



NAHVERKEHRSPLAN 2025



Nahverkehrsplan

für den Landkreis Nürnberger Land

Endbericht 2025

Oktober 2025

Aufgestellt:



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH
Rothenburger Str. 9
90443 Nürnberg

Bearbeiter: Jonas Hüsam, Diplom-Geograf

Inhaltsverzeichnis

1. Rahmenbedingungen und Zielvorgaben	6
1.1 Ausgangslage	6
1.2 Gesetzliche Rahmenbedingungen	6
1.3 Gültigkeit	7
1.4 Zielvorgaben	7
1.5 Finanzielle Rahmenbedingungen	10
1.6 Arbeitsschritte	12
2. Bestandsaufnahme	13
2.1 Raumstruktur	13
2.2 Verkehrsnachfrage	14
2.3 Derzeitiges ÖPNV-Angebot	15
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	21
5. Voraussichtliche Entwicklungen	24
5.1 Siedlungsflächen und Infrastruktur	24
5.2 Planungen anderer Aufgabenträger	24
5.3 Verkehrsprognose	25
5.4 Linienbündel	25
6. Maßnahmenpaket	27
6.1 Maßnahmenfinanzierung	27
6.2 Leistungsangebot	27
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 Einzelmaßnahmen	31
9. Beteiligungsverfahren	32
9.1 Beteiligung der Verkehrsunternehmer	32
9.2 Weitere Beteiligungen	32
9.3 Zeitliche Reihung der Beteiligung	32
10. Karten	33
11. Tabellen	49

1. Rahmenbedingungen und Zielvorgaben

1.1 Ausgangslage

Der Landkreis Nürnberger Land hat in einer Vereinbarung mit der VGN GmbH vom 07.11.2003 die Verbundgesellschaft beauftragt, den Nahverkehrsplan (NVP) zu erstellen und regelmäßig fortzuschreiben. Der erste Nahverkehrsplan wurde 2007 vom Kreistag beschlossen, 2013 und 2019 erfolgten je eine Fortschreibung des gesamten Nahverkehrsplans.

Am 28. Juni 2024 wurde im Rahmen der AG ÖPNV des Landkreises mit der dritten Fortschreibung des Nahverkehrsplans begonnen.

1.2 Gesetzliche Rahmenbedingungen

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

Der Aufgabenträger ist für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV zuständig. Er „definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrs-mittelübergreifende 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 Verkehrs-gestaltung an der Erfüllung der dem Aufgabenträger (...) obliegenden Aufgabe mit. Sie hat hierbei einen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen, der unter den Voraussetzungen des Absatzes 3 Satz 6 PBefG³ zustande gekommen ist und vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet.“⁴

Das Bayerische ÖPNV-Gesetz legt fest, dass „die Planung, Organisation und Sicherstellung des allgemeinen Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) eine frei-willige 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.

Diese Kriterien wurden von einer Arbeitsgruppe aus Vertretern der einzelnen Fraktionen im Kreistag erörtert und Vorgaben für die Bewertung der ÖPNV-Situation (Ist-Zustand) festgelegt.

In Weiterführung des Rechtsgedankens des PBefG § 8 Abs. 4 (1),

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

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

2 PBefG §8 Abs. 3

wonach Verkehrsleistungen im ÖPNV vorrangig ohne finanzielle Ausgleichsleistungen zu betreiben sind, bleibt auch bei Anwendung der Verordnung (EG) 1370/2007 das Prinzip der „eigenwirtschaftlichen Verkehre“ erhalten.⁸ Die Verordnung (EG) 1370/2007 kommt insbesondere dann zur Anwendung, wenn die öffentliche Hand durch finanzielle Ausgleichsleistungen zur Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen in den ÖPNV intervenieren möchte (öffentliche Dienstleistungsaufträge), um das Kriterium der ausreichenden 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.

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

1.3 Gültigkeit

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

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

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

- Erstellung des regionalen Nahverkehrsplans (RNVP) einschließlich konzeptionelle Verkehrsplanung
- Abstimmung der Nahverkehrsplanung der Verbandsmitglieder

- Mitwirkung bei der SPNV-Planung
- Infrastrukturplanung
- Objektplanung und Stellungnahme zur Bauleitplanung

Der Regionale Nahverkehrsplan (RNVP) 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 zusammenge schlossenen 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.

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

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 %⁹ zu reduzieren, auch im Verkehrs bereich zu stützen, ist eine Verlagerung zwischen den Verkehrsmitteln notwendig. Es sind dabei nicht nur Emissionen von CO₂, 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 Verkehrsträgerwahl haben, kommunalpolitisch nicht beeinflussbar.

Möchte man die Schadstoff- und Lärmemissionen verringern, muss man sich konkrete Ziele setzen und

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

entsprechende Maßnahmen umsetzen. Um diesen Zielen gerecht zu werden, setzt sich der Landkreis zum Ziel, durch entsprechende Maßnahmen eine Veränderung des Modal Split zu Lasten der PKW-Fahrer und zu Gunsten der PKW-Mitfahrer sowie des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV) zu erreichen.

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

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

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

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

Barrierefreiheit

Nach § 8 Abs. 3 PBefG hat der Nahverkehrsplan „die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die (...) genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans (...) sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.“

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

Weiterhin ist eine der Kernaussagen, dass der Gesetzgeber mit der Zielbestimmung eines barrierefreien ÖPNV bis 2022 keine neuen technischen Anforderungen definiert (hat): „Barrierefreiheit“ bleibt auch weiter ein Prozess der Annäherung an ein

Ideal und ein Kompromiss zwischen den Bedürfnissen unterschiedlicher Gruppen von Menschen. Eine Freiheit von Hemmnissen für alle Formen von Behinderungen ist 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 Landkreis Nürnberger Land schließt sich diesen Formulierungen der Ad-hoc-AG an.

Die Kriterien und Vorgaben zur Barrierefreiheit bei Haltestellen und Fahrzeugen sind unter „Kapitel 4.3 Barrierefreiheit bei Haltestellen und Fahrzeugen“ auf Seite 21 aufgelistet.

Die Umsetzung der Barrierefreiheit bei der **Information** der Fahrgäste soll vor allem elektronisch 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 im RNVP Modul II „Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen im VGN“ (zu finden unter www.vgn.de) festgehalten sind. Der Erhalt der Barrierefreiheit und der Betrieb bei Infrastruktur und Fahrzeugen müssen ständig gewährleistet sein. Daher legt der Aufgabenträger im Nahverkehrsplan vorrangig Kriterien für den barrierefreien Ausbau der Infrastruktur und der Fahrzeuge fest. Diese sind im Nahverkehrsplan unter „Kapitel 4.3 Barrierefreiheit bei Haltestellen und Fahrzeugen“ auf Seite 21 aufgelistet.

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

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.

Freigestellte Schülerverkehre sind nach Möglichkeit in den ÖPNV zu integrieren.

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

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

Die Qualitätsstandards für Bedarfsverkehre (Benutzungshinweis, Fahrzeugkennzeichnung, etc.) sollen den Anforderungen des Moduls I „Standards für Bedarfsverkehre“ im RNVP (zu finden unter www.vgn.de) entsprechen.

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

11 Förderrichtlinie zur Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum

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

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

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

Infrastruktur und Beschleunigung

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

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 Fahrgästinformation ausgestattet werden.¹⁴

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

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

Fahrzeuge

Die im Verbundverkehr eingesetzten Fahrzeuge haben Qualitätsstandards zu erfüllen, wie z. B. gut lesbare VGN-Liniенnummer 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 festgehalten.

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

14 Hierfür gilt auch das Sofortprogramm „Saubere Luft 2017 – 2020“ des Bundes.



Abb. 1: Außendesign für Fahrzeuge im Landkreis Nürnberger Land (Modellbeispiel)

Busdesign

Die Aufgabenträger im VGN-Gebiet haben sich im Rahmen des Regionalen Nahverkehrsplans darauf verständigt, ein einheitliches Außen- design der Fahrzeuge bei der Ver- gabe von Verkehrsleistungen zu fordern. Der Landkreis Nürnberger Land schreibt daher diese Gestal- tung der Fahrzeuge vor, sofern keine anderen Vorgaben im Rahmen des RNVP gemacht wurden (vgl. Abbil- dung 1). Diese Vorgaben gelten auch für Fahrzeuge unter 22 Sitz- plätzen. Sollten Städte oder Gemein- den einen wesentlichen Anteil der Betriebsleistung eines Linienbetrie- bes mitfinanzieren und findet die- ser Verkehr ausschließlich auf dem Gebiet der entsprechenden Kom- mune statt, besteht die Mög- lichkeit, sich mit dem eigenen Wappen/Logo auf dem Fahrzeugheck neben dem Landkreislogo zu präsentieren.

Fahrplan und Fahrgastinfor- mation

Die Fahrpläne sollen soweit mög- lich durch die Vereinheitlichung der Lini- enwege für den Kunden übersichtlich gestaltet werden. Bedienungsver- bote und Verkehrsbeschränkungen (z. B. „nur montags“ oder „nicht freitags“) sollen vermieden werden.

Um Echtzeitdaten an die Kun- den übermitteln zu können und die Anschluss sicherung innerhalb der Bündel sowie an Schienenhalte- punkten sicherzustellen, haben die

Busbetreiber ein passendes RBL (rechnergestütztes Betriebsleitsys- tem)¹⁵ zu nutzen und sich an das DEFAS-System der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) anzuschließen. Notwendig hierfür ist, dass in jedem Bus ein entsprechen- der Bordrechner und elektronischer Fahrscheindrucker eingesetzt wird. Das RBL und die Bordrechner müs- sen in der Lage sein, Informationen über verspätete Zubringer zu emp- fangen und an den Fahrer kommuni- zieren 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. Für bedarfsoorientierte Verkehre soll kein Zuschlag erhoben werden.

Digitale und mobile Dienste wie HandyTicket, eTicketing, mobile Echtzeit auskunft, freies WLAN etc. gewinnen zunehmend an Bedeu- tung. Sie dienen einer kundenfreund- lichen Nutzung des ÖPNV und oft auch als Ersatz zum Kundencenter. Daher sollen diese Entwicklungen vorangetrieben und – wo dies wirt- schaftlich vertretbar ist – realisiert werden. Auch hierfür ist in jedem Bus

ein elektronischer Fahrscheindruck- er notwendig.

1.5 Finanzielle Rahmenbedin- gungen

Grundsätzlich ist eine Steigerung der Verkehrs nachfrage im ÖPNV anzu- streben. Dafür sind die Vorgaben im Nahverkehrsplan Grundlage für eine Vorabbekanntmachung. Leistungen sollen dabei nach Möglichkeit eigen- wirtschaftlich von den Verkehrsunternehmern erbracht werden. Sollte jedoch kein eigenwirtschaftlicher Antrag eingehen, so wird die Leis- tung von der Landkreisverwaltung nach den gesetzlichen Vorgaben im Rahmen einer europaweiten Aus- schreibung veröffentlicht und im offenen Ausschreibungsverfahren vergeben. Nach § 31 Abs. 1 der Kom- munalhaushaltsverordnung-Kame- ralistik (KommHV-Kameralistik) bzw. § 30 Abs. 1 Kommunalhaushaltsver- ordnung-Doppik (KommHV-Doppik) sind Bayerische Kommunen ver- pflichtet, grundsätzlich eine öffentli- che Ausschreibung durchzuführen, sofern nicht die Natur des Geschäfts oder besondere Umstände eine beschränkte Ausschreibung oder eine freihändige Vergabe rechtferti- gen.

Für die Finanzierung gilt ein land- kreisweit einheitliches Modell, mit dem sichergestellt wird, dass in allen Regionen eine gleichwertige

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

Abb. 2: Finanzierungsmodelle des Landkreises

	Montag – Freitag Taktfolgen / Fahrtenpaare (FP)			Samstag	Sonntag / Feiertag
	HVZ ¹⁶	NVZ ¹⁶	SVZ ¹⁶	(Anzahl Fahrten)	
Stunden-Takt-Modell (STM)					
Verdichtungsraum	60	60	120 (BF)	120 (BF)	120 (BF)
Ländlicher Raum	60 (BF)	60 (BF)	120 (BF)	120 (BF)	120 (BF)
„Grenzwert-Plus-Modell“					
Verdichtungsraum zentr. Gebiet	60	60	60 (BF)	120 (BF)	120 (BF)
Verdichtungsraum nicht zentr. Gebiet	120	120	120 (BF)	120 (BF)	120 (BF)
Ländlicher Raum	2 FP	2 FP	1 FP (BF)	120 (BF)	120 (BF)

BF = Bedarfsfahrten

ÖPNV-Bedienung für die Bürgerinnen und Bürger angeboten werden kann. Der Landkreis wendet für alle Konzessionsvergaben, für welche bis Juli 2025 das Vergabeverfahren bereits begonnen wurde, das sogenannte „**Stunden-Takt-Modell**“ (**STM**) an. Bei diesem Modell finanziert der Landkreis die Umsetzung aller Maßnahmen, sodass landkreisweit den Bürgerinnen und Bürgern Montag bis Freitag in der **Haupt- und Nebenverkehrszeit** ein **Stundentakt** zur Verfügung steht. Der Stundentakt soll in Orten des Gebietstyps „**Verdichtungsraum**“ mit Busverkehr umgesetzt werden, in Gebieten des „**Ländlichen Raums**“ mit Bedarfsverkehr (vgl. „Kapitel 2.1 Raumstruktur“ auf Seite 13), wobei hier bestehende Fahrten im Busbetrieb weiterhin im Busbetrieb angeboten werden. Montag bis Freitag in der **Schwachverkehrszeit** soll ein **Zwei-Stunden-Takt** im Bedarfsverkehr landkreisweit angeboten werden. Dies entspricht i.d.R. dem modifizierten Richtwert der Ausreichenden Verkehrsbedienung. Linienkonzessionen, für welche das Vergabeverfahren nach Juli 2025 beginnt, werden nach dem „**Grenzwert-Plus-Modell**“ vom Landkreis finanziert. Bei diesem Modell werden grundsätzlich alle Fahrten, die für die Erfüllung des Grenzwertes notwendig

sind, vom Landkreis finanziert. Darüber hinaus beinhaltet dieses Modell alle Schülerverkehre nach den unten dargestellten Kriterien sowie alle Fahrten, welche durchschnittlich mindestens 5 Fahrgäste aufweisen. Für die Prüfung der „nachgefragten Fahrten“ werden die durchschnittlichen Werte der Fahrgastzählung der vergangenen 12 Monate vor Planungsbeginn herangezogen, welche durch die quartalsweisen Zählungen der aktuellen Betreiber der jeweiligen Linie erfolgen.

Für alle Verkehre gelten einheitlich folgende Vorgaben für die Finanzierung durch den Landkreis:

- In den Laufer Ortsteilen Heuchling, Kotzenhof und Rudolfshof sowie in Hersbruck (Kernbereich) und Altensittenbach ist im Richtwert ein 30-Minuten-Takt vorgesehen. Im Kernbereich der Stadt Lauf ist im Richtwert der 15-Minuten-Takt, im Grenzwert der 30-Minuten-Takt vorgegeben. Für beide Finanzierungsmodelle wird vom Landkreis jedoch nur der Stundentakt finanziert. Maßnahmen, die über dem Stundentakt liegen und von Dritten gewünscht werden, müssen von diesen finanziert werden.
- Am Wochenende soll landkreisweit der Zweistundentakt für alle im NVP berücksichtigten Orte angeboten werden. I.d.R. werden diese Fahrten als Bedarfsverkehr angeboten. Bei regelmäßiger Nachfrage sollen entsprechende Fahrten in Busverkehre umgewandelt werden. Auf touristisch interessanten Strecken ist auch besonders in den Sommermonaten zur besseren touristischen Erschließung der Regionen abseits der Bahnstrecken eine Bedienung im Busverkehr möglich.
- Die Auslastung des Verkehrsangebotes soll regelmäßig überprüft werden. Busfahrten, welche nicht stetig nachgefragt werden, sollen – sofern umlauftechnisch umsetzbar – in Bedarfsfahrten umgewandelt werden. Das Gleiche gilt umgekehrt für Bedarfsfahrten, die stetig nachgefragt werden, oder eine touristische Bedeutung haben.
- Schülerverkehr, der in der Verantwortung des Landkreises liegt, wird vom Landkreis finanziert. Darüber hinaus sollen die übrigen freigestellte Schülerverkehre nach Möglichkeit in den ÖPNV integriert werden. Wo möglich, sind die Fahrten für den Schulverkehr über Fahrten, des Finanzierungs-Modells des Landkreises umzusetzen. Sollten Verstärkerfahrten notwendig sein, sind diese entsprechend vorzuhalten. Der Landkreis finanziert grundsätzlich eine Fahrt zum Schulbeginn am Morgen, sowie bis zu vier Rückfahrten. Bei unterschiedlichem Schulbeginn /-ende entscheidet der Landkreis über ein entsprechendes

16 HVZ = Hauptverkehrszeit, NVZ = Nebenverkehrszeit, SVZ = Schwachverkehrszeit, weitere Information hierzu (vgl. „Kapitel 3.5 Bedienungshäufigkeit“ auf Seite 17).

Angebot. Sollten darüber hinaus von den Gemeinden / Schulverbänden Busverkehre gewünscht werden, so sind die Kosten dafür von diesen zu tragen.

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

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

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

1.6 Arbeitsschritte

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

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

2. Bestandsaufnahme

2.1 Raumstruktur

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

Zentralörtliche Gliederung

Der Landkreis liegt in der Planungsregion Nürnberg.¹⁷

Zentrale Orte

Das nächstgelegene **Oberzentrum** ist Nürnberg.

Die Städte Lauf a.d. Pegn., Hersbruck und Altdorf sind **Mittelzentren**. Die Gemeinden Feucht, Schwarzenbruck und Wendelstein bilden ein **gemeinsames Mittelzentrum**.

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

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

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

Gebietskategorien

Die Städte, Märkte und Gemeinden Altdorf, Burgthann, Feucht, Henfenfeld, Hersbruck, Lauf a.d. Pegn., Leinburg, Neunkirchen a. Sand, Ottensos, Röthenbach a.d. Pegn., Rückersdorf, Schwaig b. Nbg., Schwarzenbruck, und Winkelhaid sind im Landesentwicklungsprogramm als Verdichtungsraum definiert, die übrigen Gemeinden als ländlicher Raum (siehe hierzu auch „Karte 01-I Raumstruktur“ auf Seite 34).

Strukturdaten

Einwohner

Der Landkreis hat ca. 170.000 Einwohner welche sich auf 27 Gemeinden aufteilen. Er grenzt im Westen an das Stadtgebiet Nürnberg und weist in diesem Gebiet eine verdichtete Siedlungsstruktur auf. Der Norden und Osten, aber auch Teile des südlichen Landkreises sind dagegen ländlich geprägt. Die durchschnittliche Einwohnerdichte liegt in den

ländlichen Gemeinden bei 103 Einwohnern/km², im Verdichtungsraum dagegen bei 500 Einwohnern/km².

Die Siedlungsichte der einzelnen Städte und Gemeinden im Landkreis sind der Abbildung 3 zu entnehmen. Weitere detaillierte Daten hierzu sind in „Tabelle 2: Einwohner, Fläche und Siedlungsichte nach Gemeinden“ auf Seite 51 sowie in „Karte 01-III Siedlungsstruktur“ auf Seite 36 zu finden.

