NAHVERKEHRSPLAN 2023

Zweckverband Nahverkehr
Amberg-Sulzbach

NAHVERKEHRSPLAN 2023

VGN

Nahverkehrsplan

für den Zweckverband Nahverkehr Amberg-Sulzbach (ZNAS)

Endbericht

April 2023

Aufgestellt:

Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH
Rothenburger Str. 9
90443 Nürnberg

Bearbeiter: Jonas Hüsam, Dipl. Geogr.

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 11
1.6 Arbeitsschritte 12

2. Bestandsaufnahme 13
2.1 Raumstruktur 13
2.2 Verkehrsnachfrage 14
2.3 Derzeitiges ÖPNV-Angebot 14
2.4 Derzeitige Nutzung 15

3. Ausreichende Verkehrsbedienung 16
3.1 Berücksichtigte Orte 16
3.2 Gebietstypen 16
3.3 Erschließung 17
3.4 Erreichbarkeit 17
3.5 Bedienungshäufigkeit 17
3.6 Auslastung 17

4. Schwachstellenanalyse 19
4.1 Ergebnisse aus den Rechenläufen 19
4.2 Defizitbewertung 20
4.3 Barrierefreiheit bei Haltestellen und Fahrzeugen 22

5. Voraussichtliche Entwicklungen 25
5.1 Siedlungsflächen und Infrastruktur 25
5.2 Planungen anderer Aufgabenträger 25
5.3 Verkehrsprognose 26
5.4 Linienbündel 26

6. Maßnahmen 27
6.1 Leistungsangebot 27
6.2 Neue Nummerierung 28
6.3 Information 28

7. Wirkungen des Maßnahmenpaketes 29
7.1 Verkehrliche Wirkung 29
7.2 Finanzielle Wirkung 29

8. Bewertung des Maßnahmenpaketes 31
8.1 Gesamtbewertung 31
8.2 Zeitliche Reihung der Einzelmaßahmen 31

9. Beteiligungsverfahren 32
9.1 Beteiligung der Verkehrsunternehmen 32
9.2 Weitere Beteiligungen 32
9.3 Zeitliche Reihung der Beteiligung 32

10. Karten 33

11. Tabellen 50

12. Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen im VGN **68**
12.1 Vorwort 68
12.2 Haltestellentypen 69
12.3 Bauliche Mindeststandards 69
12.4 Hinweise zur Schnittstelle Fahrzeug – Haltestelle 73
12.5 Umsetzbarkeit des Mindeststandards und Prüfen von Alternativen 74

13. RNVP Modul I Bedarfsverkehre **75**
13.1 Einführung 75
13.2 Ausgangslage 75
13.3 Produktdefinitionen für Bedarfsverkehre 75
13.4 Qualitätsstandards für Bedarfsverkehre 76

1. Rahmenbedingungen und Zielvorgaben

1.1 Ausgangslage

Der Zweckverband Nahverkehr Amberg-Sulzbach (ZNAS) hat in einem Vertrag mit der VGN GmbH vom 16.03.2021 die Verbundgesellschaft beauftragt, den Nahverkehrsplan (NVP) in Teilen fortzuschreiben. Der erste Nahverkehrsplan des ZNAS wurde im Juli 2016 von der Verbandsversammlung beschlossen und 2020 in Teilbereichen fortgeschrieben.

Am 12.07.2022 wurde die aktuelle Fortschreibung des Nahverkehrsplans mit der Auftaktsitzung begonnen.

1.2 Gesetzliche Rahmenbedingungen

Seit 1996 sind die Landkreise und kreisfreien Städte in Bayern **Aufgabenträger** für den allgemeinen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)[1]. Bereits 1993 haben die kreisfreie Stadt Amberg und der Landkreis Amberg Sulzbach (mit 27 Landkreisgemeinden) beschlossen, den Zweckverband Nahverkehr Amberg-Sulzbach zu gründen. Dieser übernahm mit seiner Entstehung zum 24. Dezember 1993 die ÖPNV- Aufgabenträgerschaft für das gesamte Verbandsgebiet.

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 PBefG[3] zustande gekommen ist und vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet.“[4]

Das Bayerische ÖPNV-Gesetz legt fest, dass „die Planung, Organisation und Sicherstellung des allgemeinen Öffentlichen Personennahverkehrs (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 einem projektbegleitenden Arbeitskreis erörtert und Vorgaben für die Bewertung der ÖPNV-Situation (Ist-Zustand) festgelegt. Neben Vertretern der Stadt Amberg und dem Landkreis Amberg-Sulzbach wurden auch Vertreter der Verkehrsunternehmen, die im Stadt-/Kreisgebiet mindestens eine Linie nach § 42 PBefG betreiben, eingeladen, ebenso wie Vertreter der Schülerbeförderung sowie der Behindertenbeauftragte des Landkreises Amberg-Sulzbach.

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. 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 Verkehrsbedienung zu erfüllen. Mit anderen Worten: eine gemeinwirtschaftliche Leistungssicherung ist grundsätzlich erst dann geboten, wenn die im Nahverkehrsplan definierte ausreichende Verkehrsbedienung durch ein eigenwirtschaftliches Verkehrsangebot nicht möglich ist.

1.3 Gültigkeit

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

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)
- 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 Verkehrsarten 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 %[8] zu reduzieren, auch im Verkehrsbereich zu stützen, ist eine Verlagerung zwischen den Ver-kehrsmitteln notwendig. Es sind dabei nicht nur Emissionen von CO_2, Feinstaub, NOx, etc. bedeutend, sondern auch 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 Ver-

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

kehrsträgerwahl haben, kommunalpolitisch nicht beeinflussbar.

Diese Grundzielsetzung kann durch weitere Maßnahmen begleitet werden, die jedoch nicht durch den ZNAS, 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

Ausreichende Verkehrsbedienung

Mit der Festlegung einer „Ausreichenden Verkehrsbedienung“ im allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) trägt der ZNAS 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 mit Kinderwagen, Personen ohne Führerschein/PKW) sind zu berücksichtigen.

Als Ausreichende Verkehrsbedienung entsprechend der Bayerischen Leitlinie zur Nahverkehrsplanung wird als ÖPNV-Standards 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“[9] 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 realistischer Weise nicht zu erreichen.“

Bei der Maßgabe zur vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV muss das Gesamtsystem ÖPNV betrachtet werden. Hierzu zählen neben Infrastruktur und Fahrzeugen auch die Information der Fahrgäste.

Der ZNAS schließt sich diesen Formulierungen der Ad-hoc-AG an.

Die Umsetzung der Barrierefreiheit bei der **Information** der Fahrgäste soll vor allem durch eine Anpassung der Fahrplanauskunft erfolgen. Dieses Aufgabenfeld 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 in der Schrift *„Kapitel 12. Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen im VGN“ auf Seite 68* 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 unter *„Kapitel 4. Schwachstellenanalyse“ auf Seite 19 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 Unterrichtsstätten außerhalb des eigenen Verantwortungsbereichs angewiesen sind, sollen diese angemessen erreichbar sein.

9 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

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.) müssen den Anforderungen des *„Kapitel 13. RNVP Modul I Bedarfsverkehre“ auf Seite 75* entsprechen.

Die Bedienung in **Ortsteilen unter 150** Einwohnern außerhalb des Schülerverkehrs, die nicht im Nahverkehrsplan berücksichtigt werden, kann durch alternative Bedienformen, wie Bedarfsverkehre[10] o.ä. abgedeckt werden. Sofern das Angebot dabei über die im Nahverkehrsplan festgelegte Ausreichende Bedienung hinausgehen soll, wird jedoch nicht durch den ZNAS im Rahmen des Nahverkehrsplans finanziert, sondern liegt schwerpunktmäßig in den Händen der einzelnen Städte, Märkte und Gemeinden.

Die Errichtung von sogenannten Mitfahrerbänken durch die Kommunen im Verbandsgebiet als Ergänzung zum ÖPNV kann ein sinnvoller Beitrag zur Förderung umweltfreundlicher Mobilität insbesondere im ländlichen Raum darstellen. Bei der Errichtung ist von den Kommunen jedoch darauf zu achten, dass keine Konkurrenz zu bestehenden ÖPNV Angeboten aufgebaut wird. Sinnvoll wären zum Beispiel Relationen ohne gute ÖPNV-Verbindungen oder als Zubringer zu bestehenden Buslinien.

Im Interesse eines gut merkbaren Angebotes und einer Optimierung der Anschlüsse, ist bei der Angebotsgestaltung ein einheitliches Taktmuster und einheitliche Linienwege anzustreben. Schulanfangs- und Schulschlusszeiten sind nach Möglichkeit auf die Fahrpläne abzustimmen. Sofern Taktverkehre dies nicht ohne zumutbare Wartezeiten ermöglichen, können Taktverdichter-Fahrten für die Schulen eingeführt werden.

Das Busangebot soll dabei auf den Schienenpersonennahverkehr 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.[11]

Infrastruktur und Beschleunigung

Die Haltestelleneinrichtungen müssen den VGN-Standard erfüllen und sollen bei entsprechendem Fahrgastaufkommen einen Wetterschutz bieten. Dabei liegt die Zuständigkeit für den Wetterschutz bei den Straßenbaulastträgern bzw. den Kommunen. Bei der Errichtung von Wartehäuschen soll geprüft werden, ob diese aus Gründen des Klima- und Insektenschutzes begrünt bzw. mit Blühplanzen ausgestattet werden können (grüne Bedachung oder Rankpflanzen). Vor allem Haltestellen, die stärker frequentiert sind und besonders für Ortsunkundige relevant sind, sollten über den reinen Fahrplan hinaus weitere Informationsangebote, wie Liniennetz und Bedienungshinweise bei Bedarfsverkehren enthalten. Hierfür ist ein Fahrplankasten mit entsprechender Größe vorzuhalten.

„Mitfahrerbänke“ sind extra errichtete Bänke, neben denen ein Schild steht, auf dem angezeigt werden kann wohin man gerne mitgenommen werden möchte. Personen können hier auf einen potentiellen Autofahrer warten, der einen zu dem auf dem Schild angezeigten Ziel mitnehmen kann. Diese Mitfahrerbänke können als Ergänzung zum ÖPNV dienen, müssen jedoch auf Wunsch in Eigenregie von den jeweiligen Gemeinden errichtet werden.

Bei Straßenumbauten oder Haltestellenausbau sollte von Seiten der jeweiligen Straßenbaulastträger 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 Straßenbaulastträger umgesetzt werden sowie Vorfahrtregelungen entlang der Linienwege geändert werden.

Zur besseren Information sollten stark frequentierte Haltestellen und wichtige Umsteigeknoten mit einer dynamischen Fahrgastinformation ausgestattet werden.

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 Anschlusssicherung 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 Bahnhaltepunkten an, sofern der Lärmschutz gewährleistet ist.

10 Förderrichtlinie zur Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum

11 Die Zuständigkeit dafür ist im BayÖPNVG nicht geregelt. Fördermöglichkeiten bestehen im Rahmen des GVFG oder durch die Bike+Ride-Offensive an Bahnhöfen von Deutsche Bahn und Bundesumweltministerium (www.deutschebahn.com/bike-andride)

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 oder optische und akustische Informationseinrichtungen zur Ankündigung der nächsten Haltestelle. Diese Qualitätsstandards sind im Assoziierungsvertrag der einzelnen Unternehmen mit der Verbundgesellschaft im Anhang 2 derselben 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 ZNAS schreibt daher diese Gestaltung der Fahrzeuge vor, sofern keine anderen Vorgaben im Rahmen des RNVP gemacht wurden *(vgl. Abbildung 1)*. 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 mitpräsentieren.

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 Anschlusssicherung innerhalb der Bündel sowie an Schienenhaltepunkten sicherzustellen, haben die Busbetreiber ein passendes RBL (rechnergestütztes Betriebsleitsystem)[12] 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.

Tarifgestaltung

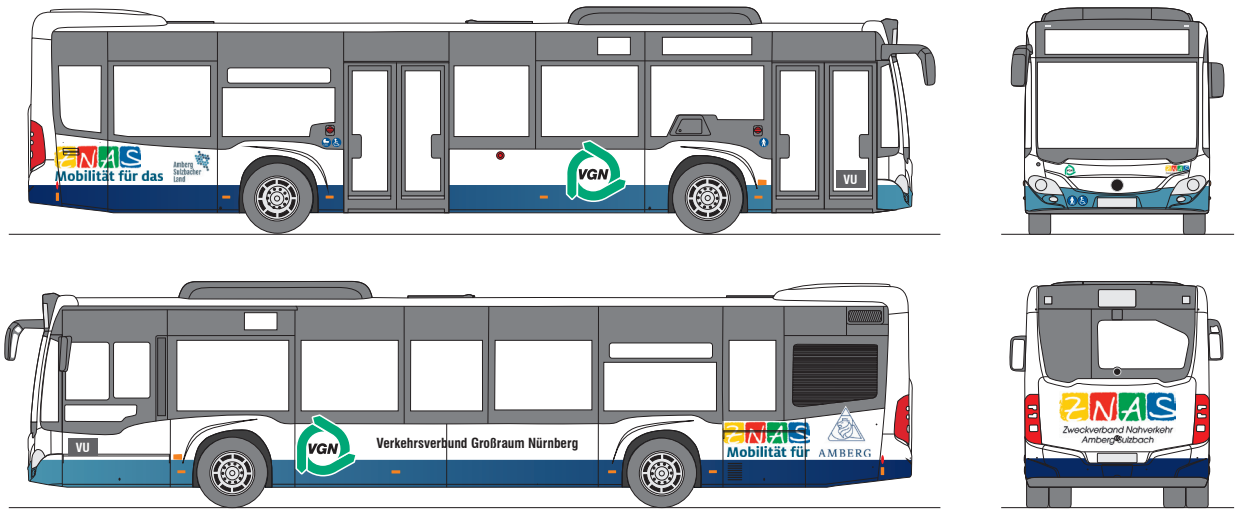
Der VGN-Tarif ist anzuwenden. Zudem sind Fahrausweise des VGN Gemeinschaftstarifs zu verkaufen. Hierbei sind die Vorgaben der Anlage 5 zum Assoziierungsvertrag einzuhalten. Auf der Schienenstrecke von Sulzbach-Rosenberg über Amberg in den Landkreis Schwandorf ist bei grenzüberschreitenden Fahrten der Tarif des Regensburger Verkehrsverbundes (RVV) gültig. In Kombination mit diesen Fahrten ist auch die Nutzung des Stadtverkehre Amberg bzw. Sulzbach-Rosenberg im RVV-Tarif möglich. Für bedarfsorientierte Verkehre soll kein Zuschlag gemäß den Vorgaben des RNVP 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.

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

1.5 Finanzielle Rahmenbedingungen

Nach Art.8 Abs. 1 des Bay ÖPNVG stellt der ÖPNV eine freiwillige Aufgabe der Landkreise und der kreisfreien Städte im eigenen Wirkungskreis dar, die der Aufgabenträger im Rahmen seiner Leistungsfähigkeit



© MR Clipart 2017

Abb. 1: Außendesign für Fahrzeuge (Modellbeispiel)

durchführt. Diese Leistung ist im Zuge der Daseinsvorsorge zu erbringen. Die für die kommunalen Gebietskörperschaften zunehmend schwierige finanzielle Lage gibt jedoch auch im Verbandsgebiet des ZNAS einen immer engeren Rahmen für mögliche Verbesserungsmaßnahmen vor. Im Haushaltsjahr 2021 erbrachte der ZNAS ÖPNV-Aufwendungen für die Bestellung von Leistungen in Höhe von circa 4,4 Mio. €, 1,1 Mio € für die Kooperation mit dem VGN und 50.000 € mit dem RVV. Insgesamt verteilen sich die Gesamtkosten von 5,6 Mio € abzüglich der ÖPNV-Zuweisungen *(vgl. Abbildung 2)* zu gleichen Teilen auf die Stadt und den Landkreis.

Unter Berücksichtigung dieser Randbedingungen definiert der Nahverkehrsplan die Zielvorstellungen des ZNAS im ÖPNV für die nächsten Jahre.

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 durch den ZNAS 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.

Eine wesentliche Veränderung der aktuellen finanziellen Situation ist derzeit nicht zu erwarten. Die eingesetzten finanziellen Mittel werden insbesondere für die folgenden Punkte verwendet:

- Angebotsverstärkung auf gemeinwirtschaftlichen Linien
- Unterhalt Busbahnhof (ZOB) Amberg – z.B. barrierefreier Ausbau 2020
- Ausgleichsleistungen für Tarifharmonisierungs- und Durchführungsverluste im Verbundtarif
- Digitale DFI-Anzeigen an den Haltestellen

Die finanziellen Rahmenbedingungen haben sich vor allem durch die Reduzierung von Leistungen für den Ausgleich nach § 45a PBefG, Schwerbehindertenausgleich gemäß SGB IX oder Busförderungen in den Jahren von 2004 – 2009 verschlechtert. Im Rahmen der Klima- und Umweltdebatte in Gesellschaft und Politik haben sich die finanziellen Rahmenbedingungen zwar wieder verbessert, so dass nicht nur der politische Willen zur Verbesserung des ÖPNV gestärkt, sondern dies auch mit zunehmender finanzieller Kraft unterstützt wurde. Die Erhöhungen der ÖPNV-Zuweisungen durch den Freistaat seit 2018 konnten jedoch die steigenden Kosten der Aufgabenträger für den Ausbau und Unterhalt des ÖPNV nicht ausgleichen.

Wie sich die Änderungen des Mobilitätsverhaltens durch die „Corona-Krise“ auf die künftige Nutzung des ÖPNV und die weitere finanzielle Stärkung von Maßnahmen im ÖPNV auswirken ist aktuell unklar. Ebenso ist es schwer abzuschätzen, welche finanziellen Auswirkungen der Umstieg auf emissionsarme bzw. emissionsfreie Fahrzeuge sowie die aktuell steigenden Energiekosten haben.

Die Auslastung des Verkehrsangebotes soll regelmäßig überprüft werden.

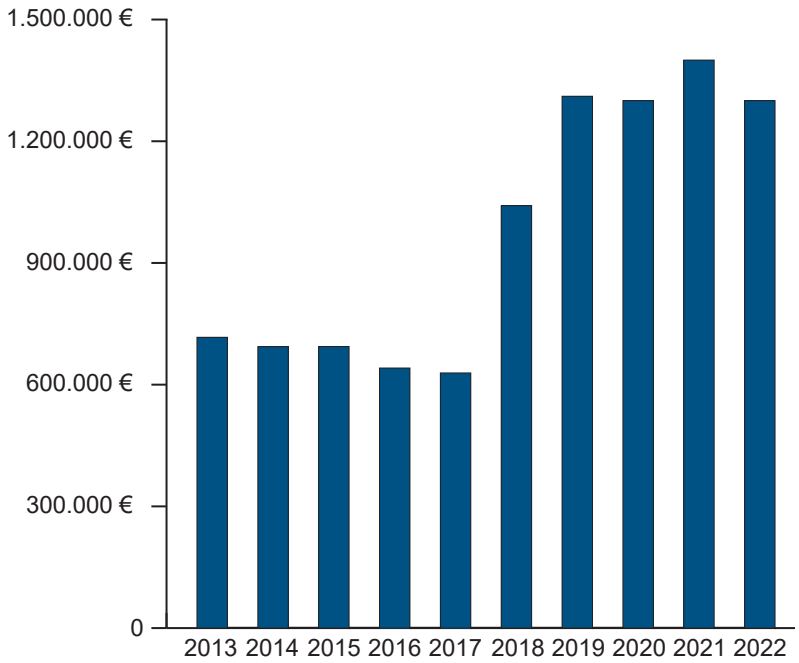


Abb. 2: Entwicklung der ÖPNV-Zuweisungen im Verbandsgebiet

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 Haltestelleneinzugsbereich und Bedienungshäufigkeit 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

Das Gebiet des ZNAS liegt in der Planungsregion Oberpfalz-Nord.[13]

Zentrale Orte

Die Stadt Amberg ist das zuständige **Oberzentrum** für die Region. Sulzbach-Rosenberg ist **Mittelzentren** im Gebiet des ZNAS.

Grundzentren sind die Orte Auerbach i.d.OPf., Freudenberg, Hahnbach, Kastl, Königstein, Kümmersbruck, Neukirchen b.S.-R., Rieden, Schmidmühlen, Vilseck und das gemeinsame Grundzentrum Hirschau / Schnaittenbach.

Im neuen Landesentwicklungsprogramm wird auf das Festlegen von **Entwicklungsachsen** verzichtet, da der Aus- und Neubau von Bandinfrastruktur, der für die Bündelung entlang stark besiedelter Achsen geeignet ist, heute weitgehend abgeschlossen ist.

Gebietskategorien

Neben Amberg und Sulzbach-Rosenberg sind im Landesentwicklungsprogramm auch die Orte Ammerthal, Poppenricht und Kümmersbruck als ländlicher Raum mit Verdichtungsansatz definiert, die übrigen Gemeinden als ländlicher Raum. Das gesamte Gebiet ist als Raum mit besonderem Handlungsbedarf eingestuft (*vgl. „Karte 01-I Raumstruktur“ auf Seite 34*).

Strukturdaten

Einwohner

Im Gebiet des ZNAS leben insgesamt ca. 145.000 Einwohner (Stadt Amberg: 41.994, Landkreis Sulzbach-Rosenberg: 103.277)[14]. Diese verteilen sich auf 28 Gemeinden. Die Einstufung des Landkreises als „ländlicher Raum“ spiegelt sich in der Einwohnerdichte wieder. Die Siedlungsdichte schwankt zwischen Werten von 30 Einwohnern pro Quadratkilometer bis zu 842. Durchschnittlich leben hier 112 Einwohner auf einem Quadratkilometer.

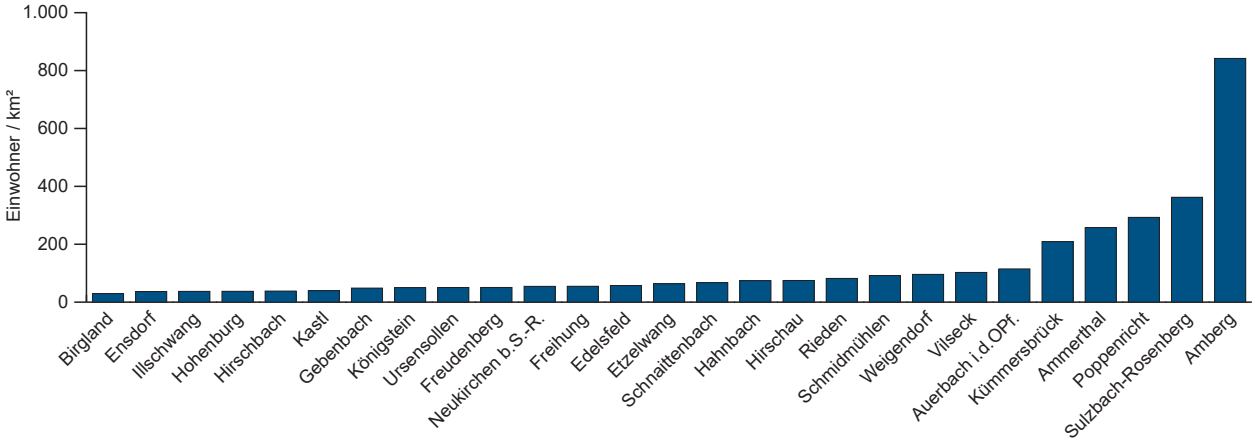
Die Siedlungsdichte der einzelnen Städte und Gemeinden sind Abbildung 3 zu entnehmen. Detaillierte Daten sind im Anhang in *„Tabelle 2: Einwohner, Fläche und Siedlungsdichte nach Gemeinden“ auf Seite 52* sowie in *„Karte 01-III Siedlungsstruktur“ auf Seite 37* zu finden.

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 2021 herangezogen. Demnach hat die Stadt Amberg mit knapp 18.000 Einpendlern mit Abstand die meisten Beschäftigten. Dieser folgen Sulzbach-Rosenberg (5.400), Auerbach i.d.OPf. (2.700) und Kümmersbruck

13 vgl. Landesentwicklungsprogramm Bayern 2013

14 Stand: Juli 2022



Quelle: Gemeindedaten des Landratsamtes, Stand 31.12.2021

Abb. 3: Siedlungsdichte in den Gemeinden

(2.100) *(vgl. Abbildung 4; Amberg ist für eine bessere Darstellung nicht abgebildet)*.

Schul- und Hochschulstandorte

Die meisten Schülerinnen und Schüler gehen auf weiterführende Schulen im Gebiet des ZNAS. Neben vier Gymnasien in Amberg und einem in Sulzbach-Rosenberg gibt es in Amberg (2), Auerbach i.d.OPf. und Sulzbach-Rosenberg auch Realschulen. Des Weiteren befindet sich in Amberg eine Wirtschaftschule und in Amberg sowie in Sulzbach-Rosenberg mehrere Berufs- bzw. Berufsfachschulen. In den Randregionen des Landkreises besuchen Schülerinnen und Schüler auch Schulen in Nachbarlandkreisen (z.B. Eschenbach i.d.OPf., Hersbruck, Nabburg oder Pegnitz).

Es existieren 30 Grundschulen und 14 Mittelschulen. Im Förderschulbereich gibt es in Amberg zwei und in Sulzbach-Rosenberg eine Schule.

Die Schülerzahlen für das Schuljahr 2022/2023 sind in *„Tabelle 3: Schulen und Schüler im Landkreis“ auf Seite 53* erfasst.

Die Stadt Amberg bzw. der Landkreis Amberg-Sulzbach ist Aufgaben- und Aufwandsträger für die weiterführenden Schulen sowie die Förderschulen in seinem Gebiet.

Ausführliche Daten hierzu sind in *„Karte 01-IV Schulstandorte“ auf Seite 38* dargestellt.

Amberg ist ein Standort der Ostbayerischen Technischen Hochschule Amberg-Weiden. In Kastl gibt es die Polizei-Hochschule.

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 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit ihrem Arbeitsort. Hieraus leiten sich die Pendlerbeziehungen ab. Freiberufliche, Beamte und geringfügig Beschäftigte fehlen jedoch in dieser Aufstellung. Die Binnenpendler innerhalb einer Kommune sind hierbei ebenfalls nicht erfasst. Zudem geben die Arbeitsmarktdaten keine Hinweise auf das zum Arbeitsort benutzte Verkehrsmittel.

Für die Planung bedeutend sind die Zielorte der Pendler. Ca. 12.000 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte pendeln aus dem Landkreis Amberg-Sulzbach nach Amberg. Darüber hinaus sind Sulzbach-Rosenberg mit ca. 4.000 Pendlern sowie Kümmersbruck mit ca. 1.700 Pendlern aus dem übrigen ZNAS-Gebiet weitere wichtige Arbeitsstandorte im Gebiet des ZNAS. Außerhalb sind vor allem Nürnberg (ca. 2.000), Regensburg (ca. 1.300), Schwandorf (ca. 1.000) oder Weiden (ca. 950) wichtige Arbeitsorte.

2.3 Derzeitiges ÖPNV-Angebot

Ausführliche Tabellen und Karten hierzu sind in, *„Tabelle 4: Bahnstrecken und öffentliche Buslinien nach § 42 PBefG“ auf Seite 55* sowie *„Karte 03-I Liniennetz“ auf Seite 47* sowie *„Karte 03-II Tarifzonenplan“ auf Seite 48* dargestellt.

Schienenpersonennahverkehr

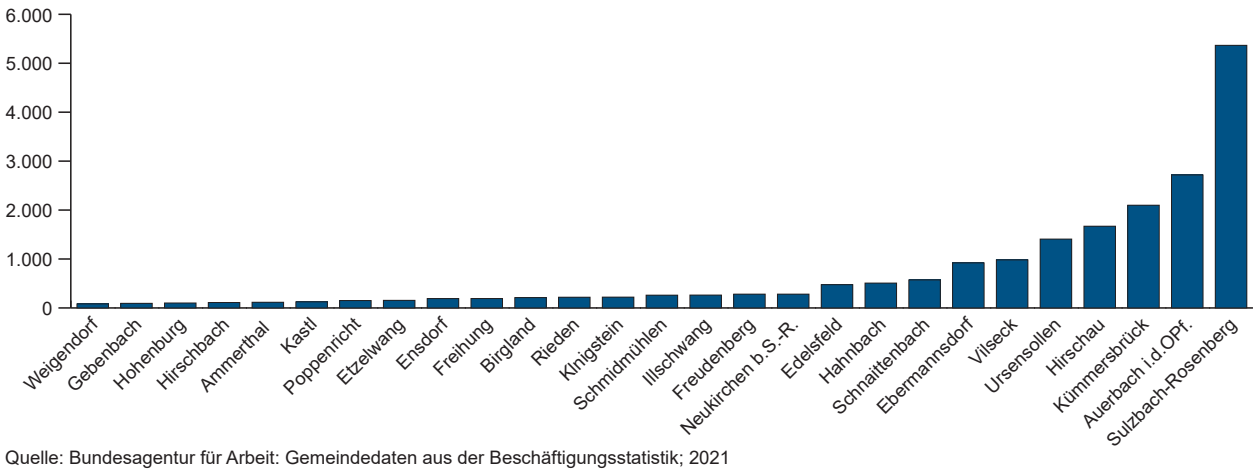
Nach Art. 15 BayÖPNVG ist der Freistaat Bayern Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Er bedient sich zur Durchführung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG).

Das Gebiet des ZNAS wird von zwei SPNV-Linien bedient, die Montag bis Freitag sowie am Wochenende im Taktverkehr fahren.

- **RE 40** Nürnberg – Amberg (– Regensburg)
- **RE 41** Nürnberg – Vilseck (– Weiden)

Öffentlicher Linienverkehr nach § 42 PBefG

In der Stadt Amberg verkehren 14 Stadtbuslinien, das übrige Gebiet des ZNAS wird von 52 öffentlichen Regionalbuslinien bedient.



Quelle: Bundesagentur für Arbeit: Gemeindedaten aus der Beschäftigungsstatistik; 2021

Abb: 4: sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort

Linienverkehr nach § 43 PBefG

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

Zudem gibt es zwei **Berufsverkehre** aus dem Gebiet des ZNAS zur Firma BMW in Regensburg sowie einen Berufsverkehr zur Firma Diehl GmbH in Röthenbach a.d. Pegn., die montags bis freitags verkehren.

Weitere Informationen hierzu sind in *„Tabelle 5: Freigestellte Schülerverkehre und Berufsverkehre nach § 43 PBefG“ auf Seite 57* dargestellt.

Haltestellen

Da alle Linien im Landkreis 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 8 Bahnhaltepunkte an den zwei R-Bahn-Strecken im ZNAS-Gebiet bieten ideale Verknüpfungspunkte zwischen dem **I**ndividual**V**erkehr (IV) und dem ÖPNV-Netz. Bisher sind an 4 Bahnhaltepunkten offizielle Pkw-Parkplätze (P+R) und Fahrradabstellplätze (B+R) eingerichtet worden. Die Oberzentren Nürnberg und Regensburg sind mit schnellen Zugverbindungen zu erreichen. Für Weiden gibt es auf der RE 41 eine schnelle Verbindung zumindest aus dem nördlichen und westlichen Landkreis.

Eine Auflistung aller Park & Ride- bzw. Bike & Ride-Anlagen im ZNAS-Gebiet sind in *„Tabelle 6: Park & Ride- (P+R) bzw. Bike & Ride (B+R)-Plätze“ auf Seite 59* dargestellt.

Tarifsystem

Der ZNAS ist Mitglied im Grundvertragsausschuss (GA) und Zweckverband Großraum Nürnberg (ZVGN). Auf allen öffentlichen Linien nach §42 PBefG gilt der VGN-Tarif. Auf der Schienenstrecke von Sulzbach-Rosenberg über Amberg in den Landkreis Schwandorf ist bei grenzüberschreitenden Fahrten der Tarif des Regensburger Verkehrsverbundes (RVV) gültig. In Kombination mit diesen Fahrten ist auch die Nutzung des Stadtverkehre Amberg bzw. Sulzbach-Rosenberg im RVV-Tarif möglich.

