durch
einen Flächen-Prozentwert ersetzt.
Das heißt, die Erschließung ist dann
gegeben, wenn mindestens 80% der
Siedlungsfläche im Einzugsbereich
von Haltestellen liegen.

Radius für Haltestellen:

- Bus: **500 m**
- Bahn: **1.000 m**

3.4 Erreichbarkeit

Die Leitlinie gibt vor, Zielorte zu
bestimmen, die aus den Ortsteilen
innerhalb eines bestimmten Zeitfen-
sters in einer bestimmten Reisezeit
erreichbar sein sollen.

Zielorte

Für die zu untersuchenden Orts-
teile soll die Erreichbarkeit zu über-
geordneten Zielen sowie des sog.
Nachbarschaftsbereiches ermittelt
werden. Beim Nachbarschaftsbe-
reich handelt es sich zumeist um den
Gemeindehauptort. Die zentralen
Orte werden gemäß den unter „2.1
Raumstruktur“ auf Seite 14 auf-

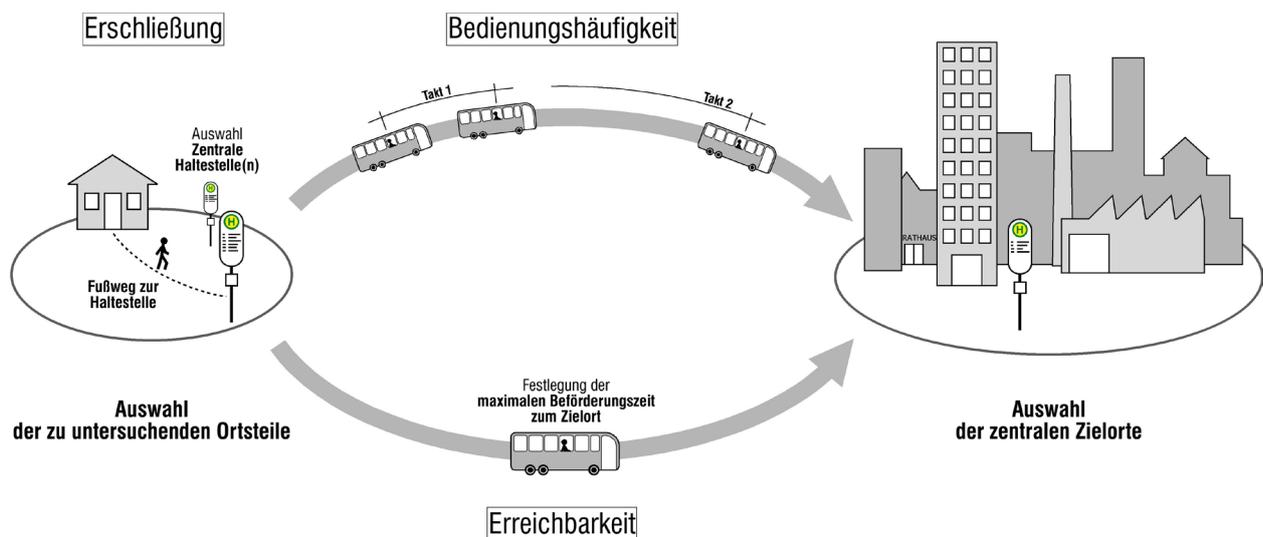


Abb. 6: Kriterien für die Angebotsanalyse nach der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung

gelisteten Zielorten übernommen. In Einzelfällen wurde aufgrund der lokalen Besonderheiten und Erfahrungen von der Zuordnung im LEP abgewichen.

Zusätzlich wird die Erreichbarkeit von Schulen im grenzüberschreitenden Verkehr sowie Gewerbestandorte mit über 1.000 Beschäftigten berücksichtigt.

(vgl. „Tabelle 7: Zielorte für das Erreichbarkeitskriterium“ auf Seite 59)

Zeitfenster

Die Erreichbarkeit ist nur dann gegeben, wenn Hin- und Rückfahrt sowohl innerhalb eines Halbtages- als auch eines Tageszeitraumes gewährleistet sind:

Intervalle für Zeitfenster:

- Hinfahrt Mo – Fr: 6 – 8 Uhr
- Hinfahrt Sa: 7 – 9 Uhr
- Hinfahrt So: 8 – 10 Uhr

Für alle Tagesarten:

- Rückfahrt 1: 12 – 13:30 Uhr
- Rückfahrt 2: 15:30 – 18:30 Uhr

Reisezeit

Für diese Fahrten ist eine maximale Reisezeit vorgegeben. Sie setzt sich zusammen aus der reinen Fahrzeit (Beförderungszeit), der Umsteigezeit und den Ab- und Zugangszeiten. Die Ab- und Zugangszeiten zur Haltestelle sollen in der Summe 10 Minuten, die Umsteigezeit maximal 15 Minuten betragen. Es soll höchstens zweimal umgestiegen werden.

ten, die Umsteigezeit maximal 15 Minuten betragen. Es soll höchstens zweimal umgestiegen werden.

Reisezeit in die Zielorte:

- Gemeindehauptort: 30 Minuten
- Grundzentrum: 40 Minuten
- Mittel-/Oberzentrum: 60 Minuten

3.5 Bedienungshäufigkeit

Das Kriterium der Bedienungshäufigkeit gibt an, wie oft am Tag eine Verkehrszelle durch eine öffentliche Linie bedient wird. Die Standards richten sich nach den festgelegten Gebietstypen. Die Leitlinie gibt entsprechend der Gebietstypen die verschiedenen Taktfolgen Haupt- (HVZ), Neben- (NVZ) sowie Schwachverkehrszeit (SVZ) vor. Die zeitliche Lage der Verkehrszeiträume muss der Aufgabenträger selbst definieren.

3.6 Auslastung

Die Anzahl der notwendigen Fahrten sowie die Zeitlagen der Tageszeiten sind in Abbildung 7 auf der folgenden Seite definiert. Im ländlichen Raum wird der Richtwert modifiziert und entspricht den Vorgaben des Finanzierungsmodells.

Die Leitlinie schreibt vor, die derzeitige ÖPNV-Nutzung zu untersuchen und zu prüfen, ob auf einzelnen Linien Maßnahmen zur Erhöhung bzw. Senkung der Auslastung getroffen werden müssen. Hierbei wird nach dem Besetzungsgrad und der Tagesauslastung unterschieden. Sie setzt demnach keine Maßstäbe für Mindeststandards der Bedienung, sondern zielt auf ein der Nachfrage angemessenes Angebot ab.

Besetzungsgrad

Richtwert, ab dem das Angebot aufgestockt werden müsste:

- NVZ: 50%
- Spitzenstunde: 65% (Einzelfahrten bis 100%)

Der Besetzungsgrad ist die prozentuale Auslastung eines Fahrzeuges zwischen zwei Haltestellen. Für die Untersuchung wird die höchste Fahrgastbesetzung am Tag gewählt, in Stundengruppen aufgeteilt und mit

Abb. 7: Bedienstandards und Verkehrszeiten der Ausreichenden Verkehrsbedienung

Bedienstandards (Taktfolgen bzw. Fahrtenpaare = FP)	Montag bis Freitag					
	Grenzwert			Richtwert		
	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ
Verdichtungsraum ab 15.000 EW zentrales Gebiet	30	30	60	15	15	60
Verdichtungsraum bis 15.000 EW zentrales Gebiet	60	60	60	30	30	60
Verdichtungsraum bis 15.000 EW nicht zentrales Gebiet	120	120	120	60	60	120
Verkehrsachse	60	60	60	30	30	60
Ländlicher Raum (bis 1.000 EW)	2 FP	2 FP	1 FP	60	60	120

Verkehrszeiten Montag - Freitag

NVZ		HVZ		NVZ		HVZ		NVZ		HVZ		NVZ		SVZ*	
von	bis														
04:30	06:00	06:01	08:00	08:01	12:00	12:01	14:00	14:01	15:30	15:31	18:30	18:31	20:30	20:31	02:00

Verkehrszeiten Samstag

SVZ	
von	bis
07:00	24:00

Verkehrszeiten Sonn-/Feiertag

SVZ	
von	bis
08:00	23:00

* Montag – Donnerstag bis 2 Uhr, Freitag bis 24 Uhr

den Vorgaben der Leitlinie verglichen. Der Besetzungsgrad erlaubt Aussagen zur Notwendigkeit von Verstärkerfahrten bzw. zur Taktfolge in der Hauptverkehrszeit. Außerhalb der Hauptverkehrszeit spielt die Maximalbesetzung keine Rolle.

Tagesauslastung

Bei der Tagesauslastung wird im Vergleich zum Besetzungsgrad die ganze Linie an einem durchschnittlichen Werktag betrachtet. Hinzu kommt eine EntfernungsvARIABLE, d.h. die Tagesauslastung wird aus dem Quotienten von Personenkilometern und Platzkilometern gewonnen. Dabei sind die Personenkilometer die Summe der im Bus zurückgelegten Kilometer aller Fahrgäste und die Platzkilometer das Produkt aus Betriebsleistung (Buskilometer) und der vorhandenen Kapazität an Sitz- und Stehplätzen. Sie ist Indikator für zu geringe bzw. zu hohe Nachfrage auf einzelnen Linien.

Da hohe Linienbelastungen zu bestimmten Tageszeiten meist nur in einer Richtung (Lastrichtung) auftreten, in der Gegenrichtung gleichzeitig die Nachfrage aber gering ausfällt, erreicht die Tagesauslastung bei ganztägigem Angebot selten Werte über 30%.

Die Leitlinie unterscheidet die kundenorientierte von der betriebswirtschaftlichen Sichtweise. Abhängig von den Werten sollen Maßnahmen zur Verringerung bzw. Erhöhung der Auslastung geprüft werden.

Kundenorientierte Sicht:
Auslastung > 30% Prüfung von Maßnahmen zur Verringerung der Auslastung.

Betriebswirtschaftliche Sicht:
Auslastung < 15% Prüfung von Maßnahmen zur Erhöhung der Auslastung.

$$\text{Tagesauslast.} = \frac{\text{Personenkm.}}{\text{Platzkilometer}}$$

4. Schwachstellenanalyse

Insgesamt wurden 121 Ortsteile untersucht. Für jeden zu untersuchenden Ortsteil wurden Berechnungen zu den bis zu zehn Kriterien (ein Kriterium für Erschließung, vier bis sechs Kriterien für Erreichbarkeit, drei Kriterien für Bedienungshäufigkeit) durchgeführt.

Es wurden sowohl Richt- als auch Grenzwerte berechnet. Die Untersuchung erfolgte im Sommer 2019. Verglichen wurden die Vorgaben mit dem Fahrplanstand vom 15.05.2019.

4.1 Ergebnisse aus den Rechenläufen

In Abbildung 8 sind die Anzahl der Defizite je Kriterium zusammengefasst, differenziert nach Schul- und Ferientagen sowie nach Richt- und Grenzwert. Der Begriff „Defizit“ bezeichnet lediglich den Sachverhalt, dass die Vorgaben nach dem

Richt- oder Grenzwert nicht erfüllt werden. Damit wurde noch keine Aussage zum Ausmaß der Abweichung und zur Gewichtung des Defizits oder zum Aufwand für dessen Behebung getroffen.

Ergebnisüberblick Montag bis Freitag

Das Kriterium „Erreichbarkeit des Gemeindehauptortes“ wird für den jeweiligen Gemeindehauptort selber nicht untersucht. Darüber hinaus gibt die Leitlinie vor, nur Ortsteile zu untersuchen, die mehr als 3 Straßenkilometer vom Gemeindehauptort entfernt liegen. Demnach wurden bei diesem Kriterium nur 47 Ortsteile untersucht. Bei den weiteren Zielorten wurden nur für die Erreichbarkeit des Oberzentrums Nürnberg alle 121 Ortsteile untersucht, für das Grundzentrum wurden 107 Ortsteile, für das Mittelzentrum 115 Ortsteile

und für die Schulorte 24 bzw. für die Gewerbestandorte 3 Ortsteile.

Aus dem Ergebnisüberblick wird deutlich, dass der Richtwert (guter ÖPNV-Standard) im Vergleich zum Grenzwert (Mindestanforderung an den ÖPNV) deutlich häufiger nicht erreicht wird. Auch die Unterschiede zwischen Schul- und Ferientagen sind deutlich zu erkennen.

Beim Kriterium Erschließung wurde nur ein Defizit in Lindelburg festgestellt. Hier ergeben sich jedoch durch die räumlichen Gegebenheiten vor Ort (fehlende Wendemöglichkeit für den Bus) keine Alternativen ohne bauliche Maßnahmen, diesen Ortsteil besser zu erschließen.

Bei der **Erreichbarkeit** übergeordneter Ziele sind zwei Anforderungen zu erfüllen. Zum einen müssen jeweils Fahrtmöglichkeiten zur Hin- und Rückfahrt in einem vorgegebenen Intervall vorhanden sein, zum ande-

Abb. 8: Ergebnisüberblick Defizite (Anzahl Ortschaften) der Angebotsanalyse

	Schultage		Ferien		Samstag	Sonntag
	RW	GW	RW	GW	RW	RW
Erschließung	1	1	1	1	1	1
Erreichbarkeit Gemeindehauptort	25	12	26	14	25	25
Erreichbarkeit Zielort A: Grundzentrum	22	12	37	21	49	52
Erreichbarkeit Zielort B: Mittelzentrum	21	6	28	14	43	44
Erreichbarkeit Zielort C: Oberzentrum	42	4	45	13	64	64
Erreichbarkeit Zielort D: Schulorte	9	6	-	-	-	-
Erreichbarkeit Zielort E: Gewerbestandort	2	2	2	2	-	-
Bedienungshäufigkeit Hauptverkehrszeit	59	6	85	9	-	-
Bedienungshäufigkeit Nebenverkehrszeit	93	15	93	20	-	-
Bedienungshäufigkeit Schwachverkehrszeit	73	38	73	38	23	31
Summe Vorgaben nicht erfüllt:	347	102	253	69	23	31

ren darf eine bestimmte Reisezeit nicht überschritten werden.

Obwohl seit der Erstellung des ersten Nahverkehrsplans das Grenzwertmodell gilt, nach dem der Grenzwert im gesamten Landkreis sichergestellt werden soll, bleiben in einigen Orten Defizite. Dies gilt vor allem für die Erreichbarkeit der Gemeindehauptorte und der Grundzentren. Hierbei handelt es sich immer um Einzelfälle, bei denen entsprechende benötigte Fahrten für das Erfüllen der Vorgaben außerhalb der vorgegebenen Intervalle liegen bzw. eine Behebung der Defizite mit einem verhältnismäßig hohen Aufwand verbunden wäre. Zum Beispiel sind die Verkehre in Orten wie Deckersberg, Rupprechtstegen, Freiröttenbach oder Germersberg vor allem nach Hersbruck bzw. Lauf a.d. Pegn. ausgerichtet. Die Fahrten, welche für eine Anbindung der Gemeindehauptorte notwendig wären, liegen nicht in den vorgegebenen Zeitlagen. Bei anderen Orten, wie See oder Mosenberg, ist häufig nur eine Anbindung über den Bedarfsverkehr möglich. Darüber hinaus kann für manche Verbindungen die vorgegebene Fahrzeit nicht erreicht werden, welche aber aufgrund langer Strecken kaum in kürzeren Zeiten gefahren werden kann.

Bei der Erreichbarkeit der Mittel- bzw. Oberzentren erkennt man, dass hier bereits nahezu alle Defizite bei den Grenzwerten erfüllt sind. Für den Richtwert können jedoch noch zahlreiche Verbindungen nicht die entsprechenden Werte erfüllen. Hier kann meist die vorgegebene Zeit nicht erreicht werden.

Für die **Bedienungshäufigkeit** müssen eine bestimmte Anzahl an Fahrten in den Zeitlagen Hauptverkehrszeit, Nebenverkehrszeit und Schwachverkehrszeit vorhanden sein. Vor allem der Grenzwert an Schultagen wird in der Haupt- und Nebenverkehrszeit oft erfüllt. In der Schwachverkehrszeit fehlen dagegen zahlreiche Verbindungen. Hier liegen meist die benötigten Fahrten um ein paar Minuten verschoben

außerhalb des vorgegeben Zeitfensters. In der Schwachverkehrszeit entstehen die Defizite meist in Folge der Diskrepanz zwischen einem Angebot bis 24 Uhr, bei Vorgaben im Nahverkehrsplan bis 2 Uhr nachts.

Ergebnisüberblick am Wochenende

Am Wochenende wurde auch eine Auswertung der Erreichbarkeit erstellt. Hier ist jedoch das Angebot vor allem auf die entsprechenden Zuganschlüsse an den Bahnhöfen ausgerichtet. Daher entstehen hier verstärkt Defizite vor allem bei der Erreichbarkeit der einzelnen Zentren. Dargestellt ist hier nur die ausreichende Verkehrsbedienung, der Richtwert (vgl. „1.4 Zielvorgaben“ auf Seite 8). Beim Kriterium der Bedienungshäufigkeit gibt es am Wochenende nur die Schwachverkehrszeit, daher werden bei der Haupt- bzw. Nebenverkehrszeit keine Werte angegeben. Darüber hinaus wird nicht zwischen Richt- und Grenzwert unterschieden, sondern einheitlich für den ganzen Landkreis ein Zweistundentakt vorgegeben.

Auslastungsanalyse

Wie unter Punkt 2.4 beschrieben, gibt es aktuell keine einheitlichen Erhebungsdaten für alle Buslinien. Da für den Besetzungsgrad der Angebotsanalyse Personenkilometer benötigt werden und diese nicht durch eine Zählung alleine, sondern nur in Kombination mit einer Befragung ermittelt werden können, sind diese Daten nicht durch die jährlich zu ermittelnden Fahrgastzahlen der Verkehrsunternehmer zu errechnen. Daher muss auf eine allgemeine Auslastungsanalyse im Nahverkehrsplan verzichtet werden. Sollten Probleme auf einzelnen Linien im Zusammenhang mit der Auslastung entstehen, so muss der Einzelfall genauer geprüft und ggf. entsprechend reagiert werden.

4.2 Defizitbewertung

Klassifizierung des Handlungsbedarfes

Im Rahmen der Angebotsanalyse sind Defizite durch den Abgleich des bestehenden ÖPNV-Angebotes mit den Vorgaben des Nahverkehrsplans ermittelt worden. Für jedes Defizit wurde die Ursache ermittelt sowie die Abweichung vom Richt- bzw. Grenzwert beurteilt. Des Weiteren wurden diese anhand von Kriterien entsprechend ihrer Bedeutung für den Fahrgast sowie möglicher Fahrgastpotentiale klassifiziert, gewichtet und der Handlungsbedarf ermittelt.

Defizitkriterium Erschließung

Abhängig von der Einwohnerzahl, wurde für die Orte, die nicht ausreichend erschlossen sind, eine Klassifizierung vorgenommen.

Priorität 1

Handlungsbedarf **vorrangig** zu beheben

- Mehr als 500 Einwohner werden nicht ausreichend erschlossen.
- Teilort ist nicht erschlossen.

Priorität 2

Handlungsbedarf **mittelfristig** - nach Möglichkeit zu beheben

- 150 – 500 Einwohner werden nicht ausreichend erschlossen.

Priorität 3

Handlungsbedarf **langfristig** - zu beheben, wenn Finanzierung gesichert bzw. mit wenig Aufwand möglich

- Bis zu 150 Einwohner werden nicht ausreichend erschlossen.

Hier wurde nur für Lindelburg ein Defizit ermittelt. Das Defizit ist vorrangig zu beheben. Da hier jedoch die baulichen Voraussetzungen vor Ort fehlen, kann erst eine Angebotsverbesserung erfolgen, wenn eine Wendemöglichkeit geschaffen wurde.

Abb. 9: Defizitbewertung an Schultagen

	GHO ¹⁸⁾	Grundzentrum	Mittelzentrum	Oberzentrum	Schulorte	Gewerbegebiet	HVZ	NVZ	SVZ
vorrangig	7	10	5	2	2	0	2	2	4
mittelfristig	5	2	1	2	5	1	4	13	34
langfristig	11	8	12	30	3	1	53	78	35

Abb. 10: Defizitbewertung an Ferientagen

	GHO ¹⁸⁾	Grundzentrum	Mittelzentrum	Oberzentrum	Schulorte	Gewerbegebiet	HVZ	NVZ	SVZ
vorrangig	9	16	13	8	0	0	2	2	4
mittelfristig	5	5	1	5	0	0	7	18	34
langfristig	10	13	11	23	1	1	76	73	35

Defizitkriterium Erreichbarkeit

Die Erreichbarkeit ist gegeben, wenn Hin- und Rückfahrt innerhalb eines Halbtages- und Ganztagesintervalls in einer vorgegebenen Beförderungszeit möglich sind.¹⁸

Priorität 1

Handlungsbedarf **vorrangig** zu beheben

- Es gibt kein Angebot innerhalb der Zeitintervalle oder
- die Beförderungszeit und/oder Umsteigezeiten liegen weit über dem Grenzwert.

Priorität 2

Handlungsbedarf **mittelfristig** - nach Möglichkeit zu beheben

- Es besteht eine Fahrtmöglichkeit innerhalb der Zeitintervalle, die Beförderungszeit liegt leicht über dem Grenzwert oder die Umsteigezeit liegt über 15 Minuten.
- Es werden auch Fahrten betrachtet, wenn in dem Tagesintervall keine Fahrtmöglichkeit besteht, jedoch innerhalb einer Toleranzgrenze von +/- 15 Minuten.

Priorität 3

Handlungsbedarf **langfristig** - zu beheben, wenn Finanzierung gesichert bzw. mit wenig Aufwand möglich

- Es besteht eine Fahrtmöglichkeit innerhalb der Zeitintervalle, die Beförderungszeit liegt zwischen

dem Richtwert und dem Grenzwert.

- Es werden auch Fahrten betrachtet, wenn in dem Tagesintervall keine Fahrtmöglichkeit besteht, jedoch innerhalb einer Toleranzgrenze von +/- 15 Minuten.

Vorrangig sollen Defizite von Montag – Freitag behoben werden. Schul- und Ferientage werden gleich gewichtet, da Berufstätige sowohl an Schul- als auch an Ferientagen zur Arbeit fahren.

An Ferientagen gibt es weit mehr vorrangig zu behobende Defizite als an Schultagen (vgl. „Abbildung 9 und 10“). Die meisten Defizite sind bei der Erreichbarkeit des Gemeindehauptortes bzw. des Grundzentrums festzustellen. Dies liegt vor allem an der Ausrichtung der Verkehre auf die Bahnanschlüsse und Mittelzentren.

Defizitkriterium Bedienungshäufigkeit

Abhängig vom Gebietstyp und von der Verkehrszeit (Hauptverkehrszeit, Nebenverkehrszeit und der Schwachverkehrszeit) gibt die Leitlinie Taktfolgen oder Anzahl an Fahrten vor.

Priorität 1

Handlungsbedarf **vorrangig** - vorrangig zu beheben

- Es besteht keine Fahrt innerhalb des Verkehrszeitintervalls.

Priorität 2

Handlungsbedarf **mittelfristig** - nach Möglichkeit zu beheben

- Es bestehen Fahrten, deren Anzahl ist jedoch je Verkehrszeit-Intervall weniger als nach dem Grenzwert gefordert bzw. der Takt ist schlechter als der Grenzwert vorgibt.

Priorität 3

Handlungsbedarf **langfristig** - zu beheben, wenn Finanzierung gesichert bzw. mit wenig Aufwand möglich

- Die Anzahl der Fahrten liegt zwischen Richtwert und Grenzwert.

Vorrangig zu behobende Defizite sind nur minimal vorhanden, mittelfristig zu behobende Defizite vor allem in der Schwachverkehrszeit.

Für die Bewertung von Defiziten sowie für die darauffolgende Planung von Maßnahmen ist auf die voraussichtliche Entwicklung der Bevölkerung und des Arbeitsmarktes sowie auf die voraussichtliche Veränderung der Verkehrsinfrastruktur zu achten.

4.3 Barrierefreiheit bei Haltestellen und Fahrzeugen

Im Zuge des oben angesprochenen barrierefreien Zugangs zum ÖPNV sollen folgende Kriterien und Vorgehensweisen für die Umsetzung der Vorgabe gelten:

18 GHO = Gemeindehauptort

Standards der Barrierefreiheit

Der Aufgabenträger hat die zuständigen Straßenbaulastträger hierüber informiert, sich bei den baulichen Mindeststandards von Haltestellen an die Vorlage der Verbundgesellschaft zu „Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen im VGN“ auf Seite 63 zu richten.

Die Vorgaben für barrierefreie Fahrzeuge orientieren sich nach der Verordnung (EG) Nr. 661/209 i. V. m. Abs. 3.11.4.1.3 der UN-ECE Regelung 107¹⁹. Diese Verordnung legt z.B. die Kriterien für den Niedereinstieg, Stellplätze für Rollstuhl, Kinderwagen, etc. oder Klapp rampen fest.

Diese Vorgaben beziehen sich nur auf Fahrzeuge mit einer Kapazität ab 22 Sitzplätzen. Um eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV sicherstellen zu können, sollen diese Vorgaben im Landkreis Nürnberger Land bei Neuvergaben auch für Fahrzeuge unter 22 Sitzplätzen gelten. Dies schließt auch Bedarfsverkehre mit ein.

Sollten auf einzelnen Linien zusätzliche Fahrzeuge eingesetzt werden, die zur besseren Verteilung der Fahrgäste in Spitzenzeiten und zeitnah zu bestehenden Fahrten verkehren (sogenannte Verstärkerfahrten), gelten für diese Fahrzeuge die oben angegebenen Standards nicht.

Erstellung eines Haltestellenkatalogs

Derzeit gibt es im Landkreis Nürnberger Land 542 Bushaltestellen entlang öffentlicher Linien. Die meisten Haltestellen haben mehrere Bussteige, an denen die Busse halten (i.d.R. in zwei Richtungen, an Bahnhöfen wie z.B. in Lauf li. Pegn. auch mehr als zwei Bussteige). Im Landkreis bestehen 952 Bussteige.

¹⁹ Regelung Nr. 107 der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UN-ECE) – Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Fahrzeugen der Klassen M2 und M3 hinsichtlich ihrer allgemeinen Konstruktionsmerkmale; 11.08.2010 (ABl.L 255 vom 29.09.2010).

Alle Bussteige wurden besichtigt, der bauliche Zustand, die Zuwegung sowie die Ausstattung untersucht und kartiert sowie Fotos aus zwei Perspektiven aufgenommen. Somit konnte ein Haltestellenkataster aller Bushaltestellen mit den Bussteigen im Landkreis erstellt werden. Dieses Haltestellenkataster ist Grundlage für die Priorisierung zur Umsetzung des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen bzw. für die Definition von Ausnahmen.

Schwachstellenanalyse

Im Landkreis entsprechen aktuell nur wenige Haltestellen den Vorgaben für eine barrierefreie Haltestelle, z.B. die Haltestelle „Bahnhof“ in Neunkirchen am Sand, Penzenhofen „Alte Schulstraße“ im Gemeindegebiet Winkelhaid oder die meisten Haltestellen im Gebiet des Marktes Feucht. Darüber hinaus sind die Haltestellen im Landkreis bislang nur teilweise bzw. vor allem im ländlichen Raum gar nicht barrierefrei.

Prioritätenbildung und Definition von Ausnahmen

Der Gesetzgeber setzt zur Umsetzung der Maßnahmen zur vollständigen Barrierefreiheit eine Frist bis zum 1. Januar 2022. Er gewährt den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen hierzu aber die Möglichkeit begründete Ausnahmen zu definieren, die im Nahverkehrsplan verankert werden müssen. Grundsätzlich begrüßt der Landkreis dieses Ziel. Die zeitliche Vorgabe ist jedoch nur mit einer Priorisierung der Maßnahmen bzw. der Definition von Ausnahmen zu bewerkstelligen. Die Umsetzung der Maßnahmen liegt aber nur in wenigen Fällen in der Hand des Landkreises. In der Regel sind die Gemeinden Straßenbaulastträger für den Haltestellenbereich, was eine Abstimmung notwendig macht.