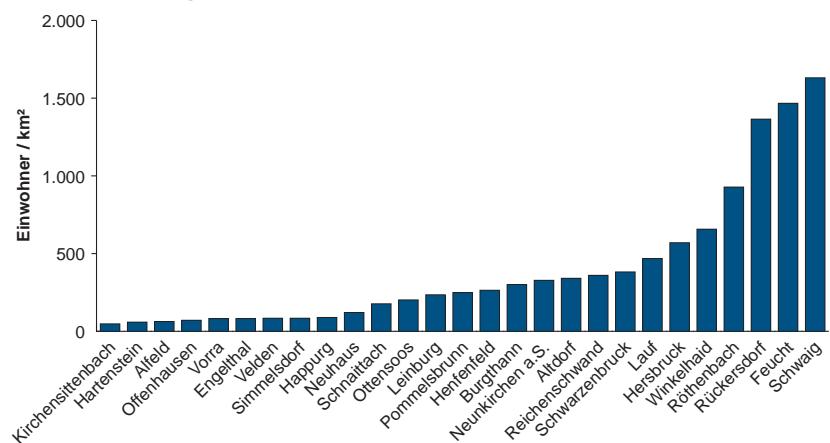
Arbeitsplätze

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 2023 herangezogen. Demnach hat die Stadt Lauf a.d. Pegn. mit gut 13.000 Personen mit Abstand die meisten Beschäftigten. Dieser folgen Altdorf (ca. 5.700), Hersbruck (ca. 4.700), Röthenbach a.d. Pegn. (ca. 4.500) und Feucht (ca. 4.300) (vgl. Abbildung 4).

Schulstandorte

Die meisten Schülerinnen und Schüler gehen auf weiterführende Schu-

Abb. 3: Siedlungsichte in den Gemeinden (in Einwohner/km²)



Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik; Stand 31.03.2025

17 vgl. Landesentwicklungsprogramm Bayern 2013

len im Landkreis. Neben den Gymnasien in Altdorf, Hersbruck, Lauf a.d. Pegn. und Röthenbach a.d. Pegn. gibt es auch vier Realschulen in Feucht, Hersbruck, Lauf a.d. Pegn. und Röthenbach a.d. Pegn. Des Weiteren befindet sich in Lauf a.d. Pegn. das Staatliche Berufliche Schulzentrum Nürnberger Land mit einer Wirtschaftsschule, einer Berufsschule/-Plus, einer Berufsgrundschule und einer Fachoberschule (FOS). In Altdorf gibt es eine Fachakademie für Sozialpädagogik (FAKS) und in den Städten Altdorf, Hersbruck und Lauf a.d. Pegn. Sonderpädagogische Förderzentren.

Es gibt 28 Grundschulen und neun Mittelschulen.

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

Auf dem Montessori Campus in Lauf a.d. Pegn. gibt es eine Grund- und Mittelschule sowie eine Fachoberschule (FOS).

Im Schuljahr 2023/2024 besuchten ca. 3.800 Schülerinnen und Schü-

ler die Gymnasien und Realschulen und knapp 300 die Förderschulen im Landkreis. Darüber hinaus waren gut 9.600 Schülerinnen und Schüler an den Grund- und Mittelschulen registriert.

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

Ausführliche Daten hierzu sind in „Tabelle 3: Schulen und Schüler im Landkreis“ auf Seite 52 sowie in „Karte 01-IV Schulstandorte“ auf Seite 37 dargestellt.

sicherungspflichtig Beschäftigte mit ihrem Arbeitsort. Hieraus leiten sich die Pendlerbeziehungen ab. Freiberufliche, Beamte und geringfügig Beschäftigte fehlen in dieser Aufstellung. Neben den unter „Kapitel 2.1 Raumstruktur“ auf Seite 13 aufgeführten Arbeitsplätzen innerhalb des Landkreises sind auch einige Arbeitsorte außerhalb für die Planung im ÖPNV bedeutsam. Ca. 23.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte pendeln aus dem Landkreis nach Nürnberg, ca. 2.300 nach Erlangen, 1.500 nach Fürth und 1.000 nach Neumarkt i.d.OPf.

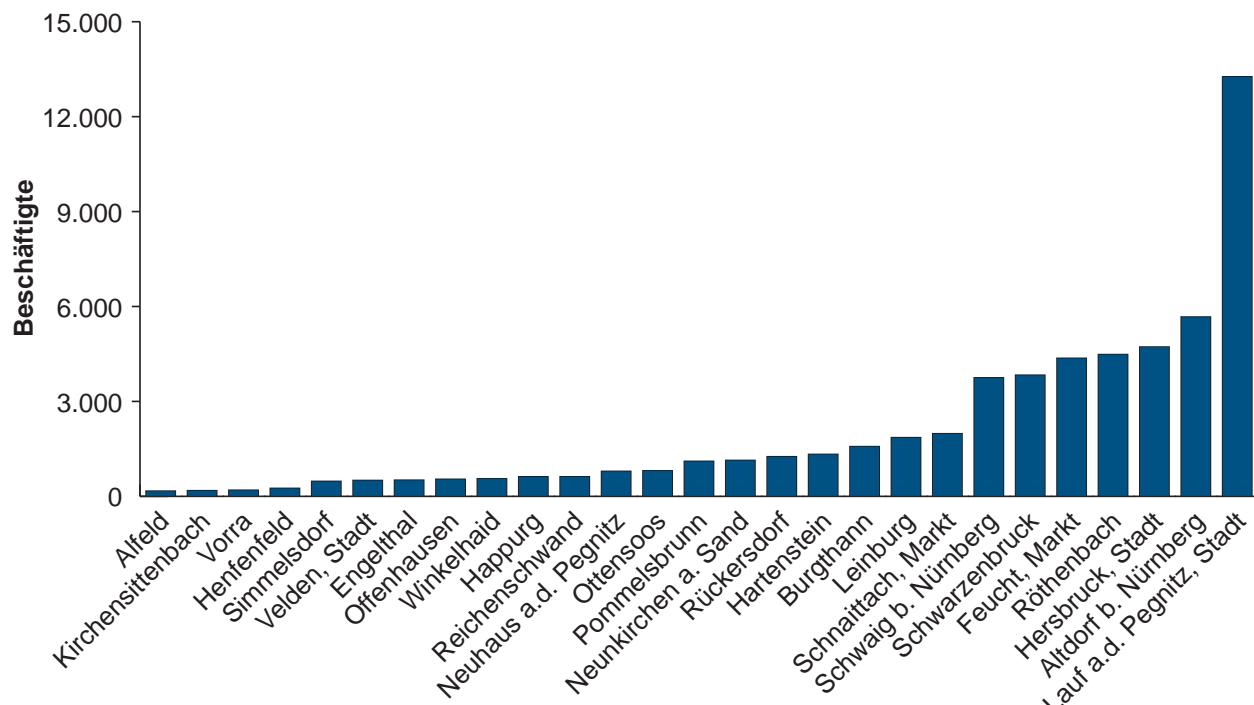
Pkw-Verfügbarkeit

Die PKW-Dichte lag im Landkreis zum Stichtag 30.09.2023 mit 653 PKW pro 1.000 Einwohner leicht über dem bayernweiten Durchschnitt von 623 PKW pro 1.000 Einwohner (Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik).

Verkehrsmittelwahl

Der Landkreis ist an der KONTIV-Studie aus dem Jahr 2023 beteiligt. Hierbei wurde auch der Modal-Split erhoben. Danach weist der MIV

Abb. 4: sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort



Quelle: Bundesagentur für Arbeit: Gemeindedaten aus der Beschäftigungsstatistik 2023

mit 48 % (38 % PKW-Fahrer, 10 % PKW-Mitfahrer) den größten Anteil auf, der ÖPNV dagegen 14 %. Die übrigen Anteile verteilen sich auf 30 % Fußgänger und 8 % Fahrradverkehr.

2.3 Derzeitiges ÖPNV-Angebot¹⁸

Schienenpersonennahverkehr

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

Der Landkreis wird von mehreren S-PNV-Linien bedient, die Montag bis Freitag sowie am Wochenende im Taktverkehr fahren. (Stand 14.12.2025)

- **RE30/RE32/RE38** Nürnberg
 - Neuhaus a.d. Pegn. (– Bayreuth/Hof)
- **RB30** Nürnberg – Neuhaus a.d. Pegn.
- **RB31** Nürnberg – Simmelsdorf-Hüttenbach
- **RE40/RE41** Nürnberg – Hartmannshof (– Amberg/Weiden)
- **S1** Bamberg – Nürnberg – Hartmannshof
- **S2** Roth – Nürnberg – Altdorf
- **S3** Nürnberg – Neumarkt i.d. OPf.

Öffentlicher Linienverkehr nach § 42 PBefG

Der Landkreis wird von 50 **öffentlichen Buslinien** im VGN-Tarif erschlossen (vgl. „Karte 03-I Linienetz ohne Rufbus“ auf Seite 42, „Karte 03-II Bedienungsgebiet Rufbus“ auf Seite 43, „Tabelle 4: Bahnstrecken und öffentliche Buslinien nach § 42 PBefG“ auf Seite 53).

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

Linienverkehr nach § 43 PBefG

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

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

(vgl. „Tabelle 5: Freigestellte Schülerverkehre und Berufsverkehre nach § 43 PBefG“ auf Seite 55)

Bürgerbusse

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

Fifty-Fifty-Taxi

In Pommelsbrunn gibt es ein Fifty-Fifty-Taxi, bei welchem jungen Menschen am Wochenende in der Schwachverkehrszeit am Abend 50% der Taxikosten erstattet werden.

Haltestellen

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

Verknüpfungspunkte im S-PNV

Die 40 Bahnhaltepunkte an den drei S-Bahnen und vier R-Bahn-Strecken im Landkreis bieten ideale Verknüpfungspunkte zwischen dem Individualverkehr (IV) und dem ÖPNV-Netz. Bisher sind an 24 Bahnhaltepunkten offizielle Pkw-Parkplätze (P+R) und Fahrradabstellplätze (B+R) eingerichtet worden. Sowohl die Mittelpunkte als auch das Oberzentrum Nürnberg sind mit schnellen Zugverbindungen zu erreichen. (vgl. „Tabelle 6: Park & Ride- (P+R), bzw. Bike & Ride (B+R)-Plätze“ auf Seite 56)

Tarifsystem

Der Landkreis ist Mitglied im Grundvertragsausschuss (GA) und Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (ZVGN). Auf allen öffentli-

chen Linien nach §42 PBefG gilt der VGN-Tarif mit Ausnahme der Ortsbusse in Schwaig und Röthenbach (vgl. „Karte 03-III Tarifzonenplan“ auf Seite 44).

2.4 Derzeitige Nutzung

Fahrgäste

Die Verbundgesellschaft führt in Abständen von 4-5 Jahren eine verbundweite Fahrgastbefragung inklusive Zählung durch. Für die aktuell letzte Erhebung im Jahr 2017 wurde in der Gesellschafterversammlung am 7. Juli 2016 vereinbart, Linien, die weniger als 10.000 Linienbeförderungsfälle im Regeltarif besitzen und deren Anteil der Auszubildenden mehr als 80 % an der Gesamtzahl der Fahrgäste beträgt, künftig nicht mehr in die Erhebung aufzunehmen. Die Schülerzahlen werden ohnehin auf allen Linien nach den Verbundpassanträgen für Auszubildende ausgewertet. Die übrigen Fahrgastzahlen werden künftig über die Entwicklung der linien- bzw. unternehmensspezifischen Verkaufsergebnisse unter Einbeziehung der Ergebnisse der letzten verbundweiten Fahrgastbefragung aus dem Jahr 2012 abgeleitet.

Einige Linien wurden während oder nach der Erhebungsperiode neu Konzipiert (z.B. Stadtverkehr Lauf), so dass diese Erhebungsdaten nur dem Linienbündel, nicht aber den einzelnen Linien zugeordnet werden können. Somit liegen nur von 33% der Linien linienscharfe Erhebungsdaten vor. Daher wird in dieser Fortschreibung auf eine Aktualisierung der Fahrgastzahlen verzichtet.

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, welche vom Aufgabenträger mit dem Grenz- bzw. Richtwert bestimmt wird.

Alle Werte zu den Kriterien Erreichbarkeit, Erschließung und Bedienungshäufigkeit sind in „Tabelle 1: Zusammenfassung der Kriterien“ auf Seite 50 noch einmal tabellarisch gesammelt dargestellt.

3.1 Berücksichtigte Orte

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

Es sollen **alle Ortsteile** mit mindestens **150 Einwohnern (EW)** untersucht und im Nahverkehrsplan berücksichtigt werden (Stand: 2024).

Ausnahmen:

- **Hohenstein** und **Deckersberg** nur für touristische Bedeutung
- **Hegnenberg** und **Pühlheim** aufgrund räumlicher Nähe und Einwohnerzahl über 500 auf der VGN-Linie 554
- **Münzinghof** aufgrund Haupt- und Nebenwohnsitz über 150 EW und Inklusionsauftrag. Nach Angaben der Lebensgemeinschaft e.V. Münzinghof genügt samstags eine Hin- und Rückfahrt.

3.2 Gebietstypen

Bei den Kriterien Erschließung und Bedienungshäufigkeiten unterscheidet die Leitlinie nach unterschiedlichen Gebietstypen. Dies erfordert

die Aufnahme der räumlichen Gliederung des Planungsraumes, wobei auch die Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung zu berücksichtigen sind. Unter Beachtung von Regionalplan und Landesentwicklungsprogramm (LEP) wurden die zu untersuchenden Orte im Landkreis nach den Gebietstypen aus der Leitlinie klassifiziert.

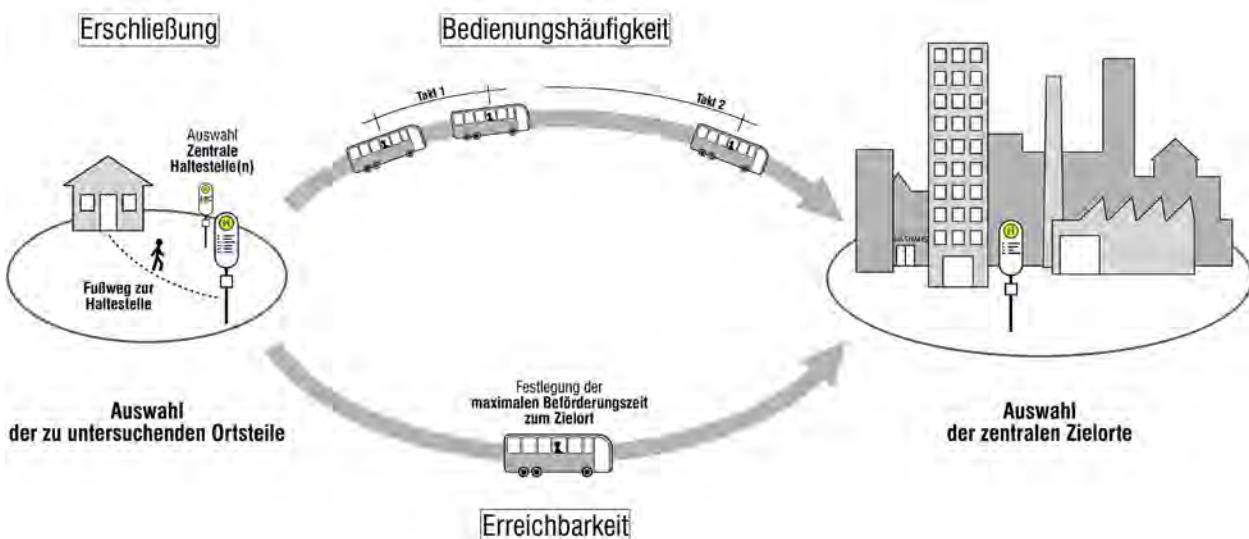
Verdichtete Räume ab 15.000 EW

- Zentrales Gebiet: Kerngebiet der Stadt Lauf

Verdichtete Räume bis 15.000 EW

- Zentrales Gebiet: Alle Ortsteile über 9.000 Einwohner sowie die mit dem Stadtgebiet Lauf bzw. Hersbruck zusammengewachsenen Ortsteile Lauf-Heuchling, -Kotzenhof und -Rudolfshof sowie Hersbruck-Altensittenbach

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



- **Nicht zentrales Gebiet:** Alle übrigen Ortsteile im Verdichtungsraum

Verkehrsachse: Alle Orte an Bahnhöfen oder in deren Umgebung zusätzlich Orte an der Express-Bus-Linie 332E Lauf - Altendorf

Ländlicher Raum: Alle übrigen Orte

(vgl. „Karte 01-I Raumstruktur“ auf Seite 34, „Karte 01-II Gebietstypen“ auf Seite 35)

3.3 Erschließung

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

Radius für Haltestellen:

- Bus 500 m
- Bahn: 1.000 m

3.4 Erreichbarkeit

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

Zielorte

Für die zu untersuchenden Ortsteile soll die Erreichbarkeit zu **übergreifenden Zielen** sowie des sog. Nachbarschaftsbereiches ermittelt werden. Beim Nachbarschaftsbereich handelt es sich zumeist um den **Gemeindehauptort**. Die zentralen Orte werden gemäß den unter „Kapitel 2.1 Raumstruktur“ auf Seite 13

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

Zusätzlich wird die Erreichbarkeit von Schulen im grenzüberschreitenden Verkehr sowie Gewerbestandorte mit über 1.000 Beschäftigten berücksichtigt (vgl. „Tabelle 7: Zielorte für das Erreichbarkeitskriterium“ auf Seite 57).

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:

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

3.5 Bedienungshäufigkeit

Das Kriterium der Bedienungshäufigkeit gibt an, wie oft am Tag eine Verkehrszeile 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 **Zeitlagen der Tageszeiten** sind in Abbildung 6 auf der folgenden Seite definiert. Im ländlichen Raum wird der Richtwert modifiziert und entspricht den Vorgaben des Finanzierungsmodeles.

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 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 Personenkilo-

metern 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.

men 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.

Tagesauslastung

=

$$\frac{\text{Personenkilometer}}{\text{Platzkilometer}}$$

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 Maßnah-

Abbildung 6: Bedienstandards und Verkehrszeiten der Ausreichenden Verkehrsbedienung

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

Für das Wochenende gelten landkreisweit einheitlich die Vorgaben von **11 Fahrten** an Samstagen und **9 Fahrten** an Sonn- und Feiertagen im Grenz- und Richtwert.

Verkehrszeiten

Montag - Freitag	NVZ		HVZ		NVZ		HVZ		NVZ		HVZ		NVZ		SVZ*	
	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
SVZ										SVZ						
Samstag										Sonn- und Feiertag						
bis bis										von bis						
07:00 24:00										08:00 23:00						

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

4. Schwachstellenanalyse

Insgesamt wurden 122 Ortsteile untersucht. Für jeden zu untersuchenden Ortsteil wurden Berechnungen für bis zu zehn Kriterien (ein Kriterium für Erschließung, vier bis sechs Kriterien für Erreichbarkeit, drei Kriterien für Bedienungshäufigkeit) durchgeführt.

Es wurden sowohl Richt- als auch Grenzwerte berechnet. Die Untersuchung erfolgte im 1. Quartal 2025. Verglichen wurden die Vorgaben mit dem Fahrplanstand vom 15.12.2024.

4.1 Ergebnisse aus den Rechenläufen

In Abbildung 7 sind die Anzahl der Defizite je Kriterium zusammengefasst, differenziert nach Schul- und Ferientagen sowie nach Richt- und Grenzwert. Der Begriff „Defizit“ bezeichnet lediglich den Sachverhalt, dass die Vorgaben nach dem Richt- oder Grenzwert nicht erfüllt werden. Damit wurde noch keine Aussage zum Ausmaß der Abweichung und zur Gewichtung des Defizits oder zum Aufwand für dessen Behebung getroffen.

Beim Kriterium Erschließung wurde kein Defizit festgestellt.