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/oder deren Anteil der Auszubildenden mehr als 80 % an der Gesamtzahl der Fahrgäste beträgt, nicht mehr in die Erhebung aufzunehmen. Die Schülerzahlen werden ohnehin auf allen Linien nach den Listen der Schulaufwandsträger und der Verbundpassanträge 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.

Da der ZNAS zum Zeitpunkt dieser Erhebung noch nicht vollständig in den VGN-Tarif integriert war, wurden im Zuge dieser Erhebung nur die Schienenstrecken sowie der zu- und abbringende Verkehr befragt. Die nächste verbundweite Verkehrserhebung, bei der auch die Linien im Gebiet des ZNAS befragt und bezählt werden, findet im Jahr 2023 statt. Ergebnisse für diese Erhebung werden im Jahr 2025 erwartet. Somit können diese Zahlen erst bei der nächsten Fortschreibung des Nahverkehrsplans dargestellt werden.

Pkw-Verfügbarkeit

Die PKW-Dichte liegt in der Stadt Amberg bei 577, im Landkreis Amberg-Sulzbach bei 702 PKW pro 1.000 Einwohner. Zum Vergleich liegt der bayerische Durchschnitt bei 613, der Bundesdurchschnitt bei 569 PKW pro 1.000 Einwohner (Quelle: Stadt Amberg, LRA Amberg-Sulzbach bzw. www.pnp.de, Stand 01.01.2022)

Verkehrsmittelwahl

Der ZNAS hat sich an der bundesweiten Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) aus dem Jahr 2017 beteiligt. Hierbei wurde auch der Modal-Split erhoben. Danach weist im Landkreis Amberg-Sulzbach der MIV mit 67 % (56 % PKW-Fahrer, 11 % PKW-Mitfahrer) den größten Anteil auf, der ÖPNV dagegen nur 7 %. Die übrigen Anteile verteilen sich auf 19 % Fußgänger und 7 % Fahrradverkehr. In der Stadt Amberg beträgt der Anteil des MIV 61 % (49 % PKW-Fahrer, 12 % PKW-Mitfahrer), der des ÖPNV 7 % und die übrigen Verkehrsmittel 23 % (Fußgänger) und 8 % (Fahrradverkehr).

3. Ausreichende Verkehrsbedienung

Die „ausreichende Verkehrsbedienung“ definiert nach dem PBefG die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistung Diese wird vom Aufgabenträger dabei mit dem Grenz- (GW) bzw. Richtwert (RW) bestimmt. Eine *Übersicht der Kriterien ist in Abbildung 5* dargestellt, in *„Tabelle 1: Zusammenfassung der Kriterien“ auf Seite 51* ist eine Zusammenfassung zu finden.

3.1 Berücksichtigte Orte

Zunächst ist festzulegen, ab welcher Einwohnerzahl (EW) Ortsteile (OT) bzw. in der Stadt Amberg Verkehrszellen (VZ) in die Bewertung des ÖPNV-Angebotes aufgenommen werden sollen.

Es sollen **alle Orte ab 150 Einwohnern** berücksichtigt werden, In Sulzbach-Rosenberg sollen darüber hinaus auch die Verkehrszellen „Bereitschaftspolizei“ sowie „Gewerbegebiet Nord. in Amberg alle Verkehrszellen untersucht werden.

3.2 Gebietstypen

Bei den Kriterien Erschließung und Bedienungshäufigkeiten unterscheitet die Leitlinie nach unterschiedlichen Gebietstypen. Unter Beachtung von Regionalplan und Landesentwicklungsprogramm (LEP) wurden die zu untersuchenden Orte im Gebiet des ZNAS klassifiziert. Für die Zuordnung zum Verdichtungsraum wurden die Gemeinden des Wirtschaftsraums Amberg herangezogen.

Über die Einteilung in der Leitlinie hinaus werden Orte über 1.000 Einwohner entlang von wichtigen Verbindungsachsen (gemäß Pendlerbewegungen mit mindestens 1.000 Pendler auf der Achse; Ammerthal im Verdichtungsraum mit 900 Pendler wird ebenfalls hinzugezogen) dem Verkehrstyp „Verkehrsachse

Verdichtete Räume

- Kernbereich: Altstadt Amberg
- zentrales Gebiet: zentrale Verkehrszellen in AM und Sulzbach-Rosenberg, sowie OT in AM über 1.000 EW: Ammersricht, Raigering, Eglsee, Gailoh
- nicht zentrales Gebiet: Übrige OT in AM und Sulzbach-Rosenberg sowie OT über 500 EW in den Orten mit Verdichtungsansatz *(vgl. Kapitel 2.1)*

Verkehrsachsen:

- Orte mit Haltepunkt an Verkehrsachse Schiene oder ab 1.000 EW an Verkehrsachse Bus

Ländlicher Raum

- Alle übrigen Orte über 150 EW

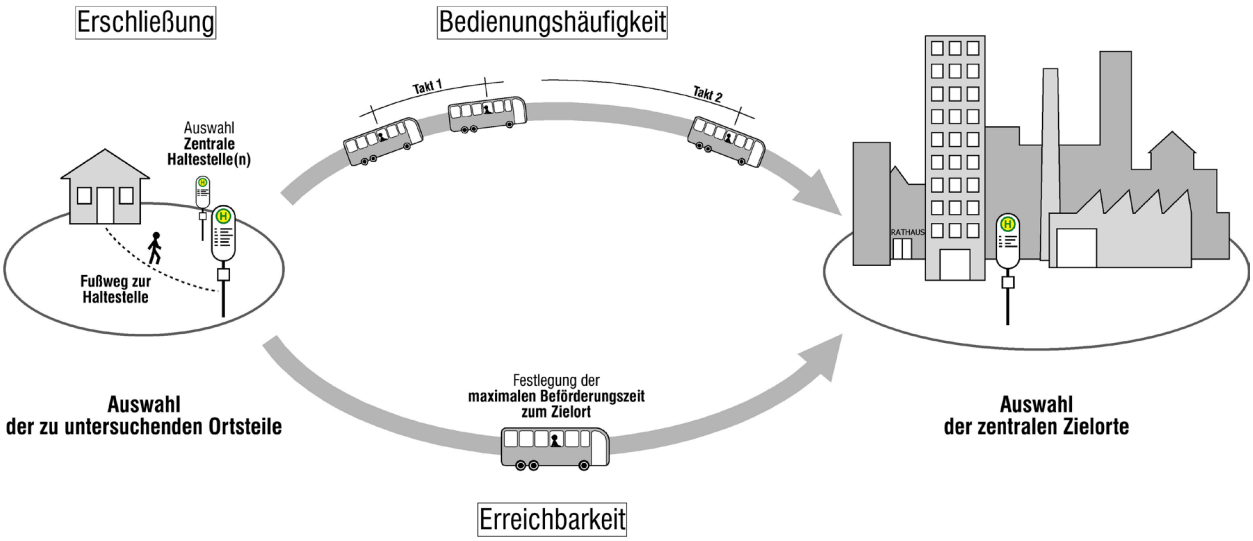


Abb. 5: Kriterien für die Angebotsanalyse nach der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung

Bus“ zugeordnet *(vgl. „Karte 01-I Raumstruktur“ auf Seite 34, „Karte 01-IIa Gebietstypen Landkreis Amberg-Sulzbach“ auf Seite 35 und „Karte 01-IIb Gebietstypen Stadt Amberg“ auf Seite 36)*.

3.3 Erschließung

Verkehrszellen gelten als erschlossen, wenn mindestens 80 % der Einwohner (EW) im Einzugsbereich von Haltestellen wohnen. Da kein Kartenmaterial zur Verfügung steht, das die Verteilung der Einwohner in der Fläche berücksichtigt, 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:

Kernbereich:
- Bus: 300 m, Bahn: 600 m

zentrales /nicht zentrales Gebiet:
- Bus: 400 m, Bahn: 600 m

Verkehrsachse/ländlicher Raum:
- Bus: 500 m, Bahn: 1.000

3.4 Erreichbarkeit

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

Zielorte

Für die zu untersuchenden Ortsteile soll die Erreichbarkeit zu **übergeordneten Zielen** sowie des sog. Nachbarschaftsbereiches ermittelt werden. Beim Nachbarschaftsbereich handelt es sich um den **Gemeindehauptort** (GHO), wo vorhanden auch um den Sitz der **Verwaltungsgemeinde**. Bei den weiteren Zielorten wurden die wichtigsten Zielorte für den Berufsverkehr (Pendlerstatistik) herangezogen. Dabei soll die Erreichbarkeit Ambergs für alle Orte untersucht werden, Sulzbach-Rosenberg für alle im westlichen Landkreis gelegenen Gemeinden. Darüber hinaus wurden weitere Zielorte im Landkreis und auch darüber hinaus ausgewählt. Es sollen über alle Gemeinden maximal drei sonstige Zielorte untersucht werden. Orte, die entlang einer Verbindung liegen (z.B. Neukirchen – Sulzbach-Rosenberg – Amberg) werden i.d.R. nur einmal untersucht. Eine Ausnahme bilden die Stadt Hirschau. Hier haben die Pendlerbeziehungen vier wichtige Zielorte ergeben, daher sollen hier auch vier Zielorte untersucht werden. In *„Tabelle 8: Zielorte für das Kriterium „Erreichbarkeit“„ auf Seite 61* sind die Zielorte für alle Gemeinden dargestellt.

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.

Reisezeit in die Zielorte:

GHO/Stadtgebiet AM:	30 Minuten
Zielort im Landkreis:	40 Minuten
Zielort im Nachbarlkr.:	60 Minuten
Nürnberg/Regensburg:	90 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 verschiedene Taktfolgen Haupt- (HVZ), Neben- (NVZ) sowie Schwachverkehrszeit (SVZ) vor. Die zeitliche Lage der Verkehrszeiträume muss der Aufgabenträger selbst definieren.

Die Anzahl der notwendigen Fahrten sowie die Verkehrszeiträume sind in *Abbildung 7* auf der folgenden Seite definiert. Eine Definition der grenzüberschreitenden Verkehre ist in *Abbildung 6* dargestellt. Bedarfsverkehre (BV) können vor allem in der Schwachverkehrszeit eine sinnvolle Alternative darstellen.

3.6 Auslastung

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

Abb. 6: Zuordnung der grenzüberschreitenden Verkehre

grenzüberschreitende Buslinie 1 (GÜ-Bus 1)	Auerbach – Pegnitz
	Auerbach – Neuhaus/Pegn.
grenzüberschreitende Buslinie 2 (GÜ-Bus 2)	Kastl – Neumarkt
	Schmidmühlen – Maxhütte-Haidhof
	Schnaittenbach – Wernberg-Köblitz
	Schnaittenbach – Weiden
	Freudenberg - Nabburg

Mindeststandards der Bedienung, sondern zielt auf ein der Nachfrage angemessenes Angebot ab.

Besetzungsgrad

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 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.

Richtwert, ab dem das Angebot aufgestockt werden müsste:
NVZ: 50%
HVZ: 65% (Einzelfahrten bis 100%)

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.

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

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.

15 Sollten im Stadtverkehr Amberg die Fahrgastzahlen auf einzelnen Linien für eine Ausdehnung der NVZ sprechen, so ist dies möglich.

16 ab 2.000 Pendlern / Tag ist ein Angebot im 30-Minuten-Takt zu prüfen.

17 Am Wochenende gilt für den ländlichen Raum ein Angebot von 5 FP pro Verkehrstag.

Abb. 7: Verkehrszeiträume und Bedienungshäufigkeit

Verkehrszeiten Montag - Freitag

NVZ		HVZ		NVZ		HVZ		NVZ		HVZ		NVZ		SVZ	
von	bis	von	bis	von	bis	von	bis	von	bis	von	bis	von	bis	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

NVZ[15]		SVZ	
von	bis	von	bis
07:00	16:00	16:01	02:00

Verkehrszeiten Sonn-/Feiertag

SVZ	
von	bis
08:00	23:00

Bedienstandards (Taktfolgen bzw. Fahrtenpaare = FP)	Grenzwert			Richtwert		
	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ
Verdichtungsraum						
Kernbereich	30	30	30	15	15	30
zentrales Gebiet	30	30	60	30	30	60
nicht zentrales Gebiet	60	60	BV	60	60	60 (BV)
Verkehrsachsen						
Schiene	60	60	60	30	30	60
Bus	120	120	120 BV	60[16]	60[15]	60 (BV)
GÜ-Bus 1	-			7 FP	4 FP	2 FP (BV)
GÜ-Bus 2	-			4 FP	2 FP	1 FP (BV)
Ländlicher Raum (FP)[17]						
1.000 – 3.000 EW	4	2	1 (BV)	7	4	2 (BV)
unter 1.000 EW	2	2	1 (BV)	4	2	1 (BV)

4. Schwachstellenanalyse

Insgesamt wurden 130 Ortsteile bzw. Verkehrszellen untersucht. Für jeden zu untersuchenden Ortsteil bzw. Verkehrszelle wurden Berechnungen zu den bis zu neun Kriterien (ein Kriterium für Erschließung, vier bzw. fünf Kriterien für Erreichbarkeit, drei Kriterien für Bedienungshäufigkeit) durchgeführt.

Es wurden sowohl Richt- als auch Grenzwerte berechnet. Die Untersuchung erfolgte im Herbst 2022. Verglichen wurden die Vorgaben mit dem Fahrplanstand vom 01.11.2022.

4.1 Ergebnisse aus den Rechenläufen

In *Abbildung 8* sind die Anzahl der Defizite je Kriterium zusammengefasst, differenziert nach Schul-, Ferientagen, Samstagen und Sonn-/Feiertagen 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 drei Straßenkilometer vom Gemeindehauptort entfernt liegen. Demnach wurden bei diesem Kriterium nur 50 Ortsteile/Verkehrszellen untersucht. Bei den Zielorten 1 – 3 wurden alle 130 Ortsteile untersucht, für den Zielort 4 nur die Verkehrszellen in Amberg sowie Hirschau.

Aus dem Ergebnisüberblick wird deutlich, dass der Richtwert (guter ÖPNV-Standard) im Vergleich zum Grenzwert (Mindestanforderung an den ÖPNV) deutlich häufiger nicht erreicht wird. Bei den Schul- bzw. Ferientagen sind dagegen die Unterschiede weitaus geringer, was auf ein vergleichbares Angebot auch in den Ferien hinweist.

Beim Kriterium **Erschließung** wurden fünf Defizite festgestellt. Dies betrifft in Amberg die Ortsteile Neubernricht sowie Neuricht, im Landkreis Amberg-Sulzbach die Orte Rieden, Schmidmühlen sowie in Sulzbach-Rosenberg die Verkehrszelle „Bereitschaftspolizei“. In Neubernricht bzw. Neuricht sind die räumlichen Gegebenheiten vor Ort mit sehr engen, teils auch steilen Straßen für eine bessere Erschließung nicht gegeben. Hier soll aber versucht werden, im Rahmen des Neukonzeptes Lösungen zu finden, wie dies zumindest verbessert werden kann. In Rieden hält der Bus derzeit an der Staatsstraße. Das Wohngebiet dehnt sich jedoch vor allem im Westen noch weiter aus. Eine Verbesserung der Erschließung soll im Rahmen der Neuplanung des Linienbündels 8 „südliches Vilstal“ geprüft werden. Dabei soll jedoch vermieden werden, dass es hier durch Umwegefahrten zu starken Verzögerungen im Fahrplan kommt. In Schmidmühlen hält der Bus derzeit i.d.R. nur im Tal in der Nähe des alten Bahnhofes. Hier soll ebenfalls im Neukonzept geprüft werden, ob zumindest mehrmals am Tag auch das nördliche Siedlungsgebiet am Berg besser erschlossen werden kann. Für die Bereitschaftspolizei gibt es derzeit noch keine Haltestelle, daher besteht hier ein Defizit. Im Rahmen des Neukonzeptes im Stadtverkehr Sulzbach-Rosenberg, welches zum 01.01.2024 an den Start geht, wird

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

	Schultage		Ferien		Samstage		Sonn-/Feiertage	
	RW	GW	RW	GW	RW	GW	RW	GW
Erschließung	5	5	5	5	5	5	5	5
Erreichbarkeit Gemeindehauptort	25	15	27	20	37	35	47	45
Erreichbarkeit Zielort 1	93	64	100	66	115	94	126	124
Erreichbarkeit Zielort 2	98	77	104	86	110	106	124	124
Erreichbarkeit Zielort 3	92	75	107	88	121	112	124	119
Erreichbarkeit Zielort 4	16	7	24	12	18	13	28	28
Bedienungshäufigkeit HVZ	25	4	43	12	-	-	-	-
Bedienungshäufigkeit NVZ	54	36	47	29	79	66	-	-
Bedienungshäufigkeit SVZ	47	42	46	41	79	73	86	79
Summe Vorgaben nicht erfüllt:	**455**	**324**	**498**	**354**	**559**	**499**	**535**	**519**

jedoch eine Haltestelle eingerichtet, wodurch das Defizit künftig entfällt. Die Ergebnisse für die einzelnen Ortsteile sind auch in *„Tabelle 9: Erschließung und Gebietstypen“ auf Seite 62* dargestellt.

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 anderen darf eine bestimmte Reisezeit nicht überschritten werden. Zu beachten ist, dass der Zielort 4 nur für Amberg und Hirschau (30 Verkehrszellen) untersucht wurde, hier demnach eine wesentlich geringere Anzahl an Verkehrszellen untersucht wurde.

Da die vorgegebenen Zielorte von der jeweils zu untersuchenden Verkehrszelle häufig nicht auf einer Linie erreichbar sind und ein Umsteigen notwendig wird, kommt es bei diesem Kriterium auch auf die Umsteigebeziehungen vor allem zwischen Bus und Zug, teilweise aber auch zwischen Bus und Bus an. Diese sind derzeit oft gar nicht oder nur sehr schlecht gegeben, bzw. bei der Hinfahrt noch gegeben, aber z.B. bei einer der geforderten Rückfahrten nicht mehr gegeben. Daher zeigen die Ergebnisse der Angebotsanalyse hier sehr große Defizite an. Am Wochenende ist dies noch weniger gegeben, was aber auch daran liegt, dass hier im Regionalbusbereich nur ein verringertes bzw. teilweise gar kein Angebot besteht.

Hier wird es vor allem Aufgabe sein, bei der Überplanung der Linienbündel die Umsteigebeziehungen zu verbessern. Jedoch ist auch hier von vorne herein nicht alles umsetzbar. Zum Beispiel gilt für den Stadtverkehr Amberg, dass hier nur eine Ausrichtung der Anschlüsse in Richtung Regensburg **ODER** in Richtung Nürnberg verbessert werden kann. Somit werden auch im Neukonzept Defizite verbleiben.

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, aber auch in den Ferien sind hier die Kriterien für die meisten Verkehrszellen erfüllt. Den Richtwert können weit weniger Verkehrszellen erfüllen. Die Schwachverkehrszeit kann ebenso an Schul- und Ferientagen für viele Verkehrszellen erfüllt werden, es bleiben aber auch zahlreiche Defizite, die bei der Neuplanung auch hier verbessert werden müssen.

Ergebnisüberblick am Wochenende

Am Wochenende ergeben sich erwartungsgemäß für alle Kriterien schlechtere Werte als für Schul- und Ferientage. In der Regel sind die wenigen erfüllten Kriterien von den Orten an Schienenhaltepunkten oder im Stadtverkehr Amberg erfüllt, da im Busverkehr am Wochenende kein oder nur vereinzelt Fahrten stattfinden.

Auslastungsanalyse

Wie unter *„Kapitel 2.4 Derzeitige Nutzung“ auf Seite 15* 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. Für die Schul- und Ferientage sind diese in *Abbildung 9* und *Abbildung 10* tabel-

Abb. 9: Defizitbewertung an Schultagen

	GHO	Ziel 1	Ziel 2	Ziel 3	Ziel 4	HVZ	NVZ	SVZ	SVZ
vorrangig	13	33	52	62	6	0	0	0	4
mittelfristig	4	31	25	13	1	4	36	42	34
langfristig	11	29	21	17	9	21	18	5	35

Abb. 10: Defizitbewertung an Ferientagen

	GHO	Ziel 1	Ziel 2	Ziel 3	Ziel 4	HVZ	NVZ	SVZ	SVZ
vorrangig	21	37	66	72	9	0	0	0	4
mittelfristig	2	29	20	16	3	12	29	41	34
langfristig	7	34	18	19	12	31	18	5	35

larisch aufsummiert, darüber hinaus sind diese auch in den *Karten 02-Ia bis 02-IVb von Seite 39 bis Seite 46* dargestellt.

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.

Für Rieden und Schmidmühlen wurde hier ein vorrangig zu behebendes Defizit ausgemacht, für die Bereitschaftspolizei in Sulzbach-Rosenberg sowie für Neubernricht ein mittelfristig zu behebendes Defizit und für Neuricht ein langfristig zu behebendes Defizit. Wie oben bereits erwähnt, sollen hier im Rahmen der Neukonzeption Lösungen zur Behebung der Defizite gefunden werden.

Defizitkriterium Erreichbarkeit

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

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 bis 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 behebende Defizite als an Schultagen (*vgl. Abbildung 9 und Abbildung 10 auf Seite 20*). Eine Behebung der Defizite, vor allem der vorrangig und mittelfristig zu behebenden Defizite ist für die Neuplanungen der einzelnen Linienbündel bei der nächsten Vergabe vorgesehen. Wo möglich, sind in diesem Zusammenhang auch langfristig zu behebende Defizite zu beseitigen. Wie jedoch oben bereits erwähnt, untersucht dieses Kriterium auch die Umsteigeverbindungen. Da es hier nicht immer möglich ist, in alle Richtungen Umsteigebeziehungen herzustellen, werden hier auch im Neukonzept nicht alle Defizite behoben werden können.

Defizitkriterium Bedienungshäufigkeit

Abhängig vom Gebietstyp und von der Verkehrszeit (Hauptverkehrszeit, Nebenverkehrszeit und 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.

Es sind keine vorrangig zu behebende Defizite vorhanden. Mittelfristig zu behebende Defizite gibt es vor allem in der Neben- und Schwachverkehrszeit.

Da aktuell die Überplanungen der einzelnen Linienbündel (Inbetriebnahme 2024 – 2030) starten, muss bei der jeweiligen Neustrukturierung darauf geachtet werden, die Defizite entsprechend abzubauen. Dabei ist auch 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

Standards der Barrierefreiheit

Der Aufgabenträger richtet sich bei der Definition der baulichen Mindeststandards von Haltestellen an der Vorlage der Verbundgesellschaft zu „Baulichen Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN“ *(vgl. „Kapitel 12. Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen im VGN“ auf Seite 68)*.

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 107. Diese Verordnung legt z.B. die Kriterien für den Niederflureinstieg, Stellplätze für Rollstuhl, Kinderwagen, etc. oder Klapprampen fest.

Diese Vorgaben beziehen sich jedoch nur auf Fahrzeuge ab 22 Sitzplätzen. Da jedoch gerade im ländlichen Raum auch des Öfteren kleinere Fahrzeuge eingesetzt werden, sollen Fahrgäste von dort nicht schlechter gestellt werden. Das Ziel des ZNAS ist es daher, auch bei kleineren Fahrzeugen im Rahmen der technischen Möglichkeiten eine Barrierefreiheit zu erreichen. Bei der Vergabe von Fahrleistungen wird dies bereits umgesetzt. Für Verkehre, welche als Bedarfsfahrten mit dem PKW (z.B. Taxen oder Mietwagen) durchgeführt werden, sollen dagegen keine Vorgabe für eine Barrierefreiheit gemacht werden.

Wie oben bereits erwähnt, kann die Information der Fahrgäste in eine Information vor Ort an der Haltestelle bzw. im Fahrzeug und in eine allgemeine Information über den Internetauftritt und die elektronische Fahrplanauskunft (EFA) aufgeteilt werden. Grundsätzlich gilt das „Zwei-Sinne-Prinzip“, d.h. alle notwendigen Informationen müssen über mindestens zwei Sinne (Tasten, Hören, Sehen) vermittelt werden.

Erstellung eines Haltestellenkatasters

Derzeit gibt es im Gebiet des ZNAS-Gebiet 881 Bushaltestellen entlang öffentlicher Linien. Die meisten Haltestellen haben mehrere Bussteige, an denen die Fahrzeuge halten (i.d.R. in zwei Richtungen, es gibt aber auch Haltestellen, die mehr Steige haben, wie z.B. der Amberger ZOB oder der Marktplatz in Hirschau. An Ringlinien haben die Haltestellen dagegen i.d.R. nur einen Steig. So gibt es insgesamt 1.538 Bussteige. Alle Bussteige wurden besichtigt, der bauliche Zustand, die Zuwegung sowie die Ausstattung untersucht und kartiert sowie ein Foto aus zwei Perspektiven aufgenommen. Somit konnte ein Haltestellenkataster aller Bushaltestellen mit den Bussteigen erstellt werden. Dieses Haltestellenkataster ist Grundlage für die Priorisierung zur Umsetzung des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen bzw. für die Definition von Ausnahmen.

Schwachstellenanalyse

Im Verbandsgebiet entsprechen aktuell noch nicht viele Haltestellen den Vorgaben für eine barrierefreie Haltestelle, wie z.B. Auerbach Krankenhaus, Utzenhofen Raiffeisenbank oder Amberg Kurfürstenbad bzw. Beethovenstraße. 2020 wurde der ZOB Amberg barrierefrei ausgebaut. Die meisten Haltestellen sind nur teilweise oder gar nicht barrierefrei ausgebaut oder wurden zwar barrierefrei ausgebaut, aber nicht alle Kriterien zur Barrierefreiheit umgesetzt.

Prioritätenbildung und Definition von Ausnahmen

Der Gesetzgeber hatte zur Umsetzung der Maßnahmen zur vollständigen Barrierefreiheit eine Frist bis zum 1. Januar 2022 gesetzt. Er gewährte den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen hierzu aber die Möglichkeit begründete Ausnahmen zu definieren, die im Nahverkehrsplan verankert werden müssen.

Grundsätzlich hat der ZNAS das Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum 01.01.2022 umzusetzen begrüßt. Da aktuell jedoch nur wenige Haltestellen im Verbandsgebiet die Kriterien zur vollständigen Barrierefreiheit erfüllen, war die zeitliche Vorgabe ohne eine Priorisierung der Maßnahmen bzw. die Definition von Ausnahmen nicht zu bewerkstelligen. Daher hat der Aufgabenträger im Nahverkehrsplan eine Priorisierung der Maßnahmen vorgenommen und Ausnahmen für Haltestellen, an denen ein barrierefreier Ausbau derzeit baulich nicht möglich bzw. sinnvoll erscheint, definiert.

Die Vorgaben zur barrierefreien Nutzung der Fahrzeuge sind bereits oben beschrieben. Ausnahmen gelten für vorrangig im Schülerverkehr fahrende Fahrten, die nur an Schultagen verkehren, da für mobilitätseingeschränkte Schülerinnen und Schüler gesonderte Fahrdienste bestehen und die Sitzplatzkapazitäten bei langen Überlandfahrten höher sind. Die genannten Ausnahmen für Fahrzeuge gelten nicht, wenn bei der betroffenen Linie ein nachweislicher Bedarf seitens mobilitätseingeschränkter Fahrgäste besteht.

Der barrierefreie Zugang zur Information richtet sich im Allgemeinen nach den Vorgaben der Verbundgesellschaft. Die Vorgaben für Informationen an der Haltestelle sind in den baulichen Standards festgehalten. Eine Definition von Ausnahmen ist hier nicht notwendig.

Der ZNAS beschränkt sich daher im Weiteren auf die Priorisierung bzw. die Definition von Ausnahmen bzgl. der vollständigen Barrierefreiheit der Infrastruktur.

Für einen gemeinsamen Kriterienkatalog sollen zunächst Handlungsprinzipien festgelegt und anschließend eine Priorisierung bzw. Ausnahmen von der Barrierefreiheit definiert werden:

Vorrangig sollen Haltestellen, die besonders für in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkte Menschen wichtig sind, barrierefrei ausgebaut werden, um einen Grundbestand an barrierefreien ÖPNV-Zugangsstellen zu erreichen. Darüber hinaus soll angestrebt werden in baulich eigenständigen Ortslagen zumindest eine Haltestelle barrierefrei auszubauen, um den barrierefreien Zugang zum ÖPNV zu gewährleisten.

Folgende Kriterien sind für die Priorisierungsstufen 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 für besonders große Einrichtungen bzw. wichtige Haltestellen (große Schulen, Bahnhöfe, etc.)

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

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

Insgesamt sind acht Kriterien (hellblaue Unterpunkte) für die Untersuchung vorgegeben. Alle Haltestellen werden auf diese Kriterien hin überprüft und anschließend in folgende Kategorien eingeteilt:

Priorität 1: vorrangig zu beheben
- fünf oder mehr 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

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

- Haltestellen, die nur von Bedarfsverkehren bedient werden. Da i.d.R. im Fahrzeug keine Barrierefreiheit gewährleistet werden kann, würde ein barrierefreier Ausbau der Haltestelle trotzdem keinen barrierefreien Ein- und Ausstieg gewährleisten. Darüber hinaus ist vor allem bei der Beförderung im PKW (häufig im Bedarfsverkehr) ein hoher Bordstein eher hinderlich als förderlich.
- Haltestellen, in deren Umfeld auf absehbare Zeit keine Barrierefreiheit hergestellt werden kann. Dies sind zum Beispiel Haltestellen, deren Zuwegung langfristig nicht barrierefrei ausgebaut werden. Vor allem im ländlichen Gebiet finden sich solche Haltestellen an Straßenabzweigungen oder außerhalb geschlossener Ortschaften.
- Haltestellen, deren Bestand nicht langfristig gesichert ist, da Umbaumaßnahmen in der Umgebung anstehen oder es Planungen gibt die Haltestelle zu verlegen oder die Linienführung zu ändern.

Bei Änderungen im Umfeld von Haltestellen, insbesondere durch neue Nutzungen, soll deren Priorität zum barrierefreien Ausbau neu überprüft werden. Eine neue umfassende Prüfung aller Haltestellen soll jeweils bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans erfolgen.

Ergebnis

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

Sechs Kriterien erfüllt:
- Amberg Bahnhof/ZOB
- Amberg Kurfürstenbad[18]
- Amberg Max-R.-Gymn./OTH
- Amberg Milchhof
- Amberg OTH
- Auerbach Unterer Markt
- Hirschau Marktplatz[17]
- Schnaittenbach Rathaus
- Su.-Ro. Bahnhof
- Su.-Ro. Erlheimer Weg
- Su.-Ro. Schulztr. Krötensee

Fünf Kriterien erfüllt:
- Amberg Beethovenstraße[17]
- Amberg Berufsschule – FOS (Pfistermeisterstr.)
- Amberg Berufsschule – FOS (Raigeringer Str.)
- Amberg Erasmus-Gymnasium
- Amberg Lebenshilfe
- Amberg Marienstr./Sparkasse
- Amberg Abzw. Max-Josef-Str.
- Amberg Maxplatz[17]
- Amberg OTH/Fleurystraße
- Amberg Willmannschule

18 bereits barrierefrei bzw. einseitig barrierefrei ausgebaut.

- Auerbach Abzw. Bahnhof
- Auerbach Krankenhaus[17]
- Auerbach Schule
- Birgland Schwend
- Ensdorf Rathaus
- Etzelwang Abzw. Bahnhof
- Gebenbach Ort
- Hahnbach Schule
- Hohenburg Marktplatz
- Illschwang Dorfplatz
- Illschwang Schule
- Kastl Bahnhof[17]
- Königstein Marktplatz
- Haselmühl Altenheim
- Neukirchen Bahnhof
- Poppenricht Drei Mohren
- Rieden Brücke
- Schmidmühlen Bahnhofstraße
- Schnaittenbach Schule
- Su.-Ro.-Gymnasium
- Su.-Ro. Jahnschule
- Su.-Ro. Krankenhaus
- Su.-Ro. Luitpoldplatz
- Su.-Ro. Rosenberger Str.
- Ursensollen Hauptstraße
- Vilseck Milchhof
- Vilseck Schule
- Vilseck Vorstadt

Die baulichen Mindeststandards von Haltestellen sollen sich nach der Vorlage der Verbundgesellschaft zu „Baulichen Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN“ richten *(vgl. „Kapitel 12. Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen im VGN“ auf Seite 68)*. Die Bordsteinhöhe sollte dabei zwischen 20 und 22 cm liegen und reifenschonende Formsteine (Kasseler Sonderboard) verwendet werden.