Für einen gemeinsamen Kriterienkatalog sollen Handlungsprinzipien festgelegt und eine Priorisierung bzw. Ausnahmen bei der Barrierefreiheit definiert werden. Vorrangig soll dabei entlang wichtiger Linien ein barrierefreier Ausbau der Hal-

testellen erfolgen, um einen Grundbestand an barrierefreien ÖPNV-Zugangsstellen zu erreichen. In baulich eigenständigen Ortslagen soll angestrebt werden, zumindest eine Haltestelle barrierefrei auszubauen, um den barrierefreien Zugang zum ÖPNV zu gewährleisten.

Folgende Kriterien sind für die Prioritätsstufen ausschlaggebend:

- **Netzfunktion** – Die Haltestelle hat eine bedeutende Funktion im ÖPNV-Netz.
 - **Umsteigeknoten:** Bedienung durch zwei oder mehr Linien mit Möglichkeit zum Umstieg
 - **Fahrtenhäufigkeit:** Zweistundentakt in der HVZ/NVZ oder häufiger, im ländlichen Raum mindestens sechs Fahrtenpaare
 - **Bedienform:** Bedienung der Haltestelle durch Linienbus

- **Einrichtungen** – Wichtige Einrichtungen liegen im Einzugsgebiet der Haltestelle
 - Einrichtungen, die für besonders mobilitätseingeschränkte Personen relevant sind, wie Krankenhaus, Alten- bzw. Pflegeheim, Behindertenwerkstätten
 - allgemein wichtige Ziele, wie z.B. Bahnhof, Behörden, Schulen, Einkaufsmöglichkeiten
 - Besondere Gewichtung (große Schulen, Bahnhöfe, etc.)

- **Fahrgastzahlen**
 - starke Frequenz: mindestens 20 Ein-/Aussteiger pro Schultag

- **Bauliche Situation**
 - Synergieeffekte mit anderen Baumaßnahmen im Straßenbereich im näheren Umfeld
 - allgemeine Dringlichkeit eines Haltestellenausbaus, z.B. bei unsicheren Querungsmöglichkeiten oder fehlenden Aufstellflächen
 - Neu geschaffene Haltestellen

Insgesamt sind neun Kriterien für die Untersuchung vorgegeben. Alle Haltestellen werden auf diese Kriterien hin überprüft und anschließend in folgende Kategorien eingeteilt:

Priorität 1: vorrangig zu beheben

- mehr als vier Kriterien sind erfüllt

Priorität 2: nach Möglichkeit zu beheben

- drei oder vier Kriterien sind erfüllt

Priorität 3: wenn mit wenig Aufwand möglich

- zwei oder weniger Kriterien sind erfüllt

Für Haltestellen, deren barrierefreier Ausbau nur mit großem Aufwand möglich, bzw. wenig sinnvoll ist, soll eine Ausnahme vom vollständig barrierefreien Ausbau im ÖPNV gelten:

- Haltestellen, die nur von Bedarfsverkehren bedient werden. Da hier i.d.R. im Fahrzeug keine Barrierefreiheit gewährleistet werden kann, würde ein barrierefreier Ausbau der Haltestelle trotzdem keinen barrierefreien Ein- und Ausstieg gewährleisten.
- Haltestellen, deren Bestand aufgrund von Umbaumaßnahmen oder Verlegungen nicht langfristig gesichert ist.
- Haltestellen, in deren Umfeld auf absehbare Zeit keine Barrierefreiheit hergestellt werden kann (z.B. wenn die Zuwegung langfristig nicht barrierefrei ausgebaut wird, wie häufig im ländlichen Raum an Straßenabzweigungen, bei denen keine Siedlung in der Nähe ist).

Bei Änderungen im Umfeld der Haltestellen, sollte deren Priorität zum barrierefreien Ausbau jährlich neu überprüft werden.

Ergebnis

Alle Haltestellen wurden nach den vorgegebenen Kriterien untersucht. Mit der Priorität 1 wurden folgende Haltestellen ermittelt:

Sieben Kriterien erfüllt:

- Lauf Bahnhof (li. Pegn.)

Sechs Kriterien erfüllt:

- Altdorf Bahnhof
- Altdorf Marktplatz
- Hersbruck Bahnhof (re. Pegn.)
- Hersbruck Bahnhof (li. Pegn.)
- Hersbruck Furtweg
- Hersbruck Rosengasse
- Hersbruck Unterer Markt
- Lauf Bahnhof (re. Pegn.)
- Lauf Bitterbachhalle
- Lauf Landratsamt /Altdorfer Str.
- Lauf Urlasstraße / Bf. (re. Pegn.)
- Ochenbruck Bahnhof
- Röthenbach a.d.Pegn. Bahnhof

Fünf Kriterien erfüllt:

- Altdorf Türkeistraße
- Altdorf Schulzentrum
- Burgthann Bahnhof
- Burgthann Schule
- Burgthann – Mimberg Dorfplatz
- Engelthal Oberes Tor (barr.²⁰)
- Feucht Ortsmitte (barr.²⁰)
- Happurg Marktplatz
- Henfenfeld Bahnhof
- Hersbruck Altes Stellwerk
- Hersbruck Katholische Kirche
- Hersbruck Lohweg
- Hersbruck Mühlestraße
- Hersbruck Schulzentrum
- Lauf Bertleinschule
- Lauf Krankenhaus
- Lauf Landratsamt/Waldluststr.
- Lauf Marktplatz (barr.²⁰)
- Lauf Saarstraße (barr.²⁰)
- Lauf - Rudolphshof Schule
- Lauf - Schönberg Moritzberg-Werkstätten (wenn diese eingerichtet wird)
- Leinburg - Diepersdorf Ortsmitte
- Leinburg Marktplatz
- Neuhaus a.d.Pegn. Bahnhof
- Neunkirchen a.S. Bahnhof (barr.²⁰)
- Pommelsbrunn Arzloher Straße
- Röthenbach/Pegn. Stadthalle
- Schnaittach Bahnhof
- Schwaig Am Bahnhof
- Schwaig - Behringsdorf Bf
- Schwarzenbruck - Rummelsberg Hospiz

- Schwarzenbruck - Rummelsberg Wichernhaus
- Schwarzenbruck Plärrer
- Simmelsdorf Bahnhof
- Velden Bahnhof (nicht dringend da hier im Busbetrieb nur SEV)
- Vorra Rathaus
- Winkelhaid Bahnhof

Die **baulichen Mindeststandards** von Haltestellen sollen sich nach der Vorlage der Verbundgesellschaft zu „Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen im VGN“ auf Seite 63 richten. Wesentliche Elemente für eine barrierefreie Haltestelle sind u.a.:

- stufenlose Erreichbarkeit der **Wartefläche**
- verkehrssichere und barrierefreie **Rampen als Zu- / Abwege**
- ausreichend Fläche für Rangiervorgänge auf der **Bewegungsfläche**
- **neigungsarme Gestaltung** mit geringem Quergefälle
- gefahrlos begeh- und befahrbarer **Bodenbelag**
- kontraststarkes optisches Abheben des **Bordsteins**
- **Aushangfahrpläne** sind für alle Fahrgäste gut einsehbar
- die **Beleuchtung** muss ausreichend und blendfrei sein

²⁰ barr. = bereits barrierefrei bzw. weitgehend barrierefrei ausgebaut.

5. Voraussichtliche Entwicklungen

5.1 Siedlungsflächen und Infrastruktur

Die Planungen und Entwicklungen der Siedlungs- und Verkehrsinfrastruktur während der Laufzeit des Nahverkehrsplanes sind vor allem im Hinblick auf die Konzeption und Bewertung von Maßnahmen zu berücksichtigen. Entwicklungen in der Bevölkerung sowie bei den Arbeitsplätzen müssen dabei in die Planung aufgenommen werden.

Das Bayerische Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung gibt alle zwei Jahre eine Bevölkerungsvorausberechnung heraus. Demnach nimmt die Bevölkerung im Landkreis Nürnberger Land von 2017 mit 169.800 Einwohnern auf 173.500 Einwohner im Jahr 2030 zu. In „Tabelle 9: Bevölkerungsvorausberechnung“ auf Seite 63 die Prognosedaten für die Gemeinden im Landkreis dargestellt.

Über die Arbeitsplätze lässt sich keine Prognose erzielen, da keine entsprechenden Daten vorliegen.

Siedlungsflächen

In einzelnen Gemeinden des Landkreises gibt es in den kommenden fünf Jahren einige Wohn- und gewerbliche Planungen. Bei Fertigstellung der Baugebiete muss die Erschließung dieser überprüft und ggf. Maßnahmen zur ausreichenden Erschließung getroffen werden.

Wohnbauflächen

Folgende Wohngebiete befinden sich derzeit in der Planung bzw. Umsetzung:

- Burgthann: Baugebiet Ezelsdorf „Bayernstraße“
- Engelthal: Baugebiet „Südlich am Reschenberg“ mit 14 Parzellen
- Henfenfeld: Baugebiet „Rohäcker III“
- Hersbruck: „Hirtenbühl Nord“ und „An der Haid“
- Leinburg: Baugebiete „Föhrenhölzle“, „Unterhaidelbach“, „Gersberg Eichenlohe“, „Weißenbrunn Fenngasse“, „Leinburg Wöhrlet II“ und „Wöhrlet Süd“ sowie Diepersdorf
- Ottensoos
- Reichenschwand: „Hinterer Sauergaßacker“ sowie „Oberer Rödelberg“
- Röthenbach a.d. Pegn.: „Steinberg II“
- Schnaittach: „Ehemaliges Werkstattgelände Autohaus Strobel“, „Erlenstraße“, „Auweg“ sowie „ehemaliges Krankenhausgelände“
- Schwarzenbruck: im OT Rummelsberg
- Winkelhaid: OT Penzenhofen Mehrgenerationenzentrum

Weitere Projekte sind im Landkreis aktuell nicht geplant.

Gewerbliche Bauflächen

Erweiterungen oder neue Planungen für gewerbliche Bauflächen sind im Landkreis Nürnberger Land in den kommenden Jahren in den folgenden Kommunen geplant:

- Henfenfeld
- Hersbruck: Eichenhain Süd
- Ottensoos

- Schnaittach: Gewerbegebiet Hormersdorf (Verfahren ruht aktuell)

Weitere Projekte sind im Landkreis aktuell nicht geplant.

Verkehrsinfrastruktur

Im Straßenbereich sind aktuell keine Projekte im Landkreis geplant, welche eine Auswirkung auf den ÖPNV haben würden.

Im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) werden in den kommenden Jahren sukzessive einige Eisenbahnbrücken im oberen Pegnitztal erneuert. Hier wird es immer wieder zu Behinderungen auf der Strecke R3 kommen. Darüber hinaus läuft derzeit die Untersuchung des Nord-Ost-Korridors, hier ist geplant, einen S-Bahn Betrieb auf der Strecke Nürnberg - Hersbruck – Neuhaus a.d. Pegn. bzw. Nürnberg – Simmelsdorf-Hüttenbach umzusetzen. Ob es zu einer Umsetzung des Projektes kommt und zu welchem Zeitpunkt dies geschehen wird, ist derzeit jedoch noch nicht bekannt.

Darüber hinaus gibt es keine Planungen im SPNV im Bereich des Landkreises.

5.2 Planungen anderer Aufgabenträger

Planungen der benachbarten Aufgabenträger im ÖPNV, die Auswirkungen auf den Landkreis hätten, sind aktuell nicht bekannt.

5.3 Verkehrsprognose

Die Aufgabenträger des allgemeinen ÖPNV haben nach Art. 13 des Bayerischen ÖPNV-Gesetzes auf ihrem Gebiet Planungen zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV durchzuführen. Dabei sind insbesondere

- „das zukünftig zu erwartende Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr (MIV) und im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) auf Schiene und Straße zu prognostizieren,“
- „planerische Maßnahmen vorzusehen, die eine bestmögliche Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs unter Berücksichtigung der Belange des Gesamtverkehrs zulassen.“

Der Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (ZVGN) und die Bayerische Straßenbauverwaltung haben eine gemeinsame Datenbank, in die sowohl ÖPNV- als auch MIV-Daten einfließen, erstellt. Diese Gesamtverkehrsdatenbasis DIVAN bildet die Grundlage für eine gebietsbezogene Prognose des zukünftig zu erwartenden Verkehrsaufkommens. Als Zielhorizont für die Gesamtverkehrsprognose wird – auch in Abstimmung mit den Nahverkehrsplanungen weiterer Aufgabenträger im VGN-Gebiet, das Jahr 2030 festgelegt. Als Basisjahr liegt das Jahr 2017 der Berechnung zugrunde, da für dieses Jahr die aktuellsten Nachfragedaten vorliegen. Die Ergebnisse von Prognosen hängen entscheiden von den zugrunde gelegten Annahmen ab. Für die Annahmen der Gesamtverkehrsprognose werden, soweit vorhanden, aktuelle Verkehrsuntersuchungen aus dem VGN-Raum herangezogen. Die Prognose für die Einwohnerzahlen werden aus der regionalen Bevölkerungsvorausberechnung des Bayerischen Landesamtes für Statistik und Datenverarbeitung zurückgegriffen. Arbeitsplatzzahlen, die nicht in aktuellen Verkehrsuntersuchungen enthalten waren, wurden zunächst bei den Gemeinden selbst

erfragt. Lagen auch hier keine Zahlen vor, wurde die Zahl der Arbeitsplätze unverändert übernommen.

Die Bevölkerungsprognosen beinhalten neben der Entwicklung der Gesamtbevölkerung auch die künftigen Verläufe bei den einzelnen Altersgruppen. Daraus lassen sich Schätzungen zur künftigen Zahl der Schülerinnen und Schüler sowie der arbeitsfähigen Bevölkerung ableiten.

Informationen zu einer Veränderung bei den Schulplätzen sowie den Freizeit- und Tourismuseinrichtungen wurden, soweit bei den Kommunen für 2030 bereits bekannt, übernommen.

Der Gesamtverkehrsprognose liegt für den Istzustand das derzeitige Liniennetz zugrunde, für den Prognosezeitraum wurden das Liniennetz mit den geplanten Maßnahmen des neuen Finanzierungsmodells hinterlegt.

Der Landkreis wurde in drei Bereiche unterteilt, die sich in der Struktur und demografischen Entwicklung voneinander unterscheiden.

- Bereich Süd: Altdorf, Burgthann, Feucht, Schwarzenbruck und Winkelhaid
- Bereich Mitte: Henfenfeld, Hersbruck, Lauf a. d. Pegn., Leinburg, Neunkirchen a. Sand, Ottensoos, Reichenschwand, Röthenbach a. d. Pegn., Rückersdorf, Schwaig
- Bereich Nord-Ost: Alfeld, Hapurg, Hartenstein, Kirchensittenbach, Neuhaus a. d. Pegn., Pommelsbrunn, Schnaittach, Simmelsdorf, Velden, Vorra

Ergebnisse

Das gesamte Verkehrsaufkommen im Landkreis wird bis 2030 um ca. 5,2 % zunehmen.

Die Prognose rechnet mit einer Zunahme des motorisierten Individualverkehrs (MIV) von 2017 bis 2030 um 4,6 %, dabei wächst der Binnenverkehr im Landkreis um 4,1 %, der grenzüberschreitende Verkehr in das übrige VGN-Gebiet um 5,2 %. Diese Zahlen beziehen sich auf das gesamte Landkreisgebiet. Der MIV entwickelt sich in den oben beschrie-

benen Bereichen der Prognose nach jedoch unterschiedlich (Nordost: 2,6 %, Mitte: 6,3 %, Süd: 3,1 %).

Eine andere Entwicklung ist im Öffentlichen Verkehr (ÖV) zu erwarten. Hier nimmt der Gesamtverkehr um 11,0 % mehr als doppelt so stark zu wie im MIV. Dabei fallen auf den Binnenverkehr 11,4 % und auf den ein- und ausbrechenden Verkehr 8,5%. Betrachtet man auch hier die einzelnen Gebiete, so kann man die teilweise großen Verbesserungen im Maßnahmenpaket sehr gut erkennen. Während im Bereich Mitte, in dem aktuell bereits auf den meisten Linien der Stundentakt existiert und somit kaum Verbesserungen durch das Maßnahmenpaket umgesetzt werden, auch kaum Veränderungen im öffentlichen Verkehr festzustellen sind, kann man in den Bereichen Süd und Nordost, in denen das Angebot teilweise von ein paar Fahrten pro Tag, auf einen Stundentakt übergeht, einen großen Zuwachs in der Prognose erkennen.

Der Anteil des öffentlichen Verkehrs am gesamten motorisierten Verkehr steigt von 9,9 % auf 10,4 %, dabei fällt dieser im Prognosejahr im Sektor „Mitte“ mit 11,2 % am Stärksten, im Nordosten dagegen mit 7,0 % am Geringsten aus.

Abschließend wird darauf hingewiesen, dass die Belastbarkeit der Verkehrsprognose entscheidend vom Eintreffen der zugrunde gelegten Annahmen (vor allem der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung) abhängt.

(vgl. „Karte 04-I Gesamtverkehrsprognose Anteil MIV und ÖV am MV“ auf Seite 48; „Karte 04-II Gesamtverkehrsprognose Binnenverkehr“ auf Seite 49; „Karte 04-III Gesamtverkehrsprognose ein- und ausbrechender Verkehr“ auf Seite 50)

5.4 Linienbündel

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge und soll im Interesse des Umweltschutzes, der Verkehrssicherheit, der Verbesserung

der Verkehrsinfrastruktur sowie der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen im gesamten Staatsgebiet als eine möglichst vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu Verfügung stehen (vgl. Art. 2 Bay-ÖPNVG).

§ 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG erteilt den Aufgabenträgern die Aufgabe zur Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung. Hierbei hat nach § 8 Abs. 3a die Genehmigungsbehörde die Aufgabenträger unter Beachtung einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung zu unterstützen.

Nach § 9 Abs. 2 PBefG kann, „soweit es die Zielsetzung des § 8 erfordert, (...) die Genehmigung für eine Linie oder für mehrere Linien gebündelt erteilt werden.“

Entsprechend § 13 Abs. 2a (3) ist die Genehmigung unter anderem zu versagen, wenn „der beantragte Verkehr einzelne ertragreiche Linien oder ein Teilnetz aus einem vorhandenen Verkehrsnetz oder aus einem im Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Abs. 3 festgelegten Linienbündel herauslösen würde.“

Hinsichtlich der möglichen Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge sind nach § 8a entsprechende Angaben zu den Anforderungen (Fahrplan, Beförderungsentgelt und Standards) sowie zum Umfang (Netz, Teilnetz, Linienbündel oder Linie) zu machen. Hierbei kann ausdrücklich auch auf bestimmte Inhalte des Nahverkehrsplans verwiesen werden.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Ausreichende Verkehrsbedienung mit den geringsten Kosten für die Allgemeinheit umgesetzt werden soll. Darüber hinaus sollen aus verkehrlich zusammenhängenden Linien nicht einzelne Linien herausgelöst werden können, um weiterhin Synergieeffekte beim Betreiben der Linien nutzen zu können.

Um somit sicherzustellen, dass keine ertragreichen Linien aus dem Landkreislinienetz herausgelöst werden und der Landkreis – und somit die Allgemeinheit – nur die

Kosten auf den defizitären Linien tragen muss, werden im Nahverkehrsplan entsprechende Linienbündel gemäß den Anforderungen des PBefG gebildet.

Folgende Kriterien werden für die Linienbündel herangezogen:

- Linien sollen geographisch / verkehrlich bei einander liegen
- die Linienbündel sollen mittlungsstandsfriendly gestaltet werden.

In „Karte 03-IV Linienbündel“ auf Seite 47 sind die einzelnen Linienbündel graphisch, in „Tabelle 10: Linienbündelung“ auf Seite 64 sind die Linienbündel mit ihren Linien, der Betriebsleistung sowie der Konzessionsdauer dargestellt.

Die Linienbündel 6 und 7 liegen nicht nur geographisch nebeneinander, es haben sich hier auch insbesondere durch Schülerverkehre und Wochenendbedienung betriebliche Überschneidungen herausgebildet, was künftig einer getrennten Vergabe widerspricht. Beide Linienbündel sollen demnach zum nächstmöglichen Zeitpunkt zusammengefasst, die Laufzeiten harmonisiert und unter dem Namen Linienbündel 7 „Hersbruck Regional Ost“ geführt werden.

Aus den bestehenden Linien im Landkreis hat sich nach den oben beschriebenen Kriterien die Bildung folgender zehn Linienbündel ergeben:

- 1) Stadtverkehr Lauf
- 2) Stadtverkehr Hersbruck
- 3) Region Altdorf
- 4) Nordwest
- 5) Schnaittachtal
- 6) Oberes Pegnitztal²¹
- 7) Hersbruck Regional Ost
- 8) Hersbruck Regional West
- 9) Mitte
- 10) Süd

²¹ Linienbündel wird zum nächstmöglichen Zeitpunkt mit dem Linienbündel 7 zusammengeführt.

6. Maßnahmenpaket

6.1 Maßnahmenfinanzierung

Für die Finanzierung der Maßnahmen soll landkreisweit einheitlich das sogenannte „Stunden-Takt-Modell“ angewandt werden, mit dem sichergestellt wird, dass in allen Regionen des Landkreises eine gleichwertige ÖPNV-Bedienung für die Bürgerinnen und Bürger angeboten werden kann. Dabei wird in allen Orten, die im Nahverkehrsplan untersucht werden, Montag bis Freitag in der **Haupt- bzw. Nebenverkehrszeit** der Stundentakt im Linienbetrieb (Verdichtungsraum) bzw. im Bedarfsverkehr (ländlicher Raum) vom Landkreis finanziert. In der **Schwachverkehrszeit** wird auch am Wochenende landkreisweit der Zweistundentakt im Bedarfsverkehr angeboten. Sollte auf einzelnen Fahrten im Bedarfsverkehr das Angebot dauerhaft nachgefragt werden, werden diese nach dem Finanzierungsmodell des Landkreises in reguläre Busfahrten umgewandelt.

Darüber hinaus sollen schnelle Expressverbindungen in Nord-Süd-Richtung die nördlichen und südlichen Bereiche des Landkreises besser miteinander verbinden.

Eine ausführliche Beschreibung dieses Modells und weitere Einzelheiten zum Finanzierungsrahmen für die Maßnahmen sind unter *„1.5 Finanzielle Rahmenbedingungen“ auf Seite 12* erläutert.

6.2 Leistungsangebot

Im Folgenden werden die Maßnahmen in Kürze vorgestellt:

Linienbündel 1: Stadtverkehr Lauf

Im Stadtverkehr Lauf ergeben sich keine Änderungen durch das Maßnahmenpaket, da hier bereits heute

der Stundentakt durch den Landkreis finanziert wird.

Linienbündel 2: Stadtverkehr Hersbruck

Im Stadtverkehr Hersbruck wird auf den Linien 361 und 362 bereits heute der Stundentakt durch den Landkreis finanziert. Es ergeben sich hier demnach keine weiteren Maßnahmen. Auf den Linien 363 und 364 erweitert der Landkreis ab Neuvergabe 12/2026 seine Finanzierungsverantwortung vom derzeitigen Zweistundentakt auf einen Stundentakt in der Haupt- und Nebenverkehrszeit. Da jedoch dieser Stundentakt aktuell bereits angeboten und durch die Stadt Hersbruck finanziert wird, kommt es zunächst nur zu einer Veränderung der Finanzierungsverantwortung, nicht aber zu einer Verbesserung des Angebotes. Ob die Stadt Hersbruck weiterhin die gleiche finanzielle Summe in den Stadtverkehr investiert und damit das Angebot verbessert wird, oder ob sie ihre Finanzierungsbeteiligung am Stadtverkehr reduziert, wird erst vor der nächsten Ausschreibung der Verkehrsleistung geklärt und vereinbart.

Linienbündel 3: Region Altdorf

Im Linienbündel 3 wird das Angebot auf den Linien 550 und 552 bis 555 vom derzeitigen Zweistundentakt auf einen Stundentakt im Busverkehr ausgeweitet. Es wird zu großen Verbesserungen im Fahrplan kommen.

Die Linien 556 und 557 bedienen Gebiete, welche durch die Vorgaben im Nahverkehrsplan nicht in der Finanzierungsverantwortung des Landkreises liegen, da diese entweder nur Ortschaften unter 150 Einwohnern bzw. Gebiete in der Nähe von Bahnhöfen bedienen. Die Linie

551 fährt durch Ortschaften, welche ebenso durch die Linien 550 bzw. 555 bedient werden und damit bereits ein stündliches Angebot haben. Auf diesen Linien kommt es zu keinen Veränderungen im Angebot.

Linienbündel 4: Nordwest

Die Linie 344 bedient sowohl Laufer als auch Schnaittacher Ortsteile. In den Laufer Stadtteilen wird aufgrund der Mitfinanzierung durch die Stadt heute bereits weitgehend der Stundentakt angeboten. Es kommt in Folge dessen ab der Neuvergabe 12/2027 zunächst nur zu einer Änderung der Finanzierungsverantwortung, nicht aber zu einer Angebotsverbesserung. In den Schnaittacher Ortsteilen, die entlang der Linie liegen, wird hingegen in Zukunft durchgehend der Stundentakt eingeführt. Hier sind deutliche Verbesserungen zu verzeichnen.

Auf der Linie 345 wird aktuell der Stundentakt im Bedarfsverkehr angeboten. Vereinzelt Schülerfahrten werden mit Bussen durchgeführt. Hier kommt es durch das Maßnahmenpaket zwar nicht zu einer Angebotsverbesserung, jedoch zu einer Verbesserung der Qualität, da die Linie in Zukunft in der Haupt- und Nebenverkehrszeit stündlich im Busverkehr bedient wird. Ein Bestellen der Rufbus-Fahrt ist somit nicht mehr notwendig. Auch hier finanziert die Stadt Lauf aktuell das Angebot mit.

Ob die Stadt Lauf weiterhin die gleiche finanzielle Summe in den Betrieb der beiden Linien investiert, und damit das Angebot verbessert wird, oder ob sie ihre Finanzierungs-beteiligung reduziert, wird erst vor der nächsten Ausschreibung geklärt und vereinbart.

Linienbündel 5: Schnaitztal

Auf den Linien 341 und 342 wird das aktuelle Angebot, welches neben den Schülerfahrten nur einzelne Fahrten vorzuweisen hat, zu einem Stundentakt ausgeweitet. Die zusätzlichen Fahrten werden alle im Bedarfsverkehr angeboten. Der Ortsteil Kersbach liegt im Verdichtungsraum und müsste nach dem Finanzierungsmodell im Busbetrieb angebunden werden. Da jedoch alle übrigen Orte entlang der Linie 341 entweder an Schienenhaltepunkten liegen, und somit nicht durch zusätzliche Busleistungen bedient werden müssen, oder im ländlichen Raum liegen, und daher durch Bedarfsverkehr angefahren werden, soll auch Kersbach im Bedarfsverkehr bedient werden.

Linienbündel 6: Oberes Pegnitztal

Auf den Linien 440 und 446 wird das aktuelle Angebot, welches neben den Schülerfahrten nur einzelne Fahrten vorzuweisen hat, zu einem Stundentakt ausgeweitet. Die zusätzlichen Fahrten werden alle im Bedarfsverkehr angeboten.