Ergebnisüberblick Montag bis Freitag

Das Kriterium „Erreichbarkeit des Gemeindehauptortes“ wird für den jeweiligen Gemeindehauptort selber nicht untersucht. Darüber hinaus gibt die Leitlinie vor, nur Ortsteile zu untersuchen, die mehr als 3 Straßenkilometer vom Gemeindehauptort entfernt liegen. Demnach wurden bei diesem Kriterium nur 91 Ortsteile untersucht. Bei den weiteren Zielorten wurden nur für die Erreichbarkeit des Oberzentrums Nürnberg alle 121 Ortsteile untersucht, für das Grundzentrum wurden 105 Ortsteile, für das Mittelzentrum 113 Ortsteile und für die Schulorte 23 bzw. für die Gewerbestandorte 6 Ortsteile.

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

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.

Obwohl seit der Erstellung des ersten Nahverkehrsplans das Grenzwertmodell gilt, nach dem der Grenzwert im gesamten Landkreis sichergestellt werden soll, bleiben in einigen Orten Defizite. Dies gilt vor allem für die Erreichbarkeit der Gemeindehauptorte und der Grundzentren. Hierbei handelt es sich immer um Einzelfälle, bei denen entsprechende benötigte Fahrten für das Erfüllen der Vorgaben außerhalb der vorgegebenen Intervalle liegen bzw. eine Behebung der Defizite mit einem verhältnismäßig hohen Aufwand verbunden wäre. Zum Beispiel sind die Verkehre in Orten wie Deckersberg, Ruprechtstegen, Freiröttenbach oder Germersberg

Abb. 7: Ergebnisüberblick Defizite (Anzahl Ortschaften) der Angebotsanalyse

RW = Richtwert, GW = Grenzwert	Schultage		Ferien		Samstag	Sonntag
	RW	GW	RW	GW	RW	RW
Erschließung	0	0	0	0	0	0
Erreichbarkeit Gemeindehauptort	16	9	19	12	24	30
Erreichbarkeit Zielort A: Grundzentrum	9	4	14	8	14	16
Erreichbarkeit Zielort B: Mittelzentrum	5	0	5	0	5	5
Erreichbarkeit Zielort C: Oberzentrum	26	0	30	0	30	30
Erreichbarkeit Zielort D: Schulorte	5	0	-	-	-	-
Erreichbarkeit Zielort E: Gewerbestandort	4	4	4	4	-	-
Bedienungshäufigkeit Hauptverkehrszeit	43	3	57	5	-	-
Bedienungshäufigkeit Nebenverkehrszeit	80	8	87	10	-	-
Bedienungshäufigkeit Schwachverkehrszeit	43	28	43	28	46	48
Summe Vorgaben nicht erfüllt:	231	56	259	67	119	129

vor allem nach Hersbruck bzw. Lauf a.d. Pegn. ausgerichtet. Die Fahrten, welche für eine Anbindung der Gemeindehauptorte notwendig wären, liegen nicht in den vorgegebenen Zeitlagen. Bei anderen Orten, wie Mosenberg, ist häufig nur eine Anbindung über den Bedarfsverkehr möglich. Darüber hinaus kann für manche Verbindungen die vorgegebene Fahrzeit nicht erreicht werden, welche aber aufgrund langer Strecken kaum in kürzeren Zeiten gefahren werden kann.

Bei der Erreichbarkeit der Mittel- bzw. Oberzentren erkennt man, dass hier alle Defizite bei den Grenzwerten erfüllt sind. Für den Richtwert können jedoch noch zahlreiche Verbindungen nicht die entsprechenden Werte erfüllen. Hier ist meist die vorgegebene Reisezeit zu lang, was aber aufgrund der Entfernung oft nicht erreicht werden.

Für die Bedienungshäufigkeit müssen eine bestimmte Anzahl an Fahrten in den drei Zeitlagen vorhanden sein. Vor allem der Grenzwert wird in der Haupt- und Nebenverkehrszeit meist erfüllt. In der Schwachverkehrszeit bestehen dagegen noch zahlreiche Defizite. Hier wurden die Kriterien mit dem Zweistundentakt im Vergleich zum vorherigen Nahverkehrsplan etwas höher angelegt, weshalb bei Verkehren, die noch nicht neu vergeben wurden, noch zahlreiche Defizite vorliegen.

Ergebnisüberblick am Wochenende

Am Wochenende ist das Angebot vor allem auf die entsprechenden Zuganschlüsse an den Bahnhöfen ausgerichtet. Daher entstehen hier verstärkt Defizite vor allem bei der Erreichbarkeit der einzelnen Zentren. Beim Kriterium der Bedienungshäufigkeit gibt es am Wochenende nur die Schwachverkehrszeit, daher werden bei der Haupt- bzw. Nebenverkehrszeit keine Werte angegeben. Darüber hinaus wird in den Vorgaben für die Analyse zwischen Richt- und Grenzwert nicht unterschieden, weshalb hier nur ein Wert dargestellt

ist. Durch die neuen, einheitlichen Vorgaben des 2-Stundentaktes, sind noch einige Defizite bei Verkehren, die noch nicht ausgeschrieben wurden, vorhanden.

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 Fahrgäste sowie möglicher Fahrgastpotentiale klassifiziert, gewichtet und der Handlungsbedarf ermittelt.

Defizitkriterium Erschließung

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

Priorität 1

Handlungsbedarf vorrangig zu beheben

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

Priorität 2

Handlungsbedarf mittelfristig - nach Möglichkeit zu beheben

- 150 – 500 Einwohner werden nicht ausreichend erschlossen.

Priorität 3

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

- Bis zu 150 Einwohner werden nicht ausreichend erschlossen.

Da keine Defizite bestehen, entfällt in diesem Fall die Bewertung.

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

- kein Angebot im Zeitintervall
- die Beförderungs- und/oder Umsteigezeiten liegen weit über dem Grenzwert.

Priorität 2

Handlungsbedarf mittelfristig - nach Möglichkeit zu beheben

- Es besteht eine Fahrtmöglichkeit, die Beförderungszeit liegt jedoch leicht über dem Grenzwert oder die Umsteigezeit liegt über 15 Minuten.

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

Abb. 8: Defizitbewertung an Schultagen

	GHO ¹⁹	Grund-zentrum	Mittel-zentrum	Ober-zentrum	Schul-orte	Gewerbe-gebiet	HVZ	NVZ	SVZ
vorrangig	0	1	0	0	0	4	1	1	4
mittelfristig	9	3	0	0	0	0	2	7	24
langfristig	7	5	5	26	4	0	40	72	15
Defizite gesamt	16	9	5	26	4	4	43	80	43

Abb. 9: Defizitbewertung an Ferientagen

	GHO ¹⁹	Grund-zentrum	Mittel-zentrum	Ober-zentrum	Schul-orte	Gewerbe-gebiet	HVZ	NVZ	SVZ
vorrangig	0	1	0	0	-	4	1	1	4
mittelfristig	12	7	0	0	-	0	4	9	24
langfristig	7	6	5	29	-	0	52	77	15
Defizite gesamt	19	14	5	29	-	4	57	87	43

Priorität 3

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

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

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

An Ferientagen gibt es etwas mehr vorrangig zu behebende Defizite als an Schultagen (vgl. Abbildung 8 und 9).¹⁹ Alle vorrangig und mittelfristig zu behebenden Defizite für das Kriterium der Erreichbarkeit sind für den Gemeindehauptort bzw. das Grundzentrums festzustellen. Dies liegt vor allem an der Ausrichtung der Verkehre auf die Bahnanschlüsse und Mittelzentren.

Defizitkriterium Bedienungshäufigkeit

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

Priorität 1

Handlungsbedarf **vorrangig** zu beheben

- Es besteht keine Fahrt innerhalb des Verkehrszeitintervalls.

Priorität 2

Handlungsbedarf **mittelfristig** - nach Möglichkeit zu beheben

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

Priorität 3

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

- Die Anzahl der Fahrten liegt zwischen Richtwert und Grenzwert.

Vorrangig zu behebende Defizite sind nur für Münzinghof vorhanden, welches unter 150 Einwohner liegt und eigene Vorgaben für das Angebot hat. Mittelfristig zu behebende

Defizite bestehen vor allem in der Schwachverkehrszeit.

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

4.3 Barrierefreiheit bei Haltestellen und Fahrzeugen

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

Standards der Barrierefreiheit

Der Aufgabenträger hat die zuständigen Straßenbaulastträger hierüber informiert, sich bei den **baulichen Mindeststandards** von Haltestellen an die Vorlage der Verbundgesellschaft zu „Baulichen Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN“ zu richten (vgl. <https://www.vgn.de/planungsprojekte/rnvp>).

19 GHO = Gemeindehauptort

Die Vorgaben für barrierefreie Fahrzeuge orientieren sich nach der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 i. V. m. Abs. 3.11.4.1.3 der UN-ECE Regelung 107²⁰. Diese Verordnung legt z.B. die Kriterien für den Niederflureinstieg, Stellplätze für Rollstuhl, Kinderwagen, etc. oder Klapprampen fest.

Da sich diese Vorgaben nur auf Fahrzeuge ab 22 Sitzplätzen beziehen, muss darüber hinaus vom Landkreis festgelegt werden, ob auch Fahrzeuge unter 22 Sitzplätzen barrierefrei gestaltet sein müssen. Da es sich bei diesen Fahrzeugen vor allem um den Betrieb im Bedarfsverkehr handelt und dieser vom Betriebskonzept u.a. auch mit Taxiunternehmen betrieben werden kann, welche den oben angegebenen Vorgaben meist nicht entsprechen, wird festgelegt, dass diese Vorgaben nur für Fahrzeuge ab 22 Sitzplätzen gelten.

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

Erstellung eines Haltestellenkatalogs

Derzeit gibt es im Landkreis Nürnberger Land ca. 550 Bushaltestellen entlang öffentlicher Linien. Die meisten Haltestellen haben mehrere Bussteige, an denen die Busse halten (i.d.R. in zwei Richtungen, an Bahnhöfen wie z.B. in Lauf li. Pegr. auch mehr als zwei Bussteige). Im Landkreis bestehen knapp 1.000 Bussteige. Alle Bussteige wurden besichtigt, der bauliche Zustand, die Zuwegung sowie die Ausstattung untersucht und kartiert sowie Fotos aus zwei Perspektiven aufgenommen.

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

men. Somit konnte ein Haltestellenkataster aller Bushaltestellen mit den Bussteigen im Landkreis erstellt werden. Dieses Haltestellenkataster ist Grundlage für die Priorisierung zur Umsetzung des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen bzw. für die Definition von Ausnahmen und wird regelmäßig fortgeschrieben.

Schwachstellenanalyse

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

Prioritätenbildung und Definition von Ausnahmen

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

Für einen gemeinsamen Kriterienkatalog sollen Handlungsprinzipien festgelegt und eine Priorisierung bzw. Ausnahmen bei der Barrierefreiheit definiert werden. Vorrangig soll dabei entlang wichtiger Linien ein barrierefreier Ausbau der Haltestellen erfolgen, um einen Grundbestand an barrierefreien ÖPNV-Zu-

gangsstellen zu erreichen. In baulich eigenständigen Ortslagen soll angestrebt werden, zumindest eine Haltestelle barrierefrei auszubauen, um den barrierefreien Zugang zum ÖPNV zu gewährleisten.

Folgende Kriterien sind für die Prioritätsstufen ausschlaggebend:

Netzfunktion – Die Haltestelle hat eine bedeutende Funktion im ÖPNV-Netz.

- **Umsteigeknoten:** Bedienung durch zwei oder mehr Linien mit Möglichkeit zum Umstieg
- **Fahrtenhäufigkeit:** Zweistundentakt in der HVZ/NVZ oder häufiger, im ländlichen Raum mindestens sechs Fahrtenpaare
- **Bedienform:** Bedienung der Haltestelle durch Linienbus

Einrichtungen – Wichtige Einrichtungen liegen im Einzugsgebiet der Haltestelle

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

Fahrgastzahlen

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

Bauliche Situation

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

Insgesamt sind neun Kriterien für die Untersuchung vorgegeben. Alle Hal-

testellen werden auf diese Kriterien hin überprüft und anschließend in folgende Kategorien eingeteilt:

Priorität 1: vorrangig zu beheben
■ mehr als vier Kriterien sind erfüllt

Priorität 2: nach Möglichkeit zu beheben
■ drei oder vier Kriterien sind erfüllt

Priorität 3: wenn mit wenig Aufwand möglich
■ zwei oder weniger Kriterien sind erfüllt

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

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

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

Ergebnis

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

Sieben Kriterien erfüllt:

- Lauf Bahnhof (li. Pegr.)²¹

Sechs Kriterien erfüllt:

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

- Velden Bahnhof (nicht dringend da hier im Busbetrieb nur SEV)
- Vorra Rathaus
- Winkelhaid Bahnhof

Die **baulichen Mindeststandards** von Haltestellen sollen sich nach der Vorlage der Verbundgesellschaft zu „Baulichen Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN“ richten.
(vgl. <https://www.vgn.de/planungsprojekte/rnvp>)

Wesentliche Elemente für eine barrierefreie Haltestelle sind:

- stufenlose Erreichbarkeit der **Wartefläche**
- verkehrssichere und barrierefreie **Rampen als Zu- / Abwege**
- ausreichend Fläche für Rangievorgänge 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

Fünf Kriterien erfüllt:

- Altdorf Türkeistraße
- Altdorf Schulzentrum
- Burgthann Bahnhof
- Burgthann Schule
- Burgthann – Mimberg Dorfplatz
- Engelthal Oberes Tor²¹
- Feucht Ortsmitte²¹
- Happurg Marktplatz²¹
- Henfenfeld Bahnhof
- Hersbruck Altes Stellwerk
- Hersbruck Katholische Kirche
- Hersbruck Lohweg
- Hersbruck Mühlstraße
- Hersbruck Schulzentrum
- Lauf Bertleinschule
- Lauf Krankenhaus
- Lauf Landratsamt/Waldluststr.
- Lauf Marktplatz²¹
- Lauf Saarstraße²¹
- Lauf - Rudolfshof Schule
- Lauf - Schönberg - Moritzberg-Werkstätten (wenn diese eingerichtet wird)
- Leinburg - Diepersdorf Ortsmitte
- Leinburg Marktplatz
- Neuhaus a.d.Pegr. Bahnhof
- Neunkirchen a.S. Bahnhof²¹
- Pommelsbrunn Arzloher Straße
- Röthenbach/Pegr. Stadthalle
- Schnaittach Bahnhof
- Schwaig Am Bahnhof²¹
- Schwaig - Behringersdorf Bf²¹
- Schwarzenbruck - Rummelsberg Hospiz
- Schwarzenbruck - Rummelsberg Wichernhaus
- Schwarzenbruck Plärrer
- Simmelsdorf Bahnhof

²¹ bereits barrierefrei bzw. weitgehend barrierefrei ausgebaut.

5. Voraussichtliche Entwicklungen

5.1 Siedlungsflächen und Infrastruktur

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

Das Bayerische Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung gibt alle zwei Jahre eine Bevölkerungsvorausberechnung heraus. Demnach nimmt die Bevölkerung im Landkreis Nürnberger Land von 2024 mit ca. 170.000 Einwohnern auf ca. 174.000 Einwohner im Jahr 2033²² zu. (In „Tabelle 9: Bevölkerungsvorausberechnung“ auf Seite 61 sind die Prognosedaten für die Gemeinden im Landkreis dargestellt.)

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

Siedlungsflächen

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

Wohnbauflächen

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

- **Feucht:** Wohnbebauung am Freibad
- **Hennenfeld:** Baugebiet „Rohäcker III“
- **Hersbruck:** „Raiffeisenstraße Süd“
- **Lauf:** „Beerbacher Weg“
- **Ottensoos:** ca. 7,5 ha Wohnbebauung
- **Reichenschwand:** „Oberer Rödelberg“
- **Röthenbach a.d. Pegn.:** „Steinberg II“
- **Schnaittach:** „Blütenstraße“ und „Ulmenweg“
- **Schwarzenbruck:** kleine Erweiterungen in Altentann und Pfeifferhütte

Weitere Projekte sind im Landkreis aktuell nicht geplant.

Gewerbliche Bauflächen

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

- Feucht: „Südlich B8“
- Schnaittach: Gewerbegebiete „Hormersdorf“, „Schwarzleite“ und „Kirschenleite/Hedersdorf“

Weitere Projekte sind im Landkreis aktuell nicht geplant.

Verkehrsinfrastruktur

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

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

Die Äste der S-Bahnstrecken im Raum Nürnberg werden zum Fahrplanwechsel am 14.12.2025 neu sortiert. Die S1 fährt künftig von Hartmannshof über Nürnberg nach Bamberg, die S2 von Altdorf über Nürnberg nach Roth und die S3 von Neumarkt nach Nürnberg. Teilweise kommt es hierbei zu Fahrplanverschiebungen, welche Auswirkungen auf die Busplanung haben.

Darüber hinaus gibt es keine Planungen im S-PNV im Bereich des Landkreises.

5.2 Planungen anderer Aufgabenträger

Planungen der benachbarten Aufgabenträger im ÖPNV, die Auswirkun-

²² Quelle: Datenbank des bayerischen Landesamtes für Statistik, Basisjahr 2017

gen auf den Landkreis hätten, sind aktuell nicht bekannt.

5.3 Verkehrsprognose

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

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

Der Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (ZVGN) und die Bayerische Straßenbauverwaltung haben eine gemeinsame Datenbank, in die sowohl ÖPNV- als auch MIV-Daten einfließen, erstellt. Diese Gesamtverkehrsdatenbasis DIVAN bildet die Grundlage für eine gebietsbezogene Prognose des zukünftig zu erwartenden Verkehrsaufkommens. Als Zielhorizont für die Gesamtverkehrsprognose wird – auch in Abstimmung mit den Nahverkehrsplanungen weiterer Aufgabenträger im VGN-Gebiet, das Jahr 2035 festgelegt. Die Ergebnisse von Prognosen hängen entscheidend von den zugrunde gelegten Annahmen ab. Für die Annahmen der Gesamtverkehrsprognose werden, soweit vorhanden, aktuelle Verkehrsuntersuchungen aus dem VGN-Raum herangezogen. Die Prognose für die Einwohnerzahlen werden aus der regionalen Bevölkerungsvorausberechnung des Bayerischen Landesamtes für Statistik und Datenverarbeitung zurückgegriffen. Arbeitsplatzzahlen, die nicht in aktuellen Verkehrsuntersuchungen enthalten waren, wurden zunächst

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

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

Informationen zu einer Veränderung bei den Schulplätzen sowie den Freizeit- und Tourismuseinrichtungen wurden, soweit bei den Kommunen für 2035 bereits bekannt, übernommen.

Der Gesamtverkehrsprognose liegt für den Istzustand das derzeitige Liniennetz zugrunde, für den Prognosezeitraum wurden das Liniennetz mit den geplanten Maßnahmen im Nahverkehrsplan nach „Kapitel 6. Maßnahmenpaket“ auf Seite 27 hinterlegt.

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

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

Ergebnisse

Das gesamte Verkehrsaufkommen im Landkreis wird bis 2035 um ca. 5,3 % zunehmen.

Die Prognose rechnet mit einer Zunahme des **motorisierten Individualverkehrs** (MIV) von 2023 bis 2035 um 5,1 %, dabei wächst der Binnenverkehr im Landkreis um 5,6 %, der grenzüberschreitende Verkehr in das übrige VGN-Gebiet

um 4,3 %. Diese Zahlen beziehen sich auf das gesamte Landkreisgebiet. Der MIV entwickelt sich in den oben beschriebenen Bereichen der Prognose nach jedoch unterschiedlich (Nordost: 1,3 %, Mitte: 7,4 %, Süd: 2,8 %).