Wesentliche Elemente für eine barrierefreie Haltestelle sind:

- 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

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 Amberg-Sulzbach von 2020 mit 103.000 Einwohnern auf 101.700 Einwohner im Jahr 2040[19] ab. Im gleichen Zeitraum nimmt laut der Prognose die Einwohnerzahl in der Stadt Amberg von 42.100 auf 40.600 ab. In *„Tabelle 7: Bevölkerungsvorausberechnung“ auf Seite 60 sind* die Prognosedaten für die einzelnen Gemeinden dargestellt.

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

Siedlungsflächen

In einzelnen Gemeinden des Zweckverbandgebietes gibt es in den kommenden Jahren einige Wohn- und gewerbliche Planungen. Während der Planungsphase muss bereits die Erschließung geprüft und bei Fertigstellung derselben die entsprechenden Maßnahmen zur ausreichenden Erschließung umgesetzt werden.

Wohnbauflächen

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

- **Vilseck**: Baugebiet in Sorghof
- **Schmidmühlen**: Baugebiet „Emhof Nord“ (ca. 13 Parzellen), „Brunnlettberg Ost“ (ca. 28 Parzellen)
- **Königstein**: Baugebiet „Am Weihergarten“ (ca. 40 Parzellen)
- **Ursensollen**: Baugebiet in Hohenkemnath „In der langen Nacht II“ (ca. 40 Parzellen), „Rängberg/Hoher Rain“
- **Kastl**: Baugebiet „Kastl Süd II“ (ca. 40 Parzellen), „Utzenhofen Am Zapflweg“, „Pfaffenhofen“
- **Freudenberg**: Baugebiet „Lintach Ost“ (16 Parzellen) und “Freudenberg West“ (16 Parzellen)
- **Sulzbach-Rosenberg**: Kleinere Gebiete in Katzenberg, Prohof, Kempfenhof geplant, sowie in Vorratsplanung in Lerchenfeld bzw. Lohe

Gewerbliche Bauflächen

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

- **Vilseck**: „Robert-Bosch-Straße“
- **Ebermannsdorf**: Industriegebiet „Schafhof Ost“, Teil 1 und 2
- **Amberg**: Gewerbegebiet West

Verkehrsinfrastruktur

Im Straßenbereich ist derzeit in Kümmmersbruck die Westumgehung geplant. Die Bauzeit wird hier ca. 5 Jahre betragen. In Ursensollen ist die Verlegung der AS 4 im Bereich der Hohenburger Straße geplant. Darüber hinaus sind aktuell keine Projekte geplant, welche eine Auswirkung auf den ÖPNV haben würden.

Im **Schienenpersonennahverkehr** (SPNV) sind derzeit keine gravierenden Änderungen geplant. Es kann vereinzelt zu zeitlichen Anpassungen einzelner Fahrten kommen, diese liegen aber immer im Minutenbereich.

5.2 Planungen anderer Aufgabenträger

Planungen der benachbarten Aufgabenträger im ÖPNV, die Auswirkungen auf das ZNAS-Gebiet hätten, sind aktuell nur im Landkreis Nürnberger Land geplant. Hier wird das Linienbündel LAU6 neu vergeben, welches auch Fahrten ins Hirschbachtal sowie in die Gemeinde Weigendorf enthält. Die Änderungen hat das Nürnberger Land bereits mit dem ZNAS abgestimmt und eine entsprechende Zweckvereinbarung wurde bereits geschlossen. Der Landkreis Neustadt an der Waldnaab sowie die Stadt Weiden führen derzeit eine Studie zur Integration in den RVV-Tarif durch. Diese hat jedoch keine Auswirkungen auf das Verbandsgebiet.

19 Quelle: Datenbank des bayerischen Landesamtes für Statistik, Basisjahr 2017

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. In diese Verkehrsmodellierung sind auch die Verkehrsdaten der verbundweiten Verkehrserhebung eingeflossen. Da zum Zeitpunkt der letzten Verkehrserhebung 2017 das Gebiet des ZNAS nur im Schienenbereich sowie im ein- und ausbrechenden Verkehr erhoben wurden sind hier nur vereinzelt Daten für das ZNAS-Gebiet vorhanden. Somit kann eine Verkehrsprognose zum aktuellen Zeitpunkt nicht für dieses Gebiet erfolgen. Eine Prognose soll bei der nächsten Fortschreibung des Nahverkehrsplans erfolgen, wenn auch Zahlen für das ZNAS-Gebiet vorliegen.

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 BayÖPNVG)*.

§ 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. 2 (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 Liniennetz des Verbandsgebietes herausgelöst werden und der ZNAS – 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 mittelstandsfreundlich gestaltet werden.

Aufgrund der Neuausrichtung des Stadtverkehrs Amberg und der darum liegenden regionalen Buslinien wurde die Linienbündelung noch einmal angepasst. Eine entsprechende Harmonisierung der Linien ist somit notwendig.

In *„Tabelle 10: Linienbündelung“ auf Seite 65* sind die Linienbündel mit ihren Linien tabellarisch dargestellt.

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

1) StV Amberg
2) StV Sulzbach-Rosenberg
3) Auerbach mit Umland
4) West
5) Birgland
6) Kastler Umland
7) Südwest
8) Südliches Vilstal
9) Nordost
10) Vilsecker und Hahnbacher Umland

6. Maßnahmen

6.1 Leistungsangebot

Im Folgenden werden die Maßnahmen in Kürze vorgestellt:

Linienbündel 1: Stadtverkehr Amberg

Für die Stadt Amberg mit ihren Umlandgemeinden soll ein gemeinsames Konzept umgesetzt werden. Dabei wurden die Beziehungen der Stadt mit ihrem Umland untersucht und geprüft, in welchen Bereichen Regionalbuslinien die Erschließungsfunktion auch innerhalb der Stadt übernehmen können und an welchen Stellen eine Weiterführung der Stadtbuslinien in die Umlandgemeinden sinnvoll ist. Für den Bereich der Stadt Amberg waren die Vorgaben aus dem Nahverkehrsplan für die Neugestaltung maßgeblich. Demnach sollen die zentralen Gebieten im 30-Minuten-Takt bedient werden, die nicht zentralen Gebiete im 60-Minuten-Takt.

Die bisherigen Linien bleiben in groben Zügen wie heute bestehen. Eine bessere Anbindung am Bahnhof an die Züge in Richtung Nürnberg wird für alle Stadtbuslinien hergestellt. Große Schleifenführungen werden nach Möglichkeit abgebaut. Für die Stadtbuslinien, die in die Region reichen wurde folgendes umgesetzt:

Die Linie 403 fährt im Halbstundentakt vom Bahnhof in die Köferinger Straße. von hier aus führt stündlich ein Linienast über die Staufenbergstraße, den Haager Weg und die Kennedystraße wieder zurück, der andere Linienast bedient stündlich den Ort Köfering.

Die Linie 408 fährt künftig vom Bahnhof ins Dreifaltigkeitsviertel im 30-Minuten-Takt. Ein Bus pro Stunde fährt von hier aus weiter über den Ortsteil Krumbach nach Etsdorf. Einzelne Fahrten werden in den Landkreis Schwandorf verlängert.

Die künftigen Linien 411 und 412 fahren vom Bahnhof zum Gewerbegebiet West im halbstündlichen Wechsel. Von dort fährt die Linie 411 stündlich in die Nachbargemeinde Ammerthal, die Linie 412 fährt einmal in der Stunde über die Ortsteile Schäflohe und Karmensölden nach Poppenricht.

Die Linie 413 fährt stündlich vom Bahnhof über die Regensburger Straße zur Schweppermannkaserne. Dabei werden auch die Ortsteile Gärmersdorf, Moos, Hiltersdorf, Paulsdorf und Engelsdorf der Nachbargemeinden mitbedient.

Die Linie 414 fährt im 30-Minuten-Takt vom Bahnhof nach Raigering. Von hier wird die Linie stündlich über Aschach und Lintach nach Freudenberg verlängert. In der Früh und am Nachmittag wird hier auch das Industriegebiet Amberg Nord bedient.

Die entsprechenden Regionalbuslinien im heutigen Verkehr gehen somit künftig in den Stadtbuslinien auf. Die derzeitige Stadtbuslinie 402 wird künftig im Linienbündel 9 mitbedient.

Linienbündel 2: Stadtverkehr Sulzbach-Rosenberg

Der Stadtverkehr Sulzbach-Rosenberg wurde bereits zur Teilfortschreibung 2019 neugestaltet und ausgeschrieben. Im Neukonzept treffen sich alle Stadtbuslinien zum Rendezvous am Bahnhof und binden hier die Züge in Richtung Nürnberg bzw. Amberg an. Alle Ortsteile werden durch den Stadtbus i.d.R. im Stundentakt erschlossen. Die Linie 421 von Sulzbach Bahnhof nach Rosenberg und in den Ortsteil Obersdorf wird im 30-Minuten-Takt angeboten. Die meisten Fahrten im Stundentakt werden künftig mit elektrischem Antrieb bedient.

Linienbündel 3: Auerbach mit Umland

Die bisherigen Linien 457 von Sulzbach-Rosenberg nach Auerbach und 450 von Auerbach nach Pegnitz und zurück sollen künftig – als eine Linie durchgebunden – eine Verbindung zwischen den Mittelzentren und Bahnhaltepunkten Sulzbach-Rosenberg und Pegnitz herstellen. Die Linie soll nach Möglichkeit durchgehend im Stundentakt erfolgen. Eine Absprache mit dem Landkreis Bayreuth für den Bereich auf dessen Gebiet steht noch aus.

Darüber hinaus sollen die Linien 441 und 442 als Ortsbusse von Auerbach die einzelnen Ortsteile an den Hauptort Auerbach sowie an die neue Buslinie Sulzbach-Rosenberg – Pegnitz anbinden. Beide Linien werden in der Häufigkeit nach den Vorgaben für den Ländlichen Raum im Nahverkehrsplan angeboten.

Die Linie 552 von Eschenbach i.d.OPf. nach Neuhaus a.d.Pegn. soll weiterhin verkehren. Da die Linie jedoch zum größten Teil auf Gebiet des Landkreises Neustadt a.d. Waldnaab liegt, wird die Linie nicht in das Linienbündel 3 integriert. Eine Absprache bei Neuvergabe der Linienkonzession ist daher mit dem Landkreis Neustadt a.d. Waldnaab notwendig.

Linienbündel 4: West

Die Linien 447 und 448 sollen weiterhin den westlichen Landkreis bedienen. Das Angebot richtet sich auf diesen Linien nach den Vorgaben des ländlichen Raumes. Die Linie 430 bietet heute bereits im Rufbus-

verkehr eine Verbindung zur Bahnstrecke Amberg – Nürnberg. Da aufgrund der zu erwartenden niedrigen Nachfrage im ländlichen Raum eine regelmäßige Busverbindung nicht tragfähig erscheint, sollen die meisten Maßnahmen zur Erfüllung der Vorgaben des Nahverkehrsplans im Bedarfsverkehr erfolgen.

Linienbündel 5: Birgland
Die Linien 424, 466, 476, 477 und 481 bedienen die Ortsteile der Gemeinden Birgland und Illschwang und binden diese an Amberg bzw. Sulzbach-Rosenberg an. Die Orte sind alle dem ländlichen Raum zugeordnet und sollen daher künftig auch das entsprechend im Nahverkehrsplan geforderte Angebot für den ländlichen Raum erhalten. Da hier eine geringe Nachfrage zu erwarten ist, sollen die meisten zusätzlichen Leistungen im Bedarfsverkehr angeboten werden.

Linienbündel 6: Kastler Umland
Die Linien 445, 472 und 473 sind vorrangig auf den Schülerverkehr ausgerichtet und bedienen die Ortsteile in den Gemeinden Ursensollen, Kastl, Hohenburg und Schmidmühlen. Diese Orte werden auch durch die Linien im Linienbündel 7 bedient. Die Maßnahmen aus dem Nahverkersplan sollen daher vorrangig auf den Linien im Linienbündel 7 umgesetzt werden.

Linienbündel 7: Südwest
Im Linienbündel 6 soll die Linie 460 im Stundentakt von Amberg bis Kastl und mit einzelnen Fahrten weiter bis Neumarkt i.d.OPf. verkehren.

Die Linien 461 und 472 (verkehren künftig über Gailoh) verdichten die Linie 460 zwischen Amberg, Gailoh und Ursensollen zu den wichtigen Zeitlagen zu einem 30-Minuten-Takt. Die Orte südlich von Ursensollen werden – bis auf die Achse nach Kastl – künftig den Kriterien des ländlichen Raumes entsprechend verkehren.

Der Schülerverkehr auf der Linie 465 bleibt wie heute erhalten.

Linienbündel 8: Südliches Vilstal
Im Linienbündel 7 soll die Linie 454 im 30-Minuten-Takt vom Bahnhof in Amberg am Siemensstandort vorbei nach Kümmersbruck und Haselmühl verkehren. Südlich von Haselmühl fährt ein Linienast stündlich im Vilstal bis Schmidmühlen. Der zweite Linienast fährt über Ebermannsdorf ins Gewerbegebiet Schafhof bzw. nach Pittersberg.

Die beiden Schülerlinien 469 und 470 bedienen vor allem die Grund- und Mittelschule in Kümmersbruck und werden weiterhin wie bisher verkehren.

Linienbündel 9: Nordost
Im Linienbündel 9 verkehrt die Linie 455 künftig von Amberg über Ammersricht nach Hirschau und Schnaittenbach im 30-Minuten-Takt. Dabei übernimmt die Linie in Ammersricht die Linienführung der derzeitigen Stadtbuslinie 402. Nach Ammersricht teilt sich die Linie im halbstündigen Wechsel in zwei Linienäste auf. Der eine Linienast fährt weiter über Gebersbach nach Hirschau und Schnaittenbach, der andere Linienast fährt direkt über die Staatsstraße 2238 nach Hirschau und Schnaittenbach.

Die Linie 449 und 480 verkehren weiterhin von Amberg bis Freihung und werden den Kriterien des ländlichen Raumes entsprechend ausgebaut.

Linienbündel 10: Vilsecker und Hahnbacher Umland
Die Linie 456 wird weiterhin wie bisher zwischen Amberg und Sulzbach-Rosenberg pendeln und dabei auch Poppenricht mitbedienen.
Die Linie 458 verkehrt als neue Verkehrsachse künftig im Stundentakt zwischen Amberg, Hahnbach und Vilseck.

Die Linie 453, 463 und 464 werden zum Einen im Schülerverkehr die Ortsteile rund um Vilseck, Hahnbach und Gebenbach bedienen. Darüber hinaus werden die Bereiche abseits der Verkehrachse den Vorgaben des ländlichen Raumes entsprechend bedient. Die zusätzliche Bedienung des ländlichen Raumes erfolgt zum großen Teil im Bedarfsverkehr.

6.2 Neue Nummerierung

Im Rahmen der Neuausrichtung des Busverkehrs im Gebiet des ZNAS ist auch eine neue Nummerierung der einzelnen Linien vorgesehen. Für eine bessere Merkbarkeit und klare Struktur sollen die Hauptachsen eine „0“ am Ende erhalten, z.B. 450, 460, etc, die übrigen Linien im jeweiligen Bündel entsprechend zugehörige Liniennummern im 10er-Bereich.

Folgende Nummern sind für die einzelnen Bereiche vorgesehen:

- 400-419: Stadtverkehr Amberg
- 420-429: Stadtverkehr Sulzbach-Rosenberg
- 430-439: Linienbündel 10
- 440-449: Linienbündel 4
- 450-459: Linienbündel 3
- 460-469: Linienbündel 6 und 7
- 470-479: Linienbündel 5
- 480-489: Linienbündel 8
- 490-499: Linienbündel 9

Eine Umstellung der Nummerierung ist für September 2026 vorgesehen, wenn die Linienbündel 1 und 8 sowie einzelne Linien aus den Linienbündel 7 und 9 neu vergeben werden.

6.3 Information

Die VGN GmbH gibt jedes Jahr zum Fahrplanwechsel einen Linienfahrplan für das Gebiet des ZNAS in drei Heften heraus. Hierin sind alle Bahn- sowie Busstrecken des Landkreises sowie der Stadt Amberg aufgeführt.
Bei größeren Anpassungen, die abseits des jährlichen Fahrplanwechsels stattfinden, soll geprüft werden, ob ein eigenes Fahrplanheft die Einführung der Neukonzepte unterstützen kann. Gemeinsam mit den Gemeinden soll vor Ort zusätzliche Werbung und Information erfolgen, wenn größere Projekte anstehen.

7. Wirkungen des Maßnahmenpaketes

7.1 Verkehrliche Wirkung

Durch die Maßnahmen im Nahverkehrsplan wird sich die Reisezeit vor allem durch neue Direkt- bzw. Durchbindungen, wie z.B. die direkte Linienführung aller Fahrten aus dem Vilstal am Siemensstandort vorbei oder die durchgebundene Linie von Sulzbach-Rosenberg über Auerbach nach Pegnitz verkürzen. Auf vielen 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. Hier ist vor allem in den Stadtverkehren Sulzbach-Rosenberg sowie Amberg mit vielen Verbesserungen der Umsteigezeiten zu rechnen.

Die **Verbindungshäufigkeit** wird sich mit Umsetzung der Maßnahmen auf fast allen Linien stark verbessern. Dies gilt sowohl für die Orte entlang der neu definierten Verkehrsachsen als auch für die Orte im ländlichen Raum. Für die Achsen werden Taktverkehre eingeführt, im ländlichen Raum flächendeckend ein Grundangebot geschaffen.

Der **Reisekomfort** wird sich vor allem durch die künftig flächendeckend nach den Vorgaben des PBefG sowie des Nahverkehrsplans einzuführenden barrierefreien Busse verbessern. Auch die Ausstattung der Busse sowie die Ausstattung und Information an den Haltestellen wird für künftige Vergaben von Konzessionen einheitlich gestaltet werden. Geprüft werden soll auch der Einsatz von sauberen Antrieben bei den Fahrzeugen.

Die **Reisekosten** orientieren sich am VGN-Tarif. Durch das 365-Euro-Auszubildenden-Ticket sowie das Deutschland-Ticket wurden günstige Tarifmodelle für Fahrgäste wie Pendler, Auszubildende sowie Vielfahrer geschaffen.

Für den Bedarfsverkehr soll der gleiche Tarif gelten, wie für den Linienverkehr. Ein gesonderter Zuschlag ist nicht vorgesehen.

Veränderung des Fahrgastaufkommens

Die Ermittlung des Fahrgastpotentials wäre durch eine Gesamtverkehrsprognose zu erstellen. Wie unter *„Kapitel 5.3 Verkehrsprognose“ auf Seite 26* dargestellt, liegen derzeit nicht die dafür erforderlichen Daten vor. Daher soll diese bei der nächsten Fortschreibung des Nahverkehrsplans erfolgen, wenn durch die 2023 verbundweit durchgeführten Verkehrsbefragung neue flächendeckende Daten zur Verfügung stehen.

Veränderung der Einnahmen

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

7.2 Finanzielle Wirkung

Die oben beschriebenen Maßnahmen bewirken eine Zunahme der Verkehrsleistung, die auf den Verkehrsachsen mindestens dem Stundentakt entspricht, in den ländlichen Regionen mindesten fünf Fahrtenpaaren am Tag. Sollten bereits bestehende Fahrten zu einem Angebot über den Vorgaben des Nahverkehrsplanes liegen, so 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 ZNAS-Gebiet 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 eigenwirtschaftlicher Antrag gestellt, so entstehen keine Kosten für dieses Bündel. Sollte kein eigenwirtschaftlicher Antrag eingehen, so wird die Leistung vom Aufgabenträger ausgeschrieben. Da aktuell nicht bekannt ist, zu welchem Kostensatz die Leistung vergeben werden wird, soll für die Berechnung der Kosten eine Spannweite von im VGN-Gebiet gängigen Kostensätzen pro ausge-

schriebenen Betriebskilometer im Bus- bzw. Rufbusbetrieb vorgegeben werden. Zusätzliche Kosten, die entstehen, wenn ggf. auch Fahrzeuge mit sauberer Antriebstechnik bestellt werden sollen, sind hierbei nicht berücksichtigt.

Für die Berechnung der Rufbus-Kosten gilt darüber hinaus die Annahme, dass nach einer ca. zwei bis dreijährigen Eingewöhnungsphase ca. 15 % 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 von Bedarfsverkehren im VGN-Gebiet.

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. 4,7 Mio. auf ca. 5,1 Mio, im Bedarfsverkehr von 0,9 Mio. auf ca. 2,1 Mio. (nach Fahrplan) zunehmen..

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 1,6 Mio. Euro bis 2,7 Mio. Euro belaufen.

Investitionskosten

Da die Ausstattung der Haltestellen bzgl. der Haltestellenschilder und Fahrpläne liegt im Aufgabengebiet des Verkehrsunternehmen. Es ist vorgesehen, bei der künftigen Vergabe der Verkehrsleistung im Fall einer gemeinwirtschaftlichen Vergabe, vorzugeben, dass die Haltestelleninfrastruktur nach Ablauf der Konzession in das Eigentum des ZNAS übergehen. Somit könnte diese bei Neukonzessionen künftig ohne Zusatzkosten wieder zur Verfügung gestellt werden. Der barrierefreie Ausbau von Haltestellen liegt nicht im Aufgabenbereich des ZNAS, daher fallen hier keine Investitionskoten an.

Veränderung in den Betriebskostenzuschüssen

Die zu erwartenden Mehrkosten für den Betrieb (ohne Investitionskosten) berechnen sich aus den Betriebskosten abzüglich der Einnahmen sowie möglicher Fördergelder. Die Mehreinnahmen durch Neukunden können nicht abgeschätzt werden. Es steht darüber hinaus derzeit nicht fest, welche Fördermöglichkeiten für die Neumaßnahmen zugewiesen werden. Für Bedarfsverkehre sowie für grenzüberschreitende Verkehre (z.B. neue Achse Sulzbach-Rosenberg - Pegnitz oder Amberg - Weiden) gibt es die Möglichkeit im Rahmen des Förderprogramms „Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum für bedarfsorientierte Bedienformen des allgemeinen ÖPNV und Pilotprojekte landkreisübergreifender Expressbusverbindungen im OmnibusVerkehr“ entsprechende Förderungen zu beantragen. Darüber hinaus werden von den Bezirksregierungen für die durch den Aufgabenträger finanzierten Leistungen ÖPNV-Zuweisungen zugeteilt. Die Summe dieser möglichen Einnahmen und Zuscheidungen kann zum aktuellen Zeitpunkt jedoch nicht ermittelt werden. Die Gesamtkosten werden sich jedoch um diese Gelder entsprechend reduzieren. Da die möglichen Mehreinnahmen nicht abgeschätzt werden können, wird hier auf eine separate Darstellung der Betriebskostenzuschüsse verzichtet.

8. Bewertung des Maßnahmenpaketes

8.1 Gesamtbewertung

Im Gebiet des ZNAS wird insbesondere durch die neu definierten Verkehrsachsen, aber auch in den ländlichen Regionen für die klar definierte Angebotsstruktur flächendeckend eine Verbesserung erfolgen. Auch im Stadtgebiet waren bislang besonders in den äußeren Bereichen Ortsteile ohne regelmäßige Bedienung. Durch die Einführung eines einheitlichen Taktverkehrs in der Stadt Amberg wird auch hier eine deutliche Verbesserung durch die Vorgaben im Nahverkehrsplan erreicht.

Auch am Wochenende sowie in den Abendstunden soll künftig flächendeckend ein Angebot eingeführt werden. Da die Nachfrage in diesen Zeitlagen nicht durchgehend vorhanden ist, sollen hier vor allem Bedarfsverkehre angeboten werden.

Da auf nahezu allen Buslinien des ZNAS-Gebietes gemäß der Angebotsanalyse in diesem Nahverkehrsplan Defizite vorhanden waren, kommt es im ganzen Gebiet zu Verbesserungen.

8.2 Zeitliche Reihung der Einzelmaßahmen

Für den ZNAS wurden zehn Linienbündel festgelegt. Für alle Linienbündel wurde ein entsprechender Harmonisierungszeitraum festgelegt (*vgl. „Tabelle 10: Linienbündelung“ auf Seite 65)*. Die einzelnen Linien der jeweiligen Linienbündel werden künftig auf diesen entsprechenden Harmonisierungszeitraum verlängert und dann als Bündel neu vergeben.

Während der Konzessionslaufzeit der einzelnen Linien ist i.d.R. nur eine begrenzte Zubestellung von Leistungen möglich. Hier soll gemeinsam mit den Unternehmen geprüft werden, welche Maßnahmen des Nahverkehrsplans 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 nicht möglich ist, soll eine vollständige Umsetzung der Maßnahmen nach Ablauf der jeweiligen Linienkonzession im Zuge der Neuvergabe dieser umgesetzt werden. Dies erfordert einen Zeitraum bis Mitte 2030 (*vgl. „Tabelle 10: Linienbündelung“ auf Seite 65)*.

24 bis 27 Monate vor Ablauf der Konzession (*vgl. § 8a PBefG*) muss der Aufgabenträger die Vergabe im Rahmen der Vorabbekanntmachung einleiten. Daraufhin haben die Verkehrsunternehmen 3 Monate Zeit (*vgl. §12 Abs. 6 PBefG*), einen eigenwirtschaftlichen Antrag zu stellen.

Sollte nach einer Vorabbekanntmachung für ein Linienbündel kein eigenwirtschaftlicher Antrag beim Aufgabenträger eingehen, wird dessen Verkehrsleistung vom ZNAS nach den gesetzlichen Vorschriften als Bruttovertrag veröffentlicht und im offenen Ausschreibungsverfahren vergeben.

Vor Veröffentlichung der Vorabbekanntmachung wird der ZNAS 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 Behindertenbeauftragten des Landkreises sowie der Stadt Amberg, Fahrgastverbände, die Interessensvertreter und öffentlichen Stellen der in Ihrer Mobilität eingeschränkten Personen sowie die Gemeinden beteiligt. Es wurden auch die Schulaufwandsträger entsprechend mit in die Erstellung des Nahverkehrsplans integriert.

9.1 Beteiligung der Verkehrsunternehmen

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

Zwei Verkehrsunternehmen wurden stellvertretend für alle Unternehmen, die im Verbandsgebiet eine Linienkonzession besitzen, zur Arbeitsgruppe eingeladen. In dieser Arbeitsgruppe wurden zunächst die einzelnen Schritte und das Vorgehen bei der Erstellung des Nahverkehrsplans erläutert, im Anschluss die einzelnen Punkte des Nahverkehrsplans erarbeitet. Den übrigen Unternehmen wurde darüber sowohl der Zwischenbericht als auch der Endbericht zugesandt. Die Möglichkeit der Stellungnahme wurde dabei allen Unternehmen gegeben.

9.2 Weitere Beteiligungen

Nach PBefG § 8 Abs. 3 müssen darüber hinaus - soweit vorhanden - Fahrgastverbände angehört werden. Diesen wurden ebenso wie den Gemeinden 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 2019 zu den entsprechenden Sitzungen eingeladen und Ihnen die Möglichkeit zur Stellungnahme gegeben.

Die eingegangenen Stellungnahmen sind in den *„Tabelle 11: Beteiligung der Verkehrsunternehmen (Stellungnahmen)“ auf Seite 66* sowie *„Tabelle 12: Beteiligung der Gemeinden sowie sonstige Stellungnahmen“ auf Seite 67* zusammengefasst.