Linienbündel 7: Hersbruck**Regional Ost**

Auf der Linie 334 wird das aktuelle Angebot zu einem Stundentakt ausgeweitet. Diese werden im Ringverkehr als Bedarfsfahrten eingeführt.

Die Linien 336 und 337 bedienen neben den Orten mit Bahnhaltepunkt nur kleinere Ortsteile unter 150 Einwohner und liegen damit nicht in der Finanzierungsverantwortung des Landkreises. Hier kommt es zu keiner Veränderung des Angebotes.

Linienbündel 8: Hersbruck**Regional West**

Auf den Linien 335 und 338 wird das aktuelle Angebot auf den Hauptrouthen zu einem Stundentakt ausgeweitet. Die zusätzlichen Fahrten werden alle im Bedarfsverkehr angeboten.

Linienbündel 9: Mitte

Die Linie 331 wird aktuell bereits weitgehend im Stundentakt, teilweise sogar über diesen hinaus angebo-

ten. Hier werden durch das Maßnahmenpaket keine großen Änderungen erfolgen.

Die Linie 332 wird durch die Fahrten der Expressbuslinie 332E ergänzt. Dadurch wird zum einen die Verbindung zwischen den beiden Mittelzentren, als auch die Verbindung von der Gemeinde Leinburg nach Lauf und zurück verbessert. Ein Stundentakt wird auf dieser Linie nicht eingeführt, da die Orte entlang der Linie alle entweder unter 150 Einwohnern haben und damit nicht in der Finanzierungsverantwortung des Landkreises liegen oder bereits durch die Linie 331 im Stundentakt bedient werden.

Aufgrund der Mitfinanzierung der Stadt Lauf besteht auf der Linie 333 aktuell bereits zwischen Lauf und seinen Ortsteilen Schönberg und Weigenhofen weitgehend der Stundentakt. In der Verlängerung der Linie bis Weißenbrunn werden jedoch derzeit nur einzelne Fahrten angeboten. Dieses Angebot wird durchgehend in der Haupt- und Nebenverkehrszeit auf einen Stundentakt im Busbetrieb ausgeweitet.

Ob die Stadt Lauf weiterhin die gleiche finanzielle Summe in den Betrieb der Linie auf Ihrem Stadtgebiet investiert und damit das Angebot zwischen Lauf und Weigenhofen zusätzlich noch verbessert wird oder ob sie ihre Finanzierungsbeteiligung reduziert, wird erst vor der nächsten Ausschreibung geklärt und vereinbart.

Linienbündel 10: Süd

Auf den Linien 502 und 503 gibt es derzeit bereits ein Angebot, welches nahe am Stundentakt liegt. Somit wird es hier nur zu einer leichten Verbesserung vor allem in den Nebenverkehrszeiten kommen. Alle zusätzlichen Fahrten werden im Busbetrieb angeboten.

Neue Expressbuslinie

Sollte aufgrund des Erfolges der Expressbuslinie Lauf – Altdorf auch die Expressbuslinie Hersbruck – Altdorf eingeführt werden, wird diese bei der nächsten Vergabe der Linien-

konzession entweder in ein vorhandenes Linienbündel integriert oder als eigenes Linienbündel vergeben. Ein mögliches Angebot richtet sich dann nach den Erfahrungswerten der Expressbuslinie Lauf – Altdorf. Ggf. können auch beide Expressbuslinien zu einem neuen Linienbündel zusammengefasst werden.

6.3 Information

Die VGN GmbH gibt jedes Jahr zum Fahrplanwechsel im Dezember einen Linienfahrplan für den Landkreis Nürnberger Land in drei Heften heraus. Hierin sind alle Bahn- sowie Busstrecken des Landkreises aufgeführt.

Bei Einführung der Expressbusse bzw. bei Umsetzung des neuen Stundentaktes und damit der Ausweitung und Verbesserung des Angebotes, sollen zum jeweiligen Zeitpunkt auf den einzelnen Linienbündeln Marketingmaßnahmen die Einführung des neuen Angebotes begleiten. Besonders für die Bedarfsverkehre soll die Nutzung durch eine verstärkte Information erleichtert werden. Angestrebt wird hierbei die Bedarfsverkehre mittels der vorhandenen VGN-App buchen und im Bedarfsfall gleich bezahlen zu können.

7. Wirkungen des Maßnahmenpaketes

7.1 Verkehrliche Wirkung

Reisezeit

Durch die Maßnahmen im Nahverkehrsplan wird die Reisezeit vor allem zwischen den Mittelzentren Lauf und Altdorf in Form der neuen Schnellbuslinien beschleunigt. Sollte die Schnellbuslinie zwischen Altdorf und Hersbruck umgesetzt werden, wird sich auch hier die Reisezeit deutlich reduzieren.

Auf den übrigen bestehenden Buslinien wird die Reisezeit hingegen in etwa gleichbleiben, da sich hier an den Linienwegen nichts wesentlich ändern wird. Jedoch wird bei der Umsetzung der Maßnahmen die Verbindung zwischen Bus und Bahn geprüft und wo möglich, optimiert.

Verbindungshäufigkeit

Die Verbindungshäufigkeit wird sich mit Umsetzung der Maßnahmen auf fast allen Linien stark verbessern. Dies gilt vor allem für die Orte im ländlichen Raum, wo durch das bisherige Grenzwertmodell meist nur zwei bis drei Fahrtenpaare zusätzlich zum Schülerverkehr angeboten wurden und in Zukunft in der Haupt- und Nebenverkehrszeit der Stundentakt angeboten wird. Aber auch in den Orten im Verdichtungsraum wird das Angebot vom aktuellen Zweistundentakt auf einen Stundentakt verbessert.

Reisekomfort

Durch die Vorgaben in den Vorabkennzeichnungen bzw. Vergaben des Landkreises besteht für die einzelnen Linien heute schon ein hoher

Reisekomfort, was die Barrierefreiheit sowie Ausstattung der Busse und die Information an den Haltestellen und in den Bussen betrifft.

Veränderung des Fahrgastaufkommens

Die Ermittlung des Fahrgastpotentials durch die Umsetzung der Maßnahmen ist nur schwer möglich und kann nur großflächig für den gesamten Landkreis in Form der Gesamtverkehrsprognose, wie sie unter „5.3 Verkehrsprognose“ auf Seite 27 vorgestellt wird, erfolgen. Eine linienscharfe Prognose ist nicht möglich. Da das Angebot jedoch stark ausgeweitet wird und ein attraktiver Stundentakt bei Neuvergabe der Linienkonzessionen umgesetzt werden soll, ist mit einer Fahrgaststeigerung auf allen Linien, auf denen das Angebot verbessert wurde, zu rechnen.

Veränderung der Einnahmen

Da keine linienscharfe Aussage über eine Veränderung des Fahrgastaufkommens getroffen werden kann, ist auch eine Berechnung der Einnahmen durch die zu erwartenden zusätzlichen Fahrgäste nicht möglich.

7.2 Finanzielle Wirkung

Die oben beschriebenen Maßnahmen bewirken eine Zunahme der Verkehrsleistung, die mindestens dem Stundentakt entspricht. Sollten bereits bestehende Fahrten zu einem Angebot über dem Stundentakt führen, werden diese nicht abgebaut, sondern bleiben weiterhin

bestehen. Dies gilt insbesondere für Fahrten im Schülerverkehr. Somit wird es mit der Umsetzung des Nahverkehrsplanes zu einem Ausbau der Leistungen kommen. Hierfür wird auch ein zusätzlicher finanzieller Aufwand notwendig.

Veränderung der Betriebsleistung und finanzieller Aufwand

Zur Berechnung der Veränderung der Betriebsleistung wird der Status Quo des aktuell im Landkreis verkehrenden ÖPNV mit den Fahrplanentwürfen für das Maßnahmenpaket verglichen. Die Änderungen werden sowohl für den Busbetrieb als auch den Bedarfsverkehr errechnet.

Wird bei der künftigen Vergabe für ein Linienbündel ein kommerzieller Antrag gestellt, so entstehen keine Kosten für dieses Bündel. Sollte kein kommerzieller Antrag eingehen, so wird die Leistung vom Landkreis ausgeschrieben. Da aktuell nicht bekannt ist, zu welchem Kostensatz künftig die Leistung vergeben werden wird, soll für die Berechnung der Kosten die aktuelle Spannweite der Vergabepreise pro ausgeschriebenen Betriebskilometer im Busbetrieb vorgegeben werden.

Für die Berechnung der Rufbus-Kosten wird ein Mittelwert der aktuellen Rufbus-Preise des Landkreises Nürnberger Land herangezogen. Darüber hinaus gilt die Annahme, dass nach einer ca. zwei bis dreijährigen Eingewöhnungsphase ca. 10% aller Rufbusfahrten nachgefragt werden und jede Fahrt durchschnittlich zu 70% ihrer Fahrplanlänge gefahren wird (da im Rufbuseinsatz nur von der gewünschten

Start- zur gewünschten Zielhaltestelle gefahren wird, wird nicht die ganze Länge der im Fahrplan vorgegebenen Fahrt gefahren). Beide Werte sind Durchschnitts- bzw. Erfahrungswerte der bisherigen Bedarfsverkehre im Landkreis.

Da diese Angaben vertraulich behandelt werden müssen, werden im Nahverkehrsplan nur die gesamte neue Betriebsleistung und die gesamten Kosten dargestellt. Auf eine liniengenaue Darstellung wird verzichtet.

Demnach werden die Betriebskilometer pro Jahr im Busbetrieb von aktuell ca. 1,93 Mio. auf ca. 2,16 zunehmen, im Bedarfsverkehr wird eine Zunahme von aktuell 1,31 Mio. Kilometern/Jahr auf ca. 2,03 Mio. Kilometer/Jahr (nach Fahrplan) geschaffen.

Nach den oben beschriebenen Annahmen werden sich die zusätzlichen Kosten für die neu eingeführten Betriebskilometer des Maßnahmenpaketes im Bus sowie im Rufbusbereich (ohne Einnahmen) auf eine Summe von 1.000.000 Euro bis 1.700.000 Euro pro Jahr belaufen.

Investitionskosten

Da die Ausstattung der Haltestellen bzgl. der Barrierefreiheit sowie der Haltestellenschilder und Fahrpläne i.d.R. nicht im Aufgabenbereich des Landkreises liegen, fallen keine Investitionskosten an.

Veränderung in den Betriebskostenzuschüssen

Die zu erwartenden Mehrkosten für den Betrieb berechnen sich aus den Betriebskosten abzüglich der Einnahmen. Da die möglichen Mehreinnahmen nicht abgeschätzt werden können, wird hier auf eine separate Darstellung der Betriebskostenzuschüsse verzichtet. Es werden die vorgenannten Berechnungen zum finanziellen Aufwand angesetzt.

8. Bewertung des Maßnahmenpaketes

8.1 Gesamtbewertung

Der Landkreis Nürnberger Land wird, wie unter „1.5 Finanzielle Rahmenbedingungen“ auf Seite 12 bzw. „6.1 Maßnahmenfinanzierung“ auf Seite 29 bereits beschrieben, im Rahmen des neuen Finanzierungsmodells den Stundentakt in der Haupt- und Nebenverkehrszeit für alle untersuchten Ortsteile sicherstellen. Im Verdichtungsraum erfolgt dies im Buslinienbetrieb, im ländlichen Raum im Bedarfsverkehr. Bereits bestehende Verkehre genießen hierbei Bestandsschutz. In der Schwachverkehrszeit wird landkreisweit der Zweistundentakt im Bedarfsverkehr umgesetzt.

Da auf allen Buslinien des Landkreises in Bezug auf das neue Finanzierungsmodell Defizite vorhanden waren, kommt es im ganzen Landkreis zu Verbesserungen.

8.2 Zeitliche Reihung der Einzelmaßnahmen

Von den zehn Linienbündeln im Landkreis sind zwei Linienbündel (Linienbündel 6 und 7) kommerzielle Verkehre, d.h. diese werden ohne Zuschüsse des Aufgabenträgers gefahren. Die übrigen acht Linienbündel wurden dagegen in einem Vergabeverfahren ausgeschrieben. Auf den ausgeschrieben Linienbündeln ist während der Konzessionslaufzeit eine begrenzte Zubestellung von Leistungen in Bezug auf den ausgeschriebenen Leistungsumfang möglich. Hier soll gemeinsam mit den Unternehmen geprüft

werden, welche Maßnahmen des neuen Finanzierungsmodells bereits während der Laufzeit umgesetzt werden können. Bei den kommerziellen Linien muss mit den Verkehrsunternehmen geklärt werden, ob ohne zusätzliche Finanzmittel das Leistungsangebot ausgebaut werden kann.

Da somit die Umsetzung der Leistungen während der aktuellen Konzessionslaufzeiten in vollem Umfang des Finanzierungskonzeptes nicht möglich ist, soll eine vollständige Umsetzung der Maßnahmen nach Ablauf der jeweiligen Linienkonzession im Zuge der Neuvergabe stattfinden. Dies findet im Zeitraum von Ende 2024 bis Ende 2027 statt (vgl. „Tabelle 10: Linienbündelung“ auf Seite 64).

Frühestens 27 Monate vor Ablauf der Konzession (vgl. § 8a Abs. 2 PBefG) kann der Aufgabenträger die Vergabe im Rahmen der Vorabbekanntmachung einleiten. Daraufhin haben die Verkehrsunternehmen drei Monate Zeit (vgl. §12 Abs. 6 PBefG), einen kommerziellen Antrag zu stellen.

Sollte nach einer Vorabbekanntmachung für ein Linienbündel kein eigenwirtschaftlicher Antrag bei der Genehmigungsbehörde eingehen, wird dessen Verkehrsleistung von der Landkreisverwaltung nach den gesetzlichen Vorschriften als Bruttovertrag veröffentlicht und im offenen Ausschreibungsverfahren vergeben.

Vor Veröffentlichung der Vorabbekanntmachung wird der Landkreis mit den entsprechenden Kommunen in Kontakt treten, um diese in die

Vergabe der neuen Verkehrsleistungen mit einzubeziehen.

9. Beteiligungsverfahren

Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes wurden die Verkehrsunternehmen, die Behindertenbeauftragte des Landkreises, Fahrgastverbände, die Interessensvertreter und öffentlichen Stellen der in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen sowie die Kommunen im Landkreis beteiligt.

9.1 Beteiligung der Verkehrsunternehmen

Das PBefG schreibt nach § 8 Abs. 3 sowie das BayÖPNVG nach Artikel 13 Abs. 1 die Mitwirkung der vorhandenen Verkehrsunternehmen bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans vor.

Alle Unternehmen, die im Landkreis eine Linienkonzession besitzen wurden am 1. Februar 2019 zu einer Sitzung der AG ÖPNV eingeladen. Hier wurden die einzelnen Schritte und das Vorgehen bei der Erstellung des Nahverkehrsplans erläutert. Den Unternehmen wurden darüber hinaus sowohl der Zwischenbericht als auch der Endbericht zugesandt. Die Möglichkeit der Stellungnahme wurde dabei allen Unternehmen gegeben. Für die Teilfortschreibung 2021 wurden alle Verkehrsunternehmen im Vorfeld schriftlich beteiligt und zur Stellungnahme aufgerufen.

9.2 Weitere Beteiligungen

Nach § 8 Abs. 3 PBefG müssen darüber hinaus vorhandene Fahrgastverbände angehört werden. Diesen wurden, ebenso wie den Kommunen des Landkreises sowie den benachbarten Aufgabenträgern, der Zwischenbericht sowie Endbericht zugesandt. Die Möglichkeit zur Stellungnahme wurde dabei gewährleistet.

Verbände, der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste, sind ebenso zu beteiligen. Diese wurden zum Thema Barrierefreiheit bereits in der Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans im Jahr 2018 zu den entsprechenden Sitzungen eingeladen und die Möglichkeit zur Stellungnahme gegeben.

Darüber hinaus fand im Mai 2019 ein Bürgerforum statt, zu dem Bürgerinnen und Bürger des Landkreises ihre Anliegen zum Thema ÖPNV vorbringen konnten. In den folgenden fünf Wochen nach dem Bürgerforum bestand außerdem die Möglichkeit an einer anonymen Online-Befragung des Landkreises teilzunehmen.

Die Verbände und Gemeinden wurden im Vorfeld zur Teilfortschreibung 2021 schriftlich beteiligt und zur Stellungnahme aufgefordert.

Die eingegangenen Stellungnahmen sind gekürzt in „Tabelle 11: Beteiligung der Verkehrsunternehmen (Stellungnahmen)“ auf Seite 65, „Tabelle 12: Beteiligung der Gemeinden sowie sonstige Stellungnahmen“ auf Seite 67 und „Tabelle 13: Beteiligung der Bevölkerung“ auf Seite 69 wiedergegeben.

9.3 Zeitliche Reihung der Beteiligung

Nachfolgend sind die wichtigsten Eckpunkte bei der Erstellung des Nahverkehrsplans und der Möglichkeiten der Beteiligung aufgelistet.

- **30. November 2018**
Eröffnungsveranstaltung im Rahmen der Arbeitsgruppe ÖPNV
- **1. Februar 2019**
Arbeitsgruppe ÖPNV mit Beteiligung der Verkehrsunternehmer

- **6. Mai bis 7. Juni 2019**
Online Umfrage
- **7. Mai 2019**
Bürgerforum
- **Juli 2019**
Zwischenbericht
- **Oktober 2019**
Endbericht
- **Juli 2021**
Teilfortschreibung
- **Mai 2023**
Teilfortschreibung

10. Karten

- Karte 01-I Raumstruktur
- Karte 01-II Gebietstypen
- Karte 01-III Siedlungsstruktur
- Karte 01-IV Schulstandorte
- Karte 02-I Handlungsbedarf an Schultagen
- Karte 02-II Handlungsbedarf an Ferientagen
- Karte 02-III Handlungsbedarf an Samstagen
- Karte 02-IV Handlungsbedarf an Sonn- und Feiertagen
- Karte 03-I Liniennetz ohne Rufbus
- Karte 03-II Bedienungsgebiet Rufbus
- Karte 03-III Tarifzonenplan
- Karte 03-IV Linienbündel
- Karte 04-I Gesamtverkehrsprognose Anteil MIV und ÖV am MV
- Karte 04-II Gesamtverkehrsprognose Binnenverkehr
- Karte 04-III Gesamtverkehrsprognose ein- und ausbrechender Verkehr

Nahverkehrsplan für den Landkreis Nürnberger Land

Karte 01-I Raumstruktur

Legende:

- Kreisgrenze
 - Gemeindegrenze
 - [Feucht]** Gemeindehauptort
 - Ezelsdorf
 - Thalheim
 - Beerbach
 - Deckersberg
- Teilgemeinde ab 500 EW
Teilgemeinde ab 200 bis 500 EW
Teilgemeinde ab 150 bis 200 EW
Teilgemeinde bis 150 EW

Gebietskategorien

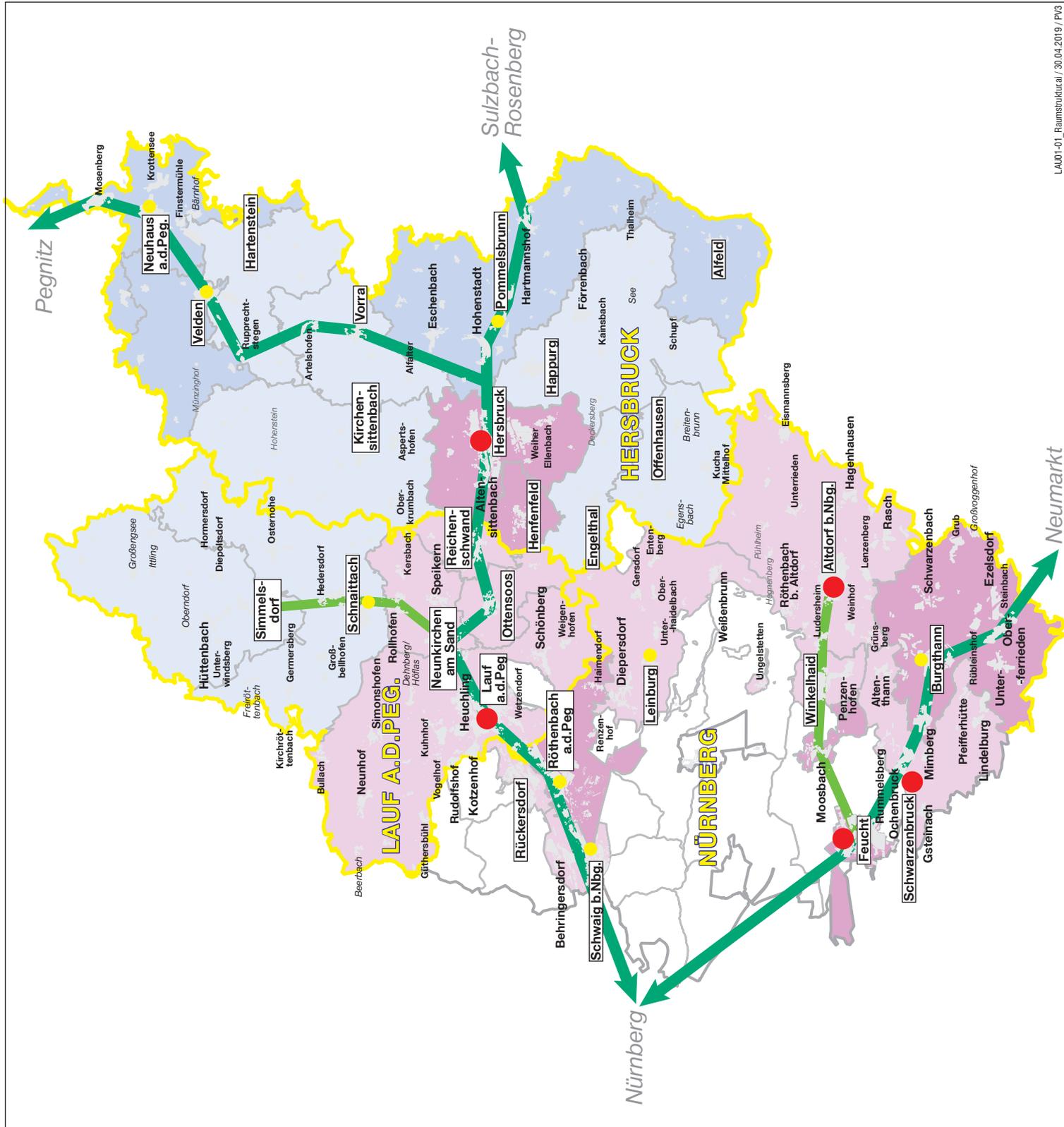
- Verdichtungsraum
- Verdichtungsraum mit besonderem Handlungsbedarf
- Allgemeiner ländlicher Raum
- Allgemeiner ländlicher Raum mit besonderem Handlungsbedarf
- Grenze Nahbereiche

Zentrale Orte

- Mittelzentrum
- Grundzentrum
- ➔ Entwicklungsachse von über-regionaler Bedeutung lt. REP
- ➔ Entwicklungsachse von regionaler Bedeutung



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg



Nahverkehrsplan für den Landkreis Nürnberger Land

Karte 01-II Gebietstypen

Legende:

-  Kreisgrenze
-  Gemeindegrenze
-  **Feucht**
- Ezelsdorf**
- Teilgemeinde ab 500 EW**
- Teilgemeinde ab 200 - 500 EW**
- Teilgemeinde ab 150 - 200 EW**
- Teilgemeinde bis 150 EW**

Verdichtungsraum ab 15.000 Einwohner

-  Zentrales Gebiet
-  Nicht zentrales Gebiet

Verdichtungsraum bis 15.000 Einwohner

-  Zentrales Gebiet
-  Nicht zentrales Gebiet
-  Westl. Schnaittacher Ortsteile werden im NVP-Finanzierungsmodell dem Verdichtungsraum zugeordnet

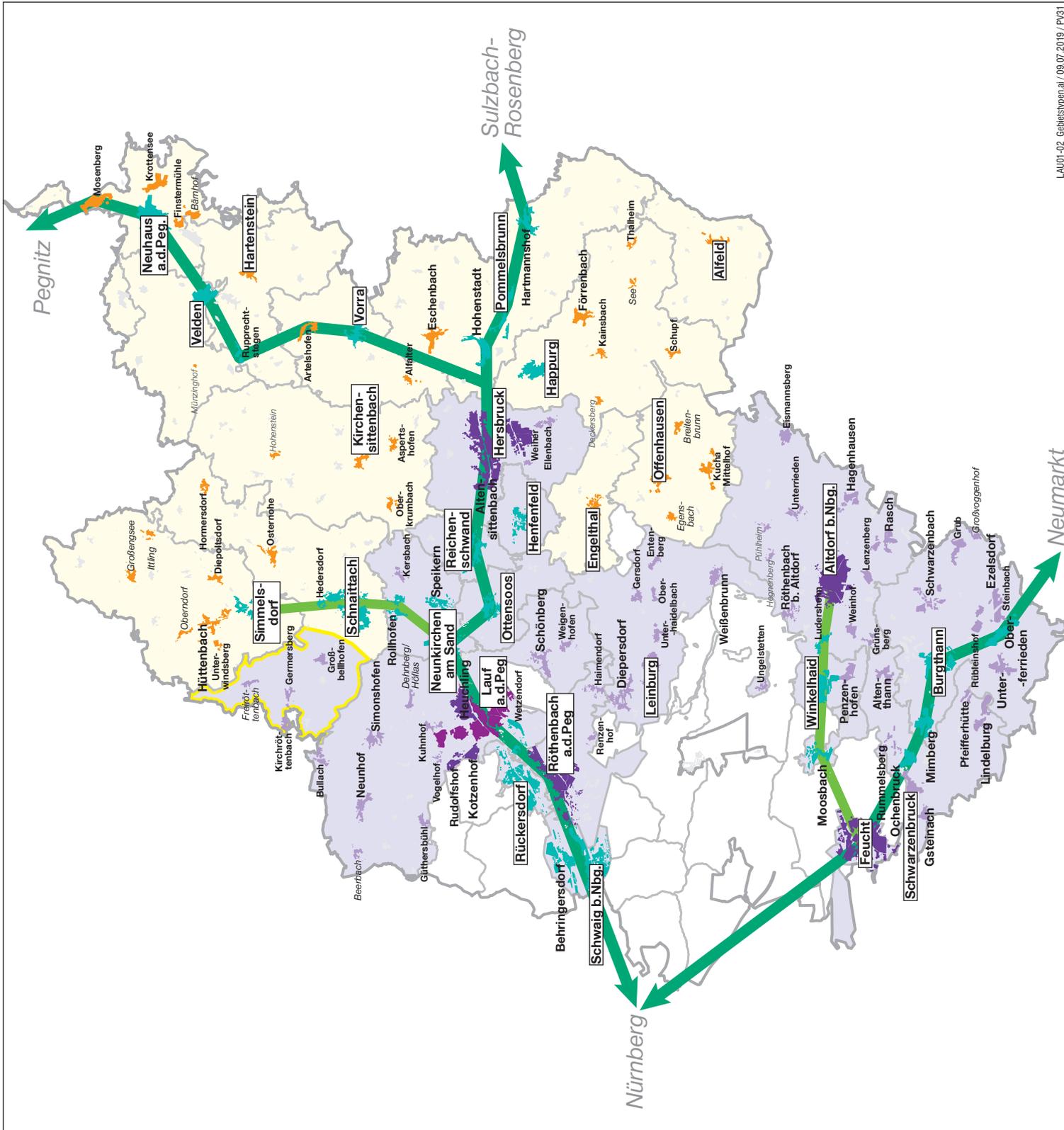
Außerhalb des Verdichtungsraumes

-  Orte an Verkehrsachse
-  Ländlicher Raum
-  Entwicklungsachse von über-regionaler Bedeutung lt. REP
-  Entwicklungsachse von regionaler Bedeutung