Im **Öffentlichen Verkehr** (ÖV) ist eine etwas stärkere Zunahme zu erwarten. Hier nimmt der Gesamtverkehr um 6,4 % zu. Dabei fallen auf den Binnenverkehr 4,8 % und auf den ein- und ausbrechenden Verkehr 6,6%. Betrachtet man auch hier die einzelnen Gebiete, so kann die Verbesserungen im Maßnahmenpaket erkennen. Im Bereich Mitte besteht auf einigen Linien bereits der Stundentakt, weshalb hier mit 5,7 % Zunahme etwas weniger als der Durchschnitt erfolgen. Im Südlichen Bereich finden durch das Maßnahmenpaket große Verbesserungen statt. Hier wird eine Veränderung um 9,2 % im ÖPNV prognostiziert. Im Nordosten finden wesentliche Änderungen vor allem im Bedarfsverkehr statt, weshalb hier auch nur ein Zuwachs von 2,9% zu erwarten ist.

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

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

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

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

Um somit sicherzustellen, dass keine ertragreichen Linien aus dem Landkreisliniennetz herausgelöst werden und der Landkreis – und somit die Allgemeinheit – nur die Kosten auf den defizitären Linien tragen muss, werden im Nahverkehrsplan entsprechende Linienbündel gemäß den Anforderungen des PBefG gebildet.

Folgende Kriterien werden für die Linienbündel herangezogen:

- die Linienbündel sollen mittelstandsfreundlich gestaltet werden.

In „Karte 03-IV Linienbündel“ auf Seite 45 sind die einzelnen Linienbündel graphisch, in Tabelle 18 Linienbündelung sind die Linienbündel mit ihren Linien, der Betriebsleistung sowie der Konzessionsdauer dargestellt.

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

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

6. Maßnahmenpaket

6.1 Maßnahmenfinanzierung

Für die Finanzierung der Maßnahmen soll landkreisweit einheitlich das sogenannte „Stundentakt-Modell“ angewandt werden, mit dem sichergestellt wird, dass in allen Regionen des Landkreises eine gleichwertige ÖPNV-Bedienung für die Bürgerinnen und Bürger angeboten werden kann. Dabei wird in allen Orten, die im Nahverkehrsplan untersucht werden, in der Haupt- bzw. Nebenverkehrszeit der Stundentakt, im Linienbetrieb (Verdichtungsraum) bzw. im Bedarfsverkehr (ländlicher Raum) vom Landkreis finanziert. In der Schwachverkehrszeit wird landkreisweit der Zweistunden-Takt im Bedarfsverkehr angeboten.

Darüber hinaus soll eine schnelle Expressverbindung in Nord-Süd-Richtung die nördlichen und südlichen Bereiche des Landkreises besser miteinander verbinden.

Für alle Linienbündel, die bis Juli 2025 noch nicht vergeben wurden, bzw. im Vergabeverfahren sind, gilt das „Grenzwert-Plus-Modell“. Dies trifft für die aktuell in Ausschreibung bzw. in Vorbereitung zur Vergabe befindlichen Linienbündel nur das Linienbündel 4.

Eine ausführliche Beschreibung beider Modelle und weitere Einzelheiten zum Finanzierungsrahmen für die Maßnahmen sind unter „Kapitel 1.5 Finanzielle Rahmenbedingungen“ auf Seite 10 erläutert.

6.2 Leistungsangebot

Im Folgenden werden die Maßnahmen in Kürze vorgestellt:

Linienbündel 1: Stadtverkehr Lauf

Im Stadtverkehr Lauf ergeben sich einige Änderungen durch das Maßnahmenpaket. Die Linie 353 verkehrt derzeit von der Bertleinschule im 20-Minutentakt mit Anschluss aller S-Bahnen am Bahnhof Lauf li. Pegr. bis Heuchling. Da der Linienast nach Heuchling schwächer ausgelastet ist, als der Linienast zur Kunigundensiedlung (aktuell Linie 352), soll die Kunigundensiedlung künftig im 20-Minuten-Takt, Heuchling im 30-Minuten-Takt bedient werden. Der Südosten (Schlacht-hof-Gebiet, Albertstraße) ist derzeit nicht ausreichend mit dem Stadtbus erschlossen. Daher soll die Linie 351 ab Rudolfshof bis Marktplatz künftig über diese Gebiete weitergeführt werden.

Der Landkreis finanziert dabei den Stundentakt auf allen Linienästen, die durch die drei Bahnhöfe nicht ausreichend erschlossen sind. Dies sind die Linien-Ästen nach Heuchling, Wetzendorf und Rudolfshof. Die Übrigen Linienäste, sowie die Fahrten, welche über den Stundentakt hinaus gehen, werden von der Stadt Lauf finanziert. Für das Linienbündel wurde im Herbst 2024 eine Vorabbekanntmachung veröffentlicht. Da kein eigenwirtschaftliches Angebot einging, wird die Leistung im Herbst 2025 ausgeschrieben. Der Betriebsstart des Neukonzeptes ist für Dezember 2026 vorgesehen.

Linienbündel 2: Stadtverkehr Hersbruck

Im Stadtverkehr Hersbruck wird der Verlauf der Linien optimiert und die vier Stadtbuslinien zu zwei Durch-

messerlinien mit Verknüpfung am Bahnhof re. Pegr. neugestaltet. Kaum nachgefragte Haltestellen, werden künftig neben den Schulfahrten im Busverkehr nur noch im Bedarfsverkehr bedient. Hierfür verkehrt eine eigene Rufbuslinie 363. Die Routenführung konnte somit gestrafft werden, wodurch attraktivere Fahrzeiten entstehen und eine effektivere Vergabe gestaltet werden konnte. Für das Linienbündel wurde im Herbst 2024 eine Vorabbekanntmachung veröffentlicht. Da kein eigenwirtschaftliches Angebot einging, wird die Leistung im Herbst 2025 ausgeschrieben. Der Betriebsstart des Neukonzeptes ist für Dezember 2026 vorgesehen.

Linienbündel 3: Region Altdorf

Das Linienbündel 3 wurde Ende 2024 neu ausgeschrieben und geht im Dezember 2025 an den Start. Wesentliche Bereiche der Linienführung bleiben gleich. Neu ist die Linienführung der Linie 551, welche von Rasch über Lenzenberg und Altdorf Marktplatz/Bahnhof nach Röthenbach verläuft. Auf nahezu allen Linien wird künftig der Stundentakt im Busverkehr umgesetzt. Die Linie 554 wird jedoch aufgrund der zu erwartenden geringeren Nachfrage als Bedarfsverkehrslinie stündlich verkehren. Im Stadtverkehr Altdorf können für die Schülerbeförderung in Ortsteilen, wie Prackenfels oder Lenzenberg aufgrund des engen Straßenraumes nur Minibusse verkehren. Somit stehen hier außerhalb der Schülerzeitlagen die Minibusse für den Betrieb auf den anderen Bussen zur Verfügung. Wo eine geringere Nachfrage besteht werden daher künftig Minibusse auch im Regelverkehr fahren.

Die Verkehrsachse Altdorf – Neumarkt soll untersucht werden.

Linienbündel 4: Nordwest

Die zwei Linien im Linienbündel 4 sollen neugestaltet werden. Die Führung der Linie 344 wird gestrafft und fährt auf direktem Weg von Lauf über Kuhnhof, Dehnberg, Simonshofen nach Bullach. Die Fahrtzeit ist damit so gestaltet, dass diese im Regelverkehr mit einem Bus gefahren werden kann. Die Linie 345 fährt künftig von Lauf über Günthersbühl, Neunhof und Beerbach nach Eschenau. Vereinzelt werden die Fahrten im Grenzwert sowie für den Schulverkehr über die westlichen Schnaittacher Ortsteile bis Schnaittach verlängert. Umlauftechnisch kann auch der Hauptast von Lauf nach Eschenau mit einem Fahrzeug gefahren werden, für die Verlängerung bis Schnaittach wird ein weiteres Fahrzeug benötigt. Im Schulzeitlagen werden die Linien entsprechend durch weitere Fahrten ergänzt. Die kleinen Ortsteile im Nordwesten der Stadt, die weniger als 150 Einwohner haben, werden künftig durch eine eigene Bedarfsverkehrslinie 346 bedient. Der Landkreis finanziert hier die Maßnahmen nach dem neuen „Grenzwert + Schulverkehr + nachgefragte Fahrten-Modell“. Die Verkehrsleistung, welche auf Gebiet des Landkreises Erlangen-Höchstadt (Gemeinde Eckental) liegt, wird vom Landkreis ERH übernommen. Zusätzlich gewünschte Fahrten von der Stadt Lauf sowie die Bedarfsverkehrslinie 346 müssten von der Stadt Lauf finanziert werden, wenn dies von Seiten der Stadt gewünscht wird.

Linienbündel 5: Schnaittachtal

Im Schnaittachtal ging zum Dezember 2024 das Neukonzept mit einer Vergabe bis August 2034 an den Start. Hier sind derzeit keine weiteren Änderungen geplant.

Linienbündel 7: Hersbruck Regional Ost

Das Linienbündel 7 ging zum Dezember 2024 mit einem Neukonzept an den Start und verkehrt

bis August 2034. Aufgrund der touristischen Bedeutung werden am Wochenenden Busse an Stelle von Rufbussen auf den Linien 334 und 440 verkehren. Änderungen sind hier nicht geplant.

Linienbündel 8: Hersbruck Regional West

Auf den Linien 335 und 338 wird das aktuelle Angebot auf den Hauptrouten zu einem Stundentakt ausgeweitet. Die zusätzlichen Fahrten werden alle im Bedarfsverkehr angeboten. Sollte auf einzelnen Fahrten das Angebot dauerhaft nachgefragt werden, werden diese nach dem Finanzierungsmodell des Landkreises in reguläre Busfahrten umgewandelt.

Sollte aufgrund des Erfolges der Expressbuslinie Lauf – Altdorf auch die Expressbuslinie Hersbruck – Altdorf eingeführt werden, wird diese bei der nächsten Vergabe der Liniенkonzession in das Linienbündel 8 integriert. Ein mögliches Angebot richtet sich dann nach den Erfahrungswerten der Expressbuslinie Lauf – Altdorf.

Linienbündel 9: Mitte

Die Linie 331 wird aktuell bereits weitgehend im Stundentakt, teilweise sogar über diesen hinaus angeboten. Hier werden durch das Maßnahmenpaket keine großen Änderungen erfolgen.

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

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

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

Linienbündel 10: Süd

Das Linienbündel 10 ging zum Dezember 2024 mit einem Neukonzept an den Start und verkehrt bis August 2034. Da die Schullinie 555 noch bis Dezember 2025 im Linienbündel 3 verkehrt, jedoch künftig dem Linienbündel 10 als Linie 504 zugeordnet werden soll, wird es zum Fahrplanwechsel 2025 hier noch einmal entsprechende Anpassungen geben.

6.3 Information

Die VGN GmbH setzt bei der Information der Fahrgäste künftig auf digitale Wege. Ein Fahrplanheft wird ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2025 nicht mehr erscheinen. Fahrgäste haben jedoch die Möglichkeit sich auf der VGN-Homepage ein individuelles Fahrplanheft zusammenzustellen und als PDF herunterzuladen.

Bei Umsetzung des Stundentaktes auf dem Expressbus 332E bzw. bei Umsetzung des neuen Stundentaktes und damit der Ausweitung und Verbesserung des Angebotes sollen zum jeweiligen Zeitpunkt auf den einzelnen Linienbündeln Marketingmaßnahmen die Einführung des neuen Angebotes begleiten. Besonders für die Bedarfsverkehre soll die Benutzung der Rufbussen durch eine verstärkte Information erleichtert werden.

7. Wirkungen des Maßnahmenpaketes

7.1 Verkehrliche Wirkung

Durch die Maßnahmen im Nahverkehrsplan wird die **Reisezeit** vor allem zwischen den Mittelzentren Lauf und Altdorf in Form der neuen Schnellbuslinien beschleunigt werden. Auf den übrigen bestehenden Buslinien wurde in vielen Neukonzepten geprüft, in wie weit Strecken beschleunigt werden können. Auf vielen Linien konnte somit eine attraktivere Fahrzeit gewonnen werden.

Die **Verbindungshäufigkeit** wird sich mit Umsetzung der Maßnahmen auf fast allen Linien stark verbessern. Dies gilt vor allem für die Orte im ländlichen Raum, wo durch das bisherige Grenzwertmodell meist nur zwei bis drei Fahrtenpaare zusätzlich zum Schülerverkehr angeboten wurden und in Zukunft in der Haupt- und Nebenverkehrszeit der Stundentakt. Aber auch in den Orten im Verdichtungsraum wird das Angebot vom aktuellen Zweistunden-Takt auf einen Stundentakt verbessert bzw. im Linienbündel 4 der Zweistunden-Takt mit zusätzlichen Schulfahrten und nachgefragten Fahrten angeboten wird.

Durch die Vorgaben in den Vorabbekanntmachungen bzw. Vergaben des Landkreises besteht für die einzelnen Linien heute schon ein hoher **Reisekomfort**, was die Barrierefreiheit sowie Ausstattung der Busse und die Information an den Haltestellen und in den Bussen betrifft.

Die **Reisekosten** orientieren sich am VGN-Tarif.

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 durch die Umsetzung der Maßnahmen ist nur schwer möglich und kann nur großflächig für den gesamten Landkreis in Form der Gesamtverkehrsprognose, wie sie unter „*Kapitel 5.3 Verkehrsprognose*“ auf Seite 25 vorgestellt werden, erfolgen. Eine linienscharfe Prognose ist nicht möglich. Da das Angebot jedoch stark ausgeweitet wird und ein attraktiver Taktverkehr bei Neuvergabe der Linienkonzessionen umgesetzt werden soll, ist mit einer Fahrgaststeigerung auf allen Linien mit verbessertem Angebot zu rechnen.

Veränderung der Einnahmen

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

7.2 Finanzielle Wirkung

Die oben beschriebenen Maßnahmen bewirken eine deutliche Zunahme der Verkehrsleistung, die meistens dem Stundentakt entspricht. Somit wird es mit der Umset-

zung des Nahverkehrsplanes zu einem Ausbau der Leistungen kommen. Hierfür wird auch ein zusätzlicher finanzieller Aufwand notwendig.

Veränderung der Betriebsleistung und finanzieller Aufwand

Zur Berechnung der Veränderung der Betriebsleistung wird der Status Quo des aktuell im Landkreis verkehrenden ÖPNV mit den Fahrplanentwürfen für das Maßnahmenpaket verglichen. Die Änderungen werden sowohl für den Busbetrieb als auch den Bedarfsverkehr errechnet. Die Linienbündel 3, 5, 7, 9 und 10 wurden bereits vergeben und sind bzw. gehen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 mit dem neuen Maßnahmenpaket an den Start. Hier sind aktuell keine weiteren Maßnahmen mehr vorgesehen. Die Linienbündel 1, 2 und 8 sind bereits im Vergabeverfahren. Hier wurde im Herbst 2024 die Vorabbekanntmachung für die Neuvergabe veröffentlicht. Dies drei Linienbündel werden im Herbst 2025 im wettbewerblichen Verfahren vergeben. Für diese erfolgt die Vergabe noch nach dem Stundentakt-Modell. Das Linienbündel 4 wird nach dem Grenzwert-Plus-Modell derzeit überplant und vergeben. Durch die Vergaben der noch ausstehenden vier Linienbündel erhöht sich die Busleistung aller 9 Linienbündel von derzeit ca. 2.900.000 km/Jahr auf 3.050.000 km/Jahr, die Rufbusleistung von ca. 1.900.000 km/Jahr auf 2.050.000 km/Jahr. Davon werden nach Vergabe aller Linienbündel ca. 350.000 km/Jahr an Bus- und 400.000 km/Jahr an Rufbusleistung durch kreisangehörige Gemeinden

bzw. benachbarte Landkreise getragen.

Würde 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 Landkreis ausgeschrieben. Da aktuell nicht bekannt ist, zu welchem Kostensatz die Leistung vergeben werden wird, kann zu den Kosten keine Aussage getroffen werden.

Investitionskosten

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

8. Bewertung des Maßnahmenpaketes

8.1 Gesamtbewertung

Der Landkreis Nürnberger Land wird, wie unter den „Kapitel 1.5 Finanzielle Rahmenbedingungen“ auf Seite 10 bzw. „Kapitel 6.1 Maßnahmenfinanzierung“ auf Seite 27 bereits beschrieben, im Rahmen der neuen Finanzierungsmodelle den Stundentakt in der Haupt- und Nebenverkehrszeit für alle untersuchten Ortschteile, bzw. für künftig zu vergebene Leistung den Grenzwert + Schulverkehr + nachgefragte Fahrten sicherstellen. Im Verdichtungsraum erfolgt dies im Buslinienbetrieb, im ländlichen Raum im Bedarfsverkehr. In der Schwachverkehrszeit wird landkreisweit der Zweistundentakt im Bedarfsverkehr umgesetzt.

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

8.2 Zeitliche Reihung der Einzelmaßnahmen

Von den neun Linienbündeln im Landkreis wurden bereits fünf Linienbündel (Linienbündel 3, 5, 7, 9 und 10) mit dem neuen Finanzierungsmodell vergeben. Drei Linienbündel verkehren bereits seit Dezember 2024, die übrigen zwei gehen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 an den Start. Für drei weitere Linienbündel (Linienbündel 1, 2 und 8) wurde bereits eine Vorabbekanntmachung veröffentlicht. Da hier jeweils kein eigenwirtschaftlicher Antrag ein-

ging, wird diese Leistung im Herbst 2025 ausgeschrieben.

Die Vorabbekanntmachung für das Linienbündel 4 soll im Herbst 2025 veröffentlicht werden. Sollte hier kein eigenwirtschaftlicher Antrag eingehen, so wird auch diese Leistung ausgeschrieben.

Somit wären im Landkreis zunächst alle Linienbündel neu vergeben. Der nächste Vergabezeitraum aller Bündel beginnt im September 2034 und geht bis September 2037.

Maximal 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 von der Landkreisverwaltung nach den gesetzlichen Vorschriften als Bruttovertrag veröffentlicht und im offenen Ausschreibungsverfahren vergeben.

Vor Veröffentlichung der Vorabbekanntmachung wird der Landkreis mit den entsprechenden Kommunen in Kontakt treten, um diese in die Vergabe der neuen Verkehrsleistungen mit einzubeziehen.

9. Beteiligungsverfahren

Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes wurden die Verkehrsunternehmen, die Behindertenbeauftragte des Landkreises, Fahrgastverbände, die Interessensvertreter und öffentlichen Stellen der in Ihrer Mobilität eingeschränkten Personen sowie die Gemeinden beteiligt.

9.1 Beteiligung der Verkehrsunternehmer

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.

Allen Unternehmen, die im Landkreis eine Linienkonzession besitzen wurde im August 2025 der Endbericht zugesandt. Die Möglichkeit der Stellungnahme wurde dabei allen Unternehmen gegeben.

Beteiligung der Verkehrsunternehmen (Stellungnahmen)“ auf Seite 63 und „*Tabelle 12: Beteiligung der Gemeinden sowie sonstige Stellungnahmen*“ auf Seite 64 aufgeführt.

9.3 Zeitliche Reihung der Beteiligung

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

■ 28. Juni 2024

Eröffnungsveranstaltung im Rahmen der interfraktionellen Arbeitsgruppe

■ August 2025

Endbericht

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 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 Teilstudie des Nahverkehrsplans im Jahr 2018 zu den entsprechenden Sitzungen eingeladen und Ihnen die Möglichkeit zur Stellungnahme gegeben.