9.3 Zeitliche Reihung der Beteiligung

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

- **30. Mai 2022**
  Vorstellung über Inhalt und Aufgaben sowie Zeitplan des Nahverkehrsplans in der Verbandsversammlung des ZNAS

- **12. Juli 2022**
  Auftaktsitzung der Arbeitsgruppe Nahverkehrsplan

- **November 2022**
  Beteiligungsverfahren Zwischenbericht

- **März 2023**
  Beteiligungsverfahren Endbericht

- **17. Mai 2023**
  Beschluss des Nahverkehrsplans in der Verbandsversammlung

10. Karten

Karte 01-I	Raumstruktur
Karte 01-IIa	Gebietstypen Landkreis Amberg-Sulzbach
Karte 01-IIb	Gebietstypen Stadt Amberg
Karte 01-III	Siedlungsstruktur
Karte 01-IV	Schulstandorte
Karte 02-Ia	Handlungsbedarf an Schultagen Landkreis Amberg-Sulzbach
Karte 02-Ib	Handlungsbedarf an Schultagen Stadt Amberg
Karte 02-IIa	Handlungsbedarf an Ferientagen Landkreis Amberg-Sulzbach
Karte 02-IIb	Handlungsbedarf an Ferientagen Stadt Amberg
Karte 02-IIIa	Handlungsbedarf an Samstagen Landkreis Amberg-Sulzbach
Karte 02-IIIb	Handlungsbedarf an Samstagen Stadt Amberg
Karte 02-IVa	Handlungsbedarf an Sonn- und Feiertagen Landkreis Amberg-Sulzbach
Karte 02-IVb	Handlungsbedarf an Sonn- und Feiertagen Stadt Amberg
Karte 03-I	Liniennetz
Karte 03-II	Tarifzonenplan
Karte 03-III	Linienbündel

Nahverkehrsplan für den Zweckverband Nahverkehr Amberg-Sulzbach

Karte 01-I
Raumstruktur

Legende:

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Vilseck — Gemeindehauptort
- Michelfeld — Teilgemeinde ab 1.000 EW
- Sorghof — Teilgemeinde ab 500 - 1.000 EW
- Welluck — Teilgemeinde ab 150 - 500 EW

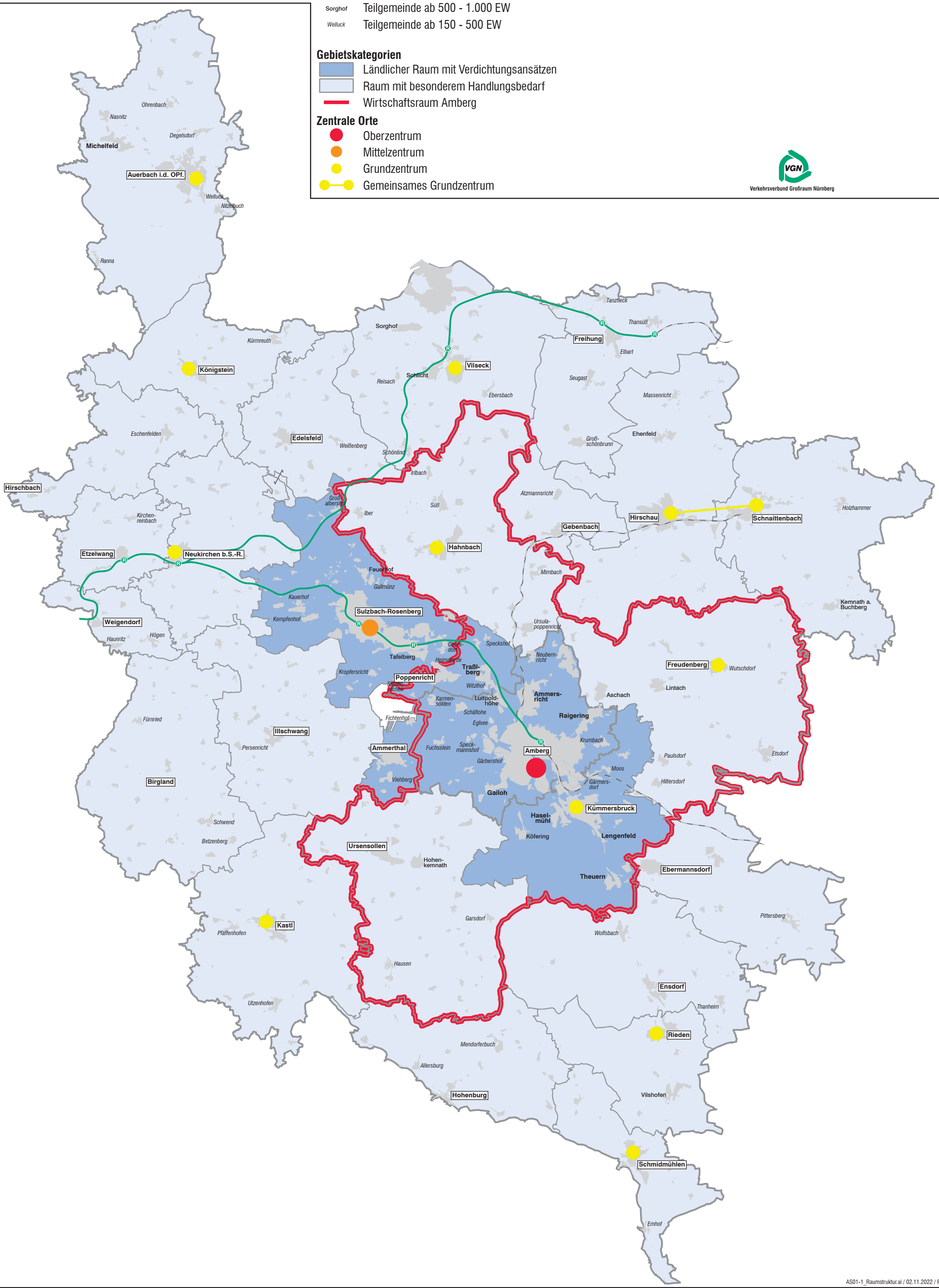
Gebietskategorien

- Ländlicher Raum mit Verdichtungsansätzen
- Raum mit besonderem Handlungsbedarf
- Wirtschaftsraum Amberg

Zentrale Orte

- Oberzentrum
- Mittelzentrum
- Grundzentrum
- Gemeinsames Grundzentrum

Verkehrsverbund Großraum Nürnberg



AS01-1_Raumstruktur.ai / 02.11.2022 / PV31

Nahverkehrsplan für den Zweckverband Nahverkehr Amberg-Sulzbach

Karte 01-IIa
Gebietstypen
Landkreis Amberg-Sulzbach

Legende:

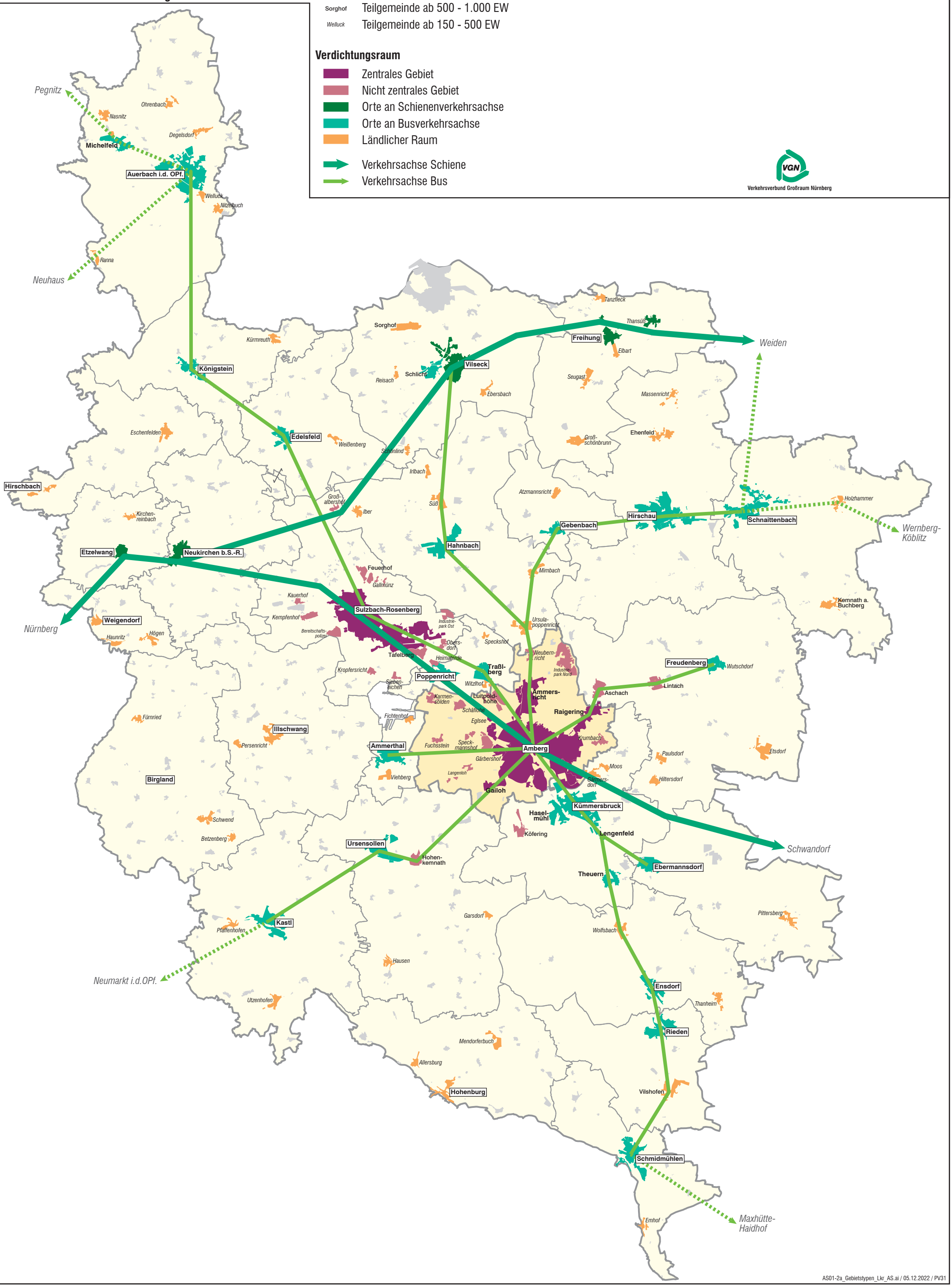
- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Vilseck — Gemeindehauptort
- Michelfeld — Teilgemeinde ab 1.000 EW
- Sorghof — Teilgemeinde ab 500 - 1.000 EW
- Welluck — Teilgemeinde ab 150 - 500 EW

Verdichtungsraum

- Zentrales Gebiet
- Nicht zentrales Gebiet
- Orte an Schienenverkehrsachse
- Orte an Busverkehrsachse
- Ländlicher Raum

- Verkehrsachse Schiene
- Verkehrsachse Bus

Verkehrsverbund Großraum Nürnberg



AS01-2a_Gebietstypen_Lkr_AS.ai / 05.12.2022 / PV31

Nahverkehrsplan für den Zweckverband Nahverkehr Amberg-Sulzbach

Karte 01-IIb
Gebietstypen
Stadt Amberg

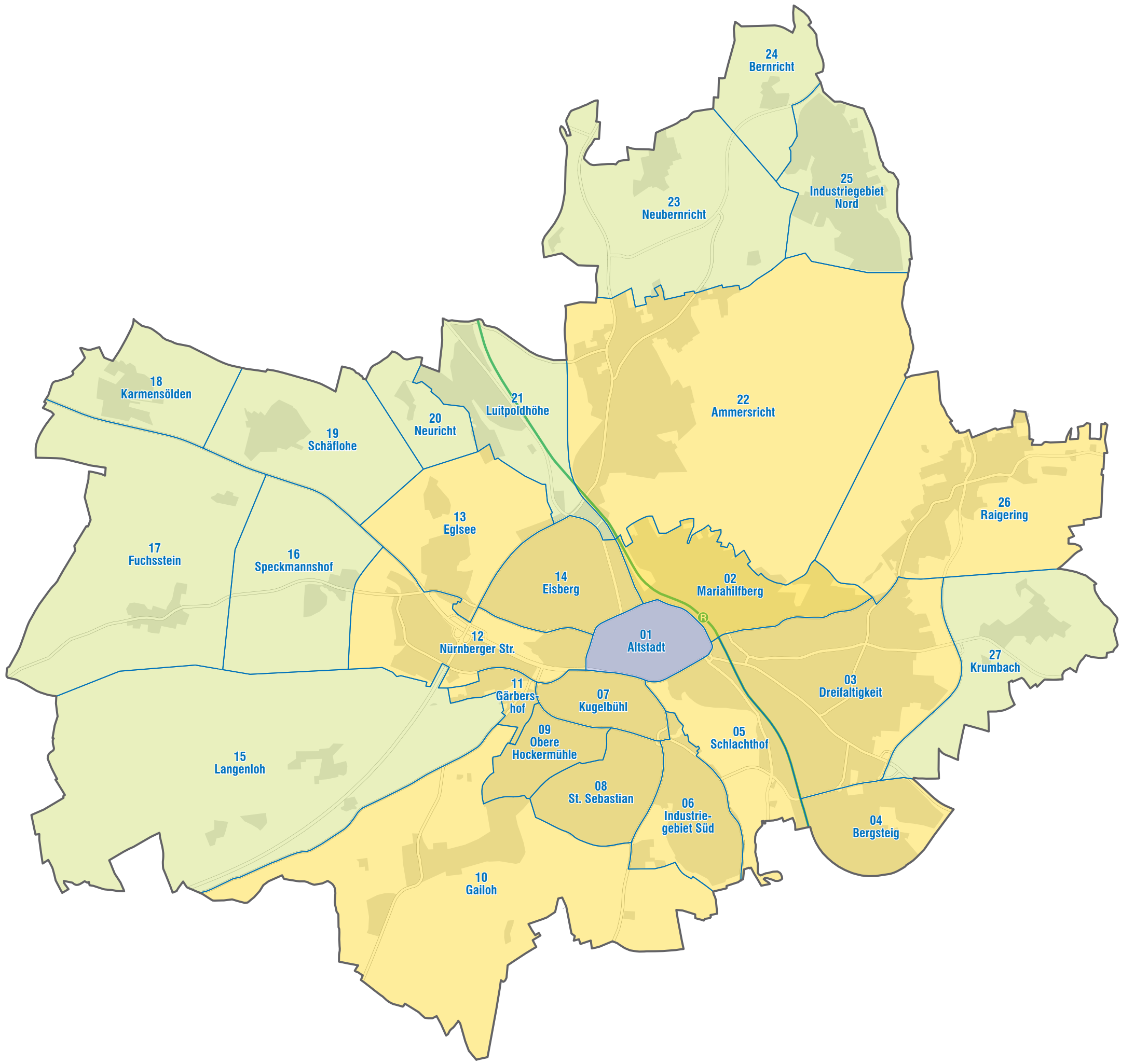
Legende:

- Stadtgrenze
- Verkehrszelle
- 10 Nr. Verkehrszelle
- Gailoh Name Verkehrszelle

Verdichtungsraum

- Kernbereich
- Zentrales Gebiet
- Nicht zentrales Gebiet

Verkehrsverbund Großraum Nürnberg



AS01-2b_Gebietstypen_Stadt_AM.ai / 27.07.2022 / PV31

Nahverkehrsplan für den Zweckverband Nahverkehr Amberg-Sulzbach

Karte 01-III
Siedlungsstruktur

Legende:

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Vilseck — Gemeindehauptort
- Michelfeld — Teilgemeinde ab 1.000 EW
- Sorghof — Teilgemeinde ab 500 - 1.000 EW
- *Welluck* — Teilgemeinde ab 150 - 500 EW

Einwohnerzahlen der Ortsteile

- Amberg — über 15.000 EW
- Kümmersbrück — ab 3.000 bis 15.000 EW
- Ammersricht — ab 1.000 bis 3.000 EW
- Köfering — ab 500 bis 1.000 EW
- *Welluck* — ab 150 bis 500 EW

Bevölkerungsdichte

- über 1.000 EW/km²
- ab 500 bis 1.000 EW/km²
- ab 400 bis 500 EW/km²
- ab 300 bis 400 EW/km²
- ab 200 bis 300 EW/km²
- ab 100 bis 200 EW/km²
- unter 100 EW/km²

VGN
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

AS01-3_Siedlungsstruktur.ai / 05.12.2022 / PV31

Nahverkehrsplan für den Zweckverband Nahverkehr Amberg-Sulzbach

Karte 01-IV
Schulstandorte

Legende:

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Vilseck — Gemeindehauptort
- Michelfeld — Teilgemeinde ab 1.000 EW
- Sorghof — Teilgemeinde ab 500 - 1.000 EW
- *Welluck* — Teilgemeinde ab 150 - 500 EW
- Grundschule
- Mittelschule
- Realschule
- Gymnasium
- Berufsschule
- Wirtschaftsschule
- Förderschule
- Universität / Hochschule

VGN
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

AS01-4_Schulstandorte.ai / 20.10.2022 / PV31

Nahverkehrsplan für den Zweckverband Nahverkehr Amberg-Sulzbach

Karte 03-Ia
Handlungsbedarf
Montag - Freitag an Schultagen Landkreis Amberg-Sulzbach

Legende:

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Vilseck — Gemeindehauptort
- Michelfeld — Teilgemeinde ab 1.000 EW
- Sorghof — Teilgemeinde ab 500 - 1.000 EW
- Welluck — Teilgemeinde ab 150 - 500 EW
- kein Handlungsbedarf
- langfristiger Handlungsbedarf
- mittelfristiger Handlungsbedarf
- kurzfristiger Handlungsbedarf

Defizite bei der Erschließung

- Erschließungsdefizit

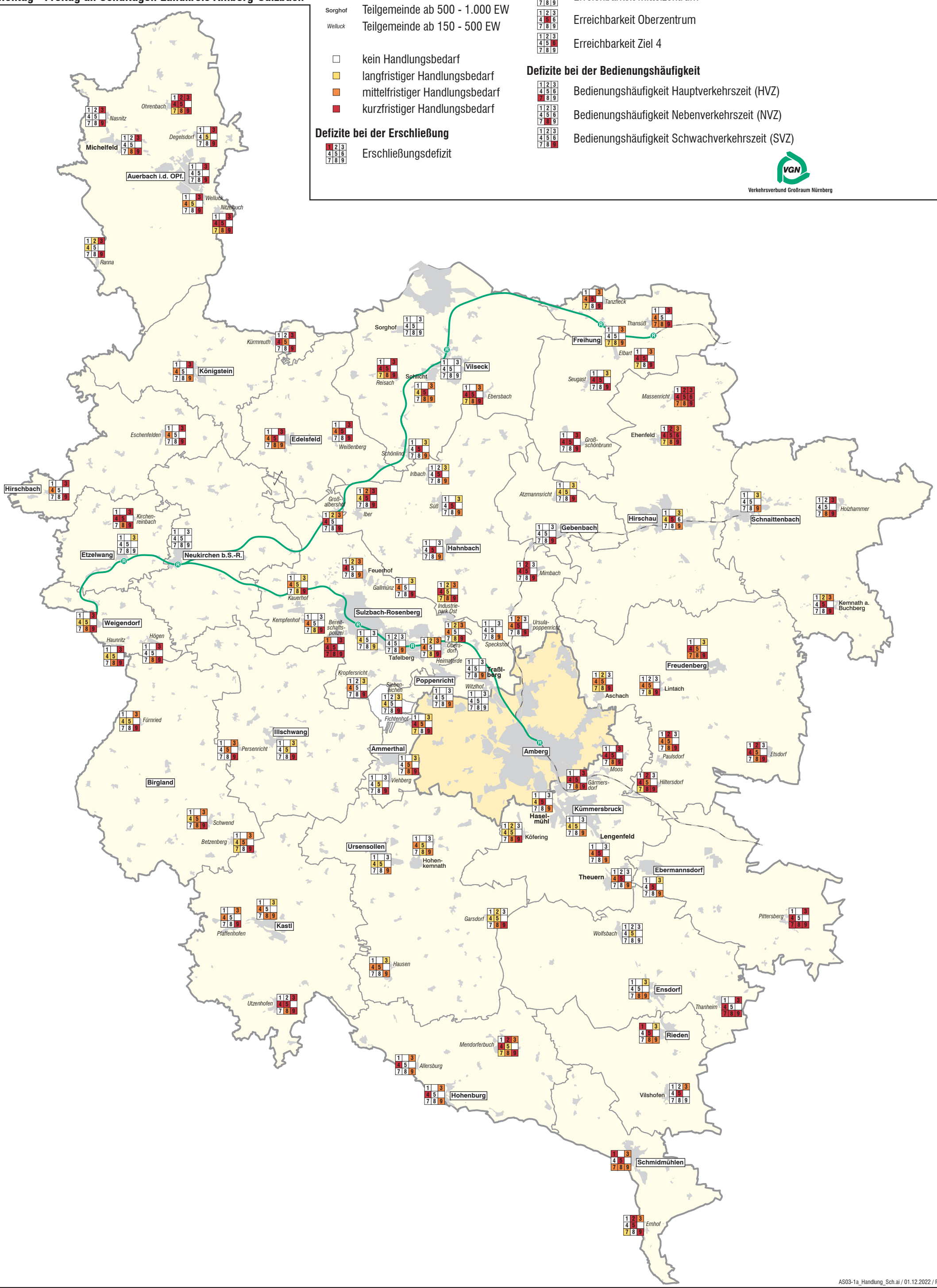
Defizite bei der Erreichbarkeit

- Erreichbarkeit Gemeindehauptort
- Erreichbarkeit Unterzentrum
- Erreichbarkeit Mittelzentrum
- Erreichbarkeit Oberzentrum
- Erreichbarkeit Ziel 4

Defizite bei der Bedienungshäufigkeit

- Bedienungshäufigkeit Hauptverkehrszeit (HVZ)
- Bedienungshäufigkeit Nebenverkehrszeit (NVZ)
- Bedienungshäufigkeit Schwachverkehrszeit (SVZ)

VGN
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg



AS03-1a_Handlung_Sch.ai / 01.12.2022 / PV31

Nahverkehrsplan für den Zweckverband Nahverkehr Amberg-Sulzbach

Karte 03-Ib
Handlungsbedarf
Montag - Freitag an Schultagen Stadt Amberg

Legende:

- Stadtgrenze
- Verkehrszelle
- 10 Nr. Verkehrszelle
- Gailoh Name Verkehrszelle

- kein Handlungsbedarf
- langfristiger Handlungsbedarf
- mittelfristiger Handlungsbedarf
- kurzfristiger Handlungsbedarf

Defizite bei der Erschließung

- Erschließungsdefizit

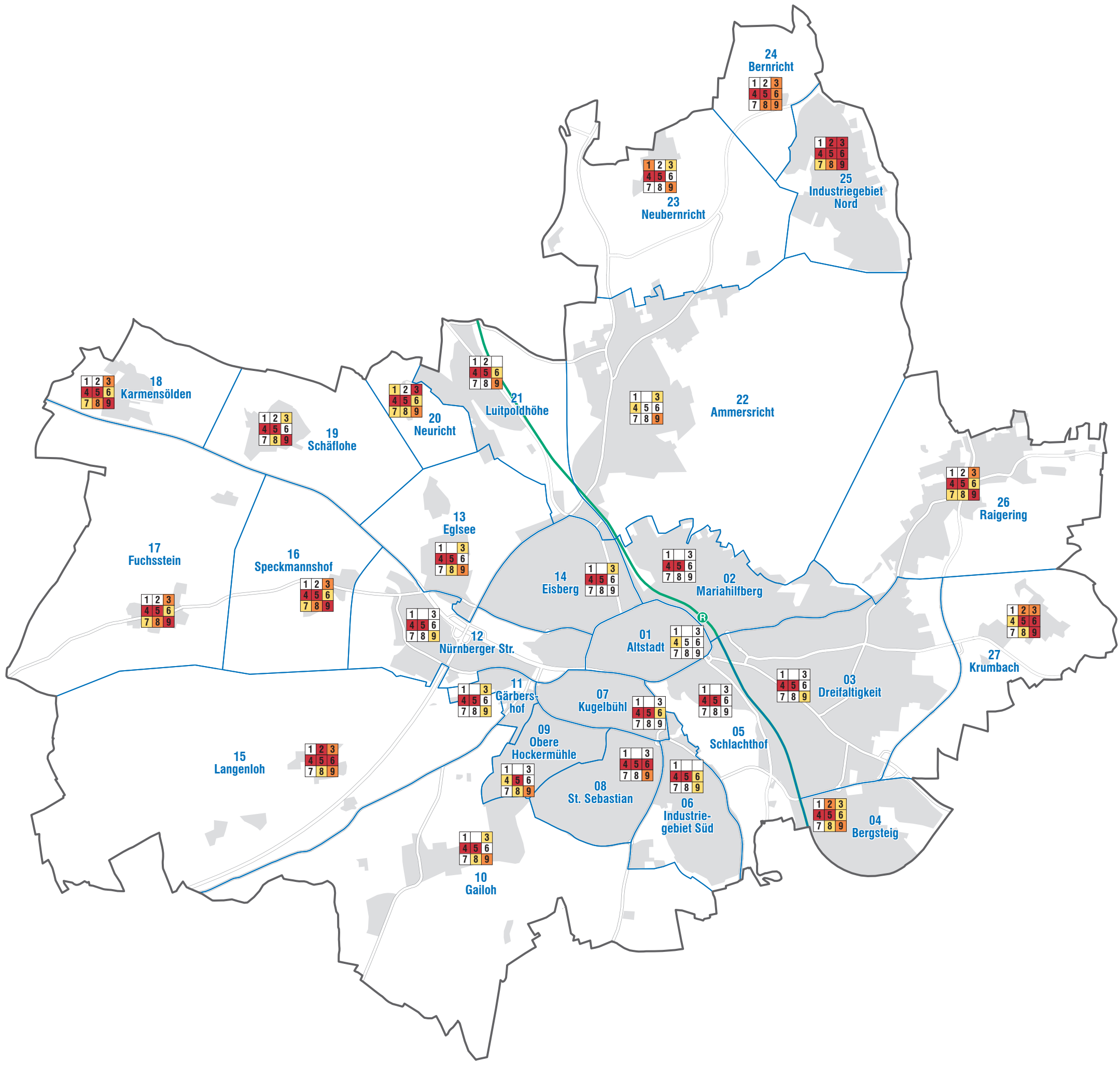
Defizite bei der Erreichbarkeit

- Erreichbarkeit Gemeindehauptort
- Erreichbarkeit Unterzentrum
- Erreichbarkeit Mittelzentrum
- Erreichbarkeit Oberzentrum
- Erreichbarkeit Ziel 4

Defizite bei der Bedienungshäufigkeit

- Bedienungshäufigkeit Hauptverkehrszeit (HVZ)
- Bedienungshäufigkeit Nebenverkehrszeit (NVZ)
- Bedienungshäufigkeit Schwachverkehrszeit (SVZ)

Verkehrsverbund Großraum Nürnberg



Nahverkehrsplan für den Zweckverband Nahverkehr Amberg-Sulzbach

Karte 03-IIa
Handlungsbedarf
Montag - Freitag an Ferientagen Landkreis Amberg-Sulzbach

Legende:

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Vilseck — Gemeindehauptort
- Michelfeld — Teilgemeinde ab 1.000 EW
- Sorghof — Teilgemeinde ab 500 - 1.000 EW
- Welluck — Teilgemeinde ab 150 - 500 EW
- kein Handlungsbedarf
- langfristiger Handlungsbedarf
- mittelfristiger Handlungsbedarf
- kurzfristiger Handlungsbedarf

Defizite bei der Erschließung

- Erschließungsdefizit

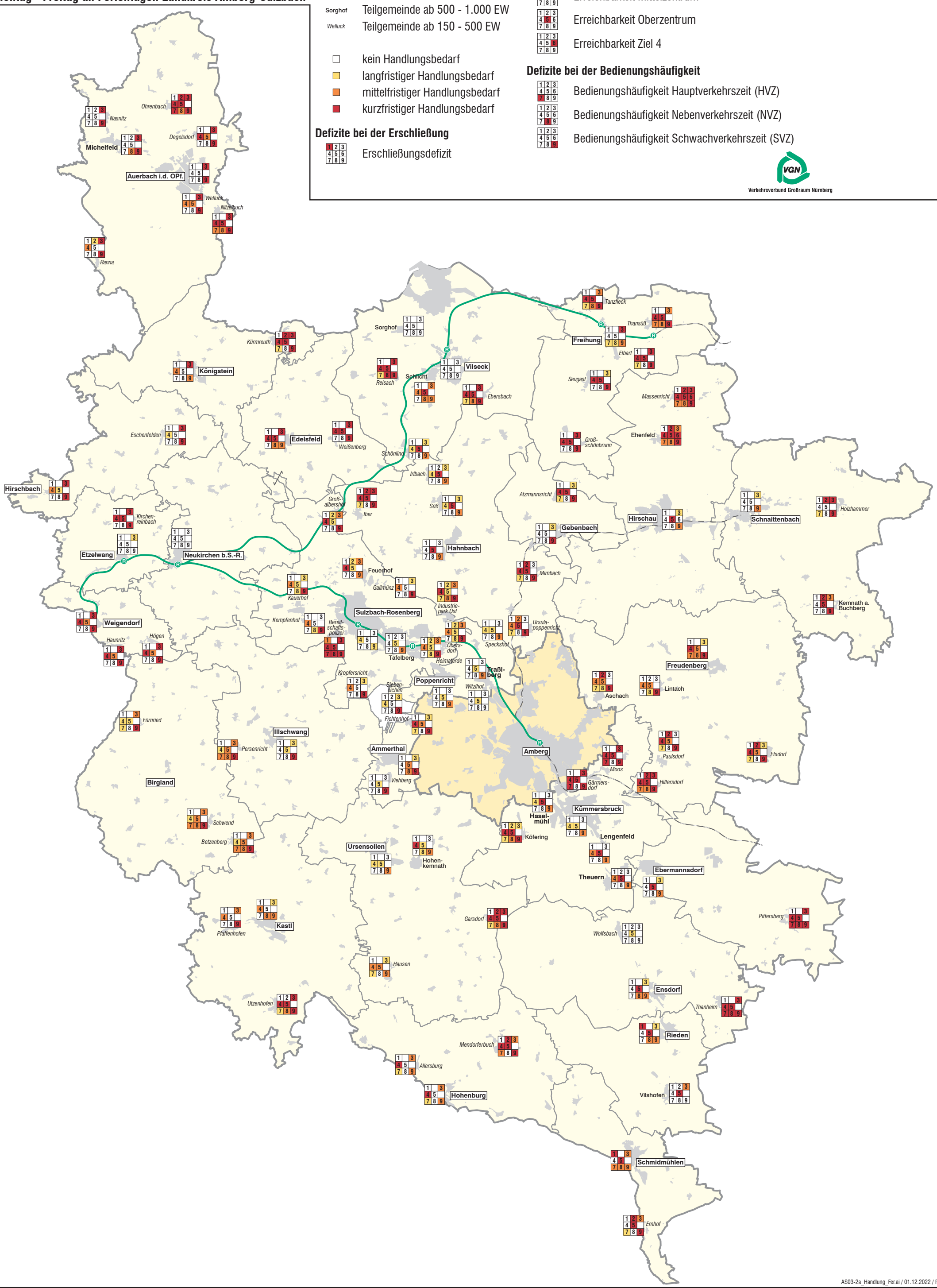
Defizite bei der Erreichbarkeit

- Erreichbarkeit Gemeindehauptort
- Erreichbarkeit Unterzentrum
- Erreichbarkeit Mittelzentrum
- Erreichbarkeit Oberzentrum
- Erreichbarkeit Ziel 4

Defizite bei der Bedienungshäufigkeit

- Bedienungshäufigkeit Hauptverkehrszeit (HVZ)
- Bedienungshäufigkeit Nebenverkehrszeit (NVZ)
- Bedienungshäufigkeit Schwachverkehrszeit (SVZ)

VGN
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg



AS03-2a_Handlung_Fer.ai / 01.12.2022 / PV31

Nahverkehrsplan für den Zweckverband Nahverkehr Amberg-Sulzbach

Karte 03-IIb
Handlungsbedarf
Montag - Freitag an Ferientagen Stadt Amberg

Legende:

- Stadtgrenze
- Verkehrszelle
- 10 Nr. Verkehrszelle
- Gailoh Name Verkehrszelle

- kein Handlungsbedarf
- langfristiger Handlungsbedarf
- mittelfristiger Handlungsbedarf
- kurzfristiger Handlungsbedarf

Defizite bei der Erschließung

- Erschließungsdefizit

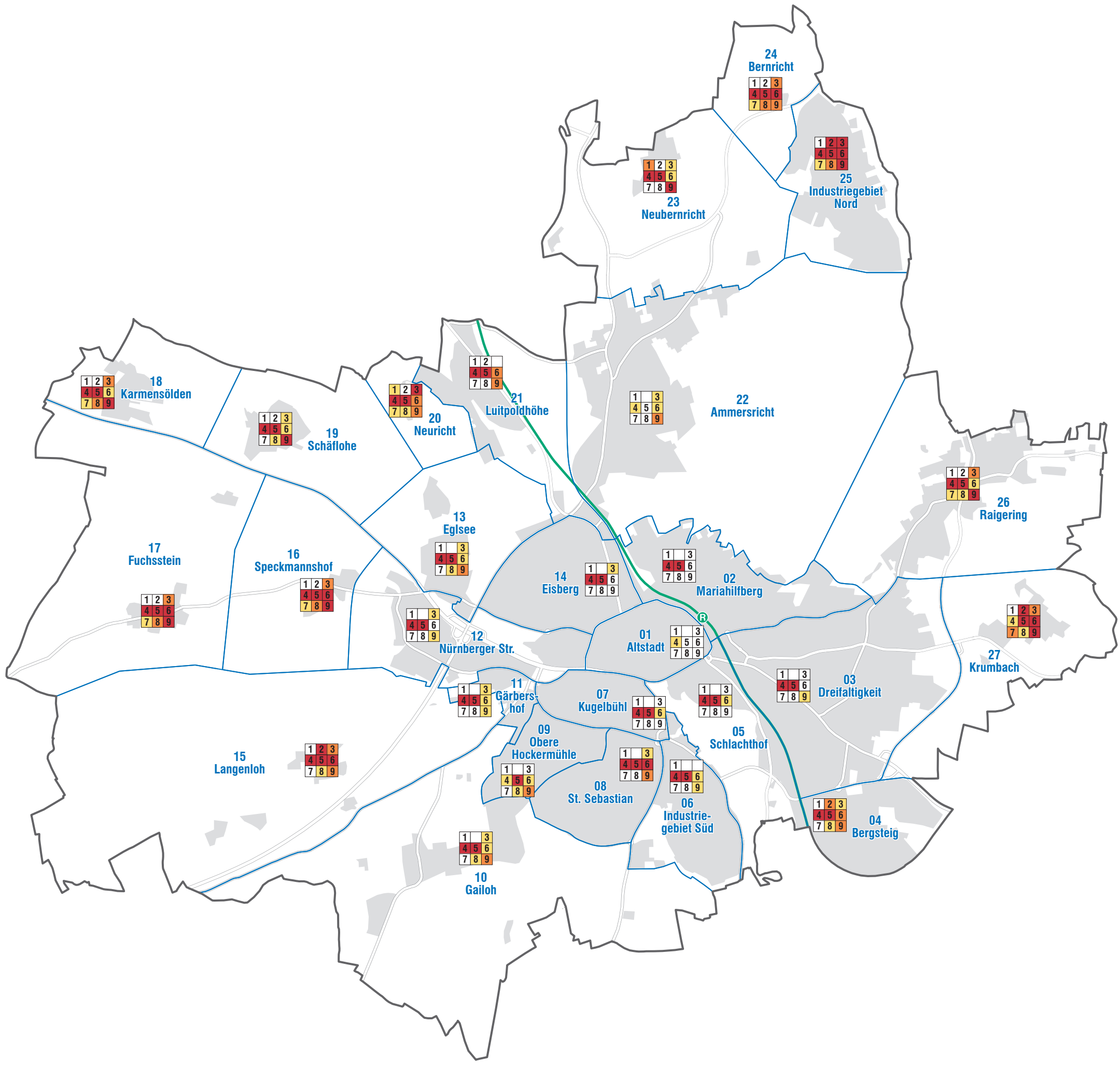
Defizite bei der Erreichbarkeit

- Erreichbarkeit Gemeindehauptort
- Erreichbarkeit Unterzentrum
- Erreichbarkeit Mittelzentrum
- Erreichbarkeit Oberzentrum
- Erreichbarkeit Ziel 4