Quelle: Planungsverband Industrie Mittelfranken - Regionalplan 13. Änderung



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg



Nahverkehrsplan für den Landkreis Nürnberger Land

Karte 01-III Siedlungsstruktur

Legende:

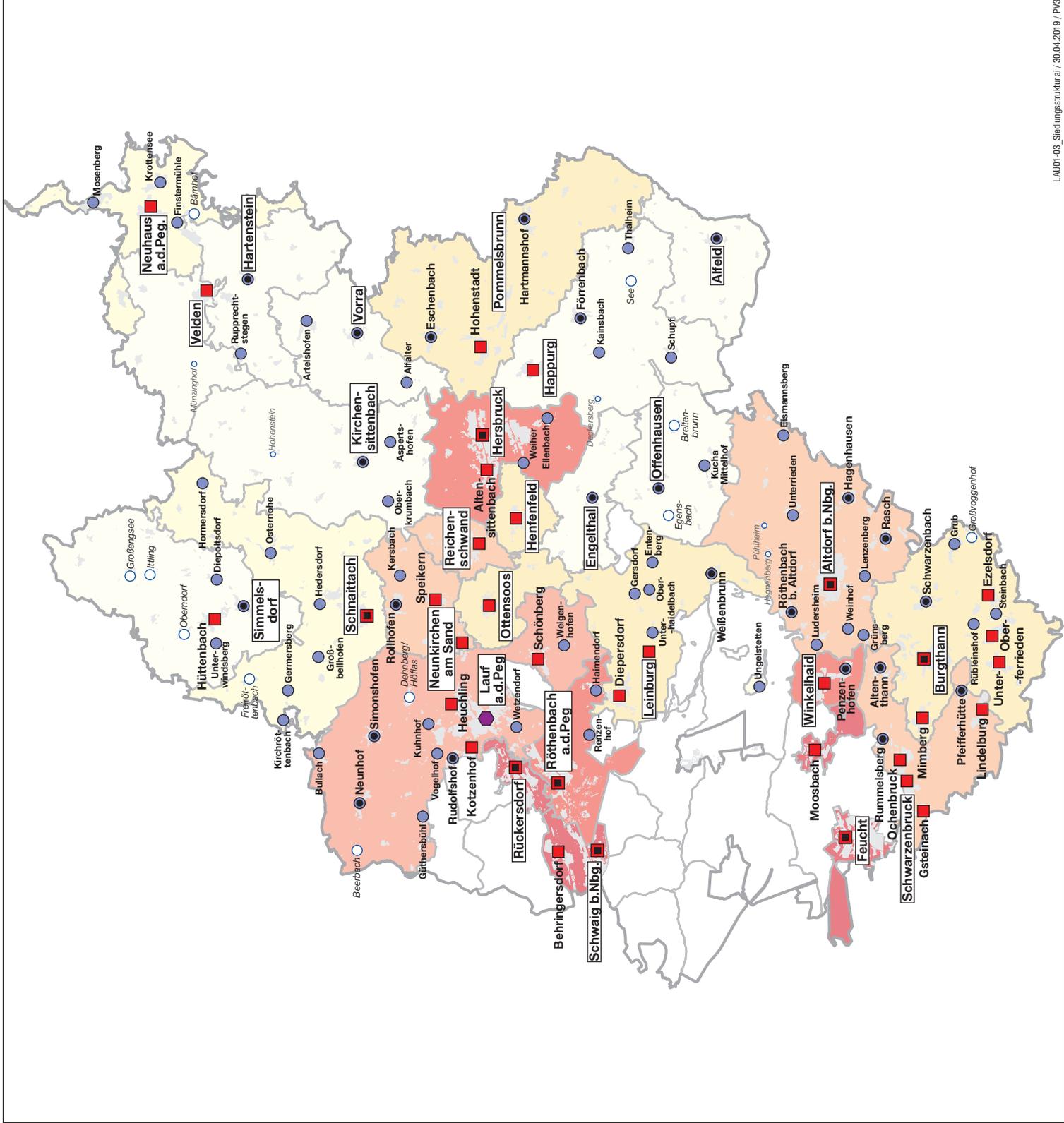
-  Kreisgrenze
-  Gemeindegrenze
- Feucht**  Gemeindehauptort

Einwohnerzahlen der Ortsteile

-  **Lauf a.d.Peg** > 15.000 EW
-  **Hersbruck** 3.000 - 15.000 EW
-  **Speikern** 1.000 - 3.000 EW
-  **Förrenbach** 500 - 1.000 EW
-  **Schupf** 200 - 500 EW
-  **See** 150 - 200 EW
-  **Deichensberg** Teilgemeinde < 150 EW

Bevölkerungsdichte

-  > 1.000 EW/km²
-  500 - 1.000 EW/km²
-  400 - 500 EW/km²
-  300 - 400 EW/km²
-  200 - 300 EW/km²
-  100 - 200 EW/km²
-  < 100 EW/km²



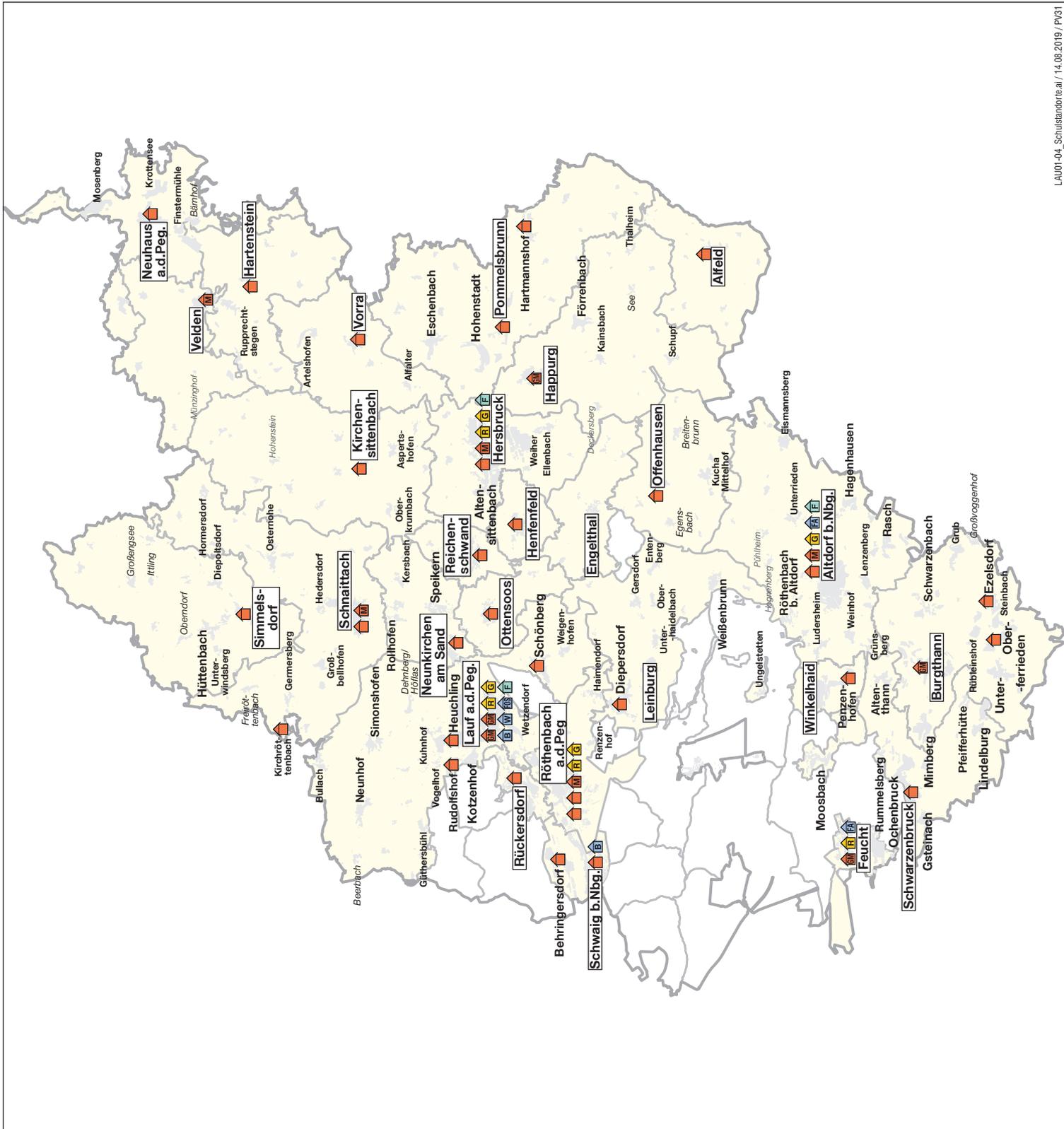
Nahverkehrsplan für den Landkreis Nürnberger Land

Karte 01-IV Schulstandorte

Legende:

-  Kreisgrenze
-  Gemeindegrenze
-  Feucht
-  Ezelsdorf
-  Thalheim
-  Beerbach
-  Deckensberg
-  Teilgemeinde ab 500 EW
-  Teilgemeinde ab 200 bis 500 EW
-  Teilgemeinde ab 150 bis 200 EW
-  Teilgemeinde bis 150 EW

-  Grundschule
-  Mittelschule
-  Grund- und Mittelschule
-  Realschule
-  Gymnasium
-  Berufsschule
-  Wirtschaftsschule
-  Fachakademie
-  Fachoberschule
-  Förderschule



Nahverkehrsplan für den Landkreis Nürnberger Land

Karte 02-II

Handlungsbedarf

Montag - Freitag an Ferientagen

Legende:

— Kreisgrenze

— Gemeindegrenze

— Gemeindegrenze

— Gemeindegrenze

Teilgemeinde ab 500 EW

Teilgemeinde ab 200 bis 500 EW

Teilgemeinde ab 150 bis 200 EW

Teilgemeinde bis 150 EW

Handlungsbedarf

vorrangig

mittelfristig

langfristig

kein Handlungsbedarf

Erschließungsdefizit

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

Erreichbarkeitsdefizite

Erreichbarkeit Gemeindehauptort

Erreichbarkeit Grundzentrum

Erreichbarkeit Mittelzentrum

Erreichbarkeit Oberzentrum

Erreichbarkeit Schulstandort

Erreichbarkeit Gewerbegebiet

Defizite beim Bedienungsstandard

Fahrtenhäufigkeit Hauptverkehrszeit

Fahrtenhäufigkeit Nebenverkehrszeit

Fahrtenhäufigkeit Schwachverkehrszeit

1

2

3

4

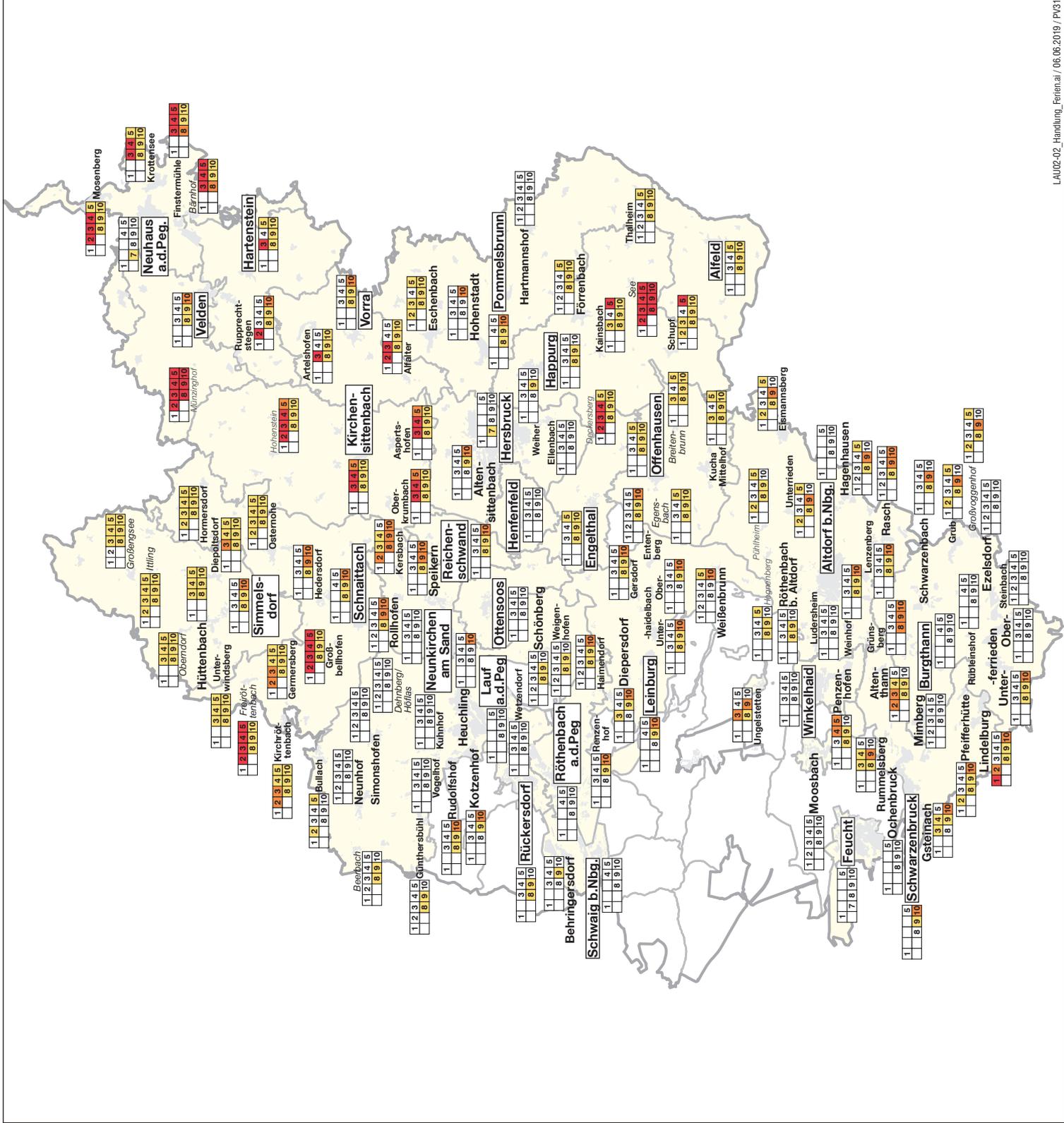
5

6

7



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg



Nahverkehrsplan für den Landkreis Nürnberger Land

Karte 02-III Handlungsbedarf Samstag

Legende:

-  Kreisgrenze
-  Gemeindegrenze
-  **Feucht**
-  Ezelsdorf
-  Thalheim
-  Beerbach
-  Deckersberg

Handlungsbedarf

-  vorrangig
-  mittelfristig
-  langfristig
-  kein Handlungsbedarf

Erschließungsdefizit

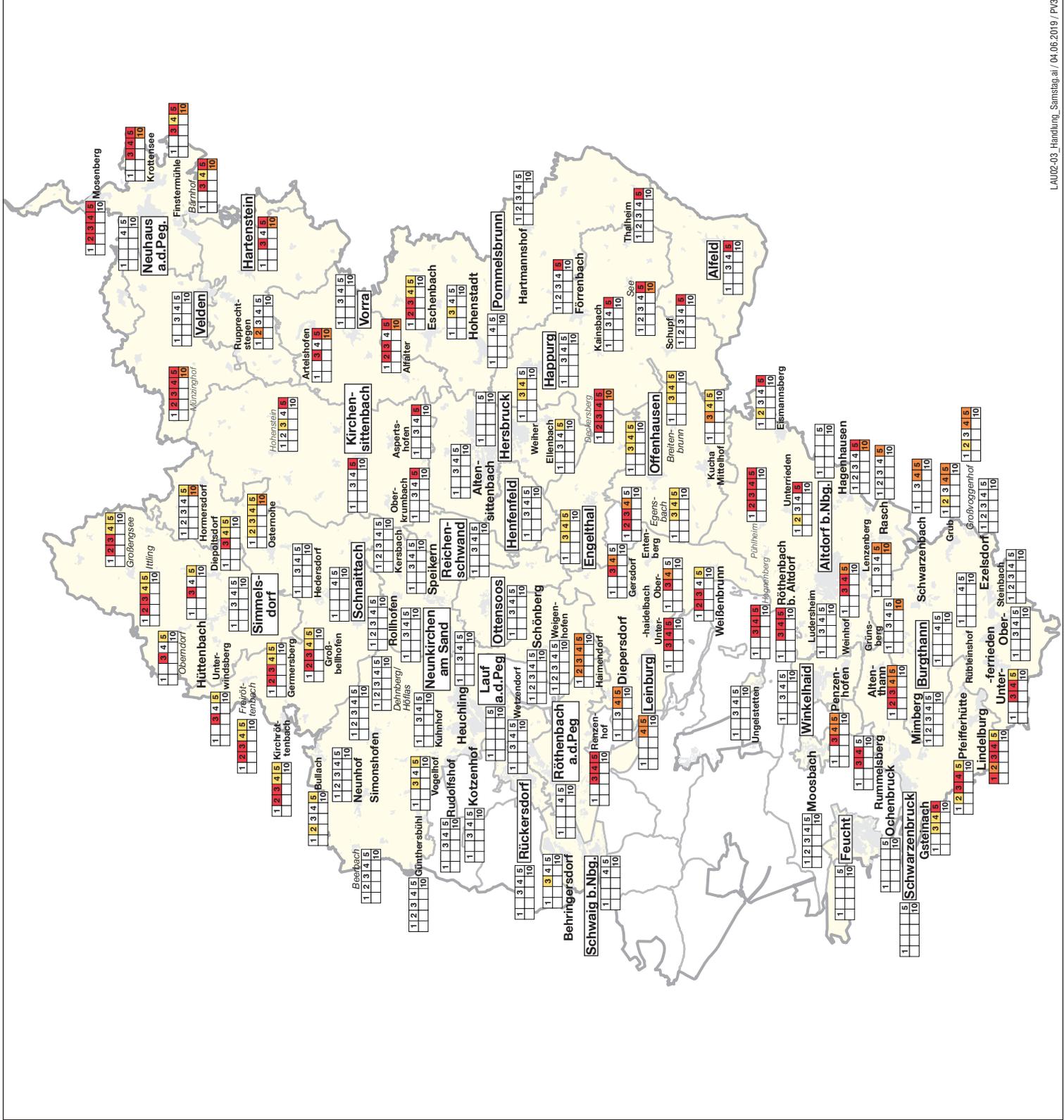
-  1
-  2
-  3
-  4
-  5
-  6
-  7
-  8
-  9
-  10

Erreichbarkeitsdefizite

-  1
-  2
-  3
-  4
-  5
-  6
-  7
-  8
-  9
-  10

Defizite beim Bedienungsstandard

-  1
-  2
-  3
-  4
-  5
-  6
-  7
-  8
-  9
-  10

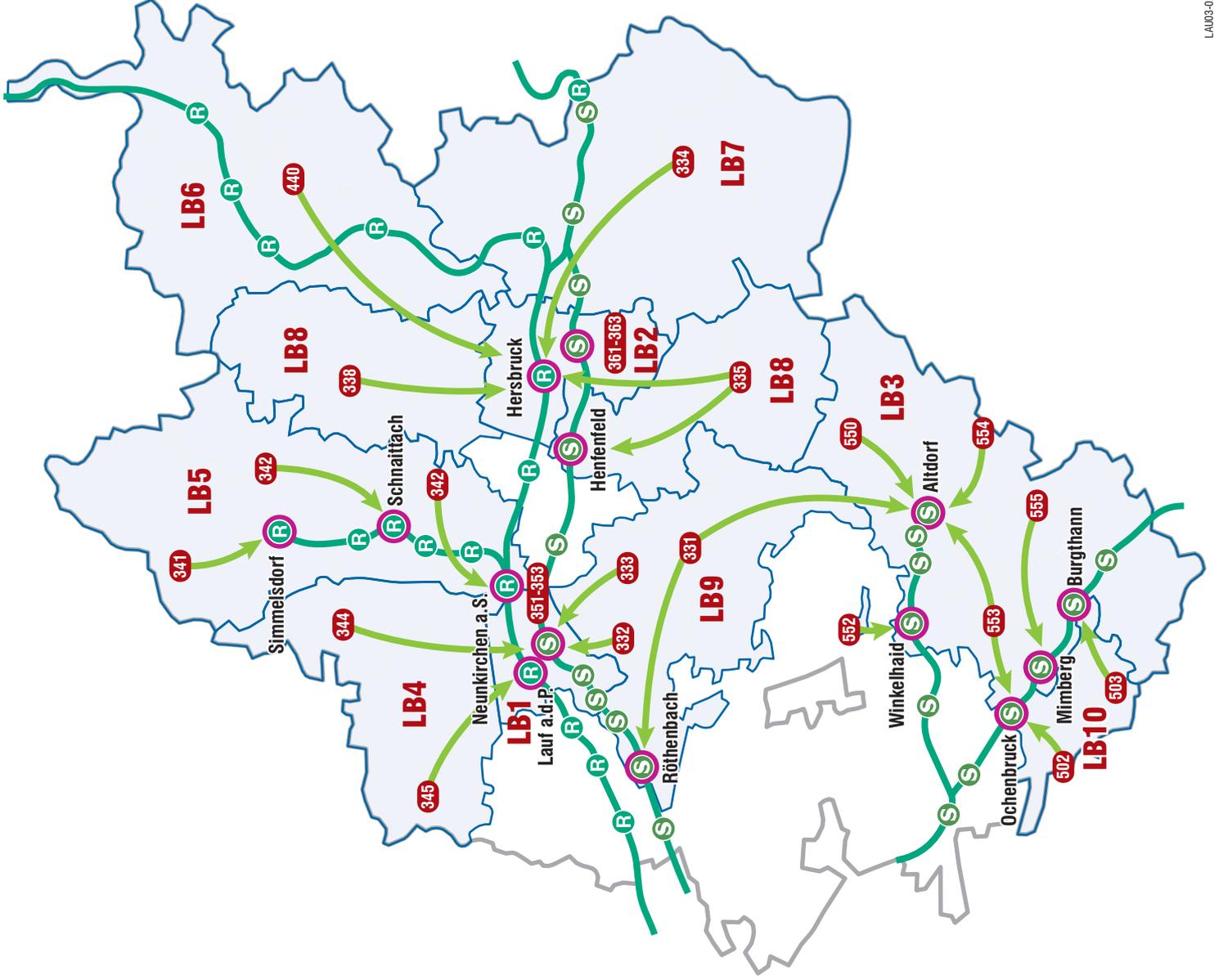


Nahverkehrsplan für den Landkreis Nürnberger Land

Karte 03-II Bedienungsgebiet Rufbus

Legende:

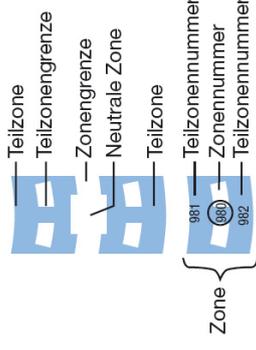
-  Grenze Bedienungsgebiet
-  S-/R-Bahnhof mit Zu- und Abbringerverkehr durch Rufbus
-  Zu- und Abbringerverkehr
-  Bedienende Linie
- LB7** Linienbündel



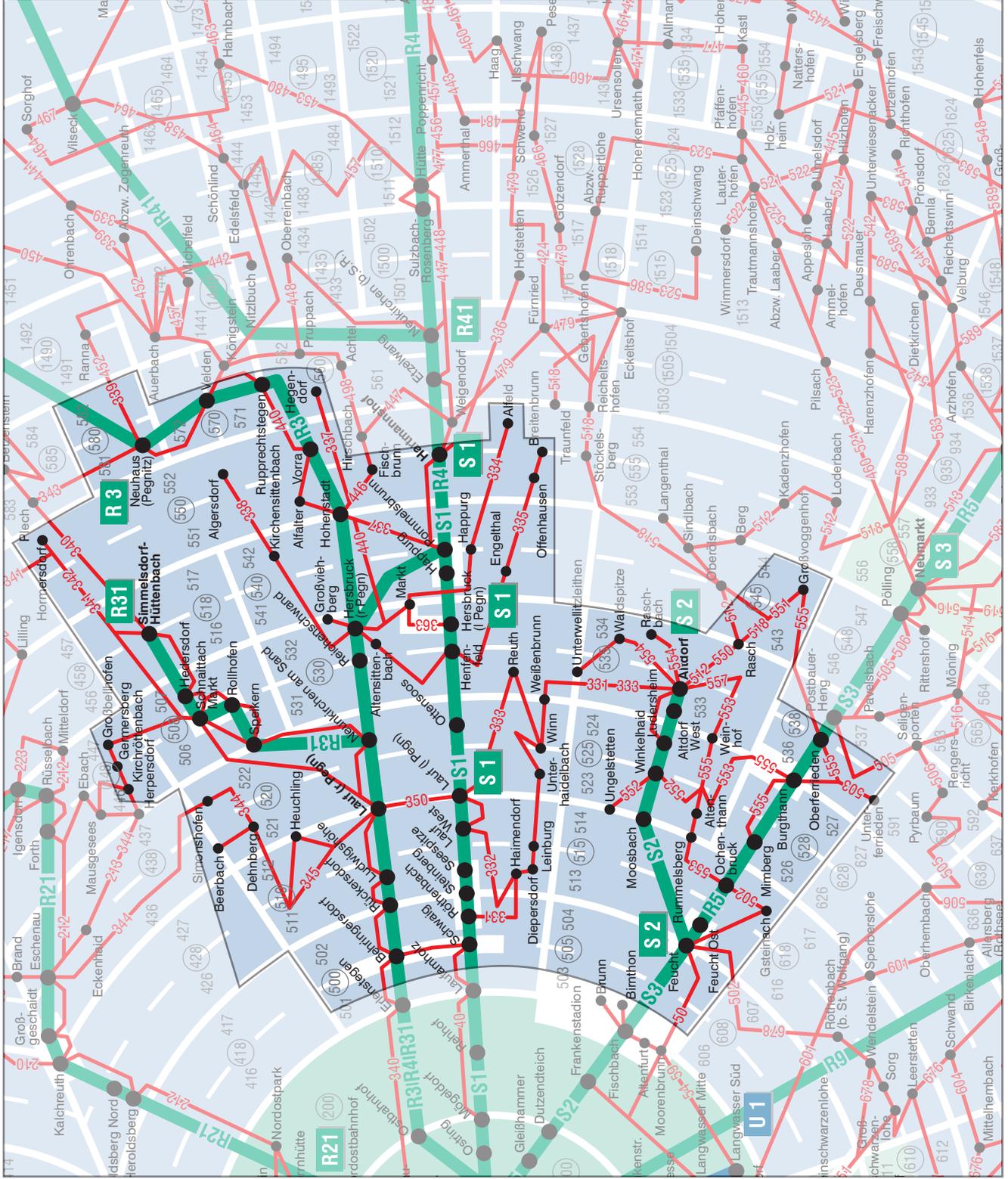
Nahverkehrsplan für den Landkreis Nürnberger Land

Karte 03-III Tarifzonenplan

Legende:



■ S-Bahn
■ R-Bahn = Regionalbahn (DB-Züge außer S-Bahn)
■ U-Bahn
■ Bus
 ● / ● Haltestelle/Bahnhof



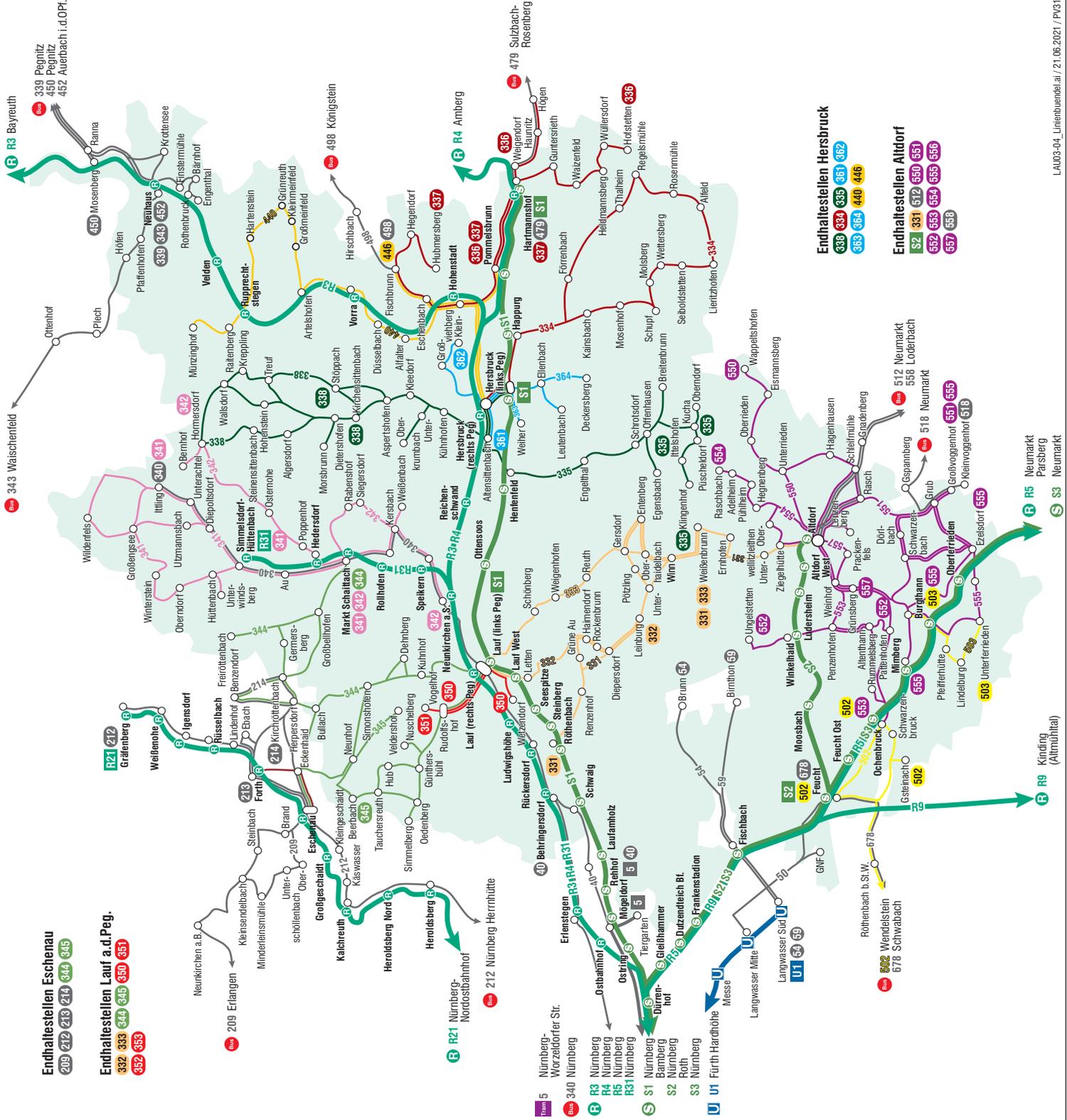
Nahverkehrsplan für den Landkreis Nürnberger Land

Karte 03-IV Linienbündel

Linienbündel:

- 1 Stadtverkehr Lauf
- 2 Stadtverkehr Hersbruck
- 3 Region Altdorf
- 4 Nordwest
- 5 Schnaittachtal
- 6 oberes Pegnitztal*
- 7 Hersbruck regional Ost*
- 8 Hersbruck regional West
- 9 Mitte
- 10 Süd
- kein Linienbündel

* Linienbündel werden zum nächstmöglichen Zeitpunkt zusammengefasst.