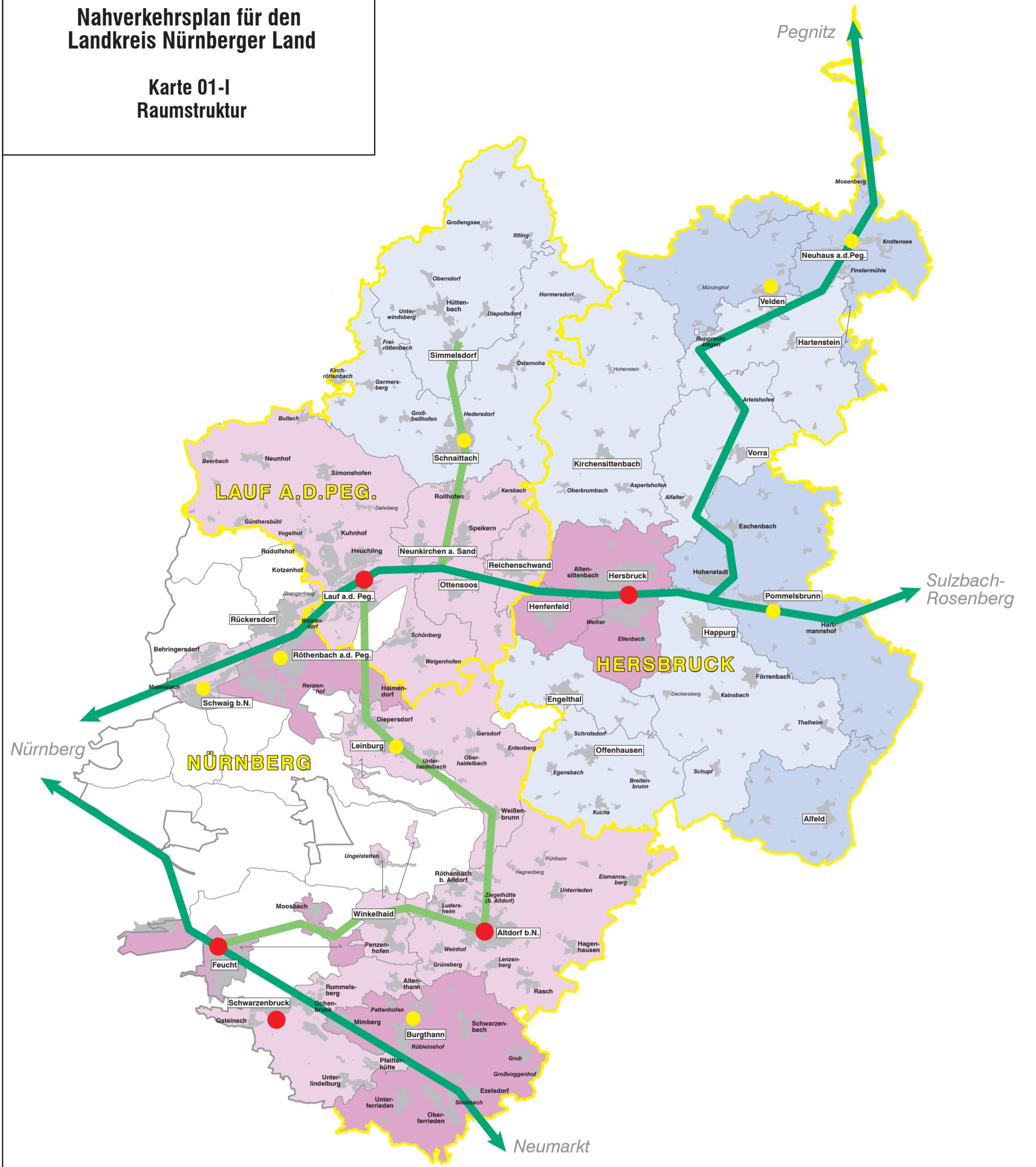
Die eingegangenen Stellungnahmen sind gekürzt in „*Tabelle 11*“

10. Karten

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

Nahverkehrsplan für den Landkreis Nürnberger Land

Karte 01-I Raumstruktur



Legende:

- | | |
|----------------------|--|
| Zentrale Orte | |
| (Red circle) | Mittelzentrum |
| (Yellow circle) | Grundzentrum |
| (Green arrow) | Entwicklungsachse von überregionaler Bedeutung lt. REP |
| (Green arrow) | Entwicklungsachse von regionaler Bedeutung |
- Kreisgrenze
 — Gemeindegrenze
Feucht Gemeindehauptort
Rasch Ortsteile ab 500 Einwohner
Grub Ortsteile ab 150 bis 500 Einwohner
 Pühlheim Ortsteile unter 150 Einwohner

Gebietskategorien

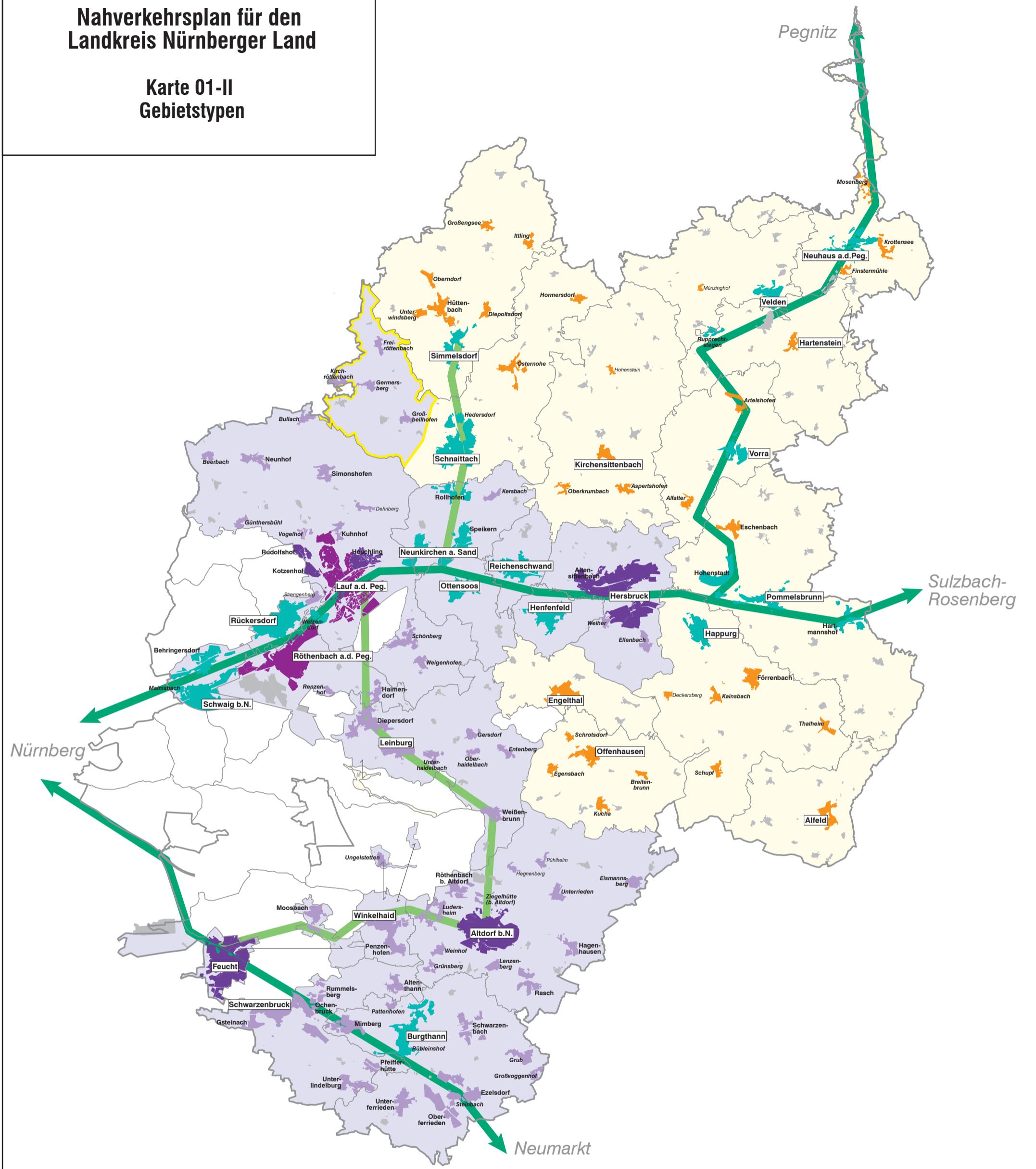
- | | |
|---------------|--|
| (Light pink) | Verdichtungsraum |
| (Dark pink) | Verdichtungsraum mit besonderem Handlungsbedarf |
| (Light blue) | Allgemeiner ländlicher Raum |
| (Dark blue) | Allgemeiner ländlicher Raum mit besonderem Handlungsbedarf |
| (Yellow line) | Grenze Nahbereiche |



Nahverkehrsplan für den Landkreis Nürnberger Land

Karte 01-II

Gebietstypen



Legende:

- | |
|--|
| Kreisgrenze |
| Gemeindegrenze |
| Feucht Gemeindehauptort |
| Rasch Ortsteile ab 500 Einwohner |
| Grub Ortsteile ab 150 bis 500 Einwohner |
| Pühlheim Ortsteile unter 150 Einwohner |

Außerhalb des Verdichtungsraums

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

Verdichtungsraum ab 15.000 Einwohner

- Zentrales Gebiet
Nicht zentrales Gebiet

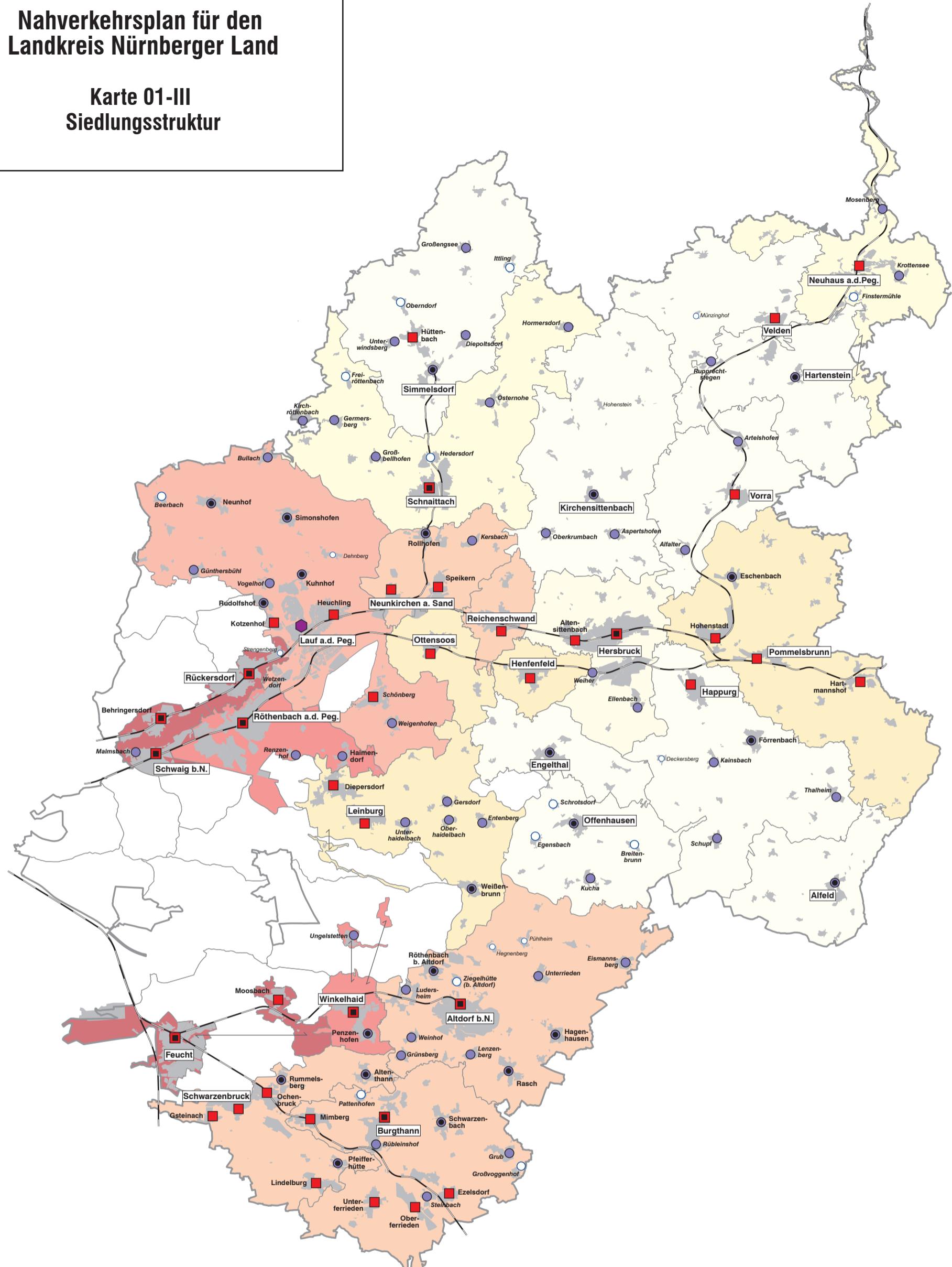
Verdichtungsraum bis 15.000 Einwohner

- Zentrales Gebiet
 Nicht zentrales Gebiet
Westl. Schnittschiefer Orte

Westl. Schnaittacher Ortsteile werden im NVP-Finanzierungsmodell dem Verdichtungsraum zugeordnet

Nahverkehrsplan für den Landkreis Nürnberger Land

Karte 01-III Siedlungsstruktur



Legende:

	Kreisgrenze
	Gemeindegrenze
Feucht	Gemeindehauptort
Rasch	Ortsteile ab 500 Einwohner
Grub	Ortsteile ab 150 bis 500 Einwohner
Pühlheim	Ortsteile unter 150 Einwohner

Bevölkerungsdichte

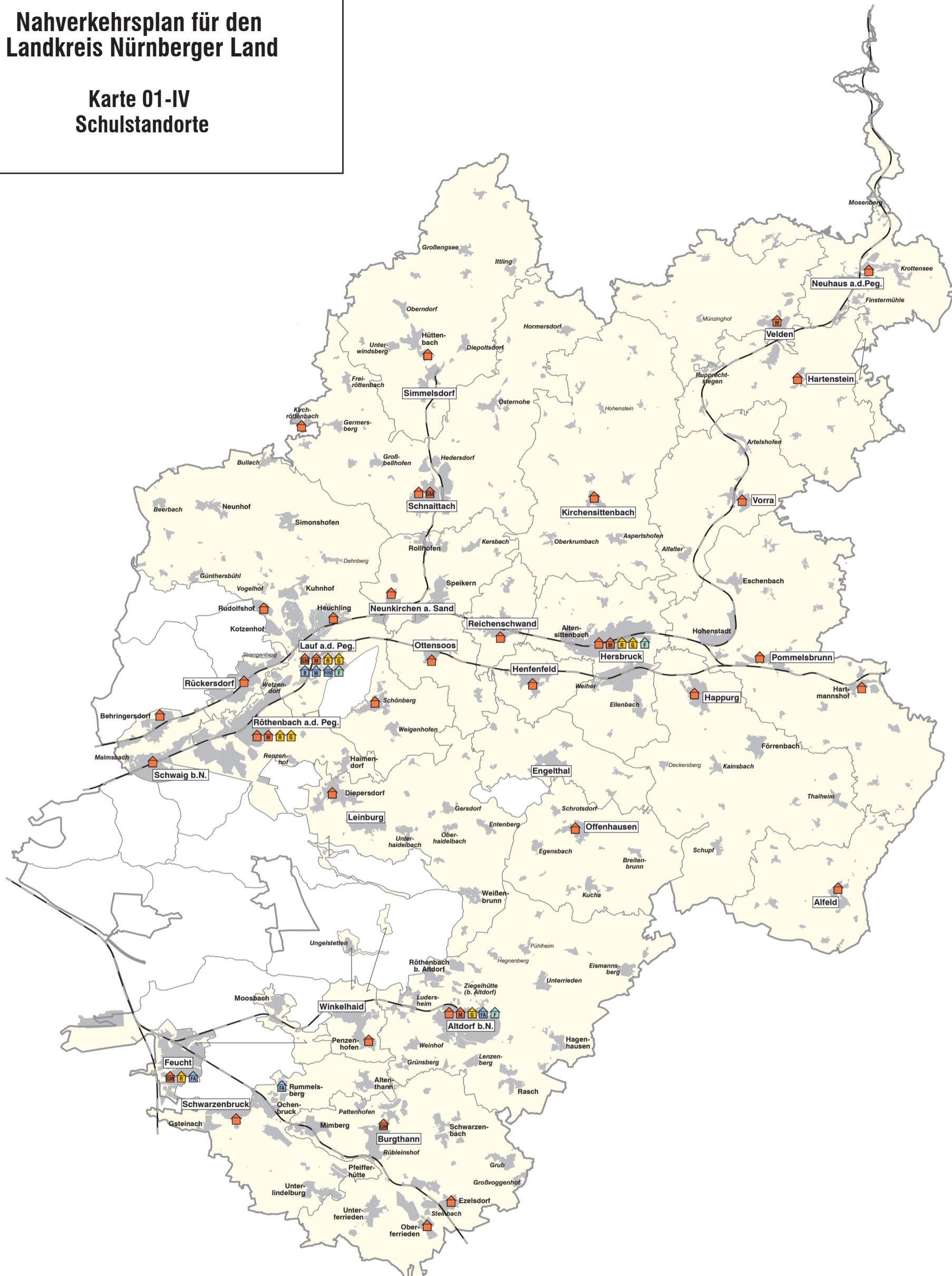
- über 1.000 EW/km²
- ab 500 bis 1.000 EW/km²
- ab 400 bis 500 EW/km²
- ab 300 bis 400 EW/km²
- ab 200 bis 300 EW/km²
- ab 100 bis 200 EW/km²
- unter 100 EW/km²

Einwohnerzahlen

- Teilgemeinde > 15.000 EW
- Teilgemeinde 3.000 - 15.000 EW
- Teilgemeinde 1.000 - 3.000 EW
- Teilgemeinde 500 - 1.000 EW
- Teilgemeinde 200 - 500 EW
- Teilgemeinde 150 - 200 EW
- Teilgemeinde < 150 EW