Defizite bei der Bedienungshäufigkeit

- Bedienungshäufigkeit Hauptverkehrszeit (HVZ)
- Bedienungshäufigkeit Nebenverkehrszeit (NVZ)
- Bedienungshäufigkeit Schwachverkehrszeit (SVZ)

Verkehrsverbund Großraum Nürnberg



AS03-2b_Handlung_Fer_Stadt_AM.ai / 01.12.2022 / PV31

Nahverkehrsplan für den Zweckverband Nahverkehr Amberg-Sulzbach

Karte 03-IIIa
Handlungsbedarf
an Samstagen Landkreis Amberg-Sulzbach

Legende:

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Vilseck — Gemeindehauptort
- Michelfeld — Teilgemeinde ab 1.000 EW
- Sorghof — Teilgemeinde ab 500 - 1.000 EW
- Welluck — Teilgemeinde ab 150 - 500 EW
- kein Handlungsbedarf
- langfristiger Handlungsbedarf
- mittelfristiger Handlungsbedarf
- kurzfristiger Handlungsbedarf

Defizite bei der Erschließung

- Erschließungsdefizit

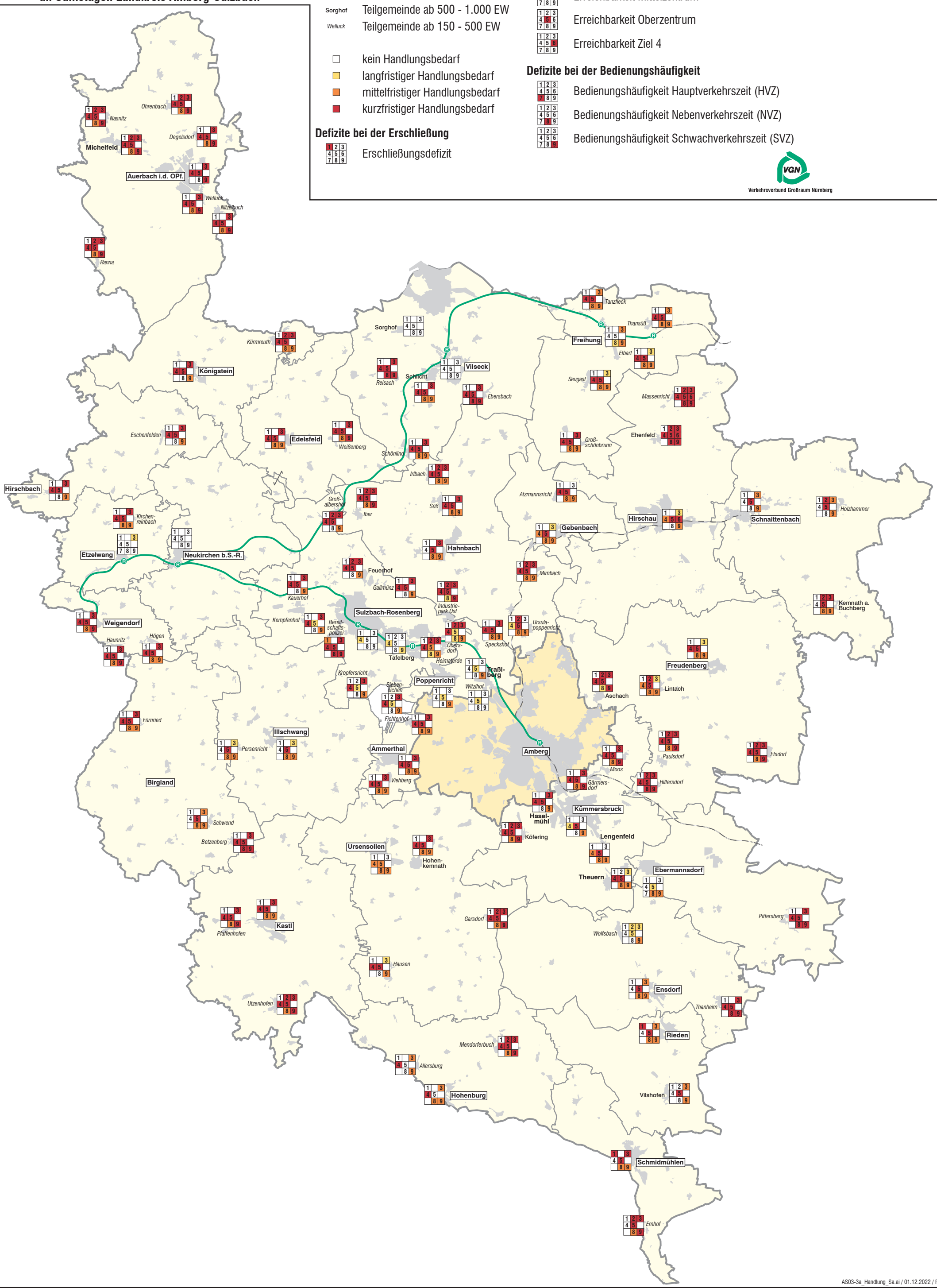
Defizite bei der Erreichbarkeit

- Erreichbarkeit Gemeindehauptort
- Erreichbarkeit Unterzentrum
- Erreichbarkeit Mittelzentrum
- Erreichbarkeit Oberzentrum
- Erreichbarkeit Ziel 4

Defizite bei der Bedienungshäufigkeit

- Bedienungshäufigkeit Hauptverkehrszeit (HVZ)
- Bedienungshäufigkeit Nebenverkehrszeit (NVZ)
- Bedienungshäufigkeit Schwachverkehrszeit (SVZ)

VGN
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg



AS03-3a_Handlung_Sa.ai / 01.12.2022 / PV31

Nahverkehrsplan für den Zweckverband Nahverkehr Amberg-Sulzbach

Karte 03-IIIb
Handlungsbedarf
an Samstagen Stadt Amberg

Legende:

- Stadtgrenze
- Verkehrszelle
- 10 Nr. Verkehrszelle
- Gailoh Name Verkehrszelle

- kein Handlungsbedarf
- langfristiger Handlungsbedarf
- mittelfristiger Handlungsbedarf
- kurzfristiger Handlungsbedarf

Defizite bei der Erschließung

- Erschließungsdefizit

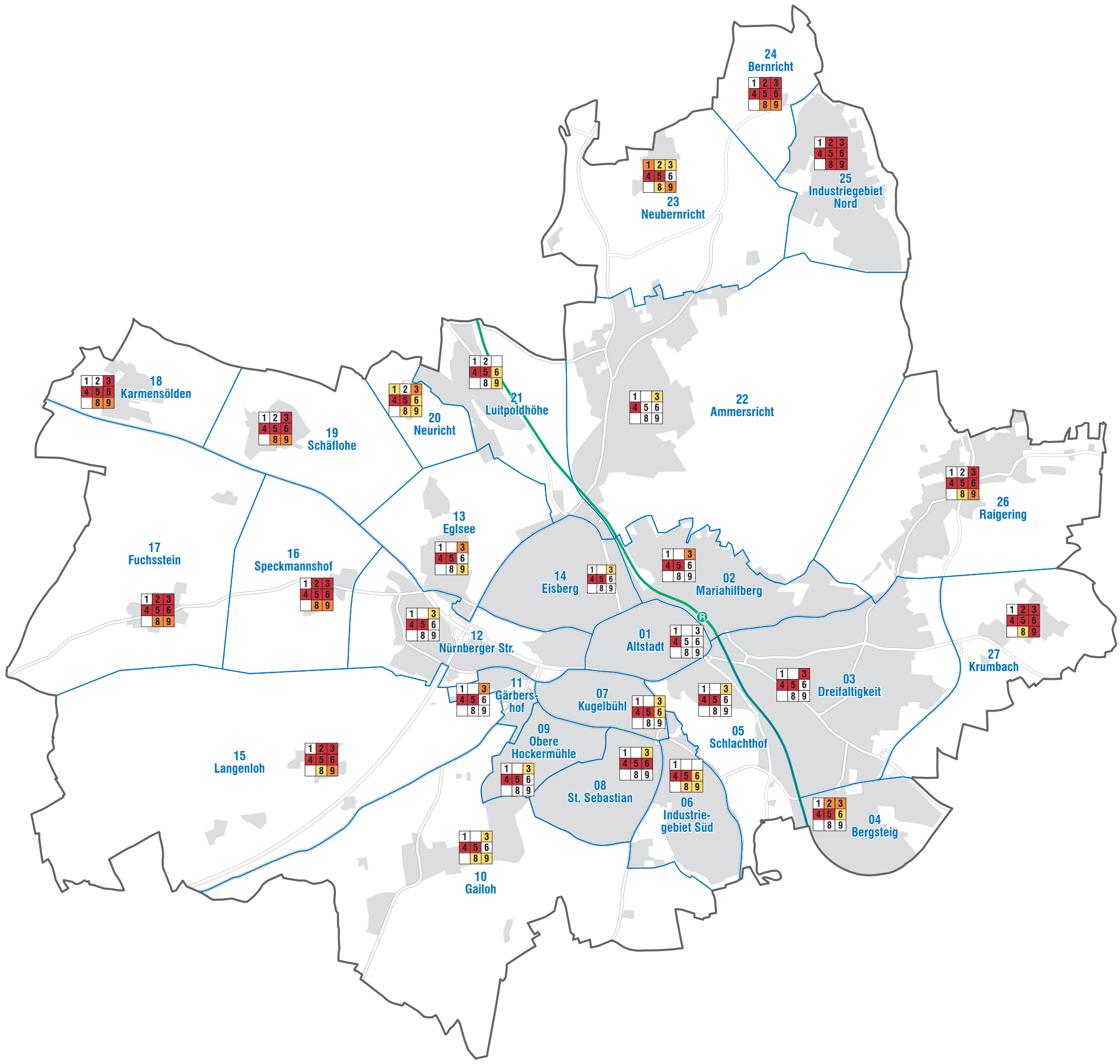
Defizite bei der Erreichbarkeit

- Erreichbarkeit Gemeindehauptort
- Erreichbarkeit Unterzentrum
- Erreichbarkeit Mittelzentrum
- Erreichbarkeit Oberzentrum
- Erreichbarkeit Ziel 4

Defizite bei der Bedienungshäufigkeit

- Bedienungshäufigkeit Hauptverkehrszeit (HVZ)
- Bedienungshäufigkeit Nebenverkehrszeit (NVZ)
- Bedienungshäufigkeit Schwachverkehrszeit (SVZ)

Verkehrsverbund Großraum Nürnberg



AS03-3b_Handlung_Sa_Stadt_AM.ai / 01.12.2022 / PV31

Nahverkehrsplan für den Zweckverband Nahverkehr Amberg-Sulzbach

Karte 03-IVa
Handlungsbedarf
an Sonn- und Feiertagen Landkreis Amberg-Sulzbach

Legende:

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Vilseck — Gemeindehauptort
- Michelfeld — Teilgemeinde ab 1.000 EW
- Sorghof — Teilgemeinde ab 500 - 1.000 EW
- Welluck — Teilgemeinde ab 150 - 500 EW
- kein Handlungsbedarf
- langfristiger Handlungsbedarf
- mittelfristiger Handlungsbedarf
- kurzfristiger Handlungsbedarf

Defizite bei der Erschließung

- Erschließungsdefizit

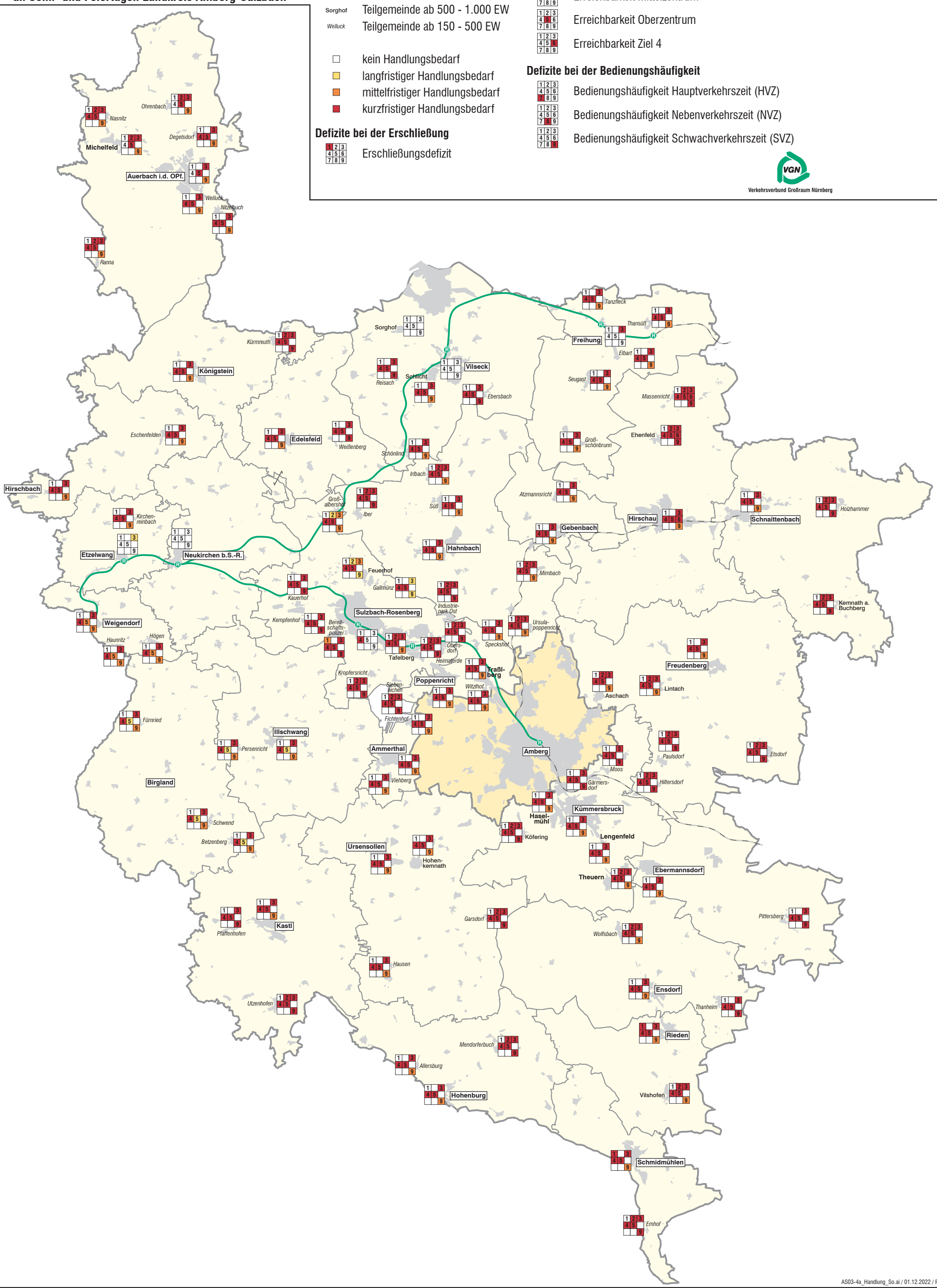
Defizite bei der Erreichbarkeit

- Erreichbarkeit Gemeindehauptort
- Erreichbarkeit Unterzentrum
- Erreichbarkeit Mittelzentrum
- Erreichbarkeit Oberzentrum
- Erreichbarkeit Ziel 4

Defizite bei der Bedienungshäufigkeit

- Bedienungshäufigkeit Hauptverkehrszeit (HVZ)
- Bedienungshäufigkeit Nebenverkehrszeit (NVZ)
- Bedienungshäufigkeit Schwachverkehrszeit (SVZ)

VGN
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg



AS03-4a_Handlung_So.ai / 01.12.2022 / PV31

Nahverkehrsplan für den Zweckverband Nahverkehr Amberg-Sulzbach

Karte 03-IVb
Handlungsbedarf
an Sonn- und Feiertagen Stadt Amberg

Legende:

- Stadtgrenze
- Verkehrszelle
- 10 Nr. Verkehrszelle
- Gailoh Name Verkehrszelle

- kein Handlungsbedarf
- langfristiger Handlungsbedarf
- mittelfristiger Handlungsbedarf
- kurzfristiger Handlungsbedarf

Defizite bei der Erschließung

- Erschließungsdefizit

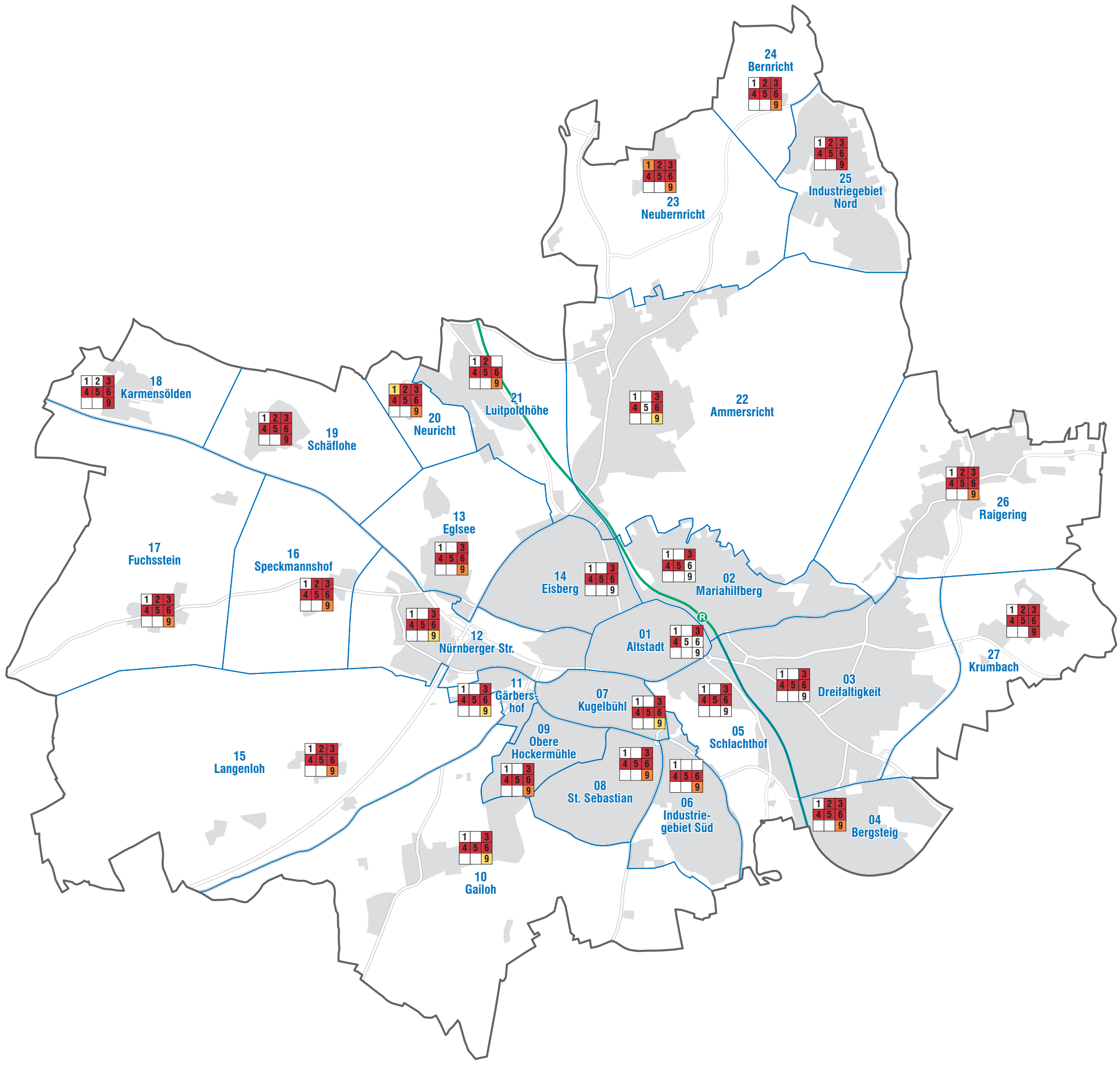
Defizite bei der Erreichbarkeit

- Erreichbarkeit Gemeindehauptort
- Erreichbarkeit Unterzentrum
- Erreichbarkeit Mittelzentrum
- Erreichbarkeit Oberzentrum
- Erreichbarkeit Ziel 4

Defizite bei der Bedienungshäufigkeit

- Bedienungshäufigkeit Hauptverkehrszeit (HVZ)
- Bedienungshäufigkeit Nebenverkehrszeit (NVZ)
- Bedienungshäufigkeit Schwachverkehrszeit (SVZ)

Verkehrsverbund Großraum Nürnberg



AS03-4b_Handlung_So_Stadt_AM.ai / 01.12.2022 / PV31

Nahverkehrsplan für den Zweckverband Nahverkehr Amberg-Sulzbach

Karte 04-I
Liniennetz

Legende:

- RE 40 / R RE 40 – Etzelwang: Regionalbahn mit Haltestelle innerhalb des VGN
- DB: Schienenstrecke außerhalb des VGN
- 454 – Schafhof: Buslinie mit Haltestelle innerhalb des VGN
- Högling: Buslinie mit Haltestelle nicht im VGN integriert
- 422: Stadtverkehr ohne Liniendarstellung

Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

AS04-1_Liniennetz.ai / 21.11.2022 / PV31

Nahverkehrsplan für den Zweckverband Nahverkehr Amberg-Sulzbach

Karte 04-II
Tarifzonenplan

Legende:

- S-Bahn
  R-Bahn = Regionalbahn
- U-Bahn
- Bus
- ● / ⬤ Haltestelle/Bahnhof

VGN
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

AS04-2_Tarifzonenplan.ai / 02.11.2022 / PV31

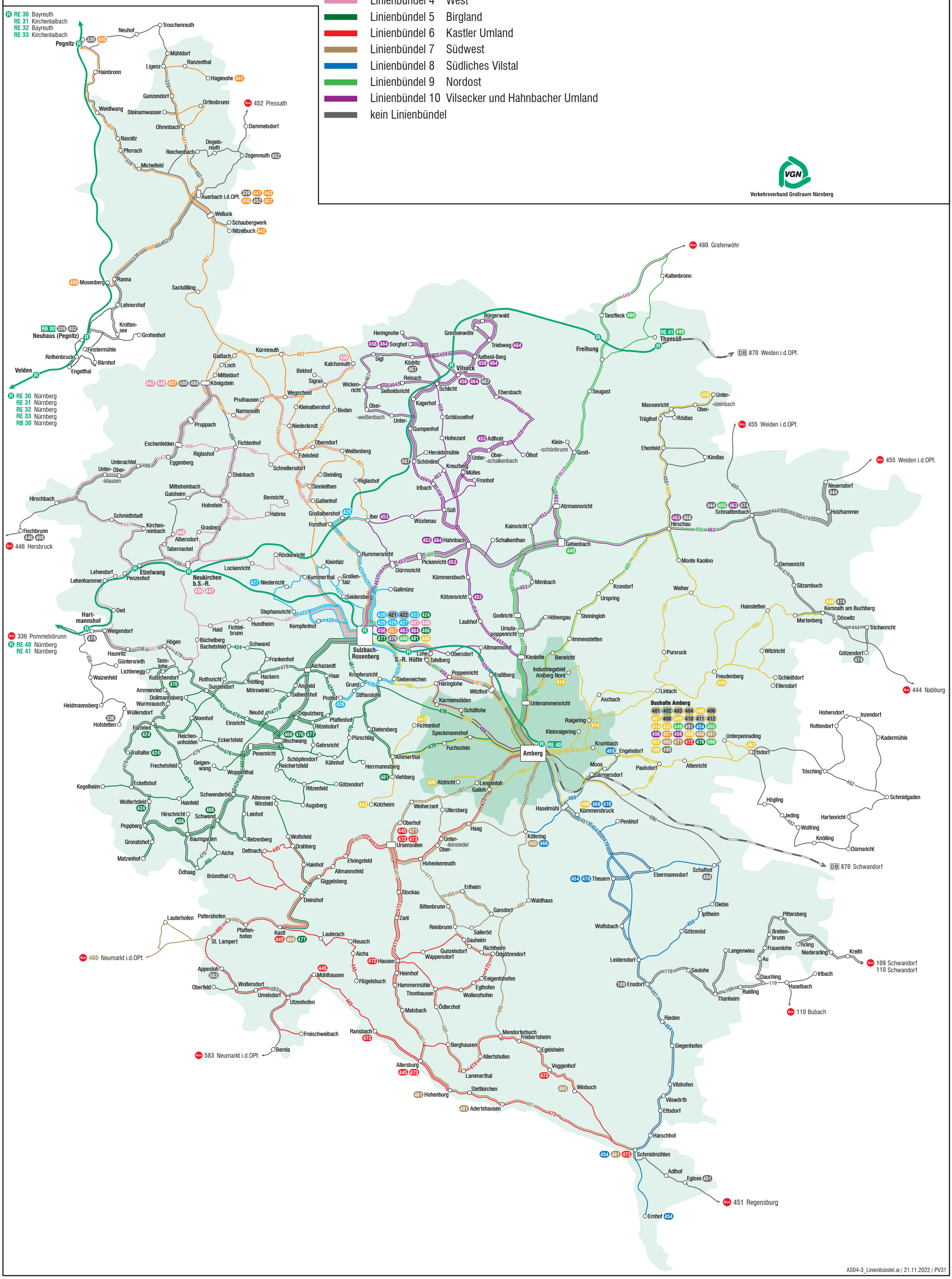
Nahverkehrsplan für den Zweckverband Nahverkehr Amberg-Sulzbach

Karte 04-III
Linienbündel

Legende:

- Linienbündel 1 Stadtverkehr Amberg
- Linienbündel 2 Stadtverkehr Sulzbach-Rosenberg
- Linienbündel 3 Auerbach mit Umland
- Linienbündel 4 West
- Linienbündel 5 Birgland
- Linienbündel 6 Kastler Umland
- Linienbündel 7 Südwest
- Linienbündel 8 Südliches Vilstal
- Linienbündel 9 Nordost
- Linienbündel 10 Vilsecker und Hahnbacher Umland
- kein Linienbündel

VGN
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg



AS04-3_Linienbündel.ai / 21.11.2022 / PV31

11. Tabellen

Tabelle 1 Zusammenfassung der Kriterien
Tabelle 2 Einwohner, Fläche und Siedlungsdichte nach Gemeinden
Tabelle 3 Schulen und Schüler in der Stadt Amberg und im Landkreis Amberg-Sulzbach
Tabelle 4 Bahnstrecken und öffentliche Buslinien nach § 42 PBefG
Tabelle 5 Freigestellte Schülerverkehre und Berufsverkehre nach §43 PBefG
Tabelle 6 Park & Ride, bzw. Bike & Ride-Plätze
Tabelle 7 Bevölkerungsvorausberechnung
Tabelle 8 Zielorte für das Kriterium „Erreichbarkeit“
Tabelle 9 Erschließung und Gebietstypen
Tabelle 10 Linienbündelung
Tabelle 11 Beteiligung der Verkehrsunternehmen (Stellungnahmen)
Tabelle 12 Beteiligung der Gemeinden sowie sonstige Stellungnahmen

Tabelle 1: Zusammenfassung der Kriterien

Erschließung	Relevante Ortsteile		Alle Ortsteile über **150** Einwohner	
	Haltestelleneinzugsbereich		**Kernbereich:**	Bus: **300 m** Bahn: **600 m**
			zentrales / nicht zentrales Gebiet:	Bus: **400 m** Bahn: **600 m**
			Verkehrsachse / ländl. Raum:	Bus: **500 m** Bahn: **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	
	Gemeinde-hauptort / Stadtgebiet AM	Beförderungszeit	RW: **20** Min (GW: **30** Min)	
		Reisezeit	RW: **30** Min (GW: **40** Min)	
	Weitere zentrale Orte	Beförderungszeit	**Zielort im Landkreis**: RW: **30** min (GW: **40** min) **Zielort im Nachbarlandkreis**: RW: **50** min (GW: **80** min) **Nürnberg bzw. Regensburg**: RW: **80** min (GW: **110** min)	
		Reisezeit	**Zielort im Landkreis**: RW: **40** min (GW: **50** min) **Zielort im Nachbarlandkreis**: RW: **60** min (GW: **90** min) **Nürnberg bzw. Regensburg**: RW: **90** min (GW: **120** min)	
Bedienungs-häufigkeit	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
	Verkehrszeiten an Samstagen		**NVZ 07.00** Uhr bis **16.00** Uhr **SVZ 16.01** Uhr bis **02.00** Uhr	
	Verkehrszeiten an Sonn-/Feiertagen		**SVZ 08.00** Uhr - **23.00** Uhr	
	Verkehrsangebot Montag - Sonntag in Taktfolgen (Minuten) bzw. Fahrtenpaare (FP)		**Kernbereich**: HVZ: RW: **15** (GW: **30**) NVZ: RW: **15** (GW: **30**) SVZ: RW: **60** (GW: **60** als Bedarfsfahrt)	
			Verdichtungsraum „zentrales Gebiet“: HVZ: RW: **30** (GW: **60**) NVZ: RW: **30** (GW: **60**) SVZ: RW: **60** (GW: **60** als Bedarfsfahrt)	
			Verdichtungsraum „nicht zentrales Gebiet“: HVZ: RW: **60** (GW: **120**) NVZ: RW: **60** (GW: **120**) SVZ: RW: **60 BF** (GW: **120** als Bedarfsfahrt)	
			Verkehrsachse **Schiene**: HVZ: RW: **30** (GW: **60**) NVZ: RW: **30** (GW: **60**) SVZ: RW: **60** (GW: **60**)	**Bus**: HVZ: RW: **60** (GW: **120**) NVZ: RW: **60** (GW: **120**) SVZ: RW: **60** (GW: **120**)
			Ländlicher Raum **1.000 - 3.000 EW/GÜ-Bus 1**: HVZ: RW: **7** FP (GW: **4** FP) NVZ: RW: **4** FP (GW: **2** FP) SVZ[20]: RW: **2 BF** FP (GW: **1** FP)	**unter 1.000 EW/GÜ Bus 2**: HVZ: RW: **4** FP (GW: **2** FP) NVZ: RW: **2** FP (GW: **2** FP) SVZ[20]: RW: **1** FP (GW: **1** FP)

20 Am Wochenende gilt für den ländlichen Raum ein Angebot von 5 FP pro Verkehrstag.

Tabelle 2: Einwohner, Fläche und Siedlungsdichte nach Gemeinden

Gemeinde	Einwohner	Siedl.-Fläche[1] in qkm	Fläche Gem.-Gebiet[2] in qkm	Siedlungsdichte[3] in Pers./qkm
Amberg	42.213	17,69	50,13	842
Ammerthal	2.097	1,33	8,14	258
Auerbach i.d.OPf.	8.981	7,96	78,26	115
Birgland	1.850	4,68	62,43	30
Ebermannsdorf	2.427	4,12	45,39	53
Edelsfeld	1.988	3,22	34,71	57
Ensdorf	2.062	3,27	56,11	37
Etzelwang	1.378	1,77	21,68	64
Freihung	2.542	3,98	46,35	55
Freudenberg	4.163	5,95	82,04	51
Gebenbach	879	1,78	18,13	48
Hahnbach	4.994	7,09	67,38	74
Hirschau	5.606	7,05	74,96	75
Hirschbach	1.186	1,91	31,03	38
Hohenburg	1.553	2,95	41,49	37
Illschwang	2.019	4,62	54,22	37
Kastl	2.561	4,40	64,88	39
Königstein	1.757	2,48	35,13	50
Kümmersbruck	9.875	7,06	47,30	209
Neukirchen b.S.-R.	2.492	3,74	45,76	54
Poppenricht	3.390	2,13	11,58	293
Rieden	2.644	3,00	32,30	82
Schmidmühlen	2.326	2,93	25,33	92
Schnaittenbach	4.251	5,09	63,41	67
Sulzbach-Rosenberg	19.246	11,68	53,12	362
Ursensollen	3.779	6,35	74,65	51
Vilseck	6.638	10,30	64,70	103
Weigendorf	1.207	1,36	12,58	96
gesamt / Durschnitt	**146.104**	**139,87**	**1.303,21**	**112**

[1] Siedlungs- und Verkehrsfläche
[2] Gesamtfläche des Gemeindegebietes
[3] Einwohner pro Gesamtfläche

Stand: 31.12.2021

Tabelle 3: Schulen und Schüler im Landkreis

Schule	Grund-schulen	Mittel-schulen	Real-schulen	Wirt-schafts-schulen	Gym-nasien	Berufss./ FOS/ BOS	Hoch-schule	Förder-schulen	Montes-sori-schule
Max-Josef-Grundschule AM	332								
Albert-Schweitzer-Grundschule AM	271								
Barbara-Grundschule AM	250								
Dreifaltigkeits-Grundschule	265								
Grund-/Mittelschule Ammersricht	156	115							
Dr.-Heinricht-Stromer GS Auerbach	327								
Erasmus-Grasser-GS Schmidmühlen	72								
Grundschule Ammerthal	72								
Grundschule Ebermannsdorf	91								
Sebastian-Kneipp-GS Edelsfeld									
Grundschule Ehenfeld in Hirschau	32								
Josef-Voit-GS Freihung	74								
Grundschule Freudenberg[2]	161								
Grundschule Hahnbach[2]	390								
Grundschule Hirschau	135								
Lauterachtal-GS Hohenburg	39								
Grundschule Illschwang	123								
Seyfried-Schweppermann-GS Kastl	98								
Grundschule Königstein									
Grundschule Kümmersbruck	347								
Grundschule Neukirchen-Etzelwang	110								
Grundschule Poppenricht	148								
Grundschule Rieden	143								
Grundschule Schnaittenbach[1]	204								
Jahn-Grundschule Sulzbach-Rosenberg	270								
Pestalozzi-GS Sulzbach-Rosenberg	348								
Grundschule Ursensollen[1]	242								
Grundschule Vilseck[1]	350								
Dreifaltigkeits-Mittelschule AM		235							
Luitpold-Mittelschule AM		431							
Mittelschule Auerbach	182								
Mittelschule Ensdorf	114								
Mittelschule Freudenberg[2]									
Mittelschule Hahnbach[2]									
Mittelschule Hirschau	54								
Mittelschule Kümmersbruck	239								
Mittelschule Schnaittenbach[2]									
Krötensee MS Sulzbach-Rosenberg	473								
Mittelschule Ursensollen[2]									
Mittelschule Vilseck[2]									
Schönwerth-Realschule			913						
Realschule Auerbach									
Staatliche Realschule Sulzbach-Rosenb.									
Gregor-Mendel-Gymnasium AM					670				
Max-Reger-Gymnasium AM					417				
Dr.-Johanna-Decker-Gym./Realsch.[1]					758				
Erasmus-Gymnasium AM					418				
Herzog-Christian-August -Gymn. Su.-Ro.					617				
Sonderpädagogisches FZ AM								211	
SFZ Ruppert-Egenberg-Schule Amberg									
Sonderpädagogisches FZ Sulzbach-R.								183	
Staatliche Wirtschaftsschule AM				399					
Montessori-Schule AM									156

Schule	Grund-schulen	Mittel-schulen	Real-schulen	Wirt-schafts-schulen	Gym-nasien	Berufss./ FOS/ BOS	Hoch-schule	Förder-schulen	Montes-sori-schule
Staatliches Berufliches Schulzentrum AM						2.000			
ISF Berufsfachschule für Pflege AM						71			
Berufsfachschule für Pflege Klinikum AM						100			
Staatliche Berufsschule Sulzbach-Ro.						936			
Staatliche Berufsoberschule Amberg									
Staatliche Fachoberschule Amberg									
OTH Amberg-Weiden							3.748		
gesamt	**6.112**	**781**	**913**	**399**	**2.880**	**3.107**	**3.748**	**394**	**156**

Stand: Schuljahr 2022/2023

[1] hier liegen nur GesamtschülerInnenzahlen vor. Diese teilen sich auf Realschule und Gymnasium auf.
[2] hier liegen nur GesamtschülerInnenzahlen vor. Diese teilen sich auf Grund- und Mittelschule auf

Für einige Schulen liegen keine aktuellen SchülerInnenzahlen vor.