Nahverkehrsplan für den Landkreis Nürnberger Land

Karte 04-I Gesamtverkehrsprognose Anteil MIV und ÖV an MV

Legende:

— Grenze Lkr. Nürnberger Land

— Grenze Bezirk

Süd

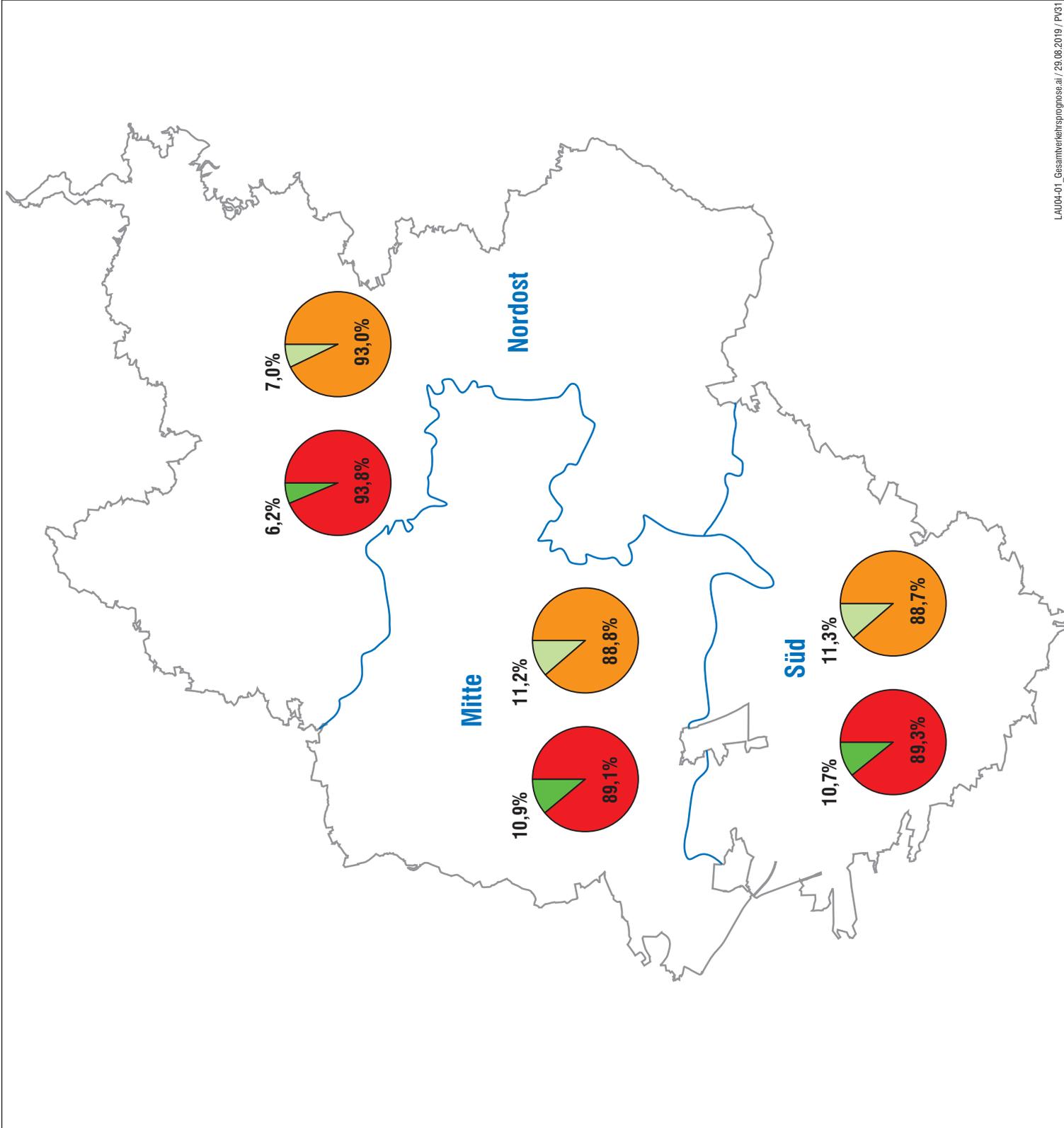
■ Analyse MIV

■ Analyse ÖV

■ Prognose MIV

■ Prognose ÖV

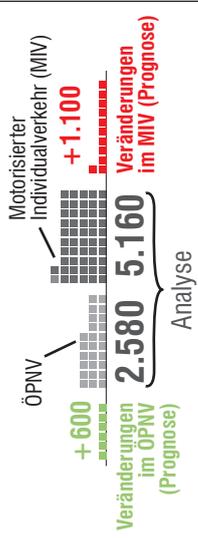
1 % Anteil ~ 3,6°
Bsp: 14,95 % ~ 53,82°



Nahverkehrsplan für den Landkreis Nürnberger Land

Karte 04-II Gesamtverkehrsprognose Binnenverkehr

Legende:

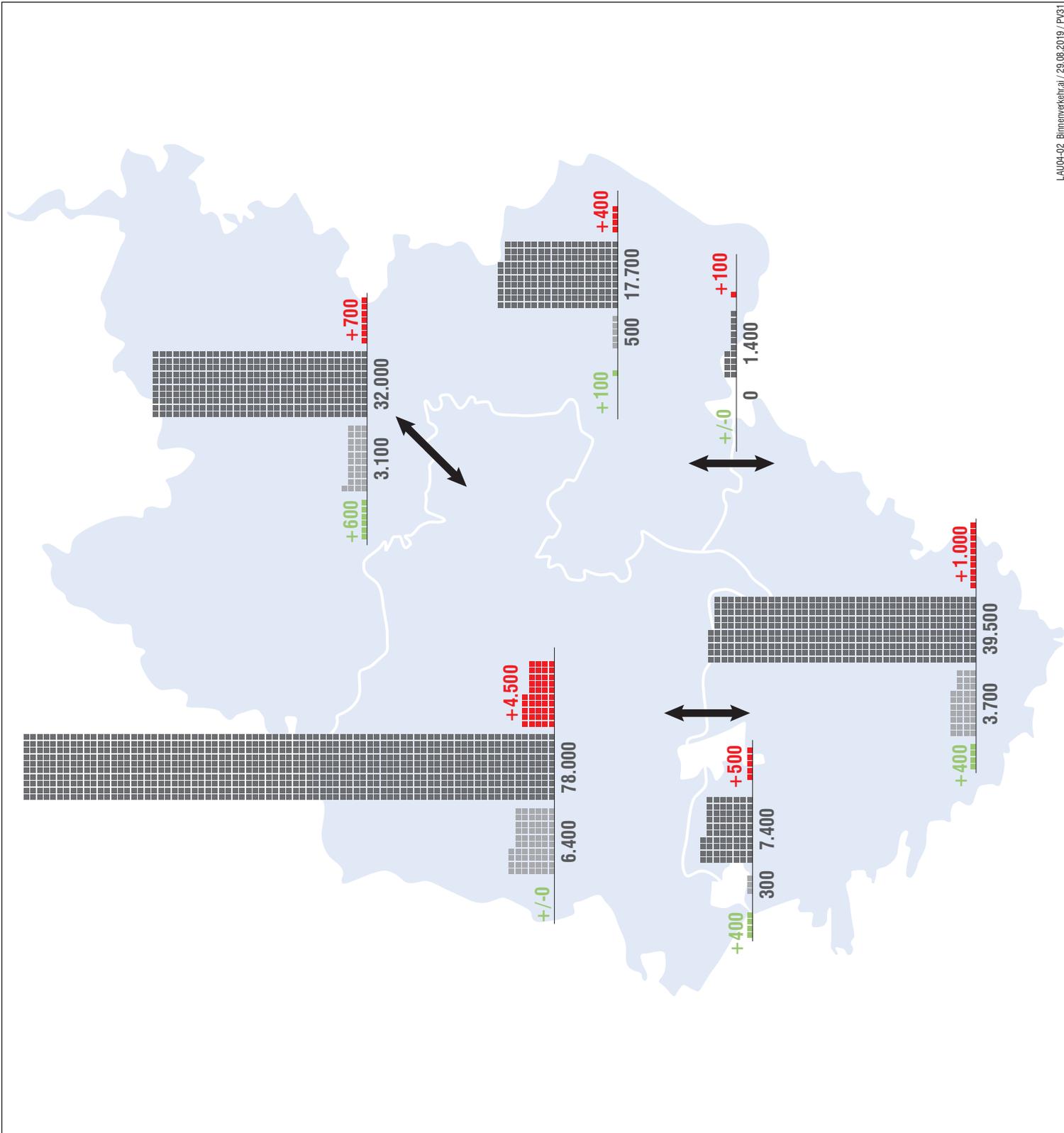


Ein Kästchen entspricht 100 Fahrten

Quelle: Verkehrsaufkommen ÖPNV: VE 2017
Verkehrsaufkommen MIV: DIVAN-Analyse 2012



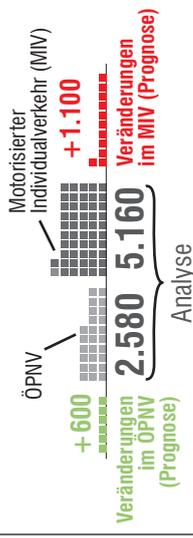
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg



Nahverkehrsplan für den Landkreis Nürnberger Land

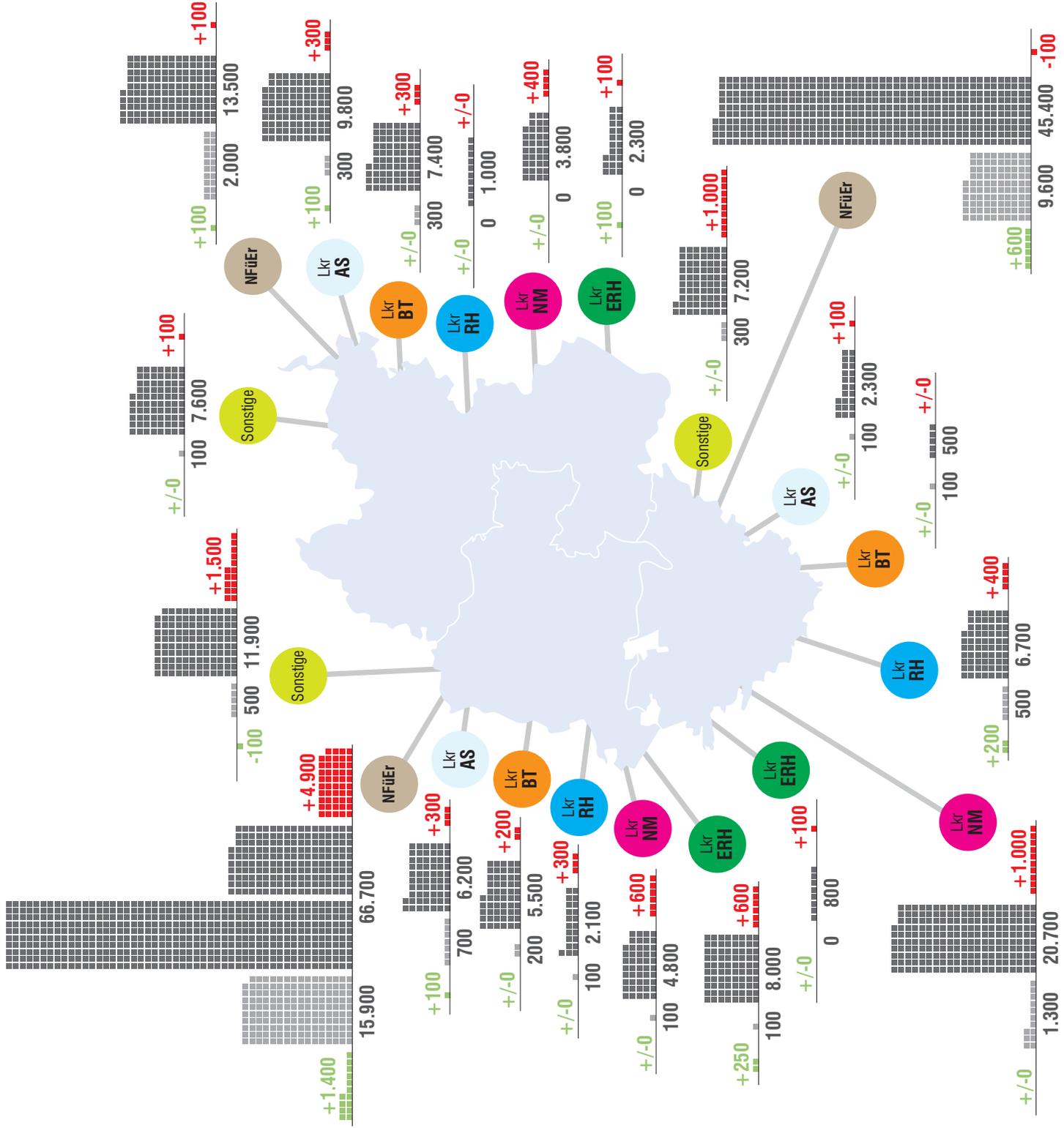
Karte 04-III Gesamtverkehrsprognose ein- und ausbrechender Verkehr

Legende:



Ein Kästchen entspricht 100 Fahrten

Quelle: Verkehrsaufkommen ÖPNV: VE 2017
Verkehrsaufkommen MIV: DIVAN-Analyse 2012



11. Tabellen

- Tabelle 1: Zusammenfassung der Kriterien
- Tabelle 2: Einwohner, Fläche und Siedlungsdichte nach Gemeinden
- Tabelle 3: Schulen und Schüler im Landkreis
- Tabelle 4: Bahnstrecken und öffentliche Buslinien nach § 42 PBefG
- Tabelle 5: Freigestellte Schülerverkehre und Berufsverkehre nach § 43 PBefG
- Tabelle 6: Park & Ride- (P+R) bzw. Bike & Ride (B+R)-Plätze
- Tabelle 7: Zielorte für das Erreichbarkeitskriterium
- Tabelle 8: Erschließung und Gebietstypen
- Tabelle 9: Bevölkerungsvorausberechnung
- Tabelle 10: Linienbündelung
- Tabelle 11: Beteiligung der Verkehrsunternehmen (Stellungnahmen)
- Tabelle 12: Beteiligung der Gemeinden sowie sonstige Stellungnahmen
- Tabelle 13: Beteiligung der Bevölkerung

Tabelle 1: Zusammenfassung der Kriterien

Erschließung	Relevante Ortsteile		Alle Ortsteile über 150 Einwohner, zusätzlich Hohenstein, Deckersberg (touristisch), Hegnenberg/Pühlheim (räumliche Nähe) und Münzinghof (Inklusion)	
	Haltestelleneinzugsbereich (Luftlinie)		Bushaltestellen: 500 m Bahnhaltapunkt: 1.000 m	
Erreichbarkeit	Zeitfenster	Hinfahrt	Mo - Fr 06.00 - 08.00 Uhr Sa 07.00 - 09.00 Uhr So 08.00 - 10.00 Uhr	
		Rückfahrt	12.00 - 13.30 Uhr 15.30 - 18.30 Uhr	
	Gemeindehauptort	Beförderungszeit	RW: 20 Min (GW: 30 Min)	
		Reisezeit	RW: 30 Min (GW: 40 Min)	
	Weitere zentrale Orte	Beförderungszeit	Unterzentrum: RW: 30 Min (GW: 40 Min)	
			Mittel-/ Oberzentrum: RW: 50 Min (GW: 80 Min)	
Reisezeit	Unterzentrum: RW: 40 Min (GW: 50 Min)			
	Mittel-/ Oberzentrum / Schulorte / Gewerbegebiete: RW: 60 Min (GW: 90 Min)			
Bedienungshäufigkeit	Verkehrszeiten Montag - Freitag		Hauptverkehrszeit (HVZ) 06.01 Uhr - 08.00 Uhr 12.01 Uhr - 14.00 Uhr 15.31 Uhr - 18.30 Uhr Nebenverkehrszeit (NVZ) 04.30 Uhr - 06.00 Uhr 08.01 Uhr - 12.00 Uhr 14.01 Uhr - 15.30 Uhr 18.31 Uhr - 20.30 Uhr Schwachverkehrszeit (SVZ) 20.31 Uhr - 02.00 Uhr (Fr bis 24.00 Uhr)	
	Verkehrszeiten an Samstagen		SVZ 07.00 Uhr - 24.00 Uhr	
	Verkehrszeiten an Sonn-/Feiertagen		SVZ 08.00 Uhr - 23.00 Uhr	
	Verkehrsangebot Montag - Sonntag in Takfolgen (Minuten) bzw. Fahrtenpaare (FP)		Verdichtete Räume ab 15.000 EW: Zentrales Gebiet: HVZ: RW: 15 (GW: 30) NVZ: RW: 15 (GW: 30) SVZ: RW: 60 (GW: 60 als Bedarfsfahrt)	
			Verdichtete Räume bis 15.000 EW Zentrales Gebiet: HVZ: RW: 30 (GW: 60) NVZ: RW: 30 (GW: 60) SVZ: RW: 60 (GW: 60 als Bedarfsfahrt)	
			Nicht zentrales Gebiet: HVZ: RW: 60 (GW: 120) NVZ: RW: 60 (GW: 120) SVZ: RW: 120 (GW: 120 als Bedarfsfahrt)	
			Verkehrsachse: HVZ: RW: 30 (GW: 60) NVZ: RW: 30 (GW: 60) SVZ: RW: 60 (GW: 60 als Bedarfsfahrt)	
			Ländlicher Raum: HVZ: RW: 60 (GW: 2 FP) NVZ: RW: 60 (GW: 2 FP) SVZ: RW: 120 (GW: 1 FP)	
	Auslastung	Besetzungsgrad		NVZ: RW: 50% (GW: 55%) Spitzenstunde: RW: 65% (GW: 70%); Einzel-fahrten bis 100%
		Tagesauslastung		Kundenorientierte Sichtweise: RW >30% (GW: >40%) Betriebswirtschaftliche Sichtweise: RW <15% (GW: <7%)

TABELLEN

Tabelle 2: Einwohner, Fläche und Siedlungsdichte nach Gemeinden

Gemeinde	Einwohner	Fläche in km ²	Einwohner je km ²
Alfeld	1.096	18	61
Altdorf	15.436	47	331
Burgthann	11.335	39	289
Engelthal	1.126	14	83
Feucht	14.025	10	1.430
Happurg	3.744	43	88
Hartenstein	1.428	25	58
Henfenfeld	1.851	7	279
Hersbruck	12.810	23	559
Kirchensittenbach	2.063	43	48
Lauf	27.064	60	453
Leinburg	6.838	29	232
Neuhaus	2.858	23	123
Neunkirchen a.S.	4.772	14	337
Offenhausen	1.577	23	70
Ottensoos	2.055	10	205
Pommelsbrunn	5.369	22	242
Reichenschwand	2.543	7	372
Röthenbach	12.301	14	862
Rückersdorf	4.714	4	1.320
Schnaittach	8.590	49	174
Schwaig	8.959	6	1.521
Schwarzenbruck	8.402	22	378
Simmelsdorf	3.256	41	80
Velden	1.823	21	85
Vorra	1.854	22	84
Winkelhaid	4.329	7	662
gesamt / Durschnitt	172.218	642	268

Stand: 31.12.2018

Tabelle 3: Schulen und Schüler im Landkreis

Schule	Grund- schulen	Mittel- schulen	Real- schulen	Wirtschafts- schulen	Gymnasien	Berufs- schulen	FOS/FAKS	Förder- schulen	Montessori- schule
Alfeld	38								
Altdorf	461	308			799		114		
Burgthann / Ezelsdorf	386	159							
Feucht	499	240	975						
Happurg	134	64							
Hammerbachtal	152								
Hartenstein/Vorra/Velden	167								
Hersbruck/Altensittenbach	380	418	617		883				
Kirchsittenbach	77								
Lauf a.d. Peg.	720	412	732	49	1.291	1.802	247		225
Lauf a.d. Peg./Hersbruck								324	
Leinburg (Diepersdorf)	250								
Neuhaus a.d. Peg.	99								
Neunkirchen a. S.	143								
Ottensoos / Schönberg	169								
Pommelsbrunn	191								
Reichenschwand	77								
Röthenbach	396	516	606		648				
Rückersdorf	165								
Schnaittach/Kirchröttenbach	285	240							
Schwaig / Behringersdorf	281								
Schwarzenbruck	246								
Simmelsdorf (Bühl)	108								
Velden		111							
Winkelhaid	167								
gesamt	5.591	2.468	2.930	49	3.621	1.802	361	324	225

Stand: 31.12.2018

Tabelle 4: Bahnstrecken und öffentliche Buslinien nach § 42 PBefG

Linien-Nr.	Verlauf (Bahn)	VU	Konzession	Betriebsleistung in Tausend Kilometern			
				Schule	Ferien	Sa	So
S1	Bamberg - Nürnberg - Hartmannshof	DB	08.12.2029	1.419,6	451,7	340,7	391,5
S2	Roth - Nürnberg - Feucht - Altdorf	DB	08.12.2029	974,3	311,2	208,5	236,2
S3	Nürnberg - Feucht - Neumarkt	DB	08.12.2029	649,1	207,3	154,8	175,9
R3	Nürnberg - Neuhaus a.d. Pegn. - Bayreuth	DB	08.12.2023	1.600,4	514,6	368,5	415,6
R31	Nürnberg - Simmelsdorf-Hüttenbach	DB	13.12.1931	205,8	65,7	23,9	26,4
R4	Nürnberg - Hartmannshof - Amberg	DB	08.12.2023	601,4	192,1	138,4	162,4