Nahverkehrsplan für den Landkreis Nürnberger Land

Karte 01-IV Schulstandorte

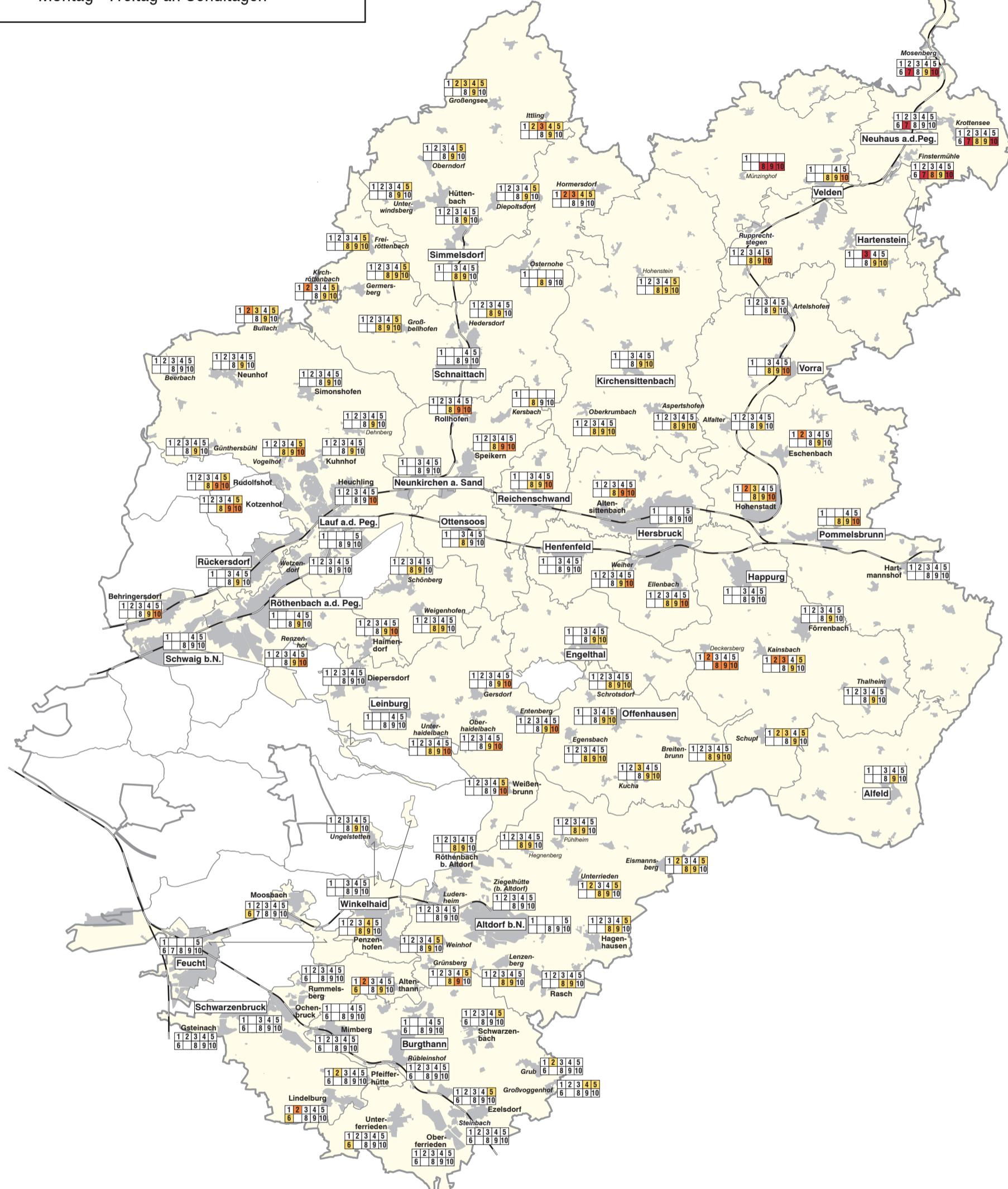


Legende:

- | | |
|---------------|------------------------------------|
| | Kreisgrenze |
| | Gemeindegrenze |
| Feucht | Gemeindehauptort |
| Rasch | Ortsteile ab 500 Einwohner |
| Grub | Ortsteile ab 150 bis 500 Einwohner |
| Pühlheim | Ortsteile unter 150 Einwohner |
| | Grundschule |
| | Mittelschule |
| | Grund- und Mittelschule |
| | Realschule |
| | Gymnasium |
| | Berufsschule |
| | Fachakademie |
| | Fachoberschule |
| | Förderzentren |

Nahverkehrsplan für den Landkreis Nürnberger Land

Karte 02-I Handlungsbedarf Montag - Freitag an Schultagen



Legende:

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Feucht** Gemeindehauptort
- Rasch Ortsteile ab 500 Einwohner
- Grub Ortsteile ab 150 bis 500 Einwohner
- Pühlheim Ortsteile unter 150 Einwohner
- kein Handlungsbedarf
- langfristiger Handlungsbedarf
- mittelfristiger Handlungsbedarf
- kurzfristiger Handlungsbedarf

Defizite bei der Erschließung

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 Erschließungsdefizit

Defizite bei der Erreichbarkeit

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 Erreichbarkeit Gemeindehauptort

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 Erreichbarkeit Ziel 1

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 Erreichbarkeit Ziel 2

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 Erreichbarkeit Ziel 3

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 Erreichbarkeit Ziel 4

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 Erreichbarkeit Ziel 5

Defizite bei der Bedienungshäufigkeit

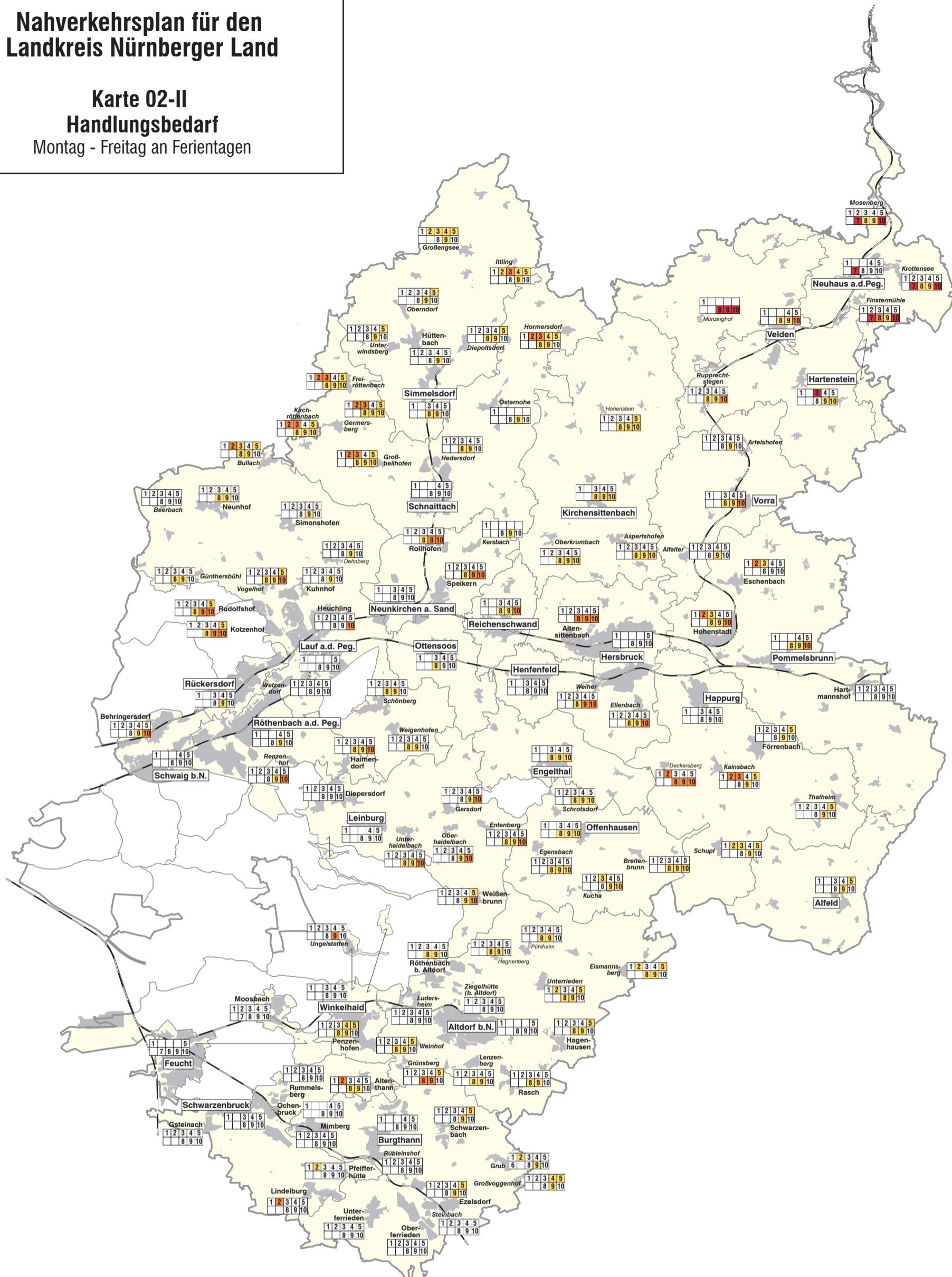
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 Bedienungshäufigkeit Hauptverkehrszeit (HVZ)

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 Bedienungshäufigkeit Nebenverkehrszeit (NVZ)

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 Bedienungshäufigkeit Schwachverkehrszeit (SVZ)

Nahverkehrsplan für den Landkreis Nürnberger Land

Karte 02-II Handlungsbedarf Montag - Freitag an Ferientagen



Legende:

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Feucht** Gemeindehauptort
- Rasch Ortsteile ab 500 Einwohner
- Grub Ortsteile ab 150 bis 500 Einwohner
- Pühlheim Ortsteile unter 150 Einwohner
- kein Handlungsbedarf
- langfristiger Handlungsbedarf
- mittelfristiger Handlungsbedarf
- kurzfristiger Handlungsbedarf

Defizite bei der Erschließung

Erschließungsdefizit

Erreichbarkeit Gemeindehauptort

Erreichbarkeit Ziel 1

Erreichbarkeit Ziel 2

Erreichbarkeit Ziel 3

Erreichbarkeit Ziel 4

Erreichbarkeit Ziel 5

Defizite bei der Bedienungshäufigkeit

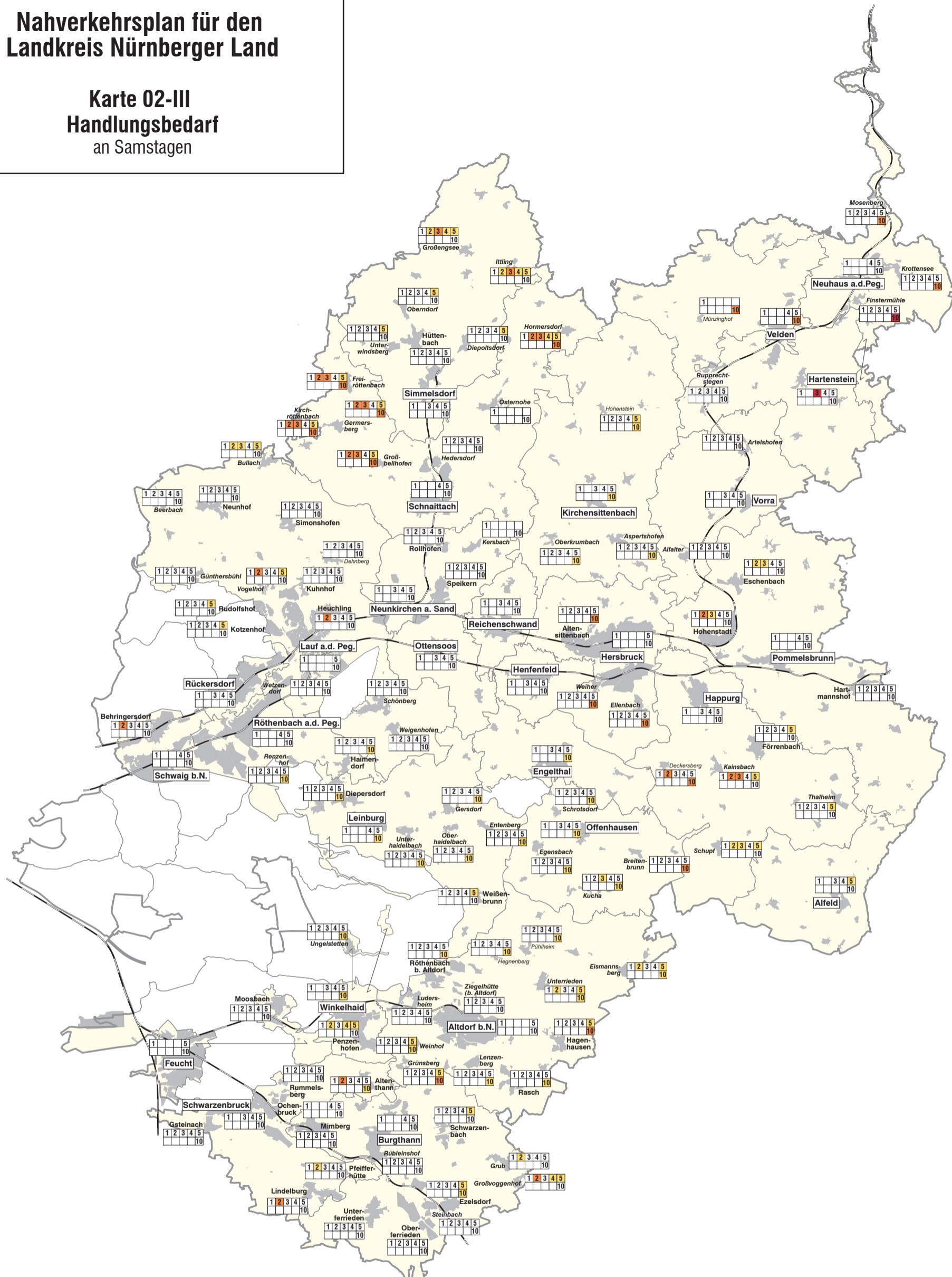
Bedienungshäufigkeit Hauptverkehrszeit (HVZ)

Bedienungshäufigkeit Nebenverkehrszeit (NVZ)

Bedienungshäufigkeit Schwachverkehrszeit (SVZ)

Nahverkehrsplan für den Landkreis Nürnberger Land

Karte 02-III Handlungsbedarf an Samstagen



Legende:

- Kreisgrenze
 - Gemeindegrenze
 - Feucht** Gemeindehauptort
 - Rasch Ortsteile ab 500 Einwohner
 - Grub Ortsteile ab 150 bis 500 Einwohner
 - Pühlheim Ortsteile unter 150 Einwohner
-
- kein Handlungsbedarf
 - langfristiger Handlungsbedarf
 - mittelfristiger Handlungsbedarf
 - kurzfristiger Handlungsbedarf

Defizite bei der Erschließung

Erschließungsdefizit

Defizite bei der Bedienungshäufigkeit

Bedienungshäufigkeit Hauptverkehrszeit (HVZ)

Defizite bei der Erreichbarkeit

Erreichbarkeit Gemeindehauptort

Bedienungshäufigkeit Nebenverkehrszeit (NVZ)

Erreichbarkeit Ziel 1

Bedienungshäufigkeit Schwachverkehrszeit (SVZ)

Erreichbarkeit Ziel 2

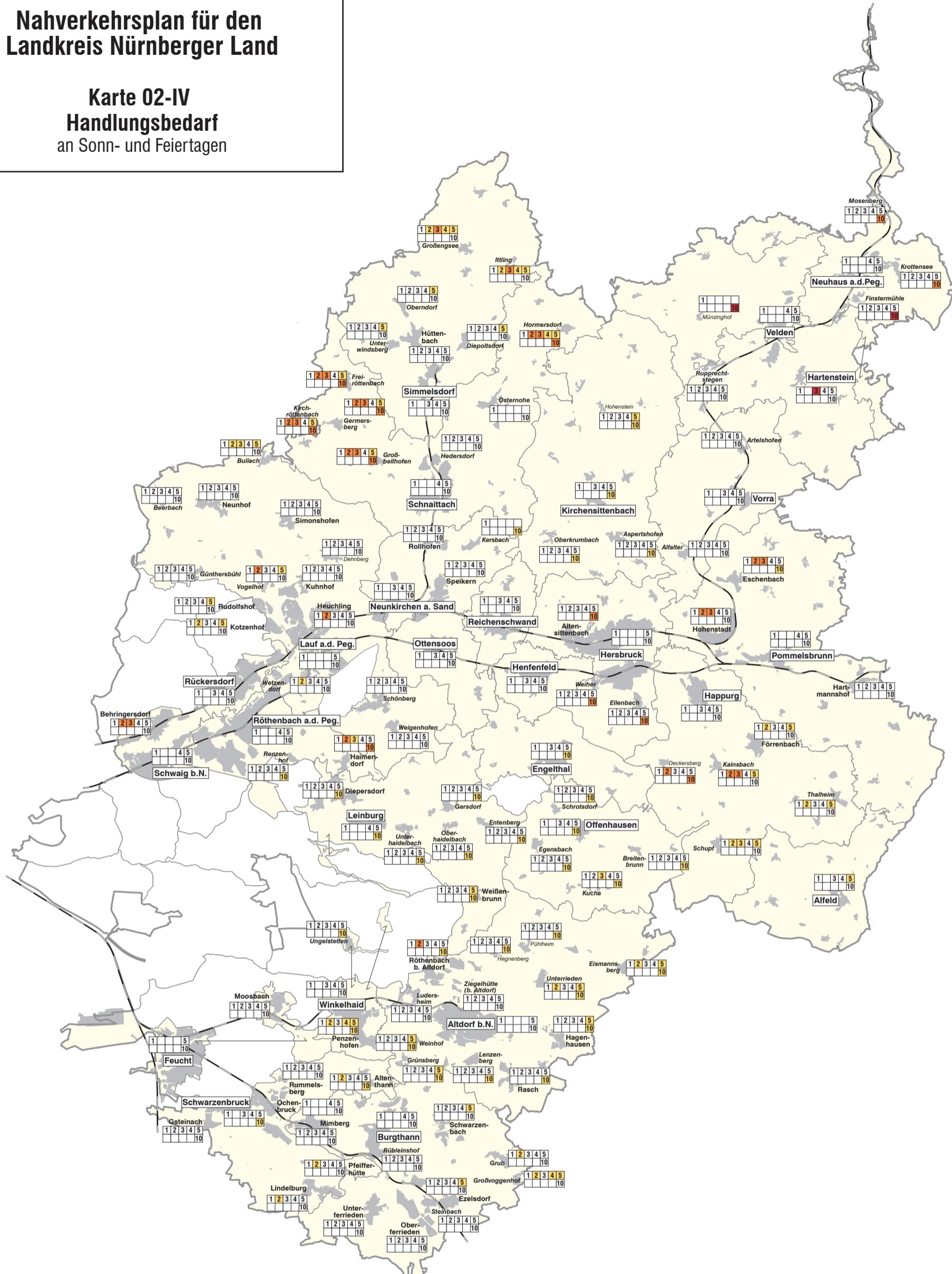
Erreichbarkeit Ziel 3

Erreichbarkeit Ziel 4

Erreichbarkeit Ziel 5

Nahverkehrsplan für den Landkreis Nürnberger Land

Karte 02-IV Handlungsbedarf an Sonn- und Feiertagen



Legende:

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Feucht**
- Gemeindehauptort
- Rasch
- Ortsteile ab 500 Einwohner
- Grub
- Ortsteile ab 150 bis 500 Einwohner
- Pühlheim
- Ortsteile unter 150 Einwohner
- kein Handlungsbedarf
- langfristiger Handlungsbedarf
- mittelfristiger Handlungsbedarf
- kurzfristiger Handlungsbedarf

Defizite bei der Erschließung

Erschließungsdefizit

6 7 8 9 10

Defizite bei der Bedienungshäufigkeit

Bedienungshäufigkeit Hauptverkehrszeit (HVZ)

6 7 8 9 10

Bedienungshäufigkeit Nebenverkehrszeit (NVZ)

6 7 8 9 10

Bedienungshäufigkeit Schwachverkehrszeit (SVZ)