Tabelle 4: Bahnstrecken und öffentliche Buslinien nach § 42 PBefG

Linien-Nr.	Verlauf (Bahn)	VU	Konzes-sion	Betriebsleistung in Tausend Kilometern			
				Schule	Ferien	Sa	So
RE 40	Nürnberg - Amberg (- Regensburg)	DB	09.12.2023	396.127	396.127	396.127	396.127
RE 41	Nürnberg - Vilseck (- Weiden)	DB	09.12.2023	523.552	523.552	523.552	523.552

Linien-Nr.	Verlauf (Bus)	VU	Konzes-sion	Betriebsleistung in Tausend Kilometern (inkl. Rufbus)			
				Schule	Ferien	Sa	So
109 TON	Schwandorf - Ensdorf	Schmid	-	keine VGN-Linie, daher keine Daten			
110 TON	Schwandorf - Ensdorf - Bubach	Schmid	-	keine VGN-Linie, daher keine Daten			
336	Pommelsbrunn - Haunritz - Högen	Meidenbauer	07.08.2024	28.188	3.452	2.625	-
339	Freizeitlinie "Auerbacher Erz-Express"	Cermak	01.11.2024	-	-	-	6.998
401	Amberg Bahnhof - Bergsteig	Linzer	30.09.2024	52.592	17.273	12.448	2.989
402	Amberg Bahnhof - Ammersricht	Linzer	30.09.2024	55.189	18.429	13.862	3.219
403	Amberg Bahnhof - Dult-/Messe	Linzer	30.09.2025	62.882	20.919	14.579	4.223
404	Amberg Bahnhof - Obere Hockermühle	Reichert	31.03.2025	48.942	16.151	12.723	1.909
405	Amberg Bahnhof - Gailoh	Linzer	31.03.2025	40.000	11.408	10.276	3.910
406	Amberg Bahnhof - Eglsee	Linzer	31.03.2025	29.764	10.081	7.236	2.169
407	Amberg Bahnhof - Trasslberg - Luitpoldh.	Linzer	31.03.2025	35.766	11.344	9.246	2.474
408	Amberg Bahnhof - Raigeringer Höhe	Linzer	31.03.2025	44.216	14.215	10.256	2.050
409	Amberg Bahnhof - Kümmersbruck	Linzer	30.11.2024	76.956	23.229	17.113	4.104
410	Amberrg Bahnhof - Kurfürstenbad - Eglsee	Linzer	31.03.2025	45.610	14.033	9.466	1.617
411	Amberg Bahnhof - Fachoberschule	Linzer	31.03.2025	25.547	8.398	6.370	2.292
412	Amberg Bahnhof - Eisberg	Linzer	31.03.2025	20.798	7.026	5.329	1.917
414	Amberg Bahnhof - Raigerinig Waldfriedhof	Reichert	31.12.2026	23.584	5.919	3.057	-
415	ZOB - Paradeplatz - ZOB - Stadttheater - ZOB	Reichert	31.10.2023	18.630	6.410	3.125	-
420	Nachtschwärmer "Sulzbach-Rosenberg"	akt. Vergabe	31.08.2033	3.984	1.468	10.902	-
421	Sulzbach Bahnhof - Rosenb. - Obersdorf	akt. Vergabe	31.08.2033	143.472	40.141	18.265	21.101
422	Sulzbach Bahnhof - Kempfenhof	akt. Vergabe	31.08.2033	74.109	25.256	19.913	23.743
423	Sulzbach Bahnhof - Waldfriedhof	akt. Vergabe	31.08.2033	35.841	12.034	9.919	11.826
424	Sulzbach-Rosenberg - Illschwang	Bruckner	31.05.2026	76.733	16.403	3.268	-
425	Sulzbach Bahnhof - Großalbershof	akt. Vergabe	31.08.2033	101.798	31.758	17.718	20.784
426	Sulzbach Bahnhof - Prohof	akt. Vergabe	31.08.2033	81.707	26.799	21.005	25.044
427	Sulzbach Bahnhof - Großenfalz	akt. Vergabe	31.08.2033	80.377	22.313	18.371	21.904
428	Sulzbach Bahnhof - Bereitschaftspolizei	akt. Vergabe	31.08.2033	33.905	11.647	8.980	10.707
430	Bedarfsverkehr "RUBI"	Meidenbauer	31.01.2024	126.489	43.523	-	-
441	Auerbach - Hagenohe	Cermak	28.02.2028	21.925	2.203	1.346	-
442	Auerbach - Nitzlbuch	Cermak	28.02.2028	4.430	392	311	-
443	Amberg - Ammerthal - Fichtenhof	RBO	30.06.2026	34.986	9.216	3.495	1.403
444	Neuersdorf - Schnaittenbach - Nabburg	Kraus-Linie	31.05.2029	24.722	3.162	2.652	-
445	Hohenburg - Kastl - Ursensollen	Lindner	31.08.1930	60.699	14.831	6.486	-
447	Sulzbach - Ros. - Hirschbach -Königstein	Meidenbauer	31.10.2028	74.548	28.445	10.848	8.997
448	Sulzbach - Ros. - Neukirchen - Königstein	Meidenbauer	31.05.2025	50.340	9.353	5.881	-
449	Amberg - Freihung - Thannsüß	RBO/Hermann	31.07.2028	69.861	15.257	8.461	7.321
450	Pegnitz - Auerbach - Mosenberg	RBO	31.05.2027	75.035	13.824	3.089	-
451	Amberg - Eglsee (- Regensburg)	RBO	31.12.2027	13.445	4.554	1.631	-
452	Neuhaus - Auerbach - Eschenbach	RBO	21.05.2027	146.878	42.276	8.627	-
453	Hahnbach/Gebenach - Ölhof/Iber/Kienlohe	RBO	12.09.2028	48.542	-	-	-
454	Amberg - Schmidmühlen - Eglsee	RBO	31.05.2026	283.765	83.010	26.350	14.375
455	Amberg - Hirschau - Schnaittenb. -Weiden	RBO	31.08.2026	242.376	74.961	28.114	10.541
456	Amberg - Poppenricht - Sulzbach-Ros.	RBO	31.03.2027	167.858	49.736	20.125	9.470
457	Auerbach - Sulzbach-Rosenberg - Amberg	RBO	31.03.2028	206.747	59.258	15.795	8.643

Linien-Nr.	Verlauf (Bus)	VU	Konzes-sion	Betriebsleistung in Tausend Kilometern (inkl. Rufbus)			
				Schule	Ferien	Sa	So
458	Amberg - Hahnbach - Vilseck	RBO	31.03.2028	179.771	49.680	9.644	6.599
459	Amberg - Freudenberg - Kemnath a.B.	RBO	31.03.2028	127.035	40.695	9.309	5.180
460	Amberg - Kastl - Lauterhofen - Neumarkt	RBO/Schielein	30.05.2029	160.275	53.648	10.949	5.208
461	Amberg - Ursensollen - Hohenburg	RBO	31.05.2026	79.840	25.653	11.288	9.121
462	Amberg - Etsdorf (- Schmidgaden)	RBO	21.05.2027	31.027	7.079	2.587	-
463	Sulzbach-Rosenberg - Schnaittenbach	RBO	30.06.2029	88.172	26.514	7.084	4.290
464	Vilseck -Sulzbach-Rosenberg	RBO	31.08.2029	27.318	1.074	2.737	-
465	Amberg - Winbuch	Reichert	31.05.2025	42.807	11.537	4.986	-
466	Sulzbach-Rosenb. - Illschwang - Schwend	Bruckner	31.01.2024	101.251	18.228	4.242	-
469	Köfering - Kümmersbruck - Engelsdorf	RBO	31.12.2023	10.856	1.439	1.825	-
470	Kümmersbruck - Lengenfeld - Theuern	RBO	31.12.2023	8.883	-	-	-
471	Amberg - Ursensollen	Reichert	31.08.2024	29.325	7.554	-	-
472	Amberg - Ursensollen - Hammermühle	Lindner	31.08.2030	9.940	1.789	1.476	-
473	Spieshof - Hohenburg - Ursensollen	Lindner	31.08.2030	24.991	2.504	2.066	-
474	Schnaitenbach -Götzendorf/Mertenberg	Kraus-Linie	31.01.2031	18.285	2.069	2.547	-
476	Amberg - Illschwang - Kutschendorf	Bruckner	31.10.2027	72.420	13.957	1.850	-
477	Illschwang - Wolfsfeld - Kastl	Bruckner	31.10.2027	55.252	9.568	-	-
479	Freizeitlinie "Birgland-Express"	Meidenbauer	01.11.2023	-	-	-	10.937
480	Amberg -Freihung - Grafenwöhr	RBO	12.09.2030	17.595	4.348	5.516	-
481	Sulzbach-Rosenberg - Ammerthal	Bruckner	30.11.2023	31.327	10.611	3.082	-
486	Amberg - Schäflohe - Sulzbach-Rosenberg	RBO	-	52.717	17.856	3.905	-
490	Amberg - Schafhof Industriegebiet	Bruckner	31.08.2023	35.928	12.169	-	-
498	Königstein - Hirschbach - Fischbrunn	Meidenbauer	30.11.2024	38.538	13.260	4.305	-
499	Freizeitlinie "Hirschbachtal-Express"	Meidenbauer	30.11.2024	-	-	-	4.877
583	Neumarkt - Pelchenhofen - Appesloh	Merz	-	34.235	8.480	4.386	-

TON = Linien verkehren nur im TON-Tarif
k.A. = kein Angebot
Stand: November 2022

Die Betriebskilometer gelten immer für die ganze Linie, auch Bereiche, die evtl. außerhalb des Verbandsgebietes liegen.

Die Linien des Stadtverkehrs Sulzbach-Rosenberg gelten schon für das Neukonzept ab 01.01.2024.

Tabelle 5: Freigestellte Schülerverkehre und Berufsverkehre nach § 43 PBefG

Freigestellte Schülerverkehre an weiterführenden Schulen

Linienverlauf	Schule
Luipoldhöhe – Ammersricht	Grund-/Mittelschule Ammersricht
Neubernricht – Ammersricht	Grund-/Mittelschule Ammersricht
Aus den Ortsteilen nach Ebermannsdorf	Grundschule Ebermannsdorf
Ebermannsdorf – Kümmersbruck	Mittelschule Kümmersbruck
Aus den Ortsteilen der Gemeinde nach Edelsfeld	Grundschule Edelsfeld
Aus den Ortsteilen der Gemeinde nach Ensdorf	Grundschule Ensdorf
Freudenberg – Lintach und zurück	Grund-/Mittelschule Freudenberg
Freudenberg – Ensdorf und zurück	MS Freudenberg / MS Ensdorf
Freudenberg – Kümmersbruck	MS Freudenb. / MS Kümmersbr.
Gemeindegebiet Freudenberg nach Freudneberg	Grund-/Mittelschule Freudenberg
Fiederhof – Schäflohe – Karmensölden – Wirnsricht – Häringlohe - Poppenr.	Grundschule Poppenricht
Speckshof – Altmannshof - Traßlberg - Poppenricht	Grundschule Poppenricht
Auf Linie 471 (im Gemeindebereich Ursensollen) um 11:20 Uhr	Grund-/Mittelschule Ursensollen
Auf Linie 472 (im Gemeindebereich Ursensollen) um 11:20 Uhr	Grund-/Mittelschule Ursensollen
Ammerthal (Fichtenhof) – Ursensollen um 7:15 Uhr	Grund-/Mittelschule Ursensollen
Ursensollen – Ammerthal (Fichtenhof) um 13 Uhr	Grund-/Mittelschule Ursensollen
Ursensollen nach Ammerthal (Fichtenhof) um 15:25 Uhr	Grund-/Mittelschule Ursensollen
Gemeindegebiet Freihung – Grundschule Freihung	Grundschule Freihung
Grundschule Hohenburg – Ortsteile im Gemeindegebiet (um 11:20 Uhr)	Grundschule Hohenburg
Lauterach, Reusch, Dettnach, Wolfsfeld, Giggelsberg, Deinshof – Kastl	Grundschule Kastl
Wolfsbach – Ensdorf – Rieden/Schule	Grundschule Rieden
Vilshofen – Siegenhofen – Rieden/Schule	Grundschule Rieden
Gemeindebereich Schmidmühlen – Grundschule	Grundschule Schmidmühlen
Schmidmühlen – Mittelschule Ensdorf	Grundschule Schmidmühlen
Auerbach - Ranna	Grund-/Mittelschule Auerbach
Auerbach - Degelsdorf	Grund-/Mittelschule Auerbach
Auerbach - Zogenreuth	Grund-/Mittelschule Auerbach
Waldmühle – Schüsslersiedlung – AKW-Siedlung – Schule Hirschau	Grund-/Mittelschule Hirschau
Burgstall – Urspring – Steiningloh – Am Kreuzweiher – Schule Hirschau	Grund-/Mittelschule Hirschau
Weiher – Kricklhof – Dienhof – Amberger Str. – Schule Hirschau	Grund-/Mittelschule Hirschau
Krickelsdorf – Schule Hirschau – Kindergarten St. Wolfgang	Grund-/Mittelschule Hirschau
Untersteinb. – Obersteinb. – Massenr. – Rödlas – Ehenf. – Kindlas – Hirschau	Grund-/Mittelschule Hirschau
Schule Hirschau – Schule Schnaittenbach	Schulen Hirschau / Schnaittenb.
Schule Schnaittenbach – Schule Hirschau	Schulen Hirschau / Schnaittenb.
Stadtgebiet - Grundschule Schnaittenbach	Grund-/Mittelsch.Schnaittenbach
Stadtgebiet Vilseck – Grundund Mittelschule Vilseck	Grund-/Mittelschule Vilseck
Ortsteile, die nicht von öffentlichen Linien bedient werden	Grund-/Mittelschule Vilseck
Ortsteile der ehemaligen Linie 67	Grund-/Mittelschule Vilseck
Hahnbach – Vilseck (8. Klasse – Schulverbund)	Grund-/Mittelschule Hahnbach
Neuersd./Mertenb./Holzh. nach Schnaittenbach (ÖPNV nach Hahnbach)	Grund-/Mittelschule Hahnbach
Ortsteile von Hahnbach nach Gebenbach (Standortverteilung)	Grund-/Mittelschule Hahnbach
Aus den Ortsteilen Illschwang - Grundschule Illschwang	Grundschule Illschwang
Aus den Ortsteilen Illschwang - Illschwang (Umstieg auf ÖPNV)	Schulen in Su-Ro/AM
Hirschbach – Königstein Grundschule	Grundschule Königstein
Königstein – Auerbach Mittelschule	Grundschule Königstein
Gemeindegebiet Etzelwang und Neukirchen Grundschule Neukirchen	Grundschule Neukirchen
Bei Bedarf: Grundschule Neukirchen – Grundschule Königstein	Grundschule Neukirchen
Truisdorf, Trondorf, See, Pumpenhaus - Sulzbach-Rosenberg	Grund-/Mittelschule Sulzbach-R.

Linienverlauf	Schule
Hirschbach - Amberg (Rollstuhlfahrer)	Schulen in Amberg
Grottenhof - Sulzbach-Rosenberg	Schulen in Su-Ro
Ortsteile Edelsfeld, Ortsteile Hirschbach und Königstein - Auerbach	RS Auerbach
Viehberg - Kotzheim	Schulen in Amberg
München - Unterachtel	RS Auerbach
Mittelreinbach - Holnstein	Schulen in Su-Ro
Rupprechtstein - Etzelwang	Schulen in Su-Ro
Zogenreuth - Auerbach	RS Auerbach

Stand: Schuljahr 2022/2023

Berufsverkehre

Linienverlauf	Verkehrsunternehmer	Betreiber
Schmidmühlen - Emhof - Kalmünz - Regensburg	Omnibus Vogel GmbH	BMW-Werk Regensburg
Sulzbach-Rosenberg - Amberg - Regensburg	Omnibus Vogel GmbH	BMW-Werk Regensburg
Vilseck - Sulzbach-Rosenberg - Röthenbach	Firma Diehl	Diehl Röthenbach a.d.Pegn.

Stand: 2022

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

Ort	Haltestelle	Bahnlinie	Abstellplätze für ...		
			Pkw	Behin-derten-pkw	Fahrrad
Freihung	Freihung Bahnhof	RE 41	49	1	0
Neukirchen b.S.-R.	Neukirchen Bahnhof	RE 40 / RE 41	88	2	0
Sulzbach-Rosenberg	Sulzbach-Rosenberg Bahnhof	RE 40	80	2	0
Vilseck	Vilseck Bahnhof	RE 41	60	2	0

Quelle: VGN

Tabelle 7: Bevölkerungsvorausberechnung

Gemeinde	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Amberg	42.200	42.100	41.900	41.800	41.600	41.500	41.400	41.300	41.200	41.200	41.100	41.000	41.000	40.900	40.900
Ammerthal	2.092	2.090	2.090	2.090	2.090	2.090	2.090	2.090	2.090	2.090	2.090	2.090	2.090	2.090	2.080
Auerbach i.d.OPf.	8.781	8.700	8.700	8.700	8.700	8.700	8.700	8.700	8.700	8.700	8.700	8.700	8.700	8.700	8.600
Birgland	1.797	1.780	1.780	1.770	1.770	1.760	1.760	1.750	1.750	1.750	1.740	1.740	1.740	1.740	1.740
Ebermannsdorf	2.421	2.420	2.410	2.410	2.400	2.400	2.390	2.390	2.390	2.380	2.380	2.380	2.370	2.370	2.370
Edelsfeld	1.937	1.960	1.970	1.970	1.980	1.990	1.990	2.000	2.000	2.000	2.010	2.010	2.010	2.010	2.020
Ensdorf	2.066	2.100	2.100	2.090	2.080	2.070	2.060	2.050	2.040	2.030	2.020	2.010	2.000	2.000	1.990
Freihung	2.466	2.500	2.480	2.450	2.430	2.410	2.390	2.380	2.360	2.340	2.330	2.320	2.300	2.290	2.280
Freudenberg	4.138	4.140	4.120	4.100	4.080	4.060	4.040	4.020	4.000	3.990	3.970	3.960	3.940	3.930	3.910
Gebenbach	891	860	870	870	870	870	880	880	880	890	890	890	900	900	900
Hahnbach	4.886	4.950	4.920	4.900	4.870	4.840	4.820	4.800	4.770	4.750	4.730	4.700	4.680	4.660	4.640
Hirschau	5.630	5.600	5.600	5.500	5.500	5.500	5.400	5.400	5.400	5.400	5.300	5.300	5.300	5.300	5.200
Hirschbach	1.189	1.180	1.170	1.160	1.150	1.140	1.130	1.130	1.120	1.110	1.110	1.100	1.100	1.100	1.090
Hohenburg	1.532	1.540	1.540	1.530	1.530	1.520	1.520	1.510	1.510	1.510	1.510	1.500	1.500	1.500	1.500
Illschwang	1.985	2.010	2.010	2.000	2.000	2.000	1.990	1.990	1.990	1.990	1.980	1.980	1.980	1.970	1.970
Kastl	2.502	2.500	2.490	2.490	2.490	2.490	2.490	2.490	2.490	2.490	2.490	2.490	2.490	2.500	2.500
Königstein	1.717	1.760	1.750	1.740	1.730	1.720	1.710	1.700	1.700	1.690	1.690	1.680	1.680	1.680	1.670
Kümmersbruck	9.838	9.800	9.800	9.800	9.800	9.800	9.800	9.700	9.700	9.700	9.700	9.700	9.700	9.700	9.600
Etzelwang	1.402	1.380	1.380	1.380	1.380	1.380	1.370	1.370	1.370	1.370	1.370	1.370	1.370	1.370	1.370
Neukirchen b. S.-R.	2.512	2.470	2.470	2.460	2.460	2.460	2.460	2.450	2.450	2.450	2.450	2.450	2.450	2.450	2.450
Poppenricht	3.383	3.380	3.380	3.370	3.370	3.360	3.360	3.360	3.350	3.350	3.340	3.340	3.340	3.330	3.330
Rieden	2.660	2.660	2.650	2.640	2.640	2.630	2.630	2.620	2.620	2.620	2.610	2.610	2.600	2.600	2.590
Schmidmühlen	2.336	2.330	2.320	2.320	2.310	2.300	2.300	2.300	2.290	2.290	2.290	2.280	2.280	2.280	2.280
Schnaittenbach	4.232	4.180	4.190	4.190	4.200	4.200	4.200	4.190	4.190	4.190	4.180	4.170	4.170	4.160	4.160
Sulzbach-Rosenberg	19.410	19.300	19.200	19.200	19.200	19.200	19.200	19.100	19.100	19.100	19.100	19.000	19.000	19.000	18.900
Ursensollen	3.710	3.760	3.760	3.760	3.770	3.770	3.770	3.780	3.780	3.780	3.790	3.790	3.790	3.800	3.800
Vilseck	6.306	6.400	6.500	6.500	6.500	6.600	6.600	6.600	6.500	6.500	6.500	6.500	6.500	6.500	6.500
Weigendorf	1.230	1.230	1.230	1.220	1.220	1.210	1.210	1.200	1.200	1.200	1.200	1.190	1.190	1.190	1.180

	2020	2040
Stadt Amberg	42.100	40.600
Landkreis AS	103.000	101.700

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung; Bevölkerungsstand jeweils zum 31.12….
Die aktuellste Prognose bezieht sich auf das Basisjahr 2019.

Tabelle 8: Zielorte für das Kriterium „Erreichbarkeit“

Gemeinde	Gemeindehauptort[1]	Zielort 1	Reise-zeit 1	Zielort 2	Reise-zeit 2	Zielort 3	Reise-zeit 3	Zielort 4	Reise-zeit 4
Amberg	Amberg Bahnhof	AM Gew.-gebiet Süd	30	Weiden	60	Regensburg	90	Nürnberg	90
Ammerthal	Ammerthal	Amberg	40	Sulzbach-Rosenberg	40	Kümmersbruck	40		
Auerbach i.d.OPf.[2, 3]	Auerbach i.d.OPf.	Amberg	40	Pegnitz	60	Nürnberg	90		
Birgland	Schwendt	Amberg	40	Sulzbach-Rosenberg	40	Nürnberg	90		
Ebermannsdorf	Ebermannsdorf	Amberg	40	Kümmersbruck	40	Schwandorf	60		
Edelsfeld[2]	Edelsfeld	Amberg	40	Sulzbach-Rosenberg	40	Auerbach	40		
Ensdorf	Ensdorf	Amberg	40	Kümmersbruck	40	Schwandorf	60		
Etzelwang	Neukirchen b.S.-R.	Amberg	40	Sulzbach-Rosenberg	40	Nürnberg	90		
Freihung	Freihung	Amberg	40	Vilseck	40	Weiden	60		
Freudenberg	Freudenberg	Amberg	40	Sulzbach-Rosenberg	40	Kümmersbruck	40		
Gebenbach	Hahnbach	Amberg	40	Sulzbach-Rosenberg	40	Hirschau	40		
Hahnbach[2]	Hahnbach	Amberg	40	Sulzbach-Rosenberg	40	Vilseck	40		
Hirschau	Hirschau	Amberg	40	Sulzbach-Rosenberg	40	Wernberg-Köblitz	60	Weiden	60
Hirschbach[2]	Königstein	Amberg	40	Sulzbach-Rosenberg	40	Nürnberg	90		
Hohenburg	Hohenburg	Amberg	40	Kümmersbruck	40	Ursensollen	40		
Illschwang	Illschwang	Amberg	40	Sulzbach-Rosenberg	40	Nürnberg	90		
Kastl	Kastl	Amberg	40	Kümmersbruck	40	Neumarkt	60		
Königstein	Königstein	Amberg	40	Sulzbach-Rosenberg	40	Auerbach i.d.OPf.	40		
Kümmersbruck	Kümmersbruck	Amberg	40	Sulzbach-Rosenberg	40	Ursensollen	40		
Neukirchen b.S.-R.	Neukirchen b.S.-R.	Amberg	40	Sulzbach-Rosenberg	40	Nürnberg	90		
Poppenricht	Poppenricht	Amberg	40	Sulzbach-Rosenberg	40	Nürnberg	90		
Rieden	Rieden	Amberg	40	Schwandorf	60	Regensburg	90		
Schmidmühlen	Schmidmühlen	Amberg	40	Schwandorf	60	Regensburg	90		
Schnaittenbach[4]	Schnaittenbach	Amberg	40	Wernberg-Köblitz	60	Weiden	60		
Sulzbach-Rosenberg	Sulzbach-Rosenberg	Amberg	40	Kümmersbruck	40	Nürnberg	90		
Ursensollen	Ursensollen	Amberg	40	Sulzbach-Rosenberg	40	Kümmersbruck	40		
Vilseck	Vilseck	Amberg	40	Sulzbach-Rosenberg	40	Grafenwöhr	60		
Weigendorf	Neukirchen b.S.-R.	Amberg	40	Hersbruck	60	Nürnberg	90		

[1] Gemeindehauptort oder Sitz der Verwaltungsgemeinschaft; Zielorte, die weniger als 3 km vom Hauptort entfernt sind werden nicht berücksichtigt.

[2] Hartenstein wäre hier unter den drei wichtigsten Arbeitsorten gelegen. Da jedoch hier Werksverkehr besteht sowie im Landkreis Nürnberger Land zur Firma ECKART-Werke keine ÖPNV-Verbindung besteht, soll dieser Ort hier nicht mit untersucht werden.

[3] Su.-Ro. ist zwar ein wichtiger Arbeitsort, da es auf dem Weg nach AM und dies bereits untersucht wird, ist eine gesonderte Untersuchung nicht notwendig.

[4] Hirschau ist zwar ein wichtiger Arbeitsort, da es auf dem Weg nach AM und dies bereits untersucht wird, ist ene gesonderte Untersuchung nicht notwendig.