Linien-Nr.	Verlauf (Bus)	VU	Konzession	Betriebsleistung in Tausend Kilometern (inkl. Rufbus)			
				Schule	Ferien	Sa	So
40	Heinemannbr. - Schwaig - Behringersd.	VAG	31.12.2025	156,1	49,8	35,4	19,5
50	Langwasser - GNF Nbg/Feucht - Feucht	VAG	02.12.2029	64,1	20,4	0,7	0,4
214	Kirchrötenbach - Forth - Eschenau	Schmetterling	12.12.2026	35,6	3,9	1,4	1,7
331	Altdorf - Leinburg - Röthenbach (Pegn.)	Meidenbauer	13.12.2025	184,9	50,4	18,1	14,0
332	Leinburg - Diepersdorf - Letten - Lauf	Meidenbauer	13.12.2025	14,4	11,1	7,0	6,6
333	Altdorf - Weißenbrunn - Schönberg - Lauf	Meidenbauer	13.12.2025	14,0	6,6	17,7	18,0
334	Hersbruck - Happurg - Alfeld	Meidenbauer	07.12.2024	96,9	32,8	12,7	13,2
335	Offenhausen - Henfenfeld - Hersbruck	OVF	12.12.2026	82,9	28,1	12,4	12,2
336	Hofstetten - Hartmannshof - Pommelsbrunn	Meidenbauer	07.12.2024	23,7	8,0	2,4	k.A.
337	Hubmersberg - Hartmannshof	Meidenbauer	07.12.2024	11,6	3,9	1,7	k.A.
338	Hersbruck - Kirchensittenbach - Hohenstein	OVF	12.12.2026	91,5	31,0	13,9	12,8
339	Freizeitlinie "Auerbacher Erz-Express"	Cermak	01.11.2019	k.A.	k.A.	k.A.	6,5
340	Nürnberg - Lauf - Simmelsdorf - Ittling	OVF	30.09.2027	14,3	4,6	k.A.	k.A.
341	Schnaittach - Simmelsdorf - Großengsee	Kraus-Reisen	07.12.2024	52,1	17,6	9,3	8,8
342	Neunkirchen a.S. - Schnaittach - Hormersdorf	Kraus-Reisen	07.12.2024	40,7	13,8	10,2	9,5
343	Neuhaus a.d. Pegn. - Höfen - Waischenfeld	Seitz & Stöhr	01.11.2024	23,3	7,4	8,5	10,5
344	Schnaittach - Eschenau - Lauf	Kraus-Reisen	11.12.2027	195,3	66,2	43,0	45,6
345	Beerbach - Günthersbühl - Lauf	Kraus-Reisen	11.12.2027	177,5	60,1	50,6	53,3
350	Lauf Bertleinschule - Lauf - Rudolfshof	Schmetterling	12.12.2026	10,2	k.A.	k.A.	k.A.
351	Lauf Marktplatz - Rudolfshof - Vogelhof	Schmetterling	12.12.2026	55,0	18,6	10,2	12,3
352	Lauf Kunigundens. - Marktplatz - Wetzendorf	Schmetterling	12.12.2026	81,7	27,7	14,1	15,8
353	Lauf Bertleinschule - Marktplatz - Heuchling	Schmetterling	12.12.2026	96,5	32,7	13,1	12,2
361	Altensittenbach - Hersbruck Bf. (re.)	Schmetterling	12.12.2026	24,9	8,4	2,6	2,5
362	Kleinviehberg - Großviehberg - Hersbruck Bf. (re.)	Schmetterling	12.12.2026	46,2	15,6	7,1	7,7
363	Hersbruck Bf. (re.) - Bf. (li.) - Weiher - Bf (re)	Schmetterling	12.12.2026	34,8	11,8	5,7	5,2
364	Hersbruck Bf. (re.) - Ellenbach - Bf (re)	Schmetterling	12.12.2026	668,8	23,3	8,6	8,6
440	Hersbruck - Hartenstein	Meidenbauer	11.12.2027	45,0	18,7	13,1	13,6
446	Hersbruck - Hohenstadt - Fischbrunn	Meidenbauer	11.12.2027	38,8	13,1	3,9	3,6
450	Pegnitz - Auerbach - Mosenberg	RBO/Cermak	31.05.2027	67,3	12,5	3,2	k.A.
452	Neuhaus - Auerbach - Abzw. Zogenreuth	RBO	31.05.2027	78,8	21,4	5,1	k.A.
479	Freizeitlinie "Birgland-Express"	Meidenbauer	01.11.2021	k.A.	k.A.	k.A.	10,6
502	Wendelstein - Ochenbruck - Gsteinach	Merz	07.12.2024	31,6	10,7	1,8	1,7
503	Burgthann - Lindelburg - Unterferrieden	Merz	07.12.2024	29,8	10,1	3,0	2,9
512	Altdorf - Berg - Neumarkt	Federl	31.07.2029	81,1	16,2	5,3	k.A.
518	Dippersricht - Grub - Berg - Neumarkt	Federl	31.07.2029	74,8	8,6	3,3	k.A.
550	Altdorf - Rasch - Wappeltshofen	Meidenbauer	13.12.2025	80,2	20,0	7,3	7,1
551	Altdorf - Rasch - Großvoggenhof	Meidenbauer	13.12.2025	12,5	k.A.	1,6	k.A.
552	Ungelstetten - Winkelhaid - Altenhann	Meidenbauer	13.12.2025	19,8	2,4	1,7	1,6
553	Altdorf - Rummelsberg - Ochenbruck	Meidenbauer	13.12.2025	81,1	24,1	9,9	10,0
554	Altdorf - Röthenbach - Raschbach	Meidenbauer	13.12.2025	61,8	12,1	6,7	6,6

Linien-Nr.	Verlauf (Bus)	VU	Konzession	Betriebsleistung in Tausend Kilometern (inkl. Rufbus)			
				Schule	Ferien	Sa	So
555	Altdorf - Burgthann - Großvoggenhof	Meidenbauer	13.12.2025	89,2	17,0	7,4	6,0
556	Altdorf Marktplatz - Grundschule - Schulztr.	Meidenbauer	13.12.2025	3,5	0,5	k.A.	k.A.
557	Altdorf Bf. - Prackenfels - Grünsberg	Meidenbauer	13.12.2025	8,9	k.A.	k.A.	k.A.
558	Altdorf - Berg	Federl	31.07.2029	135,4	55,4	19,3	k.A.
678	Feucht - Wendelstein - Schwabach	OVF	15.12.2024	110,2	27,7	5,1	k.A.
N2	Nürnberg - Schwaig - Lauf - Hersbruck	VAG	31.12.2023	10,7	4,1	14,1	2,8
N13	Nürnberg - Lauf - Simmelsdorf	VAG	01.11.2019	11,6	4,4	15,2	3,0
N15	Nürnberg - Feucht - Burgthann - Ezelsdorf	VAG	31.12.2023	12,4	4,7	16,3	3,3
N55	Feucht - Winkelhaid - Altdorf - Hagenhausen	VAG	31.12.2023	7,5	2,9	9,8	2,0
N59	Bedarfsverkehr Ochenbruck - Ungelstetten	VAG	31.12.2023	6,4	2,5	8,4	1,7
LAU1	Stadtverkehr Röthenbach a.d. Pegn.	StW Röthenb.	31.03.2027	keine Angaben vorhanden			
LAU4	Ortsbus Schwaig	VAG	02.12.2019	keine Angaben vorhanden			

k.A. = kein Angebot

Stand: September 2019

Tabelle 5: Freigestellte Schülerverkehre und Berufsverkehre nach § 43 PBefG

Freigestellte Schülerverkehre an weiterführenden Schulen

Linienverlauf	Schule
Rüblanden – Ottensoos Bahnhof	Gym/RS Lauf
Hofstetten – Wüllersdorf – Heldmannsberg – Waizenfeld – Guntersrieth – Mittelburg – Stallbaum – Arzlohe – Hersbruck Schulzentrum	Gym/RS Hersbruck
Gotzenberg – See – Schulzentrum Hersbruck	Gym/RS Hersbruck
Vorderhaslach – Hinterhaslach – Kainsbach Bushaltestelle	Gym/RS Hersbruck
Vogelherd – Nonnhof – Alfeld Bushaltestelle	Gym/RS Hersbruck
Pollanden – Alfeld Bushaltestelle	Gym/RS Hersbruck
Otzenberg – Kauerheim – Alfeld Bushaltestelle	Gym/RS Hersbruck
Deckersberg – Kruppach – Prosberg – Sendelbach – Peuerling – Henfenfeld Bushaltestelle	Gym/RS Hersbruck
Höfen – Pfaffenhofen – Neuhaus Bahnhof	Gym/RS HEB, PEG, Auerbach
Himmelparten – Röthenbach Schule	Gym/RS Röthenbach
Rückersdorf – Röthenbach Schule	Gym/RS Röthenbach
Reichenschwand – Schulzentrum Hersbruck	R.-Glimpel-Schule Hersbruck
Neuhaus – Rothenbruck – Velden – Artelshofen – Vorra – Hersbruck Schulzentrum	R.-Glimpel-Schule Hersbruck
Grüne Au – Leinburg – Unterhaidelbach – Oberhaidelbach – Entenberg – Gersdorf – Weigenhofen – Schönberg – Lauf – Lauf Bitterbachhalle	R.-Glimpel-Schule Lauf
Schwaig – Behringersdorf – Rückersdorf – Röthenbach – Lauf – Lauf Bitterbachhalle	R.-Glimpel-Schule Lauf
Utzmannsbach – Strahlenfels – Wildenfels – Winterstein – Oberndorf – Großengsee – Hüttenbach – Simmelsdorf – Diepoltsdorf – Osternohe – Hedersdorf – Schnaitach – Speikern – Rollhofen – Neunkirchen – Heuchling – Lauf Bitterbachhalle	R.-Glimpel-Schule Lauf
Enzendorf - Artelshofen	Gym/RS Hersbruck

Stand: Schuljahr 2018/2019

Berufsverkehre

Linienverlauf	Verkehrsunternehmer	Betreiber
Hahnbach – Amberg - Röthenbach	Willax GmbH	Fa. Diehl, Röthenbach
Fürth - Diepersdorf	Schielein Reisen	Fa. Bolta – Bundle, Diepersdorf
Pegnitz – Neuhaus - Günterstal	Frank - Reisen	Fa. Eckart – Werke, Günterstal
Edelsfeld – Königstein -Günterstal	Frank - Reisen	Fa. Eckart – Werke, Günterstal
Nürnberg - Kasendorf	Omnibus Wunder e. K.	Fa. KKT Kraus, Lauf

Stand: 2019

Tabelle 6: Park & Ride- (P+R) bzw. Bike & Ride (B+R)-Plätze

Ort	Haltestelle	Bahnlinie	Abstellplätze für ...		
			Pkw	Behin- derten- pkw	Fahrrad
Altdorf	Altdorf Bahnhof	S2	248	8	264
Altdorf	Altdorf West Bahnhof	S2	91	3	36
Altdorf	Ludersheim Bahnhof	S2	18	2	40
Burghann	Burghann Bahnhof	S3	64	0	71
Burghann	Oberferrieden Bahnhof	S3	34	1	70
Feucht	Feucht Bahnhof	S2, S3	197	8	552
Feucht	Moosbach Bahnhof	S2	13	2	36
Happurg	Happurg Bahnhof	S1	30	2	40
Henfenfeld	Henfenfeld Bahnhof	S1	25	1	24
Hersbruck	Bahnhof (li Pegn)	S1	65	0	60
Hersbruck	Bahnhof (re Pegn)	R3	195	2	220
Lauf a.d. Pegnitz	Bahnhof (li Pegn)	S1	172	4	120
Lauf a.d. Pegnitz	Bahnhof (re Pegn)	R3, R31	86	3	215
Lauf a.d. Pegnitz	Bahnhof West	S1	57	2	72
Neuhaus a.d. Pegnitz	Neuhaus Bahnhof	R3	218	2	96
Neunkirchen am Sand	Neunkirchen Bahnhof	R3, R31	49	3	36
Pommelsbrunn	Hartmannshof Bahnhof	S1/R4	65	1	30
Pommelsbrunn	Pommelsbrunn Bahnhof	S1	18	2	30
Reichenschwand	Reichenschwand Bahnhof	R3	23	1	0
Röthenbach a.d.Pegn.	Röthenbach Bahnhof	S1	28	0	72
Röthenbach a.d.Pegn.	Röthenbach-Seespitze Bf	S1	52	0	80
Rückersdorf	Rückersdorf Bahnhof	R3, R31	42	0	71
Schwaig	Schwaig Bahnhof	S1	103	3	116
Winkelhaid	Winkelhaid Bahnhof	S2	56	3	80

Quelle: VGN

Tabelle 7: Zielorte für das Erreichbarkeitskriterium

Gemeinde	Gemeindehauptort ¹	Zielort A		Zielort B		Zielort C		Zielort D		Zielort E	
		Grundzentrum	Mittelzentrum	Mittelzentrum	Oberzentrum	Schulorte	Gewerbegebiete				
Alfeld	Alfeld	Hersbruck	Hersbruck	Hersbruck	Nürnberg						
Altdorf	Altdorf	Mittelzentrum	Mittelzentrum	Mittelzentrum	Nürnberg						
Burgthann	Burgthann	Grundzentrum	Schwarzenbruck	Schwarzenbruck	Nürnberg	Neumarkt					
Engelthal	Engelthal	Hersbruck	Hersbruck	Hersbruck	Nürnberg						
Feucht	Feucht	Mittelzentrum	Mittelzentrum	Mittelzentrum	Nürnberg	Wendelstein					GNF
Happurg	Happurg	Hersbruck	Hersbruck	Hersbruck	Nürnberg						
Hartenstein	Hartenstein	Neuhaus	Hersbruck	Hersbruck	Nürnberg						
Henfenfeld	Henfenfeld	Hersbruck	Hersbruck	Hersbruck	Nürnberg						
Hersbruck	Hersbruck	Mittelzentrum	Mittelzentrum	Mittelzentrum	Nürnberg						Güntherthal
Kirchensittenbach	Kirchensittenbach	Hersbruck	Hersbruck	Hersbruck	Nürnberg						
Lauf	Lauf a.d.Pegn.	Mittelzentrum	Mittelzentrum	Mittelzentrum	Nürnberg						
Leinburg (Weißbrunn) ²	Leinburg	Grundzentrum	Altdorf	Altdorf	Nürnberg						
Leinburg (sonstige OT)	Leinburg	Grundzentrum	Lauf	Lauf	Nürnberg						
Neuhaus	Neuhaus a.d.Pegn.	Grundzentrum	Hersbruck	Hersbruck	Nürnberg	Auerbach/Pegnitz					Güntherthal
Neunkirchen a. Sand	Neunkirchen a. Sand	Lauf	Lauf	Lauf	Nürnberg						
Offenhausen	Offenhausen	Hersbruck	Hersbruck	Hersbruck	Nürnberg						
Ottensoos	Ottensoos	Lauf	Lauf	Lauf	Nürnberg						
Pommelsbrunn	Pommelsbrunn	Grundzentrum	Hersbruck	Hersbruck	Nürnberg						
Reichenschwand	Reichenschwand	Hersbruck	Hersbruck	Hersbruck	Nürnberg						
Röthenbach/Pegn.	Röthenbach a.d.Pegn.	Grundzentrum	Lauf	Lauf	Nürnberg						
Rückersdorf	Rückersdorf	Lauf	Lauf	Lauf	Nürnberg						
Schnaittach	Schnaittach	Grundzentrum	Lauf	Lauf	Nürnberg						
Schwaig	Schwaig b.Nürnberg	Grundzentrum	Nürnberg	Nürnberg	Nürnberg						
Schwarzenbruck	Schwarzenbruck	Mittelzentrum	Mittelzentrum	Mittelzentrum	Nürnberg	Wendelstein					
Simmelsdorf	Simmelsdorf	Schnaittach	Lauf	Lauf	Nürnberg						
Velden	Velden	Neuhaus	Hersbruck	Hersbruck	Nürnberg						
Vorra	Vorra	Neuhaus	Hersbruck	Hersbruck	Nürnberg						
Winkelhaid	Winkelhaid	Altdorf	Nürnberg	Nürnberg	Nürnberg						

¹ Zielorte, die weniger als 3 km vom Hauptort entfernt sind werden nicht berücksichtigt.

² Für Weißbrunn wurde Altdorf als Unterzentrum gewählt, da hier eine stärkere Pendler und Einkaufsverflechtung vorliegt, als für Lauf

Tabelle 8: Erschließung und Gebietstypen

Ort	Ortsteil	Gebietstyp	Einwohner	Erschlossene Fläche	Handlungsbedarf
Alfeld	Alfeld	ländlicher Raum	710	84%	erfüllt
Altdorf bei Nbg	Altdorf b.Nbg	Verdichtungsraum	9.759	92%	erfüllt
Altdorf bei Nbg	Eismannsberg	Verdichtungsraum	334	100%	erfüllt
Altdorf bei Nbg	Grünsberg	Verdichtungsraum	219	100%	erfüllt
Altdorf bei Nbg	Hagenhausen	Verdichtungsraum	657	87%	erfüllt
Altdorf bei Nbg	Heggenberg	Verdichtungsraum	148	100%	erfüllt
Altdorf bei Nbg	Lenzenberg	Verdichtungsraum	327	98%	erfüllt
Altdorf bei Nbg	Ludersheim	Verkehrsachsen	457	100%	erfüllt
Altdorf bei Nbg	Pühlheim	Verdichtungsraum	146	100%	erfüllt
Altdorf bei Nbg	Rasch	Verdichtungsraum	886	81%	erfüllt
Altdorf bei Nbg	Röthenbach b.Aldorf	Verdichtungsraum	854	100%	erfüllt
Altdorf bei Nbg	Unterrieden	Verdichtungsraum	439	100%	erfüllt
Altdorf bei Nbg	Weinhof	Verdichtungsraum	383	100%	erfüllt
Burgthann	Burgthann	Verkehrsachsen	3.321	92%	erfüllt
Burgthann	Ezelsdorf	Verdichtungsraum	1.640	88%	erfüllt
Burgthann	Großvoggenhof	Verdichtungsraum	158	100%	erfüllt
Burgthann	Grub	Verdichtungsraum	469	89%	erfüllt
Burgthann	Mimberg	Verkehrsachsen	1.575	95%	erfüllt
Burgthann	Oberferrieden	Verkehrsachsen	1.202	94%	erfüllt
Burgthann	Rübleinshof	Verkehrsachsen	250	93%	erfüllt
Burgthann	Schwarzenbach	Verdichtungsraum	634	95%	erfüllt
Burgthann	Steinbach	Verdichtungsraum	441	92%	erfüllt
Burgthann	Unterferrieden	Verdichtungsraum	1.223	84%	erfüllt
Engelthal	Engelthal	ländlicher Raum	807	100%	erfüllt
Feucht	Feucht	Verdichtungsraum	12.789	95%	erfüllt
Feucht	Moosbach	Verkehrsachsen	1.236	100%	erfüllt
Happurg	Deckersberg	ländlicher Raum	131	100%	erfüllt
Happurg	Förrenbach	ländlicher Raum	721	83%	erfüllt
Happurg	Happurg	Verkehrsachsen	1.699	92%	erfüllt
Happurg	Kainsbach	ländlicher Raum	322	100%	erfüllt
Happurg	Schupf	ländlicher Raum	213	100%	erfüllt
Happurg	See	ländlicher Raum	172	100%	erfüllt
Happurg	Thalheim	ländlicher Raum	272	100%	erfüllt
Hartenstein	Hartenstein	ländlicher Raum	540	100%	erfüllt
Hartenstein	Rupprechtstegen	Verkehrsachsen	422	100%	erfüllt
Henfenfeld	Henfenfeld	Verkehrsachsen	1.851	99%	erfüllt
Hersbruck	Altensittenbach	Verdichtungsraum	2.355	93%	erfüllt
Hersbruck	Ellenbach	Verdichtungsraum	469	99%	erfüllt
Hersbruck	Hersbruck	Verdichtungsraum	9.479	97%	erfüllt
Hersbruck	Weiher	Verdichtungsraum	294	100%	erfüllt
Kirchensittenbach	Aspertshofen	ländlicher Raum	294	100%	erfüllt
Kirchensittenbach	Hohenstein	ländlicher Raum	138	100%	erfüllt
Kirchensittenbach	Kirchensittenbach	ländlicher Raum	501	100%	erfüllt
Kirchensittenbach	Oberkrumbach	ländlicher Raum	208	100%	erfüllt
Lauf a.d.Pegn.	Beerbach	Verdichtungsraum	170	96%	erfüllt
Lauf a.d.Pegn.	Bullach	Verdichtungsraum	396	100%	erfüllt
Lauf a.d.Pegn.	Dehnberg	Verdichtungsraum	168	87%	erfüllt
Lauf a.d.Pegn.	Günthersbühl	Verdichtungsraum	342	96%	erfüllt
Lauf a.d.Pegn.	Heuchling	Verdichtungsraum	2.493	100%	erfüllt

Ort	Ortsteil	Gebietstyp	Einwohner	Erschlossene Fläche	Handlungsbedarf
Lauf a.d.Pegn.	Kotzenhof	Verdichtungsraum	1.312	100%	erfüllt
Lauf a.d.Pegn.	Kuhnhof	Verdichtungsraum	472	87%	erfüllt
Lauf a.d.Pegn.	Lauf a.d.Pegn.	Verdichtungsraum	16.569	81%	erfüllt
Lauf a.d.Pegn.	Neunhof	Verdichtungsraum	743	92%	erfüllt
Lauf a.d.Pegn.	Rudolfshof	Verdichtungsraum	840	100%	erfüllt
Lauf a.d.Pegn.	Schönberg	Verdichtungsraum	1.318	89%	erfüllt
Lauf a.d.Pegn.	Simonshofen	Verdichtungsraum	687	100%	erfüllt
Lauf a.d.Pegn.	Vogelhof	Verdichtungsraum	258	89%	erfüllt
Lauf a.d.Pegn.	Weigenhofen	Verdichtungsraum	457	96%	erfüllt
Lauf a.d.Pegn.	Wetzendorf	Verdichtungsraum	315	100%	erfüllt
Leinburg	Diepersdorf	Verdichtungsraum	2.484	88%	erfüllt
Leinburg	Entenberg	Verdichtungsraum	356	98%	erfüllt
Leinburg	Gersdorf	Verdichtungsraum	374	88%	erfüllt
Leinburg	Leinburg	Verdichtungsraum	1.822	95%	erfüllt
Leinburg	Oberhaidelbach	Verdichtungsraum	199	100%	erfüllt
Leinburg	Unterhaidelbach	Verdichtungsraum	425	92%	erfüllt
Leinburg	Weißbrunn	Verdichtungsraum	809	95%	erfüllt
Neuhaus a.d.Pegn.	Bärnhof	ländlicher Raum	160	87%	erfüllt
Neuhaus a.d.Pegn.	Finstermühle	ländlicher Raum	214	100%	erfüllt
Neuhaus a.d.Pegn.	Krottensee	ländlicher Raum	383	91%	erfüllt
Neuhaus a.d.Pegn.	Mosenberg	ländlicher Raum	262	80%	erfüllt
Neuhaus a.d.Pegn.	Neuhaus a.d.Pegn.	Verkehrsachsen	1.540	83%	erfüllt
Neunkirchen a.S.	Kersbach	Verdichtungsraum	313	100%	erfüllt
Neunkirchen a.S.	Neunkirchen a.Sand	Verkehrsachsen	2.125	85%	erfüllt
Neunkirchen a.S.	Rollhofen	Verkehrsachsen	953	100%	erfüllt
Neunkirchen a.S.	Speikern	Verkehrsachsen	1.322	98%	erfüllt
Offenhausen	Breitenbrunn	ländlicher Raum	167	82%	erfüllt
Offenhausen	Egensbach	ländlicher Raum	186	100%	erfüllt
Offenhausen	Kucha	ländlicher Raum	226	100%	erfüllt
Offenhausen	Offenhausen	ländlicher Raum	624	96%	erfüllt
Ottensoos	Ottensoos	Verkehrsachsen	1.920	96%	erfüllt
Pommelsbrunn	Eschenbach	ländlicher Raum	535	94%	erfüllt
Pommelsbrunn	Hartmannshof	Verkehrsachsen	996	100%	erfüllt
Pommelsbrunn	Hohenstadt	Verkehrsachsen	1.447	84%	erfüllt
Pommelsbrunn	Pommelsbrunn	Verkehrsachsen	1.459	96%	erfüllt
Reichenschwand	Reichenschwand	Verkehrsachsen	2.418	97%	erfüllt
Röthenbach a.d.Pegn.	Haimendorf	Verdichtungsraum	396	96%	erfüllt
Röthenbach a.d.Pegn.	Renzenhof	Verdichtungsraum	227	100%	erfüllt
Röthenbach a.d.Pegn.	Röthenbach a.d.Pegn.	Verdichtungsraum	11.539	91%	erfüllt
Rückersdorf	Rückersdorf	Verkehrsachsen	4.714	100%	erfüllt
Schnaittach	Freiröthenbach	ländlicher Raum	191	100%	erfüllt
Schnaittach	Germersberg	ländlicher Raum	267	100%	erfüllt
Schnaittach	Großbellhofen	ländlicher Raum	317	86%	erfüllt
Schnaittach	Hedersdorf	Verkehrsachsen	202	100%	erfüllt
Schnaittach	Hormersdorf	ländlicher Raum	285	99%	erfüllt
Schnaittach	Kirchröthenbach	ländlicher Raum	321	100%	erfüllt
Schnaittach	Osternohe	ländlicher Raum	471	99%	erfüllt
Schnaittach	Schnaittach	Verkehrsachsen	5.721	87%	erfüllt
Schwaig bei Nbg	Behringersdorf	Verkehrsachsen	3.079	97%	erfüllt
Schwaig bei Nbg	Schwaig b.Nbg	Verkehrsachsen	5.880	87%	erfüllt
Schwarzenbruck	Altenthann	Verdichtungsraum	679	93%	erfüllt

Ort	Ortsteil	Gebietstyp	Einwohner	Erschlossene Fläche	Handlungsbedarf
Schwarzenbruck	Gsteinach	Verdichtungsraum	1.142	96%	erfüllt
Schwarzenbruck	Lindelburg	Verdichtungsraum	1.252	52%	vorrangig
Schwarzenbruck	Ochenbruck	Verkehrsachsen	1.581	80%	erfüllt
Schwarzenbruck	Pfeifferhütte	Verdichtungsraum	564	100%	erfüllt
Schwarzenbruck	Rummelsberg	Verdichtungsraum	755	93%	erfüllt
Schwarzenbruck	Schwarzenbruck	Verdichtungsraum	2.429	100%	erfüllt
Simmelsdorf	Diepoltsdorf	ländlicher Raum	280	80%	erfüllt
Simmelsdorf	Großengsee	ländlicher Raum	199	97%	erfüllt
Simmelsdorf	Hüttenbach	ländlicher Raum	997	96%	erfüllt
Simmelsdorf	Ittling	ländlicher Raum	164	89%	erfüllt
Simmelsdorf	Oberndorf	ländlicher Raum	153	97%	erfüllt
Simmelsdorf	Simmelsdorf	Verkehrsachsen	681	100%	erfüllt
Simmelsdorf	Unterwindsberg	ländlicher Raum	293	100%	erfüllt
Velden	Münzinghof	ländlicher Raum	129	100%	erfüllt
Velden	Velden	Verkehrsachsen	1.354	84%	erfüllt
Vorra	Alfalter	ländlicher Raum	291	95%	erfüllt
Vorra	Artelshofen	ländlicher Raum	422	97%	erfüllt
Vorra	Vorra	Verkehrsachsen	1.036	93%	erfüllt
Winkelhaid	Penzenhofen	Verdichtungsraum	724	98%	erfüllt
Winkelhaid	Ungelstetten	Verdichtungsraum	361	95%	erfüllt
Winkelhaid	Winkelhaid	Verkehrsachsen	3.244	93%	erfüllt
nicht ausreichend erschlossen					1

Einzugsbereich von Haltestellen (mindestens 80% der Einwohner) **Bus 500 m** und **Bahn 1.000 m**

Tabelle 9: Bevölkerungsvorausberechnung

Gemeinde	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Alfeld	1.087	1.080	1.070	1.070	1.060	1.050	1.050	1.040	1.040	1.030	1.020	1.010	1.010	1.000	990		
Altdorf	15.175	15.200	15.200	15.200	15.200	15.200	15.200	15.200	15.200	15.200	15.200	15.200	15.200	15.200	15.200	15.200	15.200
Burgthann	11.093	11.100	11.000	11.000	11.000	11.000	11.000	10.900	10.900	10.900	10.800	10.800	10.800	10.800	10.700	10.700	10.700
Engelthal	1.115	1.110	1.100	1.090	1.080	1.080	1.070	1.060	1.060	1.050	1.050	1.040	1.030	1.030	1.020		
Feucht	13.092	13.200	13.300	13.400	13.500	13.600	13.600	13.700	13.700	13.800	13.800	13.900	13.900	13.900	13.900	13.900	14.000
Happurg	3.595	3.610	3.620	3.630	3.640	3.650	3.650	3.660	3.660	3.660	3.660	3.650	3.650	3.650	3.650		
Hartenstein	1.451	1.480	1.510	1.540	1.570	1.600	1.630	1.650	1.670	1.690	1.710	1.720	1.730	1.750	1.760		
Henfenfeld	1.889	1.890	1.880	1.880	1.880	1.880	1.800	1.870	1.870	1.870	1.870	1.870	1.870	1.860	1.860		
Hersbruck	12.132	12.100	12.100	12.100	12.000	12.000	12.000	12.000	12.000	11.900	11.900	11.900	11.800	11.800	11.800	11.800	11.700
Kirchensittenbach	2.042	2.040	2.040	2.030	2.030	2.030	2.030	2.030	2.030	2.040	2.040	2.040	2.030	2.030	2.030		
Lauf	26.122	26.300	26.400	26.500	26.600	26.800	26.900	26.900	27.000	27.100	27.100	27.200	27.200	27.200	27.300	27.300	27.300
Leinburg	6.524	6.500	6.600	6.600	6.600	6.700	6.700	6.700	6.700	6.800	6.800	6.800	6.800	6.800	6.800	6.800	6.900
Neuhaus	2.893	2.880	2.870	2.860	2.850	2.840	2.830	2.830	2.820	2.810	2.800	2.790	2.780	2.770	2.770		
Neunkirchen a.S.	4.704	4.720	4.740	4.760	4.770	4.780	4.790	4.800	4.800	4.810	4.810	4.810	4.810	4.800	4.800		
Offenhausen	1.549	1.540	1.540	1.540	1.530	1.530	1.530	1.530	1.530	1.530	1.530	1.530	1.530	1.530	1.530		
Ottensoos	2.028	2.040	2.050	2.060	2.070	2.080	2.090	2.100	2.110	2.120	2.120	2.130	2.140	2.150	2.160		
Pommelsbrunn	5.151	5.200	5.200	5.200	5.200	5.200	5.200	5.200	5.200	5.200	5.200	5.200	5.200	5.200	5.200		
Reichenschwand	2.308	2.330	2.350	2.370	2.390	2.400	2.420	2.430	2.440	2.450	2.460	2.470	2.470	2.480	2.490		
Röthenbach	11.807	11.900	11.900	12.000	12.000	12.100	12.100	12.200	12.200	12.200	12.300	12.300	12.300	12.300	12.300	12.300	12.300
Rückersdorf	4.413	4.420	4.440	4.450	4.470	4.480	4.490	4.500	4.510	4.520	4.530	4.530	4.540	4.550	4.550		
Schnaittach	8.105	8.100	8.100	8.100	8.100	8.100	8.100	8.100	8.100	8.100	8.100	8.100	8.100	8.100	8.100	8.100	8.100
Schwaig	8.589	8.600	8.600	8.600	8.600	8.600	8.600	8.700	8.700	8.700	8.700	8.800	8.800	8.800	8.800	8.800	8.800
Schwarzenbruck	8.285	8.300	8.300	8.300	8.300	8.300	8.400	8.400	8.400	8.400	8.400	8.400	8.400	8.400	8.400	8.400	8.400
Simmelsdorf	3.154	3.150	3.150	3.150	3.150	3.150	3.150	3.150	3.150	3.150	3.150	3.140	3.140	3.140	3.140		
Velden	1.794	1.790	1.780	1.770	1.770	1.770	1.760	1.760	1.750	1.750	1.740	1.740	1.730	1.720	1.710		
Vorra	1.698	1.720	1.730	1.750	1.760	1.770	1.780	1.790	1.790	1.800	1.810	1.820	1.820	1.830	1.830		
Winkelhaid	4.123	1.460	4.190	4.220	4.240	4.270	4.290	4.310	4.330	4.340	4.360	4.370	4.380	4.380	4.390		

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung; Bevölkerungsstand jeweils zum 31.12....