6 7 8 9 10

Defizite bei der Erreichbarkeit

Erreichbarkeit Gemeindehauptort

6 7 8 9 10

Erreichbarkeit Ziel 1

6 7 8 9 10

Erreichbarkeit Ziel 2

6 7 8 9 10

Erreichbarkeit Ziel 3

6 7 8 9 10

Erreichbarkeit Ziel 4

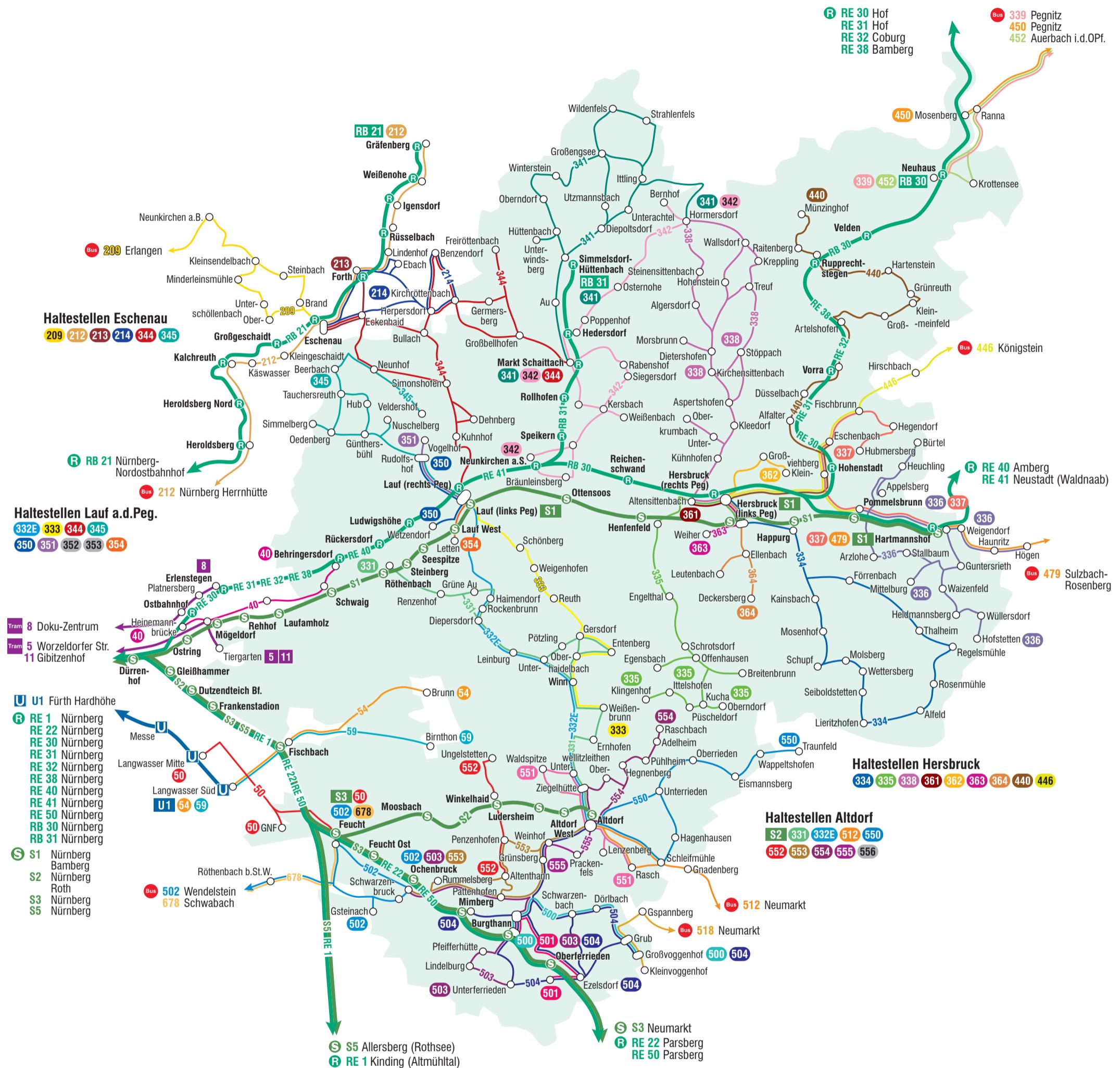
6 7 8 9 10

Erreichbarkeit Ziel 5



Nahverkehrsplan für den Landkreis Nürnberger Land

Karte 03-I
Liniennetz ohne Rufbus



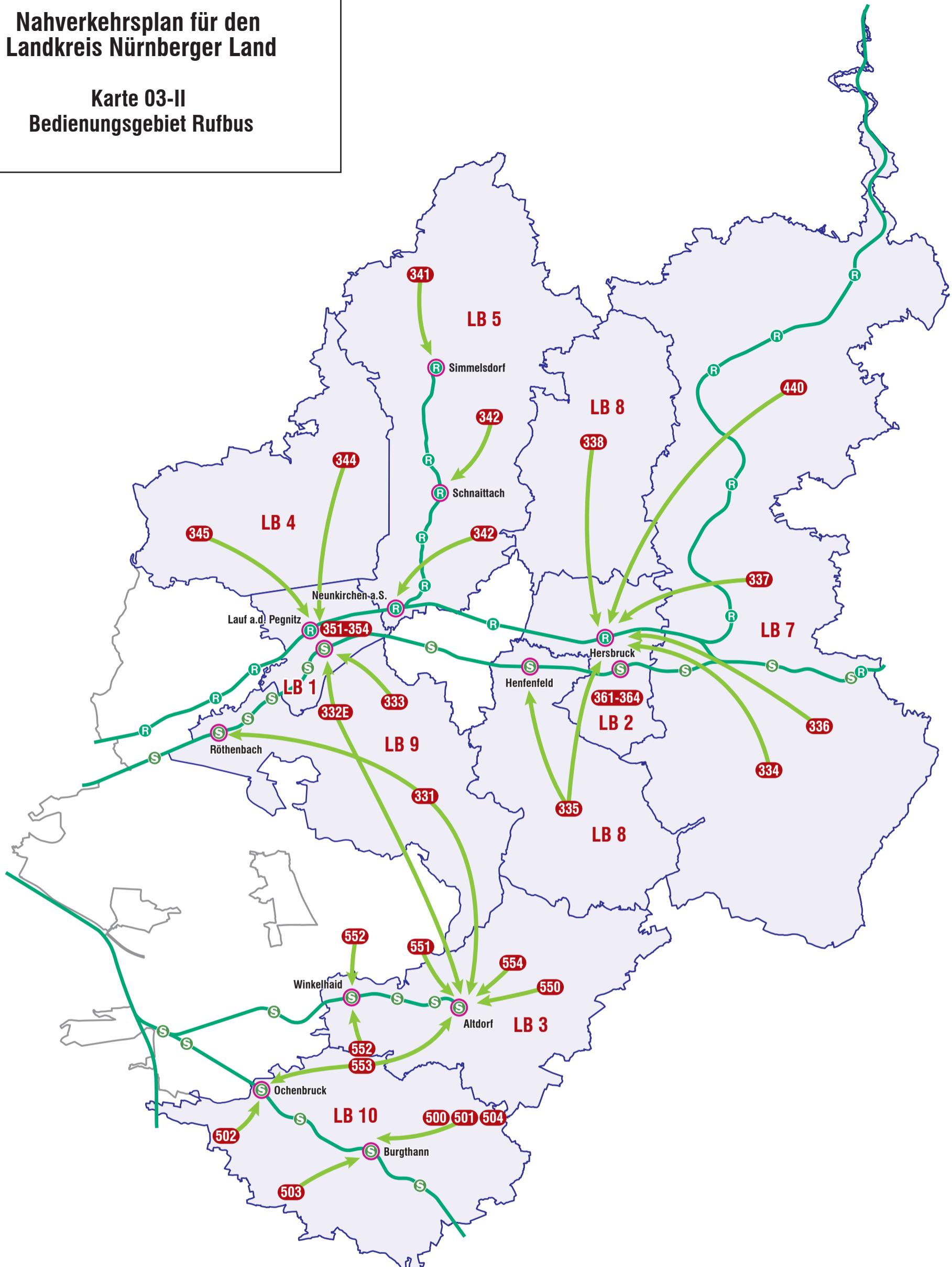
Legende:

- RB 31** **RB 31** →
Speikern Regionalbahn mit Haltestelle innerhalb des VGN
 - S3** **S3** →
Altdorf S-Bahn mit Haltestelle innerhalb des VGN
 - U1** **U-U1** →
Messe U-Bahn mit Haltestelle innerhalb des VGN
 - 5** **5** →
Tiergarten Tram-Linie mit Haltestelle innerhalb des VGN
 - 331** **331** →
Leinburg Buslinie mit Haltestelle innerhalb des VGN
 - 352** Stadtverkehr ohne Liniendarstellung



Nahverkehrsplan für den Landkreis Nürnberger Land

Karte 03-II Bedienungsgebiet Rufbus



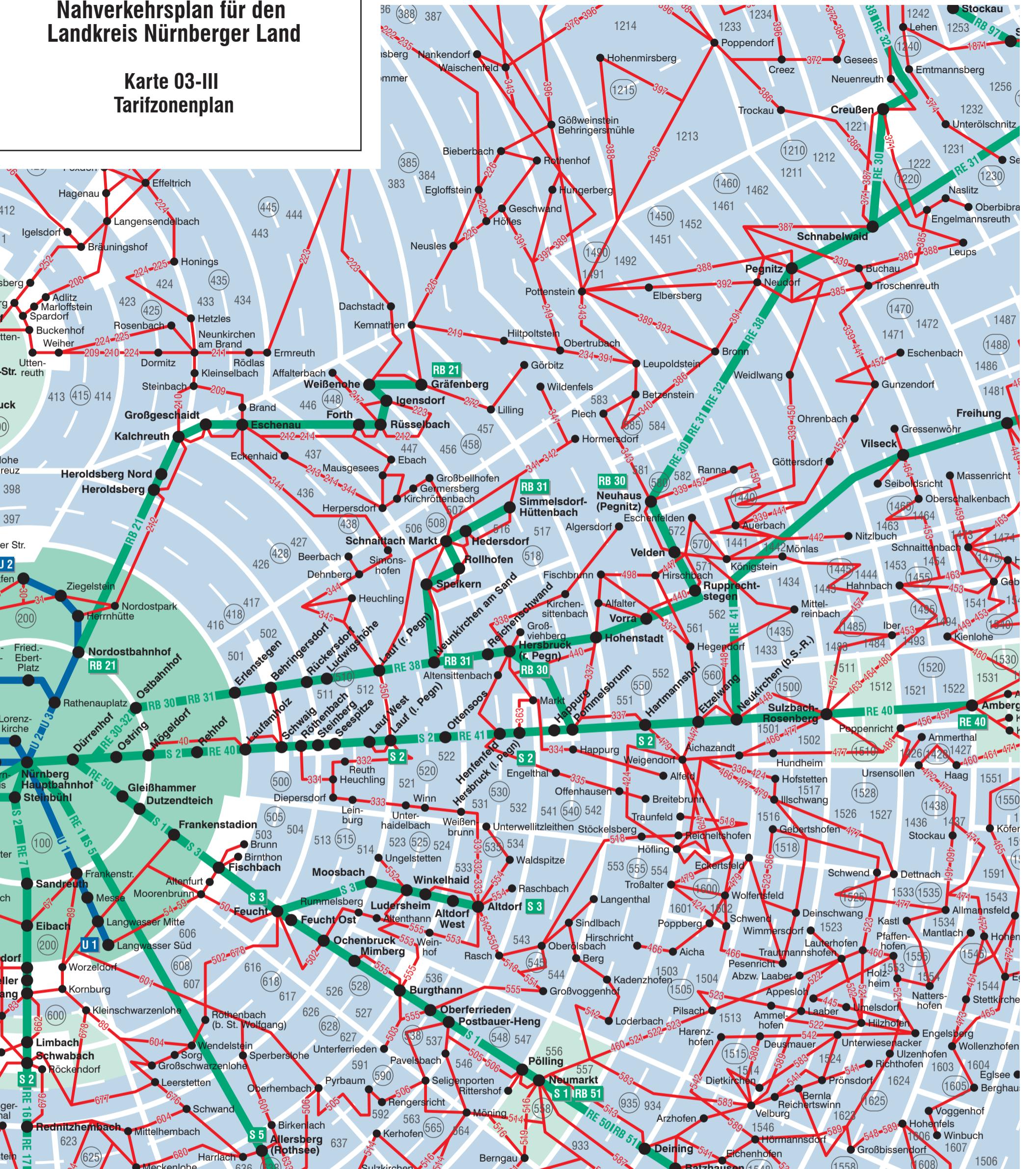
Legende:

- Grenze Bedienungsgebiet
- (S) S-/R-Bahnhof mit Zu- und Abbringerverkehr durch Rufbus
- Zu- und Abbringerverkehr
- 503 bedienende Linie
- LB 10 Linienbündel



Nahverkehrsplan für den Landkreis Nürnberger Land

Karte 03-III Tarifzonenplan



Legende:

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

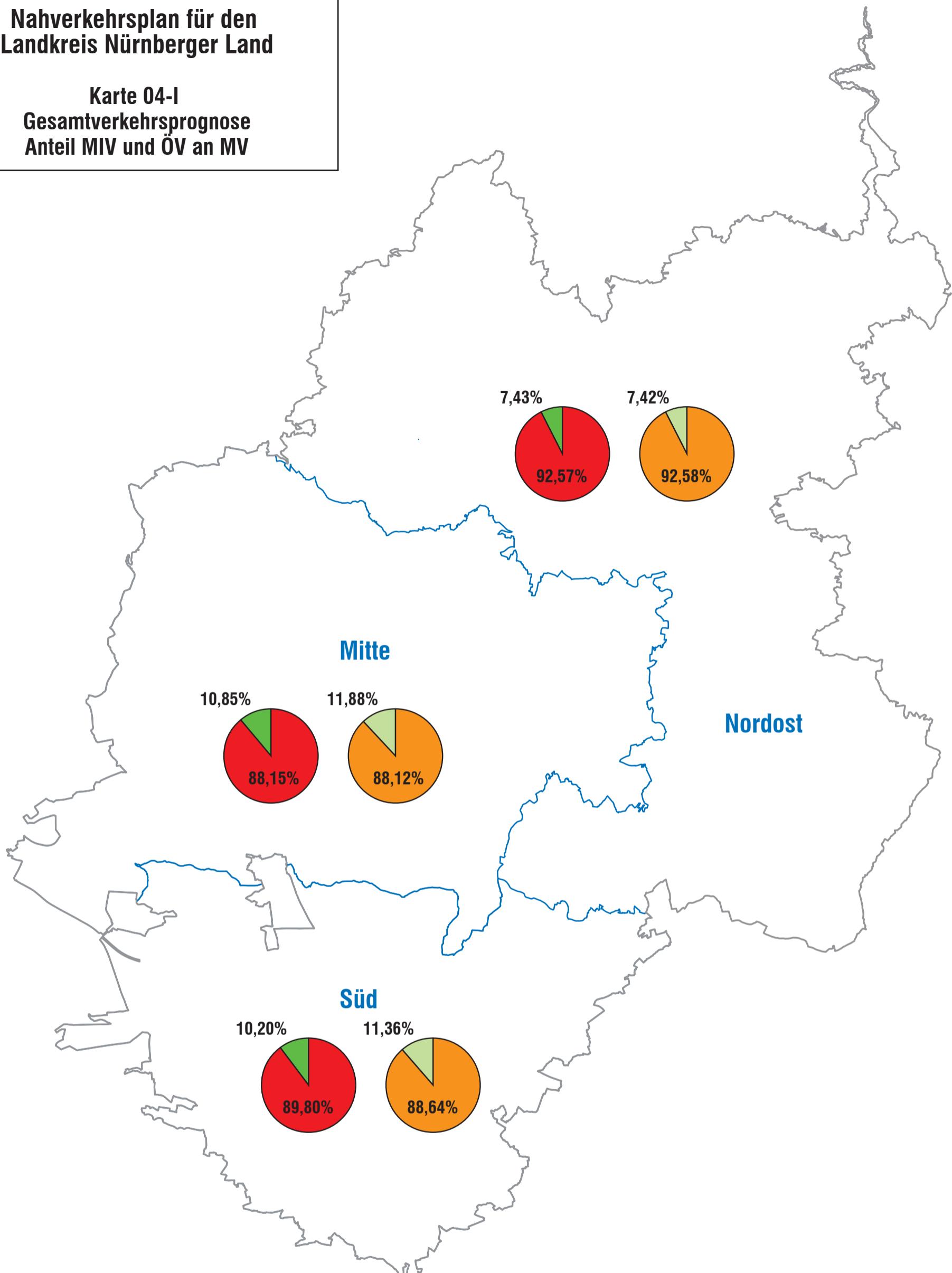
Nahverkehrsplan für den Landkreis Nürnberger Land

Karte 03-IV Linienbündel



Nahverkehrsplan für den Landkreis Nürnberger Land

Karte 04-I Gesamtverkehrsprognose Anteil MIV und ÖV an MV



Legende:

Kreisgrenze
Grenze Bezirk
Name Bezirk

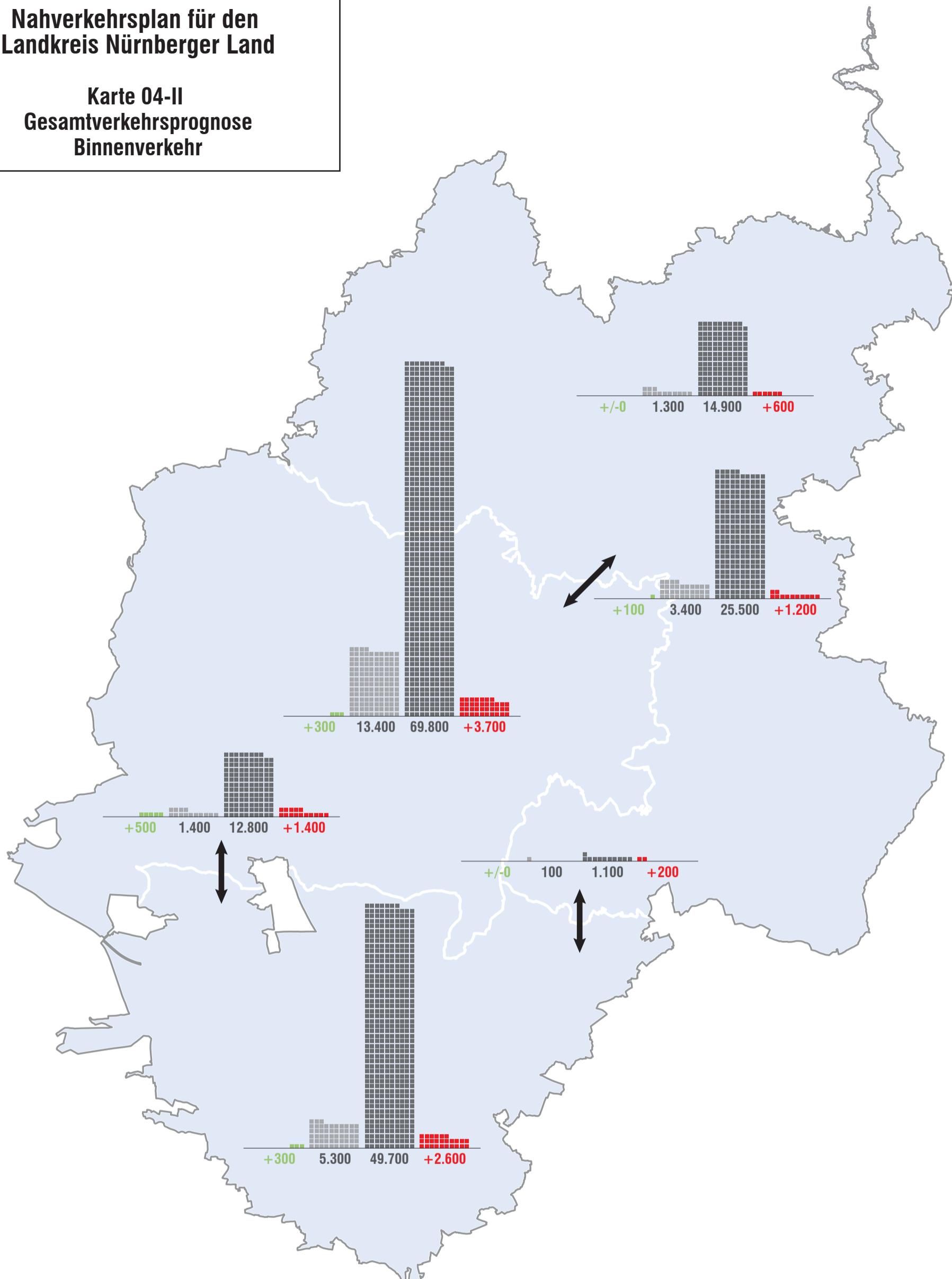
Analyse MIV
Analyse ÖV
Prognose MIV
Prognose ÖV