Tabelle 9: Erschließung und Gebietstypen

Einzugsbereich von Haltestellen (mindestens 80% der Einwohner)

Ort	Ortsteil	Gebietstyp	Einwohner	Erschlossene Fläche	Handlungs-bedarf
Amberg	Altstadt	Kernbereich	2.773	100,00%	erfüllt
Amberg	Ammersricht	hohe ND	3.718	98,58%	erfüllt
Amberg	Bergsteig	hohe ND	1.185	100,00%	erfüllt
Amberg	Bernricht	niedrige ND	43	100,00%	erfüllt
Amberg	Dreifaltigkeit	hohe ND	11.275	100,00%	erfüllt
Amberg	Eglsee	hohe ND	963	87,41%	erfüllt
Amberg	Eisberg	hohe ND	4.072	98,45%	erfüllt
Amberg	Fuchsstein	niedrige ND	196	83,77%	erfüllt
Amberg	Gärbershof	hohe ND	622	99,05%	erfüllt
Amberg	Gailoh	hohe ND	1.192	97,76%	erfüllt
Amberg	Industriegebiet Nord	niedrige ND	87	81,00%	erfüllt
Amberg	Industriegebiet Süd	hohe ND	800	100,00%	erfüllt
Amberg	Karmensölden	niedrige ND	265	100,00%	erfüllt
Amberg	Krumbach	niedrige ND	335	99,34%	erfüllt
Amberg	Kugelbühl	hohe ND	1.423	98,76%	erfüllt
Amberg	Langenloh	niedrige ND	74	91,60%	erfüllt
Amberg	Luitpoldhöhe	niedrige ND	699	100,00%	erfüllt
Amberg	Mariahilfberg	hohe ND	2.784	80,42%	erfüllt
Amberg	Nürnberger Straße	hohe ND	237	100,00%	erfüllt
Amberg	Neubernricht	niedrige ND	292	10,02%	mittelfristig
Amberg	Neuricht	niedrige ND	33	34,64%	langfristig
Amberg	Obere Hockermühle	hohe ND	2.398	92,78%	erfüllt
Amberg	Raigering	hohe ND	1.410	98,29%	erfüllt
Amberg	Schäflohe	niedrige ND	367	98,51%	erfüllt
Amberg	Schlachthof	hohe ND	1.529	100,00%	erfüllt
Amberg	Speckmannshof	niedrige ND	195	100,00%	erfüllt
Amberg	St. Sebastian	hohe ND	4.033	97,59%	erfüllt
Ammerthal	Ammerthal	Verkehrsachsen	1.721	100,00%	erfüllt
Ammerthal	Fichtenhof	ländl. Raum	186	100,00%	erfüllt
Ammerthal	Viehberg	ländl. Raum	318	82,01%	erfüllt
Auerbach (OPf)	Auerbach i.d.OPf.	Verkehrsachsen	5.906	100,00%	erfüllt
Auerbach (OPf)	Degelsdorf	ländl. Raum	297	100,00%	erfüllt
Auerbach (OPf)	Michelfeld	ländl. Raum	1.279	94,19%	erfüllt
Auerbach (OPf)	Nasnitz	ländl. Raum	242	100,00%	erfüllt
Auerbach (OPf)	Nitzlbuch	ländl. Raum	157	100,00%	erfüllt
Auerbach (OPf)	Ohrenbach	ländl. Raum	225	100,00%	erfüllt
Auerbach (OPf)	Ranna	ländl. Raum	267	80,90%	erfüllt
Auerbach (OPf)	Welluck	ländl. Raum	248	98,50%	erfüllt
Birgland	Betzenberg	ländl. Raum	152	100,00%	erfüllt
Birgland	Fürnried	ländl. Raum	183	100,00%	erfüllt
Birgland	Schwend	ländl. Raum	399	91,41%	erfüllt
Ebermannsdorf	Ebermannsdorf	Verkehrsachsen	1.839	99,85%	erfüllt
Ebermannsdorf	Pittersberg	ländl. Raum	389	97,20%	erfüllt
Edelsfeld	Edelsfeld	Verkehrsachsen	1.167	96,35%	erfüllt
Edelsfeld	Weißenberg	ländl. Raum	186	100,00%	erfüllt
Ensdorf	Ensdorf	Verkehrsachsen	1.213	80,48%	erfüllt
Ensdorf	Thanheim	ländl. Raum	175	100,00%	erfüllt
Ensdorf	Wolfsbach	ländl. Raum	481	98,40%	erfüllt

Ort	Ortsteil	Gebietstyp	Einwohner	Erschlossene Fläche	Handlungs-bedarf
Etzelwang	Etzelwang	Verkehrsachsen	631	100,00%	erfüllt
Etzelwang	Kirchenreinbach	ländl. Raum	220	98,06%	erfüllt
Freihung	Elbart	ländl. Raum	215	91,97%	erfüllt
Freihung	Freihung	Verkehrsachsen	887	100,00%	erfüllt
Freihung	Großschönbrunn	ländl. Raum	343	89,73%	erfüllt
Freihung	Seugast	ländl. Raum	375	100,00%	erfüllt
Freihung	Tanzfleck	ländl. Raum	321	100,00%	erfüllt
Freihung	Thansüß	Verkehrsachsen	402	99,63%	erfüllt
Freudenberg	Aschach	niedrige ND	802	94,49%	erfüllt
Freudenberg	Etsdorf	ländl. Raum	422	98,78%	erfüllt
Freudenberg	Freudenberg	Verkehrsachsen	1.092	98,70%	erfüllt
Freudenberg	Hiltersdorf	ländl. Raum	277	100,00%	erfüllt
Freudenberg	Lintach	niedrige ND	665	89,13%	erfüllt
Freudenberg	Paulsdorf	ländl. Raum	277	100,00%	erfüllt
Gebenbach	Atzmannsricht	ländl. Raum	151	100,00%	erfüllt
Gebenbach	Gebenbach	Verkehrsachsen	722	92,48%	erfüllt
Hahnbach	Hahnbach	Verkehrsachsen	2.543	99,50%	erfüllt
Hahnbach	Iber	ländl. Raum	224	99,64%	erfüllt
Hahnbach	Irlbach	ländl. Raum	155	95,31%	erfüllt
Hahnbach	Mimbach	ländl. Raum	217	87,60%	erfüllt
Hahnbach	Süß	ländl. Raum	484	94,30%	erfüllt
Hahnbach	Ursulapoppenricht	ländl. Raum	558	97,04%	erfüllt
Hirschau	Ehenfeld	ländl. Raum	593	91,02%	erfüllt
Hirschau	Hirschau	Verkehrsachsen	4.375	88,15%	erfüllt
Hirschau	Massenricht	ländl. Raum	181	98,47%	erfüllt
Hirschbach	Eschenfelden	ländl. Raum	356	100,00%	erfüllt
Hirschbach	Hirschbach	ländl. Raum	341	99,43%	erfüllt
Hohenburg	Allersburg	ländl. Raum	170	90,98%	erfüllt
Hohenburg	Hohenburg	ländl. Raum	663	100,00%	erfüllt
Hohenburg	Mendorferbuch	ländl. Raum	257	97,20%	erfüllt
Illschwang	Illschwang	ländl. Raum	789	92,81%	erfüllt
Illschwang	Pesensricht	ländl. Raum	153	83,36%	erfüllt
Kastl	Kastl	Verkehrsachsen	1.827	100,00%	erfüllt
Kastl	Pfaffenhofen	ländl. Raum	222	89,80%	erfüllt
Kastl	Utzenhofen	ländl. Raum	339	100,00%	erfüllt
Königstein	Königstein	Verkehrsachsen	1.040	100,00%	erfüllt
Königstein	Kürmreuth	ländl. Raum	235	100,00%	erfüllt
Kümmersbruck	Gärmersdorf	ländl. Raum	317	100,00%	erfüllt
Kümmersbruck	Haselmühl	Verkehrsachsen	3.027	87,74%	erfüllt
Kümmersbruck	Köfering	niedrige ND	749	97,62%	erfüllt
Kümmersbruck	Kümmersbruck	Verkehrsachsen	3.519	97,17%	erfüllt
Kümmersbruck	Lengenfeld	Verkehrsachsen	1.263	97,95%	erfüllt
Kümmersbruck	Moos	ländl. Raum	288	100,00%	erfüllt
Kümmersbruck	Theuern	Verkehrsachsen	1.035	96,52%	erfüllt
Neukirchen b.S.-R.	Neukirchen b.S.	Verkehrsachsen	1.508	100,00%	erfüllt
Poppenricht	Poppenricht	Verkehrsachsen	1.661	100,00%	erfüllt
Poppenricht	Speckshof	ländl. Raum	152	100,00%	erfüllt
Poppenricht	Traßlberg	Verkehrsachsen	1.035	99,23%	erfüllt
Poppenricht	Witzlhof	ländl. Raum	435	100,00%	erfüllt
Rieden	Rieden	Verkehrsachsen	1.818	60,23%	vorrangig
Rieden	Vilshofen	ländl. Raum	766	86,50%	erfüllt

Ort	Ortsteil	Gebietstyp	Einwohner	Erschlossene Fläche	Handlungs-bedarf
Schmidmühlen	Emhof	ländl. Raum	185	91,08%	erfüllt
Schmidmühlen	Schmidmühlen	Verkehrsachsen	1.959	47,22%	vorrangig
Schnaittenbach	Holzhammer	ländl. Raum	304	84,48%	erfüllt
Schnaittenbach	Kemnath a.B.	ländl. Raum	518	92,80%	erfüllt
Schnaittenbach	Schnaittenbach	Verkehrsachsen	3.125	82,99%	erfüllt
Sulzbach-Ros.	Bereitschaftspolizei	niedrige ND	150	0,00%	mittelfristig
Sulzbach-Ros.	Feuerhof	ländl. Raum	522	100,00%	erfüllt
Sulzbach-Ros.	Gallm?nz	niedrige ND	489	89,70%	erfüllt
Sulzbach-Ros.	Großalbershof	niedrige ND	174	100,00%	erfüllt
Sulzbach-Ros.	Heimaterde	niedrige ND	174	100,00%	erfüllt
Sulzbach-Ros.	Industriepark Ost	niedrige ND	150	98,81%	erfüllt
Sulzbach-Ros.	Kauerhof	niedrige ND	168	100,00%	erfüllt
Sulzbach-Ros.	Kempfenhof	niedrige ND	459	93,42%	erfüllt
Sulzbach-Ros.	Kropfersricht	niedrige ND	216	100,00%	erfüllt
Sulzbach-Ros.	Obersdorf	niedrige ND	313	96,87%	erfüllt
Sulzbach-Ros.	Siebeneichen	niedrige ND	151	100,00%	erfüllt
Sulzbach-Ros.	Sulzbach	hohe ND	14.861	94,50%	erfüllt
Sulzbach-Ros.	Tafelberg	niedrige ND	667	82,59%	erfüllt
Ursensollen	Garsdorf	ländl. Raum	160	100,00%	erfüllt
Ursensollen	Hausen	ländl. Raum	215	100,00%	erfüllt
Ursensollen	Hohenkemnath	niedrige ND	529	93,26%	erfüllt
Ursensollen	Ursensollen	Verkehrsachsen	1.537	84,70%	erfüllt
Vilseck	Ebersbach	ländl. Raum	153	100,00%	erfüllt
Vilseck	Reisach	ländl. Raum	158	89,86%	erfüllt
Vilseck	Schlicht	ländl. Raum	1.025	90,55%	erfüllt
Vilseck	Schönlind	ländl. Raum	153	91,81%	erfüllt
Vilseck	Sorghof	ländl. Raum	789	100,00%	erfüllt
Vilseck	Vilseck	Verkehrsachsen	3.053	93,91%	erfüllt
Weigendorf	Haunritz	ländl. Raum	214	96,78%	erfüllt
Weigendorf	Högen	ländl. Raum	336	90,23%	erfüllt
Weigendorf	Weigendorf	ländl. Raum	411	88,90%	erfüllt
nicht ausreichend erschlossen					**5**

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

Tabelle 10: Linienbündelung

Bündel	Name	Linien	Betriebsleistung Busverkehr	Betriebsleistung Bedarfsverkehr*	Harmonisierungszeitraum	Laufzeit bis
1	StV Amberg	401, 403-412, 414, 443, 459, 462, 486	1.070.000	5.000	31.08.2026	31.08.2036
2	StV Sulzbach-Rosenberg	420-423, 425-428	570.000	470.000	01.01.2024	31.08.2033
3	Auerbach mit Umland	441, 442, 450, 457	390.000	30.000	31.03.2028	31.08.2037
4	West	430, 447, 448	310.000	50.000	31.08.2028	31.08.2038
5	Birgland	424, 466, 476, 477, 481	290.000	130.000	31.10.2027	31.08.2037
6	Kastler Umland	445, 472, 473	70.000	50.000	31.08.2030	31.08.2040
7	Südwest	460, 461, 465, 471	430.000	20.000	31.05.2029	31.08.2038
8	Südliches Vilstal	454, 469, 470, 490	460.000	20.000	31.08.2026	31.08.2036
9	Nordost	402, 449, 455, 480	560.000	20.000	31.08.2030	31.08.2040
10	Vilsecker und Hahnbacher Umland	453, 456, 458, 463, 464	700.000	3.000	31.08.2029	31.08.2039

Stand: März 2022

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.

Für das Linienbündel 2 wurde bereits die Kilometerleistung der Vergabe angegen, die ab 01.01.2024 gilt.

Tabelle 11: Beteiligung der Verkehrsunternehmen (Stellungnahmen)

Verkehrsunter-nehmen	Datum	Anregung / Kritik	Verfahren
VU Bruckner		Für Sulzbach-Rosenberg soll der Industriepark Ost als eigene Verkehrszelle in die Untersuchung aufgenommen werden.	Der Industiepark Ost wurde für Angebotsanalyse in die Untersuchung aufgenommen.

Tabelle 12: Beteiligung der Gemeinden sowie sonstige Stellungnahmen

Gemeinde	Datum	Anregung / Kritik	Verfahren
Gemeinde Birgland	14.07.2022	Bei Kriterium Erreichbarkeit soll Schwend als Zielort für Gemeindehauptort herangezogen werden.	Schwend wurde entsprechend in der Angebotsanalyse berücksichtigt.
Markt Königstein	20.07.2022	Die Verbindung Königstein - Neuhaus a.d.Pegn. soll als Achse definiert werden, da wichtige Verbindung.	Da die Pendlerzahl unter den Vorgaben des NVP liegt, wird dieser Antrag nicht als Vorgabe aufgenommen werden, es soll jedoch bei Vergabe der Leistung geprüft werden, ob eine bessere Anbindung möglich ist.
Stadt Vilseck	28.07.2022	Ortsteil „Südlager“ ist Teil des militärischen Sperrgebietes und muss daher nicht im NVP untersucht werden.	Das Südlager wurde aus der Untersuchung herausgenommen.
Gemeinde Ursensollen	20.07.2022	Frühe Fahrt vor 6 Uhr nach AM für Azubis fehlt; Querverbindungen sollen berücksichtigt werden.	Bei Umsetzung des Maßnamenpaketes wird auch eine Verbindung vor 6 Uhr verwirklicht.
Gemeinde Hohenburg	16.08.2022	Wenn keine Verschlechterung durch die Vorgaben im Nahverkehrsplan entstehen, dann gibt es keine Einwände.	keine Maßnahmen erforderlich
Gemeinde Gebenbach	02.08.2022	Linienbetrieb soll wie heute weitergeführt. Ortsteile unter 150 EW mitbedienen. In „busfreien“ Zeiten sollen Rufbusse eingeführt werden.	Ortsteile unter 150 EW werden nur im Schülerverkehr und wenn der Bus ohnehin vorbeifährt berücksichtigt. Rufbusse sollen künftig verstärkt eingesetzt werden.
Gemeinde Hahnbach	02.08.2022	Linienbetrieb soll wie heute weitergeführt. Ortsteile unter 150 EW mitbedienen. In „busfreien“ Zeiten sollen Rufbusse eingeführt werden. Schülerverkehre sollen optimiert werden.	s. Anmerkung Gebenbach, Schülerverkehre sollen darüber hinaus vor Vergabe der Konzession mit Gemeinde abgestimmt werden.
Gemeinden Neukirchen b. Su.-Ro. Etzelwang, Weigendorf	31.08.2022	Keine Einwände, es wird jedoch darauf hingewiesen, dass die Schülerverkehre auch weiterhin im ÖPNV bedient werden sollen, auch Orte unter 150 Einwohnern.	Schülerverkehre werden vor nächster Vergabe mit der Gemeinde abgestimmt.
Markt Kastl	09.09.2022	Vorgaben für Verkehrsachse Bus soll auf 30-Minuten-Takt verbessert werden. Kümmersbruck soll als Zielort an Stelle von Ursensollen berücksichtigt werden.	Pendlerzahlen für Kastl entsprechen nich Vorgaben des NVP, jedoch wird Stundentakt umgesetzt. Kümmersbruck wird in Untersuchung als Zielort aufgenommen.

Beteiligter	Datum	Anregung / Kritik	Verfahren

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

12.1 Vorwort

Der vorliegende praxisnahe Leitfaden dokumentiert die vereinbarten Standards und Anforderungen zum barrierefreien Neu-, Um- und Ausbau der Bushaltestellen im VGN und dient vornehmlich Städten und Gemeinden als Straßenbaulastträgern als Planungshilfe. Allerdings ersetzt er nicht die Kenntnis einschlägiger DIN-Normen oder Richtlinien.[21]

Zusammenspiel und Einbeziehen unterschiedlicher Institutionen und Beteiligte

Die baulichen Mindestanforderungen orientieren sich an den in Deutschland allgemein anerkannten Regeln der Technik, den einschlägigen DIN-Normen und Empfehlungen zur Herstellung der Barrierefreiheit. Die örtliche Umsetzung dieser Standards zur Barrierefreiheit obliegt den Aufgabenträgern in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen und Baulastträgern sowie in Zusammenarbeit mit den jeweiligen Verbänden, Beauftragten und Beiräten der Betroffenen.

Die zugrundeliegenden Gedanken orientieren sich an dem Leitbild einer vollständigen Teilhabe und eines „Designs für alle“, das 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.

Zwei-Sinne-Prinzip

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.

Zielsetzung

Damit mobilitäts- und sensorisch eingeschränkte Menschen den ÖPNV ohne besondere Erschwernis und ohne fremde Hilfe nutzen können, soll das Ziel im VGN die vollständige Umsetzung der baulichen Mindestanforderungen sein.

Sollte dies am vorgesehenen Standort unter den gegebenen Randbedingungen nicht möglich sein, gibt es alternative Möglichkeiten, die unter *„Kapitel 12.4 Hinweise zur Schnittstelle Fahrzeug – Haltestelle“ auf Seite 73* ebenfalls beschrieben werden.

Darüber hinaus sind weitere Einbauten und Einrichtungen, die über die hier genannten Mindestanforderungen hinausgehen – wie z.B. Fahrgastunterstände oder Systeme zur dynamischen Fahrgastinformation (DFI-Anzeiger), 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.

Nicht überall lassen sich beim barrierefreien Aus- und Umbau von Bushaltestellen, etwa aus Platzmangel, normgerechte Standards einwandfrei umsetzen. Auch die idealtypische Musterhaltestelle gibt es nur bedingt. Jede Haltestelle ist individuell zu planen, abhängig von den verschiedenen Rahmenbedingungen vor Ort. Deswegen ist bei der Planung eines Haltestellenausbaus die Besichtigung vor Ort sowie die Einbeziehung der Verkehrsunternehmen und der/des Behindertenbeauftragten der

21 Im NVP ist eine Kurzform der Baulichen Standards abgedruckt. Die Langversion ist bei der VGN GmbH erhältlich.

Kommune unerlässlich. Der Leitfaden beschreibt anhand zahlreicher Beispiele aus dem Gebiet des VGN, auf welche Gegebenheiten zwingend zu achten ist, um Planungsfehler zu vermeiden und möglichst verbundweit abgestimmte Ausbaustandards sicherzustellen.

Eine vollständig barrierefrei ausgebaute Haltestelle verbessert den ÖPNV insgesamt und hat damit positive Effekte nicht nur für Fahrgäste mit Handicap, sondern für alle Fahrgäste.

12.2 Haltestellentypen

Für eine barrierefreie Nutzung müssen Fahrzeuge und Haltestelleninfrastruktur auf Basis der örtlichen Gegebenheiten aufeinander abgestimmt sein. Neben der Beachtung der betrieblichen Erfordernisse sollten vor einem Umbau nicht nur die aktuell eingesetzten Fahrzeuge berücksichtigt werden, sondern auch die Anforderungen künftiger Fahrzeugkonzepte. Die wichtigsten Haltestellentypen werden hier aufgeführt. Auf eine detaillierte Beschreibung mit den Vor- bzw. Nachteilen wird in der Langfassung näher eingegangen:

- Haltestelle am Fahrbahnrand
- Haltestelle am Fahrbahnrand mit Längsparkstreifen
- Haltestellenbucht
- Haltestellenbucht mit Nase
- Haltestellenkap
- Haltestellenkap integriert in Längsparkstreifen

Wichtig ist bei jedem Haltestellentyp, dass er eine geradlinige, problemlose Anfahrt der eingesetzten Fahrzeuge zulässt!

12.3 Bauliche Mindeststandards

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

12.3.1 Empfehlungen für einen barrierefreien Ausbau

Idealerweise enthält eine vollständig barrierefrei ausgebaute Bushaltestelle folgende Merkmale:

- einfache, möglichst gerade Anfahrbarkeit
- Hochbord, soweit umsetzbar mit Spurführung
- taktiles Leitsystem nach DIN 32984
- kontrastreiche, visuelle Gestaltung entsprechend der DIN 32984
- größtmögliche Aufstellfläche unter Beachtung der maximalen Längs und Querneigung
- mindestens ein barrierefreier Zugang
- an allen Stellen lichte Durchgangsbreite von mindestens 90 cm
- Ausrichtung von Haltestellenausstattung und deren Anordnung auf die Anforderungen von Mobilitäts- und Sehbehinderten

Bauliche Zielsetzung
Zur Sicherstellung der Barrierefreiheit und zur Vermeidung von Fahrgastunfällen beim Ein- und Ausstieg muss der **Bordstein** nahes, spaltminimierendes Anfahren zulassen und sich kontraststark abheben. Zur **Spaltminimierung** muss das Fahrzeug die **Bussteigkante möglichst gerade anfahren**, da sich das hintere Fahrzeugteil, anders als bei spurgeführten Bahnsystemen, nur schleppend der Kante nähert.

Kann eine Bussteigkante nicht bereits weit vor der Haltestelle geradlinig angefahren werden, muss der Bus an sie heranschwenken. Auch für die Ausfahrt aus der Haltestelle muss beachtet werden, dass der Bus mit dem Heck den Steig nicht überstreicht (Gefährdung Fahrgäste außerhalb des Sichtfeldes des Busfahrers sowie Vermeidung von Schäden an Karosserie und bei Gelenkbussen Faltenbälgen). Daher muss auch die Fläche am Fahrbahnrand vor und nach dem Haltestellenbereich mit betrachtet werden.

12.3.2 Art des Bordsteins

Mindestanforderung

- Die Bordsteinhöhe soll **mindestens 16 cm** betragen; sofern umsetzbar – insbesondere auch unter Beachtung einer geraden Anfahrbarkeit – soll auch der Einsatz von Hochborden mit **20 bis 22 cm stets geprüft werden**; Zu klären ist dabei vorab immer, ob das Bord mit dem derzeit und zukünftig eingesetzten Fahrzeugtyp kompatibel ist.
  Eine Abstimmung mit den beteiligten Verkehrsunternehmen ist dringend zu empfehlen.
- Ab 16 cm Höhe soll sich das Busbord visuell kontraststark vom Umgebungsbelag abheben; dadurch ist das Bord auch für Sehbehinderte gut zu erkennen.

Achtung: Borde mit 16 bis 18 cm sind nur unter Nutzung der fahrzeuggebundenen Rampe an Tür 2 der Busse barrierefrei. Die Neigung der Rampe darf hierbei maximal 12 % betragen, damit diese von Rollstuhlfahrern selbständig genutzt werden kann. Die Tiefe der Aufstellfläche muss dabei mindestens 2,50 m betragen. (*vgl. Abbildung. 1*)

Ab 20 bis 22 cm Bordsteinhöhe ist die Barrierefreiheit auch ohne Nutzung der Klapprampe an Tür 2 gegeben, da durch das Kneeling der Höhenunterschied zwischen Bord und Fahrzeug soweit reduziert wird, dass Rollstuhlfahrer ohne fremde Hilfe in den Bus gelangen können. Die Reststufenhöhe und Spaltbreite betragen jeweils nur noch maximal 5 cm (*vgl. Abbildung 2*), Die Tiefe der Aufstellfläche muss dabei mindestens 1,50 m betragen.

Empfehlung
Generell, aber insbesondere bei Borden über 16 cm Höhe und vor allem wenn Buchten gebaut werden, gilt, dass nur die Aufstellfläche (ca. 10 Meter) die maximale Höhe von 18 bis 22 cm aufweisen sollte, nicht jedoch der An- und Abfahrtsbereich der Haltestelle.

Bei Gelenk oder Standardbussen ist bei Busbuchten die Schleppkurve zu berücksichtigen.

Ergänzumg / Empfehlung

Bei ausreichender, möglichst gerader Anfahrmöglichkeit des Bords, entsprechendem Fahrzeugeinsatz und einer Wartefläche mit Tiefe kleiner als 2,50 m, soll aus Sicht der Barrierefreiheit eine Bordsteinhöhe geprüft werden, die einen barrierefreien Ein- und Ausstieg gemäß DIN 18040-3 ohne manuell bedienbare Klapprampe gewährleistet (beispielsweise durch eine **Bordsteinhöhe von 20 bis 22 cm**). Darüber hinaus wird der Einsatz von (meist weißen) Haltestellenborden aus Formstein, so genannten Sonderborden, hierbei ausdrücklich empfohlen – nach Möglichkeit mit **Spurführung**. Dadurch wird die Reststufe und der Restspalt durch die Kontaktfahrt reduziert, und gleichzeitig der Busreifen sowie die Karosserie und das Fahrgestell geschont.

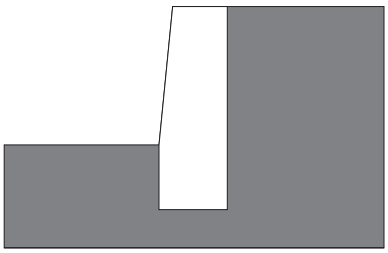


Abb. 3: Hochbord ohne Spurführung

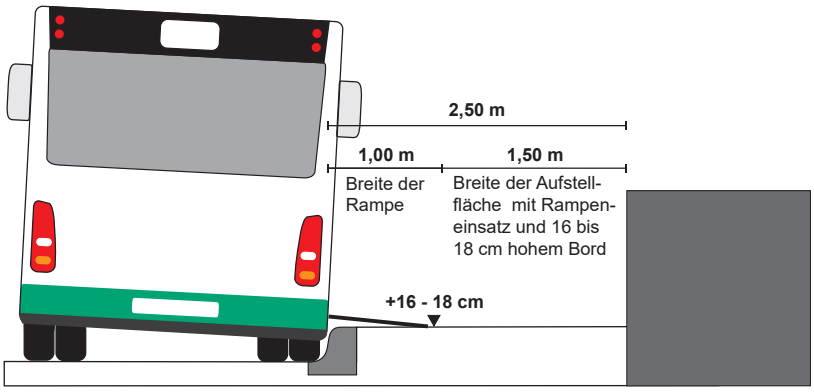


Abb. 1: Haltesituation bei einer Bordsteinhöhe von 16 bis 18

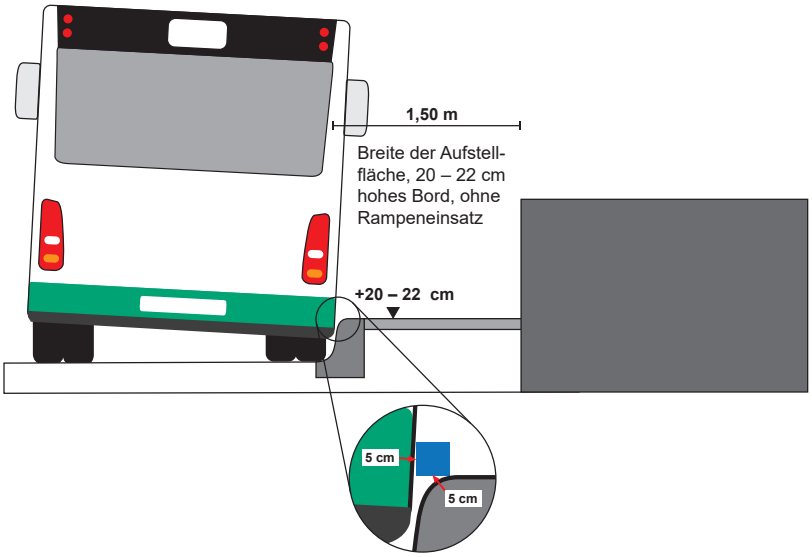


Abb. 2: Haltesituation bei einer Bordsteinhöhe ab 20 cm

Beim dichten Heranfahren muss der Fahrer trotz Schrägneigung und glatter Oberfläche der Seitenwand vorsichtiger sein, um keine Beschädigungen der Reifen zu verursachen. Sollte aufgrund dessen ein „Sicherheitsabstand“ zum Bord eingehalten werden, bleibt ein größerer Spalt zwischen Bord und Bus bestehen.

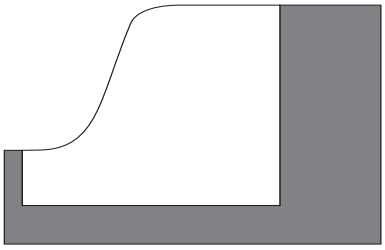


Abb. 4: Hochbord mit Spurführung, so genanntes „Sonderbord“

Die Anfahrfläche ist bei diesen sehr glatten Bordsteinen dem Reifenquerschnitt angepasst, dient den Bussen als Anfahrhilfe und unterstützt eine bordsteinparallele sowie nahe Anfahrt (Selbstlenkungseffekt). Durch die speziell abgerundete Form hält er den Bus in der Fahrspur, ohne ihn zu beschädigen.

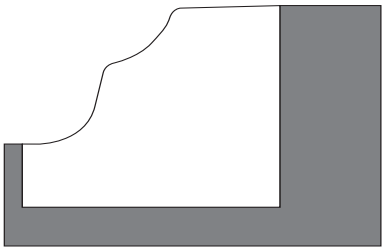


Abb. 5: Hochbord mit Spurführung und oberer Hohlkehle

Karosseriebeschädigungen sollen durch diese Sonderform beim spaltnahen Anfahren der Haltestelle vermieden werden.

Geprüft werden kann an einer Haltestelle auch, ob erforderlichenfalls eine Höhenzonierung oder ein vergleichbares Verfahren umgesetzt werden sollte. 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.

Bussteigkantenabschnitte, die einen barrierefreien Ein- und Aus-

stieg gemäß DIN 18040-3 ohne Einsatz der Klapprampe ermöglichen sollen, müssen im Grundriss gerade verlaufen.

An jeder Haltestelle sollte nach Möglichkeit eine Höhenplanung über den gesamten Querschnitt vorgenommen und im Anschluss die maximale Bordsteinhöhe festgelegt werden. Die Bordsteinhöhe im An- und Abfahrtsbereich muss so gewählt werden, dass ein Aufsetzen des Busses während des Überstreichens ausgeschlossen wird.

Bei Bordsteinen ist grundsätzlich zu beachten:
Bei Einsatz von Bordsteinen ohne Spurführung, z.B. einem rauen Granitbord, besteht die Gefahr der Beschädigung der Reifen, weshalb nahes, spaltminimierendes Anfahren schwer oder im schlechtesten Fall gar nicht möglich ist.
Daher werden grundsätzlich speziell für barrierefreie Bushaltestellen entwickelte Hochborde empfohlen.

12.3.3 Haltbarkeit der Fahrbahn

Bauliche Zielsetzung
Möglichst lange Haltbarkeit der Fahrbahn

Ergänzung / Empfehlung
Bei hohem Fahrzeugaufkommen, vor allem bei Stadtverkehren ist eine Prüfung des Einbaus einer halbstarren Decke oder den kompletten Einsatz von Beton für die Fahrbahn im Bereich der Haltestelle sinnvoll. Dadurch bleibt die Einstiegshöhe dauerhaft gewahrt, weil die Bildung von Spurrillen verhindert wird.

12.3.4 Flächen der Bussteige und sonstige Bewegungsflächen (Ein- und Ausstieg)

Bauliche Zielsetzung (1)
Ausreichend **Fläche** für Rangiervorgänge auf der Bewegungsfläche

Mindestanforderung
- 1,50 m x 1,50 m Mindestflächenbedarf für Rollstuhlfahrer (Manövrierfläche für Drehung um 90 Grad)
- Position, Länge und Tiefe der Bewegungsfläche orientiert sich an einem Zustieg für Rollstuhlfahrer an Tür 2 der potenziell eingesetzten Bustypen
- Bei Einsatz einer Klapprampe ist eine Tiefe von 2,50 m erforderlich, bestehend aus 1,0 m Klapprampe und 1,50 m Mindestflächenbedarf Rollstuhlfahrer

Ergänzung / Empfehlung
Nach Möglichkeit soll die nutzbare Breite auf mindestens 3,0 m ausgeweitet werden.

Sollte die Mindestbreite von 2,50 m nicht umsetzbar sein, kann diese auf 1,50 m reduziert werden, wenn die Restspalte und Reststufe an Tür 2 jeweils höchstens 5 cm betragen (Gewährleistung eines barrierefreien Ein- und Ausstiegs gemäß DIN 18040-3 ohne Klapprampe). Dies ist aber nur mit einem Hochbord mit 20 bis 22 cm Höhe umsetzbar.

Bauliche Zielsetzung (2)
Neigungsarme Gestaltung der Bewegungsfläche mit geringem Quergefälle

Mindestanforderung
- maximale Längsneigung der Bewegungsfläche ohne Erholungsebene: 3 %
- maximale Querneigung (= Neigung zur Straße): 2 % wenn Längsneigung vorhanden ist, 2,5 % wenn keine Längsneigung vorhanden ist

Ergänzung / Empfehlung
Bei schwierigen topographischen Höhenverhältnissen und einer Längsneigung von 3 bis 6 % sollten nach längstens 10 m jeweils Erholungsebenen mit maximal 3 % Längsneigung vorgesehen werden.