Die aktuellste Prognose bezieht sich auf das Basisjahr 2014.

Für Gemeinden unter 5.000 Einwohnern bestehen nur Vorausberechnungen bis zum Jahr 2028.

Tabelle 10: Linienbündelung

Bündel	Name	Linien	Betriebsleistung Busverkehr	Betriebsleistung Bedarfsverkehr*	Konzessionsdauer
1***	Stadtverkehr Lauf	350-353	290.000	110.000	12.12.2026
2	Stadtverkehr Hersbruck	361-364	150.000	130.000	12.12.2026
3**	Region Altdorf	550-557	290.000	210.000	13.12.2025
4	Nordwest	344, 345	230.000	470.000	11.12.2027
5	Schnaitztal	341, 342	120.000	40.000	07.12.2024
6#	Oberes Pegnitztal	440, 446	110.000	40.000	11.12.2027
7#	Hersbruck Regional Ost	334, 336, 337	170.000	30.000	07.12.2024
8	Hersbruck Regional West	335, 338	170.000	120.000	12.12.2026
9***	Mitte	331-333	310.000	120.000	13.12.2025
10**	Süd	502, 503	70.000	20.000	07.12.2024

Stand: August 2019

Die Betriebsleistung ist in Kilometern angegeben und wurde auf 10.000 km gerundet.

- * Die Betriebsleistung bezieht sich auf die Fahrplankilometer. Die tatsächlich abgerufenen Kilometer können in diesem Detaillierungsgrad nicht abgebildet werden.
- ** Im Linienbündel 3 „Region Altdorf“ wird zum nächstmöglichen Zeitpunkt die Linie 555 herausgenommen. Die Bedienung der Gebiete im Raum Burgthann soll dann in das Linienbündel 10 „Süd“ integriert werden.
- *** Im Linienbündel 9 wird zum nächstmöglichen Zeitpunkt die Relation Lauf - Letten auf der Linie 332 herausgenommen und als eigenständige Linie ins Linienbündel 1 integriert. Die Schülerfahrten von Letten nach Lauf verbleiben dabei im Linienbündel 9.
- # Linienbündel werden zum nächstmöglichen Zeitpunkt zusammengefasst.

Tabelle 11: Beteiligung der Verkehrsunternehmen (Stellungnahmen)

Verkehrsunternehmen	Datum	Anregung / Kritik	Verfahren
Kraus Reisen	19.08.2019	<ul style="list-style-type: none"> Barrierefreiheit sollte auch für Bedarfsverkehre gelten. Hierfür wären barrierefreie Fahrzeuge notwendig. 	Wird von der Arbeitsgruppe ÖPNV des Landkreises als Zukunftsaufgabe gesehen und soll vor der nächsten Vergabe eines Linienbündels noch einmal untersucht und den Gremien vorgelegt werden.
		<ul style="list-style-type: none"> Prüfung, ob beim Öffnen von PKW-Türen (bei Taxis im Rufbusbetrieb) Probleme an hohen barrierefreien Bordsteinen entstehen. 	Es entstehen Probleme. Für Haltestellen, mit beiden Verkehrssystemen, soll der Vorrang dem Ausbau für den Busbetrieb gelten. Für Haltestellen, die nur im Bedarfsverkehr bedient werden, wurde in "Baulichen Standards" (Kapitel 12) festgelegt, dass hoher Bordstein nicht sinnvoll ist.
		<ul style="list-style-type: none"> Anfrage, wer die Kosten für größere Fahrplankästen für weitere Informationsangebote bei stärker frequentierten Haltestellen übernehmen wird. 	Wurde im NVP in "Empfehlung" geändert und muss vom VU umgesetzt werden. Vor nächster Vergabe eines Linienbündels werden entsprechende Haltestellen ermittelt und in das Anforderungsprofil der Vorabkennzeichnung aufgenommen.
		<ul style="list-style-type: none"> Aufzählungen der Beispiele für die Qualitätsstandards bei Fahrzeugen sollte durch ein "und", nicht durch ein "oder" miteinander verbunden werden, da sonst eine Verpflichtung alles zu erfüllen nicht gegeben wäre. 	Wurde entsprechend übernommen.
		<ul style="list-style-type: none"> Anfrage, wer die Kosten für die Programmierung der Anschlussicherung zwischen den Verkehrsunternehmen übernimmt. 	Anschlussicherung muss nicht programmiert werden. Die Echtzeitdaten sollen durch DEFAS künftig von allen Unternehmen an die VGN-Auskunft übermittelt werden. Somit sind Verspätungen hierüber sichtbar.
		<ul style="list-style-type: none"> Zuordnung der Schnaittacher Ortsteile zum Verdichtungsraum wird nicht als notwendig erachtet, aufgrund geringerer Bevölkerungsdichte und Lage am Ende der Linienführung. 	Bevölkerungsdichte entspricht der der nördlichen Ortsteile von Lauf (gleiche Dichte entlang der Linie 344). Ohne Zuordnung der Ortsteile zum Verdichtungsraum würden entweder zwei unterschiedliche Bedienformen (Bus und Rufbus) die Linie teilen oder die Fahrgäste in den Schnaittacher Ortsteilen müssten Fahrtwünsche vorher bestellen, während auf der gleichen Linie die Fahrgäste aus Lauf ohne Vorbestellung die Linie nutzen könnten. Diese ungleiche Vorgabe ist nicht zweckmäßig und dem Kunden nicht vermittelbar.
		<ul style="list-style-type: none"> Die Möglichkeit zur Umwandlung von Bedarfsfahrten in reguläre Busfahrten sollte mit einer vorgegeben Abrufquote präzisiert werden. 	Um der Landkreisverwaltung einen größeren Spielraum zu geben, und individuell praxisnah handeln zu können, wo eine Umwandlung sinnvoll und wichtig erscheint, wurde auf eine präzise Formulierung verzichtet.
		<ul style="list-style-type: none"> Darstellung der voraussichtlichen Entwicklungen von Bauflächen sollte in Bezug auf das Krankenhausgelände und das geplante Gewerbegebiet Schnaittach-Hormersdorf aktualisiert werden. 	Die Angaben basieren auf den Aussagen der Gemeinden. Zusatz, dass Verfahren derzeit ruht, wurde im NVP aufgenommen.

Verkehrsunternehmen	Datum	Anregung / Kritik	Verfahren
Kraus Reisen	14.07.2021	<ul style="list-style-type: none"> Erhebung des Gesamtverkehrs zur Ermittlung von Veränderungen zum Modal Split sollte mit Zählperioden im ÖPNV abgestimmt werden. 	Die Erhebungen zur MID / Gesamtverkehr laufen immer unabhängig zu den Zählperioden im VGN. Eine Prüfung, ob diese abgestimmt werden können, soll jedoch entsprechend erfolgen.
		<ul style="list-style-type: none"> Genaue Definition zur Barrierefreiheit im Bedarfsverkehr, ob Niederflerfahrzeuge oder eine Rampe am Heck ausreicht. Hinweis, dass damit der Bedarfsverkehr teurer werden könnte, da dieser nicht mehr durch Taxibetriebe gefahren werden könnte. 	Barrierefreiheit muss gewährleistet sein. Ein spezieller Fahrzeugtyp wird nicht verlangt.
		<ul style="list-style-type: none"> Zur Sicherung des Anschlusses an Bahnhöfen wird darauf hingewiesen, dass zwar grundsätzlich gewartet wird, längere Verspätungen der Bahn jedoch Konsequenzen auf weitere Fahrten im Umlauf sowie auf Lenk- und Ruhezeiten des Fahrpersonals haben können. Hier entstehen ggf. auch Mehrkosten, die durch den Aufgabenträger übernommen werden sollen. 	Wird geprüft und ggf. bei nächster Vergabe mit aufgenommen.
		<ul style="list-style-type: none"> Die Übermittlung von Daten zur Anschlusssicherung ist nur durch zusätzliche Software bei den Bordrechnern im Fahrzeug möglich. Dies erzeugt Zusatzkosten. 	Wird geprüft und ggf. bei nächster Vergabe mit aufgenommen.
		<ul style="list-style-type: none"> Was bedeutet eine „stetige“ Auslastung im Bedarfsverkehr? 	Wenn mehrmals in der Woche eine Bedarfsfahrt nachgefragt wird. Da die Umwandlung von einer Bedarfsfahrt zu einer Busfahrt umlaufbedingt auch möglich sein muss, soll an dieser Stelle kein exakter Wert festgelegt werden, um flexibel handeln zu können, je nachdem, ob eine einfache Umwandlung möglich ist oder erst bei einer nächsten Ausschreibung berücksichtigt werden kann.
		<ul style="list-style-type: none"> Sollen Fahrscheindrucker bereits E-Tickets und Barcodes lesen können? E-Ticket-Abgleich dauert zeitweise sehr lange. Wird E-Ticket-Kontrollgerät auch für Bedarfsverkehre nötig? 	Grundsätzlich sollen E-Tickets auch im Bedarfsverkehr lesbar sein. Entsprechende technische Lösung wird geprüft.
		<ul style="list-style-type: none"> Soll Fifty-Fifty-Projekt die Nightliner-Abbringer ersetzen? 	Nein, sind eine mögliche Ergänzung, jedoch kein Ersatz.
<ul style="list-style-type: none"> Hinweis auf Clean Vehicle Directive (CVD) fehlt. 	Finale Entscheidung auf Länderebene fehlt, daher sind die Auswirkungen derzeit nicht bekannt. Wird entsprechend nachgereicht.		

Tabelle 12: Beteiligung der Gemeinden sowie sonstige Stellungnahmen

Gemeinde	Datum	Anregung / Kritik	Verfahren
Feucht	02.08.2019	Um informelle Aufnahme der Fachakademie in Feucht wird gebeten	Im Text unter „2.1 Raumstruktur“ auf Seite 14 sowie „Karte 01-IV Schulstandorte“ auf Seite 39 aufgenommen.
Schwarzenbruck	14.08.2019	Unterlindelburg ist aktuell nur unzureichend bedient (vorrangiges Defizit). Um Prüfung zur ausreichenden Bedienung wird gebeten.	Gespräche mit Verkehrsunternehmen wurden aufgenommen, um Bedienung zu realisieren.
Schwaig b.N.	11.07.2021	Berufsausbildungswerk Mittelfranken ist nicht mehr am Standort Schwaig beheimatet.	Schule wird entsprechend aus Auflistung im NVP entfernt.

sonstige Stellungnahmen

Gemeinde	Datum	Anregung / Kritik	Verfahren
Behindertenbeauftragte Landkreis	01.04.2019	Rufbusse im Landkreis sollen barrierefrei ausgestattet werden.	Wird von der Arbeitsgruppe ÖPNV des Landkreises als Zukunftsaufgabe gesehen und soll vor der nächsten Vergabe eines Linienbündels noch einmal untersucht und den Gremien vorgelegt werden.
		Busfahrer müssen für den Umgang mit Menschen mit Behinderung und Senioren geschult werden. Dies muss in das Anforderungsprofil für Unternehmer im Landkreis aufgenommen werden.	Liegt im Verantwortungsbereich des Verkehrsunternehmens und ist im Verkehrsvertrag geregelt. Wird auf Verwaltungsebene geklärt, dass dies Gegenstand der Schulungsmaßnahmen der Verkehrsunternehmen ist.
Landkreis Neumarkt	24.07.2019	Unter „5.1 Siedlungsflächen und Infrastruktur“ auf Seite 26 auf Bau eines dritten Gleises zwischen Feucht und Neumarkt verweisen, welcher einen durchgängigen 20-Minuten-Takt möglich machen würde.	Bau des dritten Gleises ist Teil der Ausbaustrecke Nürnberg - Passau, die im Bundesverkehrswegeplan als "Vordringlicher Bedarf" berücksichtigt ist. Ein Zeitplan liegt dafür jedoch noch nicht vor. Der ZVGN setzt sich jedoch für eine schnelle Realisierung ein. Auf der Strecke ist mit der Betriebsstufe 2 der S-Bahn eine geänderte Durchbindung bis Bamberg geplant.
		In „Tabelle 4: Bahnstrecken und öffentliche Buslinien nach § 42 PBefG“ auf Seite 55 Anpassungen der Bezeichnung der Endhaltestelle auf der Linie 518	Wurde entsprechend übernommen.
		Linie 558 erhält ab 01.09.2019 auch ein Angebot an Samstagen, daher in „Tabelle 4: Bahnstrecken und öffentliche Buslinien nach § 42 PBefG“ auf Seite 55 ergänzen.	Wurde entsprechend übernommen.
Behindertenbeauftragte Landkreis	01.08.2019	Zu "Bauliche Standards" bitte ergänzen: Mindeststandard zum Blindenleitsystem nach DIN 32984 von mind. 60 cm ist einzuhalten.	Wurde entsprechend übernommen.
Landkreis Erlangen-Höchstadt	14.08.2019	Keine weiteren Anregungen, Vermerk auf guten Anlauf der neuen Verbindung Lauf - Eckental (Linie 344)	keine Aktion notwendig

Gemeinde	Datum	Anregung / Kritik	Verfahren
Verkehrsclub Deutschland (VCD) Landesverband Bayern e.V.	23.08.2019	VCD begrüßt es, dass der Richtwert umgesetzt wird.	keine Aktion notwendig
		Verwunderung, dass keine Fahrgastzahlen zur Verfügung stehen.	Begründung, dass nicht auf allen Linien Erhebungen durchgeführt wurden, ist unter „2.4 Derzeitige Nutzung“ auf Seite 16 bereits erwähnt.
		Nebenverkehrszeit sollte erst am Abend und am Wochenende beginnen. Tagsüber durchgehend Fahrplan nach Hauptverkehrszeit wünschenswert.	Die Taktfolgen für Haupt- und Nebenverkehrszeit werden in der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung vorgegeben. Der Landkreis Nürnberger Land hat diese jedoch so modifiziert, dass in der NVZ gleicher Takt, wie in der HVZ ist. Damit liegt der Landkreis über dem Angebot der bayerischen Leitlinie.
		Rufbus sollte am Wochenende nur als Ergänzung der Hauptlinien dienen, sonst grundsätzlich Busbetrieb.	Auf der wichtigen Nord-Südverbindung im Landkreis (Linie 331) wird ein Busbetrieb am Wochenende gefahren. Die übrigen Linien haben samstags Bus bzw. Rufbus-Betrieb und sonntags aufgrund unregelmäßiger Nachfrage Rufbus-Betrieb. Sollten hier Fahrten regelmäßig nachgefragt werden, ist im NVP geregelt, dass Rufbusse in Busbetrieb umgewandelt werden. (vgl. „1.5 Finanzielle Rahmenbedingungen“ auf Seite 12 und „6.2 Leistungsangebot“ auf Seite 29)
		Barrierefreiheit auch im Rufbus gefordert.	Wird von der Arbeitsgruppe ÖPNV des Landkreises als Zukunftsaufgabe gesehen und soll vor der nächsten Vergabe eines Linienbündels noch einmal untersucht und den Gremien vorgelegt werden.
		Elektrifizierung der Bahnstrecke zwischen Nürnberg und Hof ist im Bundesverkehrswegeplan enthalten und sollte daher im NVP aufgenommen werden.	Es gibt derzeit weder konkrete Plänen noch eine Finanzierungsvereinbarung für die Elektrifizierung dieser Strecke. Da der NVP ca. alle fünf Jahre fortgeschrieben wird, ist aktuell eine Aufnahme dieser möglichen Entwicklung nicht sinnvoll.
		Konzessionen dauern noch bis in die 2020er Jahre. Warum jetzt erst NVP-Fortschreibung, nachdem Konzessionen verlängert wurden.	Die letzte Gesamtfortschreibung des NVP war im Jahr 2013. Die Ausschreibungswelle im Landkreis begann im Dezember 2015. Daher wurde in der vergangenen Fortschreibung der Grundstein für die aktuell laufenden Konzessionen gelegt. Teilfortschreibungen in den Zwischenjahren haben laufende Anpassungen für die Ausschreibungen ermöglicht. Mit der aktuellen Fortschreibung wird der Grundstein für die nächste Ausschreibungswelle des Landkreises gelegt, welche 2024 beginnt.
		Verhältnis von Bus zu Rufbusbetrieb sollte insbesondere mit Blick auf die Einwohnerzahl des Landkreises verändert werden, mehr Bus, dafür weniger Rufbusbetrieb.	Rufbus wird vor allem in Tagesrandlagen und in Gebieten des ländlichen Raums eingesetzt. Um nicht unnötig leere Busse verkehren zu lassen, wird aktuelles Konzept für zielführend erachtet. Sollten Rufbusfahrten regelmäßig nachgefragt werden, werden diese nach den Vorgaben des NVP in Busfahrten umgewandelt.

Tabelle 13: Beteiligung der Bevölkerung

Anregung / Kritik	Verfahren
Angebotsausweitungen im ÖPNV, vor allem in der Früh, am Abend und am Wochenende, darüber hinaus ganztägig Taktverbesserungen	Durch Finanzierungskonzept und das daraus resultierende Maßnahmenpaket im Nahverkehrsplan (vgl. „1.5 Finanzielle Rahmenbedingungen“ auf Seite 12 bzw. „6. Maßnahmenpaket“ auf Seite 29) werden Verbesserungen sowohl in den Tagesrandlagen als auch tagsüber und am Wochenende erzielt. Speziell gewünschte Verbindungen werden geprüft.
Vorschläge Ortschaften unter 150 Einwohnern besser anzubinden.	Festlegung der Arbeitsgruppe ÖPNV zur Beibehaltung der Mindesteinwohnerzahl; Weiterleitung der Anregungen an Gemeinden mit der Bitte zu entscheiden, ob eigenfinanzierte Zubestellungen gewünscht sind.
Optimierung von Umstiegs- bzw. Anschlusszeiten	Wird für ÖPNV geprüft, im SPNV Weiterleitung an BEG
Einhaltung von Qualitätsstandards (z.B. Pünktlichkeit, Einhaltung von Geschwindigkeitsbegrenzungen, Freundlichkeit der Busfahrer)	Verstärkte Qualitätskontrollen durch die Landkreisverwaltung geplant, Kontaktaufnahme mit den Verkehrsunternehmen.
Günstigerer Tarif / ergänzendes tarifliches Sortiment	Wurde an Arbeitsgruppe ÖPNV als Anregung weitergegeben. Sollten tarifliche Anpassungen erfolgen, müssen die dadurch entstehenden Einnahmeverluste durch den Landkreis ausgeglichen werden. Weiterleitung konkreter Vorschläge an den VGN.
Vernetzung ausbauen, auch landkreisübergreifend	Zahlreiche Verbesserungen bei der Vernetzung wurden bereits umgesetzt. Prüfung, wo weiterer Bedarf vorhanden.
Überdachung und Sitzmöglichkeiten an stark frequentierten Haltestellen	Weiterleitung der Anfragen an zuständige Gemeinden, mit der Bitte um Prüfung des Bedarfs bzw. der baulichen Möglichkeiten.
Fahrradträger an Bussen	Durch Niederflurbusse Stellmöglichkeit im Bus vorhanden, Fahrradträger im Taktverkehr der Busse nicht möglich.

Anmerkungen, die nicht im unmittelbaren Zusammenhang mit der Fortschreibung des Nahverkehrsplans stehen, wurden hier nicht speziell benannt. Weitere Anregungen zum SPNV und zum Fahrradkonzept sowie Vorschläge zum tariflichen Sortiment oder den Fahrpreisen wurden an die entsprechenden Stellen weitergeleitet. Konkrete Vorschläge zu speziellen Anbindungen und zum Fahrplan im ÖPNV werden von der Verwaltung geprüft.

Die Onlinebefragung fand im Zeitraum Mai / Juni 2019 statt. Stellungnahmen aus der Bevölkerung wurden thematisch gebündelt und sind nicht personifiziert.

12. Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen im VGN

Das vorliegende Papier definiert Standards hinsichtlich der Umsetzung der Barrierefreiheit an Bushaltestellen. Diese baulichen Mindestanforderungen orientieren sich an den allgemein anerkannten Regeln der Technik, den einschlägigen DIN-Normen und Empfehlungen zur Herstellung der Barrierefreiheit.

Die örtliche Umsetzung dieser Standards zur Barrierefreiheit auf Basis der allgemein anerkannten Regeln der Technik obliegt den Aufgabenträgern in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen und Baulastträgern sowie in Zusammenarbeit mit den Verbänden, Beauftragten und Beiräten der Betroffenen. Hierbei soll dieses Papier eine möglichst praxisnahe Hilfestellung liefern.

Die zugrundeliegenden Gedanken orientieren sich an dem Leitbild einer vollständigen Teilhabe und eines „Designs für alle“, dass keine Personengruppe bewusst ausgrenzt. „Barrierefreiheit“ bleibt dabei auch weiter ein Prozess der Annäherung an ein Ideal und ein Kompromiss zwischen den Bedürfnissen unterschiedlicher Gruppen von Menschen.

Eine zentrale Herangehensweise an Barrierefreiheit und damit auch Grundlage wesentlicher Maßnahmen zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV ist das Zwei-Sinne-Prinzip. Es besagt, dass dem Grunde nach bei wesentlichen Informationen und Orientierungshilfen immer zwei der drei Sinne Hören, Sehen und Tasten angesprochen werden müssen. Mit diesen Sinnen können Informationen visuell, akustisch oder taktil erfasst

werden, wobei für die Orientierung im Straßenraum meist das Sehen und Hören vorrangig gebraucht werden. Sind diese eingeschränkt, kann das zum Teil durch Hilfsmittel kompensiert werden (z. B. Sehhilfe oder Hörgerät). Dagegen sind gehörlose oder blinde Menschen darauf angewiesen, den ausgefallenen Sinn bestmöglich durch die verbleibenden auszugleichen.

Ziel ist die vollständige Umsetzung der folgend beschriebenen Mindestanforderungen (s. S. 63 ff). Sollte dies am vorgesehenen Standort unter den gegebenen Randbedingungen nicht möglich sein, ist dies anhand einer Reihe von Planungsschritten (s. S. 65 ff) zu prüfen und deren Ergebnisse zu dokumentieren. Nur wenn auch nach dieser Prüfung die Mindestanforderungen nicht eingehalten werden können, darf von diesen abgewichen werden. Dabei sollen aber auch dann noch möglichst viele Bestandteile des Mindeststandards umgesetzt werden.

Darüber hinaus sind weitere Einbauten und Einrichtungen, die über die hier genannten Mindestanforderungen hinausgehen – wie z. B. Fahrgastunterstände oder Systeme zur dynamischen Fahrgastinformation, ebenfalls entsprechend den Erfordernissen an die Barrierefreiheit zu gestalten. Hierbei sind insbesondere die erforderlichen Bewegungsflächen zu berücksichtigen und freizuhalten sowie das Zwei-Sinne-Prinzip einzubeziehen.

Gleiches gilt auch für die barrierefreie Gestaltung des Umfelds

von Haltestellen. In diesem Zusammenhang sind insbesondere Gehwege und Querungsstellen in Verbindung mit den Wegen zur Haltestelle und die entsprechenden Aufstellflächen zu nennen.

12.1 Bauliche Mindeststandards

Alle genannten Maße sind allgemeine Empfehlungen aus verschiedenen Handreichungen und Normen. Von diesen kann bei gleichwertigen Lösungen lokal abgewichen werden.

Bauliche Zielsetzung	Mindestanforderung	Erläuterung / Ergänzung
stufenlose Erreichbarkeit der Wartefläche	<ul style="list-style-type: none"> mindestens ein stufenloser Zugang größere Niveauunterschiede sollten durch Rampen ausgeglichen werden lichte Durchgangsbreite von 1 m, mind. aber 0,9 m 	<ul style="list-style-type: none"> Gehwegbreite von 1,8 – 2,0 m bei kombiniertem Fuß- und Radweg 3,0 – 4,0 m
verkehrssichere und barrierefreie Rampen	<ul style="list-style-type: none"> Mindestbreite 1,2 m Längsgefälle max. 6 % an Zu- und Abgängen Bewegungsflächen von mind. 1,5 x 1,5 m alle 6 m Rampenlänge muss ein Ruhepodest (mind. 1,5 m lang) eingebaut sein 	<ul style="list-style-type: none"> im Falle hoher Frequentierung sollten die Begegnungsflächen auf 1,8 m x 1,8 m geplant werden
ausreichend Fläche für Rangiervorgänge auf der Bewegungsfläche	<ul style="list-style-type: none"> 1,5 m x 1,5 m Mindestflächenbedarf für Rollstuhlfahrer bei Einsatz einer Klapprampe 2,5 m x 1,5 m Position und Länge der Bewegungsfläche orientiert sich an einem Zustieg für Rollstuhlfahrer an Tür 2 der potentiell eingesetzten Bustypen 	<ul style="list-style-type: none"> nach Möglichkeit Ausweitung der nutzbaren Breite auf 3,0 – 4,0 m sollte die Mindestbreite von 2,5 m nicht umsetzbar sein, entfällt bei Einsatz eines mind. 20 cm hohen Formsteins, entsprechender Anfahrbarkeit sowie Fahrzeugeinsatz die Rampe und die nutzbare Breite wird auf mind. 1,5 m reduziert
Neigungsarme Gestaltung mit geringem Quergefälle	<ul style="list-style-type: none"> maximale Längsneigung: 3 % maximale Querneigung: 2,5 % 	<ul style="list-style-type: none"> bei einer Längsneigung von 3 – 6 % sollten nach längstens 10 m jeweils Erholungsebenen vorgesehen werden
gefahrlos begeh- und befahrbarer Bodenbelag	<ul style="list-style-type: none"> Oberflächenbelag muss befestigt sein: rutschhemmend und erschütterungsarm nach DIN 18040-3 	<ul style="list-style-type: none"> visuelle Unterscheidung zum Gehweg hin, rutschfeste möglichst fugenlose, erschütterungsarme Oberflächen z.B. Pflastersteine, Asphalt oder Gehwegplatten
optisch und haptisch erfassbare Bodenindikatoren	<ul style="list-style-type: none"> taktiler Leitsystem mit visuell kontrastierenden Bodenindikatoren Auffindestreifen auf Höhe von Tür 1 über die gesamte Gehwegbreite Einstiegsfeld mit Rippenprofil mindestens auf Höhe der Tür 1 in 30 cm Entfernung zum Bordstein quert ein Radweg den Auffindestreifen, ist dieser zu unterbrechen 	<ul style="list-style-type: none"> Leitstreifen über gesamte Länge des Bushaltes bis zu Einstiegsfeld(ern) / Aufmerksamkeitsfeld(ern); Abstand Leitstreifen zum Bord mindestens 60 cm Einstiegsfeld(er) mit Rippenprofil je auf Höhe der Türen 1 und 2 in 30 cm Entfernung zum Bordstein

Bauliche Zielsetzung	Mindestanforderung	Empfohlene Ergänzung
Der Bordstein muss sich kontraststark abheben und nahes Anfahren zulassen	<ul style="list-style-type: none"> Reduzierung des Restspaltes zwischen Haltestellenbord und Fahrzeugeinstieg auf 5 cm (auf einer Länge von etwa 9 m, für den Zugang zu Tür 1 u. 2) Bordsteinhöhe soll mindestens 16 cm betragen ab 18 cm Höhe soll sich das Busbord visuell kontraststark vom Umgebungsbelag abheben Berücksichtigung der Schleppkurve von Gelenkbussen bei Busbuchten 	<ul style="list-style-type: none"> bei ausreichender Anfahrmöglichkeit, entsprechendem Fahrzeugeinsatz und einer Wartefläche < 2,5 m, soll aus Sicht der Barrierefreiheit eine Bordsteinhöhe von idealerweise 22 cm geprüft werden der Einsatz von Sonderborden ist hierbei ausdrücklich empfohlen (Reduzierung des Restspaltes und Schonung der Busreifen)
möglichst lange Haltbarkeit der Fahrbahn		<ul style="list-style-type: none"> bei hohem Fahrzeugaufkommen: Prüfung des Einbaus einer halbstarren Decke oder den kompletten Einsatz von Beton für die Fahrbahn im Bereich der Haltestelle
Haltestellenmast	<ul style="list-style-type: none"> Abstand zur Bordkante mindestens 1 m darf den Mindestflächenbedarf eines Rollstuhlfahrers nicht beeinträchtigen darf darüber hinaus nicht zu Behinderungen führen 	<ul style="list-style-type: none"> bei Platzmangel kann der Mast ggf. auch auf der fahrbahnabgewandten Seite platziert werden kann der Mindestflächenbedarf eines Rollstuhlfahrers dennoch nicht eingehalten werden, ist eine Prüfung zur Verlegung der Haltestelle erforderlich
Aushangfahrpläne sind für alle Fahrgäste gut einsehbar	<ul style="list-style-type: none"> einheitliche Aufhängung bei mittlerer Sichthöhe von 1,4 m (bezogen auf die Mitte des Fahrplankastens) 	<ul style="list-style-type: none"> bei einem Fahrgastunterstand mit Informationsvitrine ist kein separater Aushangfahrplan am Mast nötig unter dem Aushangfahrplan soll kein Abfallbehälter angebracht werden
Die Beleuchtung muss ausreichend und blendfrei sein	<ul style="list-style-type: none"> Haltestellen sind ausreichend zu beleuchten nach Möglichkeit sollen sie in unmittelbarer Nähe von Lichtquellen angeordnet oder mit einer eigenen Lichtquelle ausgestattet werden 	<ul style="list-style-type: none"> es soll eine blendfreie Grundbeleuchtung ohne Schattenbildung insbesondere auch für Orientierungssysteme ermöglicht werden

Folgende Quellen wurden für den vorliegenden baulichen Standard für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN verwendet. Diese sind in der jeweils aktuellen Fassung zu beachten:

- DIN 18040-1 – Barrierefreies Bauen - 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 – Bodenindikationen im öffentlichen Raum
- Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA)
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)
- Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ)
- Anhang IV zur Verordnung (EG) 661/2009 i. V. m. UN-ECE Regelung 107

Hinweise zur Schnittstelle Fahrzeug – Haltestelle

Fahrzeuge / Fahrzeugausstattung	Infrastruktur / Haltestelle
Hochflurbus	<ul style="list-style-type: none"> keine Barrierefreiheit möglich
Niederflur- / Low-Entry-Bus	<ul style="list-style-type: none"> unter 16 cm Bordstein nicht barrierefrei ab 16 cm Bordstein mit Klapprampe barrierefrei (Tiefe der Aufstellfläche von ca. 2,5 m erforderlich) ab einem Resthöhenunterschied von mehr als 5 cm vom Fahrzeug zum Bordstein ist keine Klapprampe erforderlich <p>nur Bordsteinbereiche unter oder gleich 16 cm können beim An- und Abfahren sicher überstrichen werden</p> <p>Höhe der Überstreichfähigkeit sowie der Absenkfähigkeit (Kneeling) der Fahrzeuge ist auch von den Einstellungen in den Werkstätten der Verkehrsunternehmen abhängig</p> <p>bei der Anlage von Busbuchten ist die Schleppkurve von Gelenkbussen zu beachten</p>
Kleinbus (auch Niederflur- / Low-Entry-Varianten)	<ul style="list-style-type: none"> über 16 cm Bordstein nicht barrierefrei <p>nur Bordsteinbereiche unter oder gleich 16 cm können aufgrund tiefgreifender Außenschwenktüren angefahren werden (↔ Neigung der Klapprampe ≤ 12 %)</p>
PKW	<ul style="list-style-type: none"> keine Barrierefreiheit möglich nur Bordsteinbereiche unter 16 cm können angefahren werden

12.2 Planungsschritte zur Prüfung von Haltestellen auf Umsetzbarkeit des Mindeststandards

Oberstes Ziel ist die Umsetzung des Mindeststandards. Beim Um- bzw. Neubau von Haltestellen sind daher folgende Planungsschritte nachvollziehbar zu prüfen.

Planungsschritt 1:

Der Mindeststandard ist am vorgesehenen Standort vollständig umsetzbar.

- Umsetzung Mindeststandard
- ↔ Planungsschritt 2

Planungsschritt 2:

Sofern der Mindeststandard am vorgesehenen Standort unter den gegebenen Randbedingungen (z.B. aus Platzmangel) nicht umsetzbar ist, sind folgende Handlungsoptionen zu prüfen und deren Ergebnisse zu dokumentieren:

2.1 Kann die Haltestelle im Umkreis von 100 m sinnvoll an einen anderen Standort verlegt werden, wo der geforderte Standard möglich ist?

- Umsetzung Mindeststandard
- ↔ Planungsschritt 2.2

2.2 Kann mit vertretbarem Aufwand durch Zukauf eines Grundstücks angrenzend zum Bürgersteig die erforderliche Haltestellentiefe für den Einsatz der Einstiegshilfe hergestellt werden?

- Umsetzung Mindeststandard
- ↔ Planungsschritt 2.3

2.3 Kann der Standard durch eine Neuordnung des Straßenraums erreicht werden, z. B durch eine Fahrbahneinengung bzw. den Bau eines Haltestellenkaps? Beispiel: Haltestelle in Münster/Westf.



Foto 1: Beispiel Münster/Westf.
Quelle: Mehrens, 2015

Beispiel Fahrbahneinengung (Foto 1):

Die Gehwegbreite wurde von ca. 1,30 m auf 2,60 m vergrößert, damit die Wartefläche für den Einsatz der Klapprampe ausreichend breit ist. Außerdem ist so ein Buskap entstanden. Die Haltestelle befindet sich in einem Wohngebiet mit relativ wenig Verkehr.

- ☑ Umsetzung Mindeststandard
- ↪ [Planungsschritt 2.4](#)

2.4 Kann der Standard durch Einbau eines Sonderbords mit 20 cm (oder höher) erreicht werden, so dass der Ein- und Ausstieg auch ohne den Einsatz der Klapprampe ermöglicht wird?

Vor einer Verwendung von hohen Sonderborden ist zusätzlich zu prüfen:

- Ist das Sonderbord mit den eingesetzten Fahrzeugtypen kompatibel?
- Ist eine geradlinige und störungsfreie Anfahrbarkeit des Haltestellenbereichs gewährleistet?
- Kann an der Haltestelle erforderlichenfalls eine Höhenzonierung (oder ein vergleichbares Verfahren) umgesetzt werden?

Das bedeutet, dass die Überstreifungsflächen in der An- und

Abfahrt z.B. mit einem 16 cm hohen Sonderbord und der Haltebereich (v.a. 2. Tür) mit einem mindestens 20 cm hohen Sonderbord ausgestattet werden. Dies kann dann erforderlich sein, wenn ein Überstreichen der Fahrzeuge bei der Anfahrt aufgrund der Haltestellenlage nicht auszuschließen ist, z.B. bei Anfahrt aus einer starken Kurve.

Beispiel Höhenzonierung (Foto 2):

Wegen der Anfahrbarkeit aus einer starken Kurve konnte die Haltestelle Schulzentrum Brückenhof nicht vollständig auf 22 cm erhöht werden. Die Überstreifungsfläche in der Anfahrt wurde mit einem 16 cm hohen Sonderbordstein



Foto 2: Beispiel Kassel
Quelle: Wiesenhütter, KVG Kassel, 2015

ausgestattet. Die Rampen nicht berücksichtigt, ist die ca. 50 m lange Haltestelle so aufgeteilt, dass 17 m mit einer Haltestellenhöhe von 16 cm sowie 29 m mit einer Haltestellenhöhe von 22 cm ausgeführt wurden.

Beispiel Busbucht mit Nase (Foto 3):

Zur Verbesserung der Anfahrbarkeit von Haltestellenbuchten werden im Umland von Basel Busbuchten mit einer Nase im Anfahrtsbereich gebaut. Durch diese Nasen kann der eigentliche Haltebereich mit erhöhten Sonderbordsteinen auch bei kurzen Anfahrtsflächen optimal angefahren werden.

- ☑ Umsetzung Mindeststandard
- ↪ [Planungsschritt 3](#)



Foto 3: Beispiel Kanton Basel-Landschaft

Quelle: Stocker Arnet, Bau- u. Umweltschutzdirektion Kanton Basel-Landschaft, 2016

Planungsschritt 3:

Wird nach Prüfung der o.g. Möglichkeiten festgestellt, dass ein barrierefreier Ausbau der Haltestelle gemäß Mindeststandard aus sicherheitstechnischen bzw. rechtlichen Gründen oder sinnvoll bzw. verhältnismässig nicht umsetzbar ist, liegt ein Ausnahmetatbestand vor. Gründe hierfür können sein:

1. Bauliche Gründe, z.B.

- unbefestigter Seitenstreifen (Bankett) ohne Verbindung zum öffentlichen Wegenetz
- keine ausreichende Gehwegbreite, die mit einem verhältnismässigem Aufwand erweitert werden kann (z.B. Grunderwerb)

2. Topografische Gründe, z.B.

- Hanglage, d.h. die max. zulässige Neigung, um die Steigung mittels Handrollstuhl zu überwinden und die Bremssicherheit nicht zu gefährden, kann nicht eingehalten werden.

3. Funktionale Gründe, z.B.

- temporäre Ersatzhaltestellen bei Schienenersatzverkehr,
- Haltestellen, die ausschliesslich mit taxibasierten Bedarfsverkehren bedient werden.

Liegen bauliche, topografische und/oder funktionale Gründe für einen Ausnahmetatbestand vor, sind diese ausreichend zu dokumentieren.

- Umsetzung Mindeststandard

Planungsschritt 4:

Auch bei Ausnahmetatbeständen ist eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit anzustreben. Daher sollte in diesen Ausnahmefällen zusätzlich geprüft werden, ob Teilaspekte der Barrierefreiheit bzw. des Mindeststandards zielführend umgesetzt werden können. Hierzu zählen insbesondere

- eine auf 16 cm erhöhte, befestigte Wartefläche, sofern eine Verbindung zum Gehweg besteht.
- der Einbau von Bodenindikatoren, d.h. Auffindestreifen und Einstiegsfeld, sofern eine Verbindung zum Gehweg vorhanden ist.
- die Anforderungen an die Position und bauliche Ausgestaltung des Haltestellenmastes
- die Anforderungen an den Aushangkasten inkl. Aushangfahrplan

13. RNVP Teil II

Modul Bedarfsverkehre

RNVP = Regionaler Nahverkehrsplan im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

13.1 Einführung

Bedarfsverkehre haben, als Ergänzung des klassischen Linienverkehrs, im Gebiet des Zweckverbands Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (ZVGN) bereits eine lange und erfolgreiche Tradition. Durch die anstehenden Herausforderungen des demografischen Wandels wird die Bedeutung dieser Angebotsformen weiter zunehmen. Gerade in den überwiegend ländlich geprägten Teilräumen des ZVGN werden der Rückgang der Schüler sowie die Zunahme an älteren Mitbürgern deutliche Auswirkungen auf die Angebote des ÖPNV haben. Entsprechend werden die derzeitigen Finanzierungskonzepte des öffentlichen Verkehrs – vorwiegend über die Schülerverkehre – ebenso wie auch die grundsätzlichen Ansprüche an den ÖPNV einem weitreichenden Wandel unterworfen sein. Auch für die stärker werdende Zielgruppe der mobilen Senioren (meist auch mit Führerschein und Auto) muss das ÖPNV-Angebot entsprechend den Erfordernissen der Bevölkerung angepasst werden.

Derzeit kommen Bedarfsverkehre vorzugsweise in den Abendstunden und an den Wochenenden in den sog. Schwachverkehrszeiten (SVZ) zum Einsatz, wenn die Nachfrage für einen regulären Linienverkehr nicht ausreicht. Aufgrund des demografischen Wandels wird die Notwendigkeit zur Einführung flexibler und

bedarfsorientierter Angebotsformen im ÖPNV auch in den Nebenverkehrszeiten (NVZ) zunehmen.

Um gegenwärtige wie auch potenzielle Kunden bei der Ausweitung flexibler Bedarfsformen und den damit verbundenen Änderungen in der „Handhabung“ des ÖPNV mitzunehmen, ist ein möglichst gleichartiges Vorgehen sowie einheitliche Produktdefinitionen und Qualitätsstandards innerhalb des VGN unerlässlich. Ziel muss es sein die knappen Mittel für den ÖPNV möglichst effektiv einzusetzen. Hierzu gehören auch einheitliche Produktions- und Vermarktungsstrategien, welche die Bedarfsverkehre im VGN als einfaches, flexibles, günstiges und qualitativ hochwertiges ÖPNV-Angebot kommunizieren.

Die Aufgabenträger des ZVGN tragen dieser zunehmenden Bedeutung der Bedarfsverkehre durch die folgenden gemeinsamen Definitionen und Standards für die Vorabbekanntmachungen und Vergaben von flexiblen Bedienformen Rechnung. Ziel ist es einen einheitlichen Rahmen für die Nutzung dieser Verkehrsformen zu schaffen und so einen effektiven Abbau von Zugangshemmnissen vorzunehmen. Hierdurch kann mit Hilfe von Bedarfsverkehren auch in nachfrageschwachen Regionen und Zeitenlagen ein guter, kundenorientierter ÖPNV-Standard angeboten werden.

Die Regelungen dieses Moduls des Regionalen Nahverkehrsplans sollen zunächst nur für neu einzurichtende Bedarfsverkehre gelten. Bestehende flexible Verkehrsformen sind nur

bei grundlegenden Änderungen der Systeme an diese Standards für Bedarfsverkehre anzupassen.

13.2 Produktdefinitionen für Bedarfsverkehre

Rufbus (RBu)

Rufbusse (RBu) sind bedarfsgesteuerte Verkehre ohne Zuschlag. Der Rufbus gilt als Linienverkehr und wird als solcher auch mit einer VGN-Liniennummer geführt. Er dient in der Regel der Grundversorgung im Einkaufs- und Besorgungsverkehr oder im Berufsverkehr, wenn nur eine geringe Nachfrage besteht (meist in den Nebenverkehrszeiten). Aus diesem Grund wird neben dem regulären Fahrpreis kein Zuschlag erhoben. Die Bedienung erfolgt grundsätzlich wie im Linienverkehr üblich an den Haltestellen. Die Preisbildung erfolgt in der Regel nach den VGN-Tarifzonen, lediglich bei Formen der Flächenbedienung ist eine Preisbildung anhand von Bediengebieten möglich.

Definition Rufbus:

- bedarfsgesteuerte Verkehre
- VGN-Fahrpreis nach Tarifzonen oder Bediengebieten (bei Bediengebieten: Preisgestaltung orientiert sich an Preisbildung nach Tarifzonenlogik)
- Fahrpreis ohne Zuschlag
- VGN-Tarif mit gesamtem Fahrkartensortiment gültig

Anruf-Sammel-Taxi (AST)

Anruf-Sammel-Taxis (AST) sind bedarfsgesteuerte Verkehre für die, neben dem regulären Fahrpreis, ein Zuschlag erhoben wird. AST verkeh-

ren in der Regel, wenn kein Angebot im Linienverkehr mehr besteht, also nach dem Betriebsende auf den Buslinien oder an Tagen ohne Linienverkehr (meist in den Schwachverkehrszeiten). In diesen Zeitlagen dient es hauptsächlich dem Freizeitverkehr. Die Bedienung kann bis vor die Haustür angeboten werden. Aus diesen Gründen wird beim AST neben dem regulären Tarif ein AST-Zuschlag erhoben. Die Preisbildung des Grundfahrpreises erfolgt in der Regel nach den VGN-Tarifzonen, lediglich bei Formen der Flächenbedienung ist eine Preisbildung anhand von Bedienebenen möglich.

Definition Anruf-Sammel-Taxi (AST):

- bedarfsgesteuerte Verkehre
- VGN-Fahrpreis nach Tarifzonen oder Bedienebenen (bei Bedienebenen: Preisgestaltung orientiert sich an Preisbildung nach Tarifzonenlogik)
- neben dem regulären Fahrpreis wird ein AST-Zuschlag erhoben
- VGN-Tarif mit gesamtem Fahrkartensortiment gültig

13.3 Qualitätsstandards für Bedarfsverkehre

Benutzungshinweise für bedarfsgesteuerte Fahrten

Für bedarfsgesteuerte Verkehre werden von der VGN GmbH einheitliche Benutzungshinweise erstellt. Diese Regeln sichern den für das Verkehrsunternehmen²² und den Kunden notwendigen Informationsaustausch zur Bestellung und Durchführung einer bedarfsgesteuerten Fahrt. Diese Festsetzungen gelten

²² Unter dem Begriff „Verkehrsunternehmen“ ist in diesem Zusammenhang das Unternehmen zu verstehen, welches konkret sowohl die Kundenanfrage bearbeitet wie auch die Bedarfsfahrt durchführt. Dies können je nach Vertragsgestaltung für den jeweiligen Verkehr auch mehrere Unternehmen bzw. Auftragsnehmer sein. Bei der Beteiligung von mehreren Unternehmen sind die jeweilige Aufgabenteilung sowie Kommunikations- und Dokumentationspflichten festzulegen.

für alle angebotenen Bestellmöglichkeiten für Bedarfsverkehre (Telefon, Internet, ...).

Die Benutzungshinweise sind zusammen mit den Informationen zum Fahrplan bzw. Bedienzeitraum des Bedarfsverkehrs zu veröffentlichen.

- Verkehrsbezeichnung
Die Verkehrsbezeichnung beinhaltet den Namen des Verkehrs und ggf. die VGN-Liniennummer (insbesondere bei Rufbussen). Die Verkehrsbezeichnung muss eindeutig sein.
- Konzessionsinhaber
Der Inhaber der Konzession für den Bedarfsverkehr ist anzugeben. Dieser ist auch Kundenvertragspartner hinsichtlich der Bestellung des Verkehrs sowie des Beförderungsvertrags.
- Vorbestellfrist bis spätestens eine Stunde vor Abfahrt
Die Frist für die Voranmeldung für einen bedarfsgesteuerten Verkehr soll in der Regel eine Stunde vor der fahrplanmäßigen Abfahrtszeit an der Einstiegshaltestelle, für die der Kunde den Fahrtwunsch hat, nicht überschreiten. Hierdurch soll sowohl den betrieblichen Vorlaufzeiten der Verkehrsunternehmen als auch den Erwartungen der Kunden an eine flexible öffentliche Beförderung Rechnung getragen werden.

Hinsichtlich der Länge der Frist zur Voranmeldung sind Ausnahmen möglich, wenn durch die örtliche Topografie des Bedienebenes längere Vorlaufzeiten erforderlich sind. Ebenso wenn bedarfsgesteuerte Verkehre außerhalb der Geschäfts- bzw. Bürozeiten des durchführenden Verkehrsunternehmens angeboten werden, kann die Möglichkeit zur Vorbestellung auf diese Geschäfts- bzw. Bürozeiten beschränkt werden.

- Nutzungsbeschränkungen bzw. Nutzungsausweitungen
Die für den jeweiligen Bedarfsverkehr geltenden Ausnahmen hinsichtlich der allgemeinen Nutzungsmöglichkeiten (beispielsweise hinsichtlich der Bedienung oder Nichtbedienung bestimmter Ortsteile in Flächenbedienebenen, der Möglichkeit zur Haustürbedienung, o.ä.) sind in den Benutzungshinweisen darzustellen und zu erläutern. Abweichungen von den allgemeinen Benutzungshinweisen sind auf ein Minimum zu reduzieren.
- Telefonnummer
Für die Bestellung von Bedarfsfahrten ist eine deutsche Festnetz-Telefonnummer oder eine kostenfreie Service-Telefonnummer anzugeben. Da die Fahrtanmeldung in der Regel fernmündlich erfolgt, ist diese von den Mitarbeitern des Verkehrsunternehmens entsprechend zu dokumentieren.

Ergänzend zur Möglichkeit der telefonischen Anmeldung eines Fahrtwunsches können die Verkehrsunternehmen zusätzlich auch eine Fahrtwunschbestellung über ein entsprechendes Internetportal anbieten. Auch diese Fahrtanmeldungen über das Internet sind zu dokumentieren. Ein Portal zur Fahrtanmeldung im Internet ersetzt nicht die telefonische Möglichkeit zur Fahrtwunschbestellung.

- Zeitraum der Erreichbarkeit
Es sind die Geschäfts- bzw. Bürozeiten anzugeben, zu denen eine Bedarfsfahrt unter der angegebenen Telefonnummer angemeldet werden kann. Die Erreichbarkeit der Telefonnummer zu diesen Zeiten ist sicherzustellen.
- Allgemeine Fragen („Teilen Sie uns bitte mit:“)
Die allgemeinen Fragen unter „Teilen Sie uns bitte mit“ sind der Gesprächsleitfaden für Verkehrsunternehmen und Kunden

für die Bestellung einer konkreten Bedarfsfahrt. Hiermit werden die zur Fahrdurchführung erforderlichen Angaben erfasst.

„Teilen Sie uns bitte mit:“

- Ihren Namen
- Von wo aus und wohin Sie fahren möchten
- Wann Sie fahren möchten
- Ob Sie einen Anschluss erreichen müssen
- Anzahl der zu befördernden Personen
- Ob Personen mit besonderen Anforderungen befördert werden sollen (mobilitätseingeschränkte Personen, kleine Kinder o.ä.)
- Wie viel Gepäck Sie haben oder ob sonstige Gegenstände (Kinderwagen, Rollator o.ä.) zu befördern sind

Diese Angaben sind von den Mitarbeitern der Verkehrsunternehmen zu dokumentieren. Der allgemeine Gesprächsleitfaden ist entsprechend auch als Grundlage für den Aufbau eines Bestellungsportals im Internet anzuwenden.

- Hinweise zum Tarif
Alle VGN-Fahrkarten mit Gültigkeit auf der gewünschten Verbindung werden anerkannt. Da Rufbusse als Linienverkehre gelten, kommt hier der reguläre VGN-Tarif ohne Aufpreis zur Anwendung. Bei AST-Verkehren ist die Preisbildung des Zuschlags zum regulären VGN-Tarif zu erläutern. Erfolgt die Preisbildung durch die Einrichtung eines Bedienebietes so ist auch diese VGN-Tarfbildung zu erklären. Falls der Vertrieb von Fahrkarten im Bedarfsverkehr nur eingeschränkt erfolgen kann, ist ein entsprechender Hinweis über die Art der Beschränkung (Sortiment, Vertrieb nur für die Linie o.ä.) erforderlich.
- Sonstige Hinweise
Unter der Rubrik „Sonstige Hinweise“ sind alle weiteren kundenrelevanten Informationen zur

Benutzung der bedarfsgesteuerten Verkehre zu veröffentlichen. Insbesondere zählen hierzu Angaben zur Möglichkeit der Gruppenbeförderung, der Fahrradmitnahme und der Haustiermitnahme.

Beispielsweise wird grundsätzlich davon ausgegangen, dass bei Bedarfsfahrten Kleinfahrzeuge eingesetzt werden, die es erforderlich machen, dass für Gruppen ab fünf Personen eine längere Voranmeldefrist notwendig ist und dass für Fahrräder und Haustiere keine Beförderungsmöglichkeiten bestehen.

Fahrzeugkennzeichnung für bedarfsgesteuerte Fahrten

Die Fahrzeuge, welche für die Durchführung von bedarfsgesteuerten Verkehren eingesetzt werden, sind entsprechend als Partner im VGN zu kennzeichnen.

So ist bei Fahrzeugen im Linienverkehr mindestens ein VGN-Signet entweder auf der in Fahrtrichtung rechten Frontseite mit 15 cm Durchmesser oder über der Tür eins mit 25 cm Durchmesser anzubringen. Bei Fahrzeugen, die nur für bedarfsgesteuerte Verkehre eingesetzt werden, kann die Kennzeichnung auch über Stecktafeln oder Magnetschilder erfolgen. Die konkrete Kennzeichnung und das entsprechende Design sind mit der Verbundgesellschaft abzustimmen.

AST-Zuschlag

Da die bedarfsgesteuerte Bedienform AST meist in den Schwachverkehrszeiten ohne Linienverkehr zur Bewältigung des Freizeitverkehrs in den Tagesrandlagen dienen und die Bedienung auch bis vor die Haustür angeboten werden kann, ist beim AST neben dem Grundtarif ein AST-Zuschlag erforderlich.

Für die Bildung des AST-Zuschlags gelten folgende Regularien:

- AST-Zuschlag als Produkt eines regulären VGN-Einzelfahrscheins

- AST-Zuschlag entspricht maximal dem Doppelten des regulären Einzelfahrpreises für Erwachsene der der Fahrtstrecke entsprechenden Preisstufe

Darüber hinaus kommen die Tarifbestimmungen im VGN zur Anwendung.