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



Nahverkehrsplan für den Landkreis Nürnberger Land

Karte 04-II Gesamtverkehrsprognose Binnenverkehr



Legende:

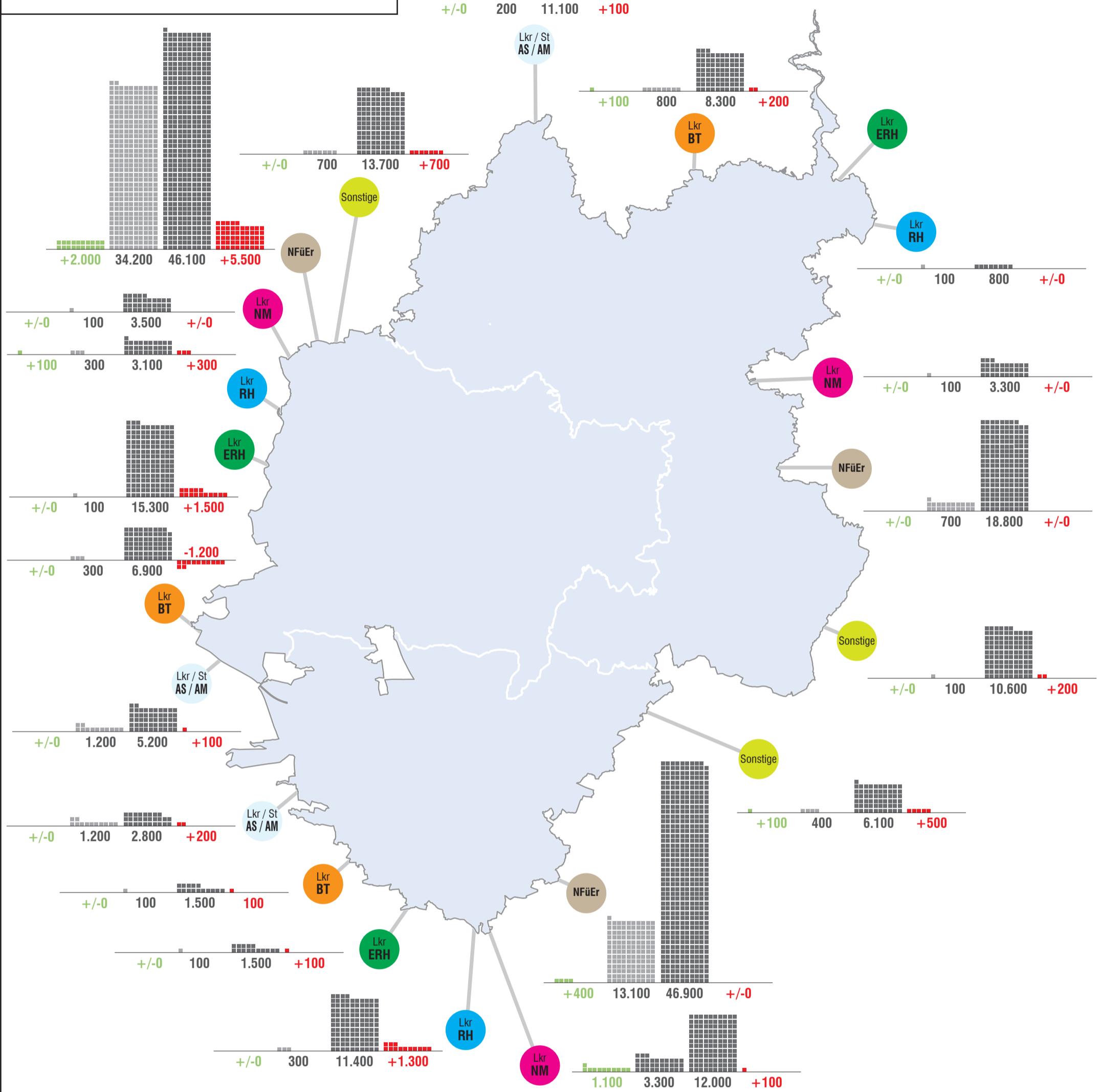
ÖPNV	Motorisierter Individualverkehr (MIV)
+600	+1.100
Veränderungen im ÖPNV (Prognose)	Veränderungen im MIV (Prognose)
2.580	5.160

Analyse

Ein Kästchen entspricht 100 Fahrten

Nahverkehrsplan für den Landkreis Nürnberger Land

Karte 04-III Gesamtverkehrsprognose ein- und ausbrechender Verkehr



Legende:

ÖPNV	Motorisierter Individualverkehr (MIV)
+600	+1.100
Veränderungen im ÖPNV (Prognose)	Veränderungen im MIV (Prognose)
2.580	5.160

Analyse

Ein Kästchen entspricht 100 Fahrten

11. Tabellen

- Tabelle 01 Zusammenfassung der Kriterien
- Tabelle 02 Einwohner, Fläche und Siedlungsdichte nach Gemeinden
- Tabelle 03 Schulen und Schüler im Landkreis
- Tabelle 04 Bahnstrecken und öffentliche Buslinien nach § 42 PBefG
- Tabelle 05 Freigestellte Schülerverkehre und Berufsverkehre nach §43 PBefG
- Tabelle 06 Park & Ride, bzw. Bike & Ride-Plätze
- Tabelle 07 Zielorte für das Erreichbarkeitskriterium
- Tabelle 08 Erschließung und Gebietstypen
- Tabelle 09 Bevölkerungsvorausberechnung
- Tabelle 10 Linienbündelung
- Tabelle 11 Beteiligung der Verkehrsunternehmen
- Tabelle 12 Beteiligung der Gemeinden sowie sonstige Stellungnahmen

Tabelle 1: Zusammenfassung der Kriterien

Erschließung	Relevante Ortsteile		Alle Ortsteile über 150 Einwohner, zusätzlich Hohenstein, Deckersberg (touristisch), Hegnenberg/Pühlheim (räumliche Nähe) und Münzinghof (Inklusion)	
	Haltestelleneinzugsbereich		Bushaltestellen: 300 m Bahnhaltepunkte: 600 m	
Erreichbarkeit	Zeitfenster	Hinfahrt	06.00 - 08.00 Uhr	
		Rückfahrten	12.00 - 13.30 Uhr 15.30 - 18.30 Uhr	
	Gemeindehauptort	Beförderungszeit	RW: 20 Min (GW: 30 Min)	
		Reisezeit	RW: 30 Min (GW: 40 Min)	
	weitere zentrale Orte	Beförderungszeit	Unterzentrum: RW: 30 Min (GW: 40 Min)	
			Mittel- / Oberzentrum: RW: 50 Min (GW: 80 Min)	
		Reisezeit	Unterzentrum: RW: 40 Min (GW: 50 Min)	
			Mittel- / Oberzentrum / Schulorte / Gewerbegebiete: RW: 60 Min (GW: 90 Min)	
Bedienungshäufigkeit	Verkehrszeiten Montag - Freitag		Hauptverkehrszeit (HVZ) 06.01 Uhr bis 08.00 Uhr 12.01 Uhr bis 14.00 Uhr 15.31 Uhr bis 18.30 Uhr Nebenverkehrszeit (NVZ) 04.30 Uhr bis 06.00 Uhr 08.01 Uhr bis 12.00 Uhr 14.01 Uhr bis 15.30 Uhr 18.31 Uhr bis 23.30 Uhr Schwachverkehrszeit (SVZ) 20.31 Uhr bis 02.00 Uhr	
	Verkehrszeiten Samstag		SVZ 07.00 Uhr bis 24.00 Uhr	
	Verkehrszeiten Sonn-/Feiertag		SVZ 08.00 Uhr bis 23.00 Uhr	
	Verkehrsangebot Montag - Freitag in Taktfolgen (Minuten) bzw. Fahrtenpaare (FP)		Verdichtete Räume ab 15.000 EW: Zentrales Gebiet: HVZ: RW: 15 (GW: 30) NVZ: RW: 15 (GW: 30) SVZ: RW: 60 (GW: 60 als Bedarfsfahrt)	
			Verdichtete Räume bis 15.000 EW: Zentrales Gebiet: HVZ: RW: 30 (GW: 60) NVZ: RW: 30 (GW: 60) SVZ: RW: 60 (GW: 60 als Bedarfsfahrt)	
			Nicht zentrales Gebiet: HVZ: RW: 60 (GW: 120) NVZ: RW: 60 (GW: 120) SVZ: RW: 120 (GW: 120 als Bedarfsfahrt)	
			Verkehrsachse: HVZ: RW: 30 (GW: 60) NVZ: RW: 60 (GW: 60) SVZ: RW: 60 (GW: 60 als Bedarfsfahrt)	
	Verkehrsangebot Samstag und Sonntag		Ländlicher Raum: HVZ: RW: 60 (GW: 2 FP) NVZ: RW: 60 (GW: 2 FP) SVZ: RW: 120 (GW: 1 FP)	
			11 Fahrten an Samstagen und 9 an Sonn- und Feiertagen im Grenz- und Richtwert.	
Auslastung	Besetzungsgrad		NVZ: RW: 50% (GW: 55%) Spitzenstudie: RW: 65% (GW: 70%); Einzelfahrten bis 100%	
	Tagesauslastung		Kundenorientierte Sichtweise: RW > 30% (GW: > 40%)	
			Betriebswirtschaftliche Sichtweise: RW < 15% (GW: < 7%)	

Tabelle 2: Einwohner, Fläche und Siedlungsdichte nach Gemeinden

Gemeinde	Einwohner	Fläche in km ²	Siedlungsdichte in Pers./km ²
Alfeld	1.131	18	63
Altdorf	15.473	47	341
Burgthann	11.467	39	301
Engelthal	1.047	14	82
Feucht	13.679	10	1467
Happurg	3.537	43	89
Hartenstein	1.455	25	59
Henfenfeld	1.746	7	264
Hersbruck	12.346	23	570
Kirchensittenbach	2.067	43	48
Lauf	26.043	60	468
Leinburg	6.658	29	235
Neuhaus	2.667	23	121
Neunkirchen a.S.	4.641	14	328
Offenhausen	1.560	23	71
Ottensoos	1.927	10	202
Pommelsbrunn	5.274	22	249
Reichenschwand	2.389	7	360
Röthenbach	12.501	14	928
Rückersdorf	4.766	4	1365
Schnaittach	8.539	49	177
Schwaig	8.797	6	1631
Schwarzenbruck	8.231	22	382
Simmelsdorf	3.231	41	84
Velden	1.713	21	84
Vorra	1.624	22	82
Winkelhaid	4.177	7	657
gesamt / Durchschnitt	168.686	642	263

Stand: 31.03.2025

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik

Tabelle 3: Schulen und Schüler im Landkreis

Schule	Grund-schulen	Mittel-schulen	Real-schulen	Wirtschafts-schulen	Gymnasien	Berufs-schulen	FOS/FAKS	Förder-schulen
Alfeld	38						177	
Altdorf	550	327			987			
Behringersdorf	91							
Burgthann	258	156						
Ezelsdorf	210							
Feucht	608	327	843					
Hammerbachtal	180							
Happurg	126							
Hartenstein / Vorra / Velden	193							
Hersbruck / Altensittenbach	442	486	627		796			
Kirchsittenbach	90							
Lauf a.d. Peg. I	375	218						
Lauf a.d. Peg. II	329	250						
Lauf a.d. Peg. / Heuchling	167		872	55	1.286	1.971	214	293
Leinburg (Diepersdorf)	269							
Montessori-Schule Lauf	187	212						
Neuhaus a.d. Peg.	119							
Neunkirchen a. S.	168							
Ottensoos / Schönberg	164							
Pommelsbrunn	227							
Reichenhenschwand	85							
Röthenbach	473	520	633		754			
Rückersdorf	213							
Schnaittach / Kirchröttenbach	312	230						
Schwaig	276							
Schwarzenbruck	285							
Simmelsdorf (Bühl)	144							
Velden		123						
Winkelhaid	187							
gesamt	6.766	2.849	2.975	55	3.823	1.971	391	293

Stand: Schuljahr 2024/2025

Tabelle 4: Bahnstrecken und öffentliche Buslinien nach § 42 PBefG

Linien-Nr.	Verlauf (Bahn)	VU	Konzessionsende	Betriebsleistung in Tausend Kilometern			
				Sch	Fer	Sa	So
S1	Bamberg - Nürnberg - Neumarkt	DB	15.12.2030	1.642,6	542,3	368,2	430,7
S2	Roth - Nürnberg - Hartmannshof	DB	15.12.2030	1.115,0	368,2	256,4	290,7
S3	Nürnberg - Feucht - Altdorf	DB	15.12.2030	486,6	160,6	93,7	115,9
RE30	Nürnberg - Neuhaus - Bayreuth - Hof	DB	15.12.2030	631,5	208,3	171,9	214,9
RE32	Nürnberg - Neuhaus - Bayreuth - Coburg	DB	15.12.2030	958,9	316,6	255,9	319,2
RE38	Nürnberg - Neuhaus - Bayreuth - Bamberg	DB	15.12.2030	465,8	153,7	129,4	161,7
RB30	Nürnberg - Hersbruck - Neuhaus	DB	15.12.2030	469,6	154,9	105,3	123,8
RB31	Nürnberg - Simmelsdorf-Hüttenbach	DB	12.06.2031	202,1	66,7	21,8	26,0
RE40	Nürnberg - Hartmannshof - Amberg (- Regensburg)	DB	12.06.2031	157,0	51,7	33,0	19,5
RE41	Nürnberg - Hartmannshof - Weiden	DB	15.12.2030	580,3	190,5	145,5	181,8

Linien-Nr.	Verlauf (Bus)	VU	Konzessionsende	Betriebsleistung in Tausend Kilometern			
				Sch	Fer	Sa	So
40	Heinemannbr. - Schwaig - Behringersd.	VAG	31.12.2025	542,9	179,8	131,7	164,7
50	Langwasser - GNF Nbg/Feucht - Feucht	VAG	02.12.2029	78,1	25,8	0,7	0,4
214	Kirchröttenbach - Forth - Eschenau	Schmetterling	12.12.2026	35,6	4,0	1,4	1,7
331	Altdorf - Leinburg - Röthenbach (Pegn.)	Kraus-Reisn	31.08.2035	229,3	66,9	26,0	30,9
332E	Altdorf - Leinburg - Diepersdorf - Lauf	Kraus-Reisn	31.08.2035	186,7	51,9	22,1	24,9
333	Altdorf - Weißenbrunn - Schönberg - Lauf	Kraus-Reisn	31.08.2035	131,9	40,9	24,0	28,5
334	Hersbruck - Happurg - Alfeld	Meidenbauer	31.08.2034	150,9	42,7	17,3	20,6
335	Offenhausen - Henfenfeld - Hersbruck	OVF	12.12.2026	123,3	35,7	12,4	12,3
336	Hofstetten - Hartmannshof - Pommelsbrunn	Meidenbauer	31.08.2034	47,7	4,3	2,5	-
337	Hubmersberg - Hartmannshof	Meidenbauer	31.08.2034	16,9	4,3	2,6	-
338	Hersbruck - Kirchensittenbach - Hohenstein	OVF	12.12.2026	111,6	22,2	13,7	13,3
339	Freizeitlinie "Auerbacher Erz-Express"	Cermak	11.11.2029	-	-	-	6,7
341	Schnaittach - Simmelsdorf - Großengsee	Schmetterling	31.08.2034	114,8	35,0	15,7	16,6
342	Neunkirchen a.S. - Schnaittach - Hormersdorf	Schmetterling	31.08.2034	127,8	35,5	14,0	15,8
343	Freizeitlinie "Bier-Brotzeit-Burgen-Expr."	Seitz Stör	01.11.2025	-	-	-	-
344	Schnaittach - Eschenau - Lauf	Kraus-Reisn	11.12.2027	209,7	55,4	42,6	45,6
345	Beerbach - Günthersbühl - Lauf	Kraus-Reisn	11.12.2027	183,9	53,7	50,2	53,3
350	Lauf Bertleinschule - Lauf - Rudolfshof	Schmetterling	12.12.2026	10,0	-	-	-
351	Lauf Marktplatz - Rudolfshof - Vogelhof	Schmetterling	12.12.2026	56,3	18,8	10,2	12,3
352	Lauf Kunigundens. - Marktplatz - Wetzendorf	Schmetterling	12.12.2026	84,9	28,7	14,1	15,8
353	Lauf Bertleinschule - Marktplatz - Heuchling	Schmetterling	12.12.2026	99,6	34,2	13,8	12,2
354	Lauf - Letten	Kraus-Reisn	12.12.2026	25,2	8,5	6,4	7,6
361	Altensittenbach - Hersbruck Bf. (re.)	Schmetterling	12.12.2026	25,9	7,5	2,6	2,5

Linien-Nr.	Verlauf (Bus)	VU	Konzessionsende	Betriebsleistung in Tausend Kilometern			
				Sch	Fer	Sa	So
362	Kleinviehberg - Großviehberg - Hersbruck Bf. (re.)	Schmetterling	12.12.2026	48,0	13,8	7,1	7,7
363	Hersbruck Bf. (re.) - Bf. (li.) - Weiher - Bf (re)	Schmetterling	12.12.2026	34,8	11,8	5,7	5,2
364	Hersbruck Bf. (re.) - Ellenbach - Bf (re)	Schmetterling	12.12.2026	68,9	23,4	8,6	8,6
440	Hersbruck - Hartenstein - Königstein	Meidenbauer	31.08.2034	159,5	53,9	22,4	23,2
446	Hersbruck - Hohenstadt - Fischbrunn	Meidenbauer	31.08.2034	75,4	23,1	7,8	9,0
450	Pegnitz - Auerbach - Mosenberg	RBO / Cermak	31.05.2027	75,4	23,0	5,4	-
452	Neuhaus - Auerbach - Abzw. Zogenreuth	RBO	31.05.2027	157,7	42,4	8,9	-
479	Freizeitlinie "Birgland-Express"	Meidenbauer	01.11.2028	-	-	-	11,0
500	Burgthann - Grub - Großvoggenhof	Meidenbauer	31.08.2034	55,5	18,7	-	-
501	Burgthann - Ezelsdorf - Oberferrieden	Meidenbauer	31.08.2034	53,7	17,8	-	-
502	Wendelstein - Ochenbruck - Gsteinach	Meidenbauer	31.08.2034	46,2	9,3	2,7	2,9
503	Burgthann - Lindelburg - Unterferrieden	Meidenbauer	31.08.2034	108,8	34,0	6,1	6,4
504	Schülerverkehr Burgthann - Altdorf	Meidenbauer	31.08.2034	82,2	12,1	18,1	16,1
512	Altdorf - Berg - Neumarkt	Federl