Grundsätzlich sollte auch ein Höhenplan für den gesamten Querschnitt erstellt werden, um die Anfahrbarkeit vorab zu überprüfen.

12.3.5 Taktiles / Visuelles Leitsystem

Bauliche Zielsetzung
Optisch und haptisch erfassbare **Bodenindikatoren**, um blinden und sehbehinderten Fahrgästen die Orientierung zu erleichtern und den selbständigen Einstieg ins Fahrzeug zu ermöglichen.

Mindestanforderung
- Auffindestreifen mit 60 cm breitem Rippenprofil parallel zum Bord (vorzugsweise 90 cm) auf Höhe von Tür 1 über die gesamte Gehwegbreite.
- Einstiegsfeld mit Rippenprofil, ebenfalls parallel zum Bord, mindestens auf Höhe der Tür 1; es weist eine Länge von 120 cm parallel zur Bordsteinkante und eine Tiefe von 90 cm auf.
- Das Einstiegsfeld befindet sich in 30 cm Entfernung zur Bordsteinkante.
- taktiles Leitsystem mit visuell kontrastierenden Bodenindikatoren; Dabei ist zu beachten, dass sich die Bodenindikatoren immer klar vom Umfeld unterscheiden müssen, da sich viele Sehbehinderte hauptsächlich daran orientieren – auch wenn manche Sehbehinderte zur Nahfeldsicherung den weißen Langstock verwenden.

Ergänzung / Empfehlung

Zu beachten: Ein Leitstreifen parallel zum Busbord ist nicht notwendig, wenn im direkten Umkreis der Haltestellen keine weiteren Blindenleitsysteme, z.B. Straßenquerung, vorhanden sind. Darüber hinaus ist der Auffindestreifen zu unterbrechen, wenn ein Radweg diesen quert.

Bei Verknüpfungsanlagen bzw. Umsteigebauwerken oder wenn im angrenzenden Straßenraum ein Blindenleitsystem vorhanden ist, soll ein **Leitstreifen** längs des Bushaltes bis zu den Einstiegsfeld(ern) / Aufmerksamkeitsfeld(ern) führen. Der

Abstand des Leitstreifens zum Bord muss dabei mindestens 60 cm betragen.

12.3.6 Zugänglichkeit der Haltestelle

Bauliche Zielsetzung (1)
stufenlose Erreichbarkeit der Wartefläche

Mindestanforderung (1)
- mindestens ein stufenloser Zugang
- größere Niveauunterschiede sollten durch Rampen ausgeglichen werden
- lichte Durchgangsbreite von 1,00 m, mindestens aber 0,9 m

Ergänzung / Empfehlung (1)
Die nutzbare Gehwegbreite muss mindestens 1,50 m betragen, bei kombiniertem Fuß- und Radweg mindestens 3,00 m.

Bauliche Zielsetzung (2)
verkehrssichere und barrierefreie **Rampen** (betrifft meist Umsteigebauwerke)

Mindestanforderung (2)
- Mindestbreite 1,20 m
- Längsgefälle max. 6 % (bzw. max. 12 % auf einer Länge von höchstens 1,00 m)
- an Zu- und Abgängen Bewegungsflächen von mindestens 1,50 x 1,50 m
- nach je 6 m Rampenlänge ist ein mindestens 1,50 m langes Ruhepodest vorzusehen

Ergänzung / Empfehlung (2)
Im Falle hoher Frequentierung sollten die Begegnungsflächen auf 1,80 x 1,80 m geplant werden

12.3.7 Oberflächenbelag

Bauliche Zielsetzung
gefahrlos begeh- und befahrbarer **Bodenbelag**

Mindestanforderungen
- der Oberflächenbelag muss befestigt sein: rutschhemmend, erschütterungsarm und bei jeder Witterung berollbar nach DIN 18040-3
- ungeeignet sind Plattenbeläge mit hohem Fugenanteil und sehr grob strukturierten Oberflächen, z.B. Kopfsteinpflaster (problematisch für Rollstuhlfahrer, Rollatoren und Kinderwagen)

Ergänzung / Empfehlung
Eine visuelle Unterscheidung ist zur Fahrbahn hin zu gewährleisten, möglichst mit fugenlosen Oberflächen, z.B. Asphaltbelag, Gehwegplatten oder Betonpflaster.

12.3.8 Beleuchtung

Bauliche Zielsetzung
Die **Beleuchtung** muss ausreichend und blendfrei sein.

Mindestanforderung
- Haltestellen sind ausreichend zu beleuchten
  (Erhöhung des Sicherheitsempfindens der Fahrgäste sowie Lesbarkeit der Fahrpläne)
- nach Möglichkeit sollen sie in unmittelbarer Nähe von Lichtquellen angeordnet oder mit einer eigenen solchen ausgestattet werden

Ergänzung / Empfehlung
Es soll eine blendfreie Grundbeleuchtung ohne Schattenbildung insbesondere auch für Orientierungssysteme ermöglicht werden.

12.3.9 Ausstattung allgemein

Bauliche Zielsetzung
Hindernisvermeidung bei Aufstellung und Bestimmung der Abstände der Ausstattungselemente sowie visuell und taktil kontrastreiche Gestaltung

Die Ausstattung
- darf den Mindestflächenbedarf eines Rollstuhlfahrers (sowie ggf. der Klapprampe) nicht beeinträchtigen,
- darf nicht zu Behinderungen führen,
- muss stufenlos erreichbar sein,
- muss eine lichte Durchgangsbreite von 1 m, mindestens aber 0,9 m besitzen,
- muss taktil erfassbare und kontrastreich gestaltete Haltestellenmöbilierung / Einbauten und Ausstattungen (Pfosten, Maste) haben.
- soll witterungsbeständig, wartungsfreundlich, vandalismusresistent und leicht zu reinigen sein
- und für den Kunden attraktiv und einladend wirken.
- Die Haltestellenmöblierung sollte mit dem Langstock ertastbar sein (Vermeidung der Gefahr des Anstoßens oder Unterlaufens).
- Die Ausstattungs-Elemente und Einbauten sind so zu platzieren, dass sie die spaltminimierende Anfahrt der Busse nicht beeinträchtigen – insbesondere bei Überstreichen mit Fahrzeugbug; hier ist vor allem die Schleppkurve mit dem Überhang vor der 1. Achse zu berücksichtigen, z.B. darf das Dach der Wartehäuschen nicht zu weit in die Aufstellfläche hineinragen
- Der Abstand der Einbauten zum Blindenleitsystem muss beachtet werden.
- Kann der Mindestflächenbedarf eines Rollstuhlfahrers dennoch nicht eingehalten werden, ist eine Prüfung der Verlegung der Haltestelle erforderlich.

12.3.10 Haltestellenmast / H-Schild

Das H-Schild muss die VGN-Standards erfüllen. *(vgl. Punkt 3.4)*, ist ortsfest zu verankern und quer zur Fahrtrichtung anzuordnen.

Ergänzung / Empfehlung:
Der **Haltestellenmast bzw. -rahmen** soll so platziert werden, dass er sich mittig der Haltestelle befindet (ggf. auch auf Höhe der Fahrzeugfront des haltenden Busses).

12.3.11 Fahrgastunterstand

Aus Sicherheitsgründen und um Sichtkontakt zwischen Fahrer und Fahrgast herzustellen sind Fahrgastunterstände so zu bauen, dass die Wand in Richtung ankommender Bus transparent ist.

Die Markierungen der Glaswände müssen kontrastreich gestaltet werden.

Seiten- und Rückwände sollten max. 15 cm über den Boden reichen (taktile Erfassbarkeit), ansonsten ist eine Absicherung durch Tastleiste am Boden notwendig.

Es ist ein ausreichender Abstand des Fahrgastunterstands bzw. des Daches zum Bordstein herzustellen, um die Gefahr einer Kollision des Seitenspiegels des Busses auszuschließen. Bei geradliniger Anfahrt beträgt dieser mindestens 0,50 m.

Ein ausreichender Sicherheitsabstand des Unterstands zum Bordstein bzw. zur Straße mit Blick auf wartende Fahrgäste ist zu gewährleisten.

Aus Sicht der Kundenfreundlichkeit wird eine Position der Wartehalle in der Nähe des Einstiegsfeldes empfohlen, so dass Fahrgäste bei schlechtem Wetter geschützt sind und gleichzeitig kurze Wege zum Bus haben.

Sitzgelegenheiten und Informationsvitrine / Aushangfahrpläne sind nebeneinander anzuordnen.

Der Abstand Unterkante Schutzdach zur Oberkante des Bodens muss mindestens 2,25 m betragen.

12.3.12 Aushangfahrpläne

Bauliche Zielsetzung
Aushangfahrpläne nach VGN-Standard sind für alle Fahrgäste gut einsehbar und deren Zugang wird nicht behindert.

Mindestanforderung
- einheitliche Aufhängung bei mittlerer Sichthöhe von 1,40 m, bezogen auf die Mitte des Fahrplankastens (Höhe zwischen 1 m bezogen auf die Unterkante und 1,70 m bezogen auf die Oberkante)
- barrierefreie Erreichbarkeit von Fahrplanaushängen, z.B. Zugänglichkeit mit Rollstuhl oder Rollator
- maximal zwei Aushangfahrpläne übereinander; bei mehr als zweien: Einsatz größerer Vitrine

Ergänzung / Empfehlung
Sofern ein Fahrgastunterstand vorhanden ist, sind Aushangfahrpläne nach Möglichkeit darin zu befestigen (= wettergeschützt) und nicht außerhalb am Mast. Unter dem Aushangfahrplan soll kein Abfallbehälter angebracht werden.

12.4 Hinweise zur Schnittstelle Fahrzeug – Haltestelle

Zur vollständigen Barrierefreiheit gehört nicht nur die Haltestellen-Infrastruktur, sondern auch die Beschaffenheit der Fahrzeuge.

Hochflurbus
- keine Barrierefreiheit möglich

Niederflurbus / Low-Entry-Bus
- unter 16 cm Bordstein nicht barrierefrei
- ab 16 cm Bordstein in der Kombination Kneeling plus Klapprampe barrierefrei (Tiefe der Aufstellfläche von mindestens 2,50 m erforderlich)
- ab einem Resthöhenunterschied vom Fahrzeug zum Bordstein von 5 cm oder weniger ist keine fahrzeuggebundene Klapprampe erforderlich
- nur Bordsteinbereiche unter oder gleich 16 cm können beim An- und Abfahren überstrichen werden (je nach Querneigungsverhältnissen).
- Die Höhe der Überstreichfähigkeit sowie der Absenkfähigkeit (Kneeling) der Fahrzeuge ist auch von den Einstellungen in den Werkstätten der Verkehrsunternehmen abhängig.

Kleinbus (auch Niederflur-/ Low-Entry-Varianten)
- über 16 cm Bordstein nicht barrierefrei
- Nur Bordsteinbereiche mit maximal 16 cm können aufgrund tiefgreifender Außenschwenktüren angefahren werden.
- Die Neigung der fahrzeuggebundenen Klapprampe darf maximal 12 % betragen.

PKW
- keine Barrierefreiheit möglich
- Pkw-Türen können, je nach Fahrzeugmodell, an Bordsteinhöhen von mehr als 8 cm unter Umständen nicht mehr geöffnet werden

Weiterhin zu beachten:
- permanente Werkstattbetreuung der Busfahrzeuge, insbesondere zur dauerhaften Gewährleistung der barrierefreien Einstiegsverhältnisse (Restspalt, Reststufe)
- regelmäßige Schulungen des Fahr- und Servicepersonals im Hinblick auf die Belange mobilitätseingeschränkter Personen und den Umgang mit der Betriebstechnik (z. B. durch Befahrung, üben der Kontaktfahrt an Sonderborden/Formsteinen)
- Freihaltung Haltestellenbereich von Falschparkern, Lieferverkehr, Rückstau, um die barrierefreie Anfahrbarkeit durchgehend sicherzustellen

12.5 Umsetzbarkeit des Mindeststandards und Prüfen von Alternativen

Beim Umbau bzw. Neubau von Bushaltestellen ist das oberste Ziel die Umsetzung der beschriebenen Mindeststandards. Sofern diese am vorgesehenen Standort unter den gegebenen Randbedingungen (z.B. aus Platzmangel) nicht umsetzbar sind, sind folgende Handlungsoptionen zu prüfen:

- Kann die Haltestelle im Umkreis von ca. 100 Meter sinnvoll an einen anderen Standort verlegt werden, an welchem der geforderte Mindeststandard möglich ist?
- Kann mit vertretbarem Aufwand durch Zukauf eines Grundstücks angrenzend zum Bürgersteig die erforderliche Haltestellentiefe für den Einsatz der Einstiegshilfe (Klapprampe) hergestellt werden?
- Kann der Standard durch eine Neuordnung des Straßenraums sowie der Wahl eines anderen Haltestellentyps erreicht werden, z. B durch eine Fahrbahneinengung bzw. den Bau eines Haltestellenkaps?

Umsetzung Barrierefreiheit nicht oder nur teilweise möglich – Ausnahmetatbestand

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:

Bauliche Gründe, z.B.

- unbefestigter Seitenstreifen (Bankett) ohne Verbindung zum öffentlichen Wegenetz und auf der Fahrbahn ein starker Kraftfahrzeugverkehr vorherrscht (z.B. Abzweig-Haltestellen an Staats- oder Bundesstraßen)
- keine ausreichende Gehwegbreite, die nicht mit einem verhältnismäßigen Aufwand erweitert werden kann (z.B. Grunderwerb)

Topografische Gründe, z.B.

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

Funktionale Gründe, z. B.

- kurzfristig eingerichtete Ersatzhaltestellen bei unvorhersehbaren / nicht geplanten Umleitungen sowie bei Ersatzverkehren
- Haltestellen, die ausschließlich mit taxibasierten Bedarfsverkehren bedient werden.

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

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 besonders

- eine auf 16 cm erhöhte, befestigte Wartefläche, sofern eine Anbindung an das öffentliche Wegenetz besteht,
- der Einbau von Bodenindikatoren, d.h. Auffindestreifen und Einstiegsfeld, sofern eine Anbindung an das öffentliche Wegenetz vorhanden ist,
- die Anforderungen an die Position und bauliche Ausgestaltung des Haltestellenmastes inkl. des Haltestellenschildes gemäß VGN-Standard,

die Anforderungen an den Aushangkasten inkl. Aushangfahrplan im VGN-Design.

13. RNVP Modul I Bedarfsverkehre

13.1 Einführung

Die 83. Verbandsversammlung des Zweckverbands Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (ZVGN) hat am 15.11.2016 den Regionalen Nahverkehrsplan, Modul Bedarfsverkehre, einstimmig beschlossen. Die Vorgaben des Moduls sind seitdem in die Fortschreibungen der lokalen Nahverkehrspläne eingeflossen und in der Praxis sukzessive umgesetzt worden. Damit ist man dem kundenfreundlichen Ziel einer Standardisierung der vorher sehr vielfältigen Bedarfsverkehrslandschaft im Gebiet des Zweckverbands Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (ZVGN) ein gutes Stück nähergekommen. Da jedoch gerade in den vergangenen Jahren im Bereich der bedarfsorientierten Bedienformen eine starke Dynamik zu erkennen war und neue Bedienformen, z.B. On-Demand-Verkehre gem. § 44 PBefG (Linienbedarfsverkehre), auf dem Markt erschienen sind, wurde das Modul I Bedarfsverkehre überarbeitet und an die neuen Gegebenheiten angepasst.

13.2 Ausgangslage

Bedarfsverkehre haben als Ergänzung des klassischen Linienverkehrs im Gebiet des VGN bereits eine lange und erfolgreiche Tradition. Durch die zunehmende Bedeutung des ÖPNV im Hinblick auf die Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor einerseits sowie die anstehenden Herausforderungen des demografischen Wandels andererseits wird die Bedeutung dieser Angebotsformen weiter zunehmen. Gerade in Gebieten und zu Verkehrszeiten mit geringerer Nachfrage sollen Taktlücken durch erweiterte Angebote geschlossen werden bzw. ein öffentlicher Verkehr, der über die Angebote der Schulzeiten hinausgeht, überhaupt erst aufgebaut werden. Aus Gründen der Finanzierbarkeit ist dies überwiegend nur durch bedarfsorientierte Formen möglich. Teilweise hat auch die Zunahme an älteren Mitbürgern sowie der Rückgang der Schülerzahlen Auswirkungen auf die Angebote des ÖPNV. Die Landkreise und kreisfreien Städte als Aufgabenträger des allgemeinen ÖPNV greifen daher vermehrt auf diese Angebotsform zurück.

Um gegenwärtige wie auch potenzielle Kunden bei der Ausweitung flexibler Bedarfsformen und den damit verbunden Änderungen in der „Handhabung“ des ÖPNV mitzunehmen, sind ein möglichst gleichartiges Vorgehen sowie einheitliche Produktdefinitionen und Qualitätsstandards innerhalb des VGN weiterhin unerlässlich. Ziel muss es sein die knappen Mittel für den ÖPNV möglichst effektiv einzusetzen. Hierzu gehören auch einheitliche Produkt 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 erhalten bzw. wo noch nicht vorhanden zu schaffen und so einen weiteren Abbau von Zugangshemmnissen vorzunehmen.

Die Regelungen des Moduls I des Regionalen Nahverkehrsplans gelten verbindlich für neu einzurichtende Bedarfsverkehre. Bestehende flexible Verkehrsformen sind nach Möglichkeit zeitnah, ansonsten bei grundlegenden Änderungen der Systeme an diese Standards für Bedarfsverkehre anzupassen.

13.3 Produktdefinitionen für Bedarfsverkehre

Im VGN wird bei Bedarfsverkehren zwischen drei Bedienungsformen unterschieden:

- Rufbus (RBu)
- Anrufsammeltaxi (AST)
- On-Demand-Verkehr (ODV)

Allen drei Bedienungsformen gemeinsam ist, dass sie nur nach vorheriger Bestellung fahren. Der wesentliche Unterschied zwischen den drei Verkehren besteht in der Art des Bedienungskonzeptes und im Vorhanden- bzw. Nichtvorhandensein der Fahrplangebundenheit.

13.3.1 Rufbus (RBu)

Rufbusse (RBu) sind bedarfsgesteuerte Verkehre ohne Zuschlag. Sie sind entweder in VGN-Linien integ-

riert oder werden als reine Rufbus-Linien mit einer VGN-Liniennummer geführt. Die Bedienung erfolgt grundsätzlich wie im Linienverkehr üblich an den Haltestellen. Es existieren feste Fahrplanzeiten.

Definition Rufbus:

- Bedarfsgesteuerter Verkehr
- Fahrpreis ohne Zuschlag
- Fahrplangebunden, zumindest feste Abfahrts- oder Ankunftszeit
- Eine Bedienung ist nur von Haltestelle zu Haltestelle möglich
- Sowohl liniengebundener Verkehr als auch Flächenverkehr möglich
- VGN-Tarif mit gesamtem Fahrkartensortiment gültig

13.3.2 Anruf-Sammel-Taxi (AST)

Anruf-Sammel-Taxis (AST) sind bedarfsgesteuerte Verkehre für die empfohlen wird, neben dem regulären Fahrpreis, einen Zuschlag zu erheben. Dem Aufgabenträger steht dies jedoch frei. Die Bedienung kann bis vor die Haustür angeboten werden, der Beginn der Fahrt ist jedoch immer an einer Haltestelle. Reine AST-Linien besitzen eine eigene Liniennummer, denen ein „A“ vorangestellt ist. Es können aber auch einzelne AST-Fahrten in Ergänzung zu Busfahrten in eine Linie integriert werden.

Definition Anruf-Sammel-Taxi (AST):

- Bedarfsgesteuerter Verkehr
- Empfohlen wird neben dem regulären Fahrpreis einen AST-Zuschlag zu erheben
- Fahrplangebunden, zumindest feste Abfahrts- oder Ankunftszeit
- Der Beginn der Fahrt muss an einer Haltestelle erfolgen, für den Ausstieg ist auch eine Haustürbedienung möglich
- Sowohl liniengebundener Verkehr als auch Flächenverkehr möglich
- VGN-Tarif mit gesamtem Fahrkartensortiment gültig

13.3.3 On-Demand-Verkehr (ODV)

On-Demand-Verkehre nach § 44 PBefG (Linienbedarfsverkehre) sind bedarfsgesteuerte Verkehre ohne festen Linienweg und ohne zeitliche Bindung (kein Fahrplan). Es wird nur ein Gebiet und ein Zeitraum definiert, in dem Fahrtwünsche gebucht und durchgeführt werden können. Mindestens eine feste oder virtuelle Haltestelle muss als Ein- oder Ausstiegspunkt angegeben werden, die zweite Haltestelle kann auch ein Wunschort (z.B. Privatadresse) sein.

On-Demand-Verkehre fahren in der Regel, wenn kein zumutbares Alternativangebot durch Linienverkehre angeboten wird. Ob Parallelfahrten zu bestehenden Linienverkehren zugelassen werden entscheidet der Aufgabenträger bzw. die Genehmigungsbehörde.

On-Demand-Verkehre haben eine VGN-Liniennummer, denen ein „A“ vorangestellt sein kann. Es wird empfohlen einen On-Demand-Zuschlag zu erheben, dem Aufgabenträger steht dies jedoch frei.

Als Hilfestellung für Aufgabenträger zur Planung und Umsetzung von On-Demand-Verkehren im VGN gibt es eine Leitlinie, die für eine möglichst reibungslose Einbindung des Verkehrs in die Informations- und Auskunftssysteme des VGN frühzeitig beachtet werden sollte.

Definition On-Demand-Verkehre (ODV):

- Bedarfsgesteuerte Verkehre
- Ohne Fahrplanbindung mit flexibler Abfahrts-/Ankunftszeit und ohne festen Linienweg
- Notwendigkeit mindestens einer festen oder virtuellen Haltestelle als Ein- oder Ausstiegspunkt; Beginn oder Ende einer Fahrt kann eine Privatadresse sein
- Zulassung von Parallelverkehren wird durch den Aufgabenträger oder die Genehmigungsbehörde bestimmt
- Empfohlen wird neben dem regulären Fahrpreis einen On-Demand-Zuschlag zu erheben
- ausschließlich Flächenverkehr möglich
- VGN-Tarif mit gesamtem Fahrkartensortiment gültig

13.4 Qualitätsstandards für Bedarfsverkehre

13.4.1 Benutzungshinweise für bedarfsgesteuerte Fahrten

Für bedarfsgesteuerte Verkehre werden von der VGN GmbH einheitliche Benutzungshinweise erstellt. Diese sichern den für das Verkehrsunternehmen[22] und den Kunden notwendigen Informationsaustausch zur Bestellung und Durchführung einer bedarfsgesteuerten Fahrt. Sie gelten für alle angebotenen Bestellmöglichkeiten für Bedarfsverkehre (App, Internet, Telefon).

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

Verkehrsbezeichnung

Bedarfsfahrten (AST oder Rufbus), die in eine Buslinie integriert sind, werden im Fahrplan mit dem entsprechenden Logo sowie der Bezeichnung „AST“ oder „RBu“ gekennzeichnet. Bedarfsverkehre, die eine eigene Liniennummer führen, beinhalten den Namen des Verkehrs (Rufbus, AST oder On-Demand-Verkehr) und die VGN-Liniennummer. Bezeichnungen für Bedarfsverkehre, die noch nicht an die Vorgaben dieses Moduls aus dem Regionalen Nahverkehrsplan angepasst wurden, sind zeitnah, spätestens mit

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. Auftragnehmer sein. Bei der Beteiligung von mehreren Unternehmen sind die jeweilige Aufgabenteilung sowie Kommunikations und Dokumentationspflichten festzulegen.

der nächsten Vergabe der jeweiligen Linienkonzession, anzupassen.

Bedarfsverkehrs-Logo

Für jede der drei Bedarfsverkehrsformen gibt es ein eigenes Logo. Dieses ist immer im Zusammenhang mit der jeweiligen Form zu verwenden

Konzessionsinhaber

Der Inhaber der Konzession für den Bedarfsverkehr ist anzugeben. Dieser ist auch Kundenvertragspartner hinsichtlich der Bestellung des Verkehrs sowie des Beförderungsvertrags.

Vorbestellfrist

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 zeitnahe öffentliche Beförderung Rechnung getragen werden. Sollten kürzere Anmeldezeiten z. B. aufgrund kurzer Anfahrtswege möglich sein, sind diese im Sinne der Attraktivität gegenüber Fahrgästen umzusetzen.

Für On-Demand-Verkehre werden i.d.R. keine Vorbestellzeiten vorgegeben. Hierfür können aber maximale Vorbestellzeiten angegeben werden.

Hinsichtlich der Länge der Frist zur Voranmeldung sind Ausnahmen möglich, wenn in Einzelfällen durch die örtliche Topografie des Bedienungsgebietes oder durch die Anzahl der Fahrgäste längere Vorlaufzeiten erforderlich sind. Falls 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 Flächenbediengebieten, der Möglichkeit zur Haustürbedienung, o.ä.) sind in den Bedienungshinweisen darzustellen und zu erläutern. Abweichungen von den allgemeinen Benutzungshinweisen sind auf ein Minimum zu reduzieren.

App/Internet/Telefonnummer

Neben dem Aufbau einer elektronischen Buchungsmöglichkeit über die Fahrplanauskunft (App bzw. Internet) gibt es seitens einiger Aufgabenträger im VGN konkrete Überlegungen, künftig verbundweit eine telefonische Dispositionszentrale einzurichten, die für alle Bedarfsverkehre (Rufbus-, AST- oder On-Demand-Verkehre) Anmeldungen der Fahrgäste über verschiedene Kundenschnittstellen entgegennimmt, optimierte Fahrtrouten disponiert und die entsprechenden Fahrtaufträge an das jeweilige Verkehrsunternehmen übermittelt. Der Aufgabenträger kann daher veranlassen, dass das Verkehrsunternehmen die Bestellannahme der Bedarfsverkehrsfahrten über die telefonische VGN-Dispositionszentrale zu übertragen hat. In diesem Fall gewährleistet das Verkehrsunternehmen die rechtzeitige Übermittlung dispositionsrelevanter Daten an die erwähnte Zentrale und ist schon bei deren Aufbau zu einem regelmäßigen Informationsaustausch mit allen Beteiligten bereit.

Für die Bestellung von Bedarfsfahrten ist eine deutsche Telefonnummer, möglichst Festnetz oder eine kostenfreie Service-Telefonnummer anzugeben. Die Fahrtanmeldung ist vom Verkehrsunternehmen entsprechend zu dokumentieren.

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

Bestellung

Das Verkehrsunternehmen bzw. die Dispositionszentrale haben sich für die Bestellung einer konkreten Bedarfsfahrt an unten stehendem Gesprächsleitfaden zu orientieren, mit welchem die zur Fahrtdurchführung erforderlichen Angaben erfasst werden. Das Verkehrsunternehmen bzw. die Dispositionszentrale sind dafür verantwortlich, dass alle wichtigen Angaben erfasst werden.

Abzufragen sind:

- Name,
- von wo aus und wohin der Fahrgast fahren möchte,
- wann der Fahrgast fahren möchte,
- ob ein Anschluss erreicht werden muss,
- die Anzahl der zu befördernden Personen,
- ob besondere Anforderungen bestehen, z. B. ob mobilitätseingeschränkte Personen, kleine Kinder, Kinderwagen, Rollator, Gepäck befördert werden sollen, usw.

Diese Angaben sind von den Mitarbeitern der Verkehrsunternehmen bzw. der Dispositionszentrale zu dokumentieren. Der allgemeine Gesprächsleitfaden ist entsprechend auch als Grundlage für den Aufbau

eines Bestellungsportals im Internet anzuwenden.

Bei Anmeldungen via App oder Internet können sich Kunden in einem Nutzerkonto registrieren und freiwillig diverse Angaben (Name, Route etc.) speichern, weshalb nicht bei jeder Fahrtanmeldung alle oben stehenden Angaben abzufragen sind.

Tarif

Alle VGN-Fahrkarten mit Gültigkeit auf der gewünschten Verbindung werden anerkannt (auf Basis der VGN-Tarifzonen).

- Bei **liniengebundenen Verkehren** erfolgt die Preisbildung nach den vorhandenen VGN-Tarifzonen gemäß der im Zonenplan definierten Linienführung.
- Bei **Flächenverkehren** erfolgt die Preisbildung nach den vorhandenen VGN-Tarifzonen anhand des günstigsten Wegs innerhalb des VGN-Tarifzonenplans. Die Eintarifierung und damit die Preisbildung erfolgt dabei immer auf Basis der Haltestellen. Sofern eine Bedienung zur Haustür erfolgt, ist die nächstgelegene Haltestelle maßgeblich.

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.

Beim Einstieg muss der Kauf einer VGN-Einzelfahrkarte sowohl für die Bedarfsverkehrslinie als auch über die Linie hinaus in den Verbundraum möglich sein, außer Buchung und Fahrscheinkauf sind nur elektronisch über die VGN-App Fahrplan & Tickets oder eine andere App möglich.

Zuschlag

Bei AST-Verkehren und bei On-Demand-Verkehren wird empfohlen neben dem Grundtarif immer einen Zuschlag zu verlangen. Dies steht dem Aufgabenträger jedoch frei.

Für die Bildung des Zuschlags gelten folgende Regularien:

- AST-Zuschlag/On-Demand-Zuschlag als Produkt einer regulären VGN-Einzelfahrkarte (egal ob Kinder- oder Erwachsenenfahrpreis, z. B. Kind/Erwachsener Preisstufe 2).
- Der AST-Zuschlag/On-Demand-Zuschlag entspricht maximal dem Doppelten des regulären Einzelfahrpreises für Erwachsene der der Fahrtstrecke entsprechenden Preisstufe. Empfohlen wird jedoch im Sinne der Kundenfreundlichkeit maximal einen Zuschlag in Höhe des Grundpreises anzuwenden. Darüber hinaus kommen die Tarifbestimmungen des VGN-Gemeinschaftstarifs zur Anwendung.

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.

13.4.2 Fahrzeugkennzeichnung für bedarfsgesteuerte Fahrten

Die Fahrzeuge, welche für die Durchführung von bedarfsgesteuerten Verkehren eingesetzt werden, sind entsprechend als Partner im VGN zu kennzeichnen. So sind Fahrzeuge im Linienverkehr (z.B. Solo- oder Midibusse) gemäß Regionalem Nahverkehrsplan, Modul III (Einheitliches Busdesign und Kennzeichnung von Fahrzeugen im VGN) mindestens mit einem VGN-Signet zu kennzeichnen. Bei Fahrzeugen, die nur für bedarfsgesteuerte Verkehre eingesetzt werden (z.B. Taxen), kann die Kennzeichnung auch über Stecktafeln oder Magnetschilder erfolgen. Die konkrete Kennzeichnung und das entsprechende Design sind mit der Verbundgesellschaft abzustimmen.

Barrierefreiheit

Auch bei bedarfsorientierten Verkehren sind bevorzugt barrierefreie Busse (Klein-/Minibusse sind ebenfalls möglich) einzusetzen. Alternativ können Rufbusfahrten auch mittels nicht barrierefreier Taxi-Verkehre (PKWs bzw. Vans) durchgeführt werden.

13.4.3 Ausstattung der Haltestellen für bedarfsgesteuerte Fahrten

Haltestellen, an denen neben einem normalen Linienverkehr auch Rufbusse, ASTs oder On-Demand-Verkehre halten, sind auf dem Haltestellenschild mittels eines Einschubs unter dem H-Zeichen neben der Liniennummer entweder das Ziel oder das Bediengebiet anzubringen – ähnlich wie bei klassischen Linienverkehren. Auf Bedarfsverkehrs-Logos im Einschub oder neben dem H-Zeichen wird verzichtet. Für ältere Schilder gilt Bestandsschutz.

Haltestellen, die eigens für ASTs, Rufbusse oder On-Demand-Verkehre eingerichtet werden und an denen kein Linienbus hält, müssen als Bedarfsverkehrshaltestellen des ÖPNV erkennbar sein.

Bedarfsverkehre müssen an jeder Haltestelle, an der sie halten, auch an reinen Bedarfsverkehrshaltestellen, einen Aushangfahrplan gem. VGN-Standard haben (*vgl. Modul III des RNVP*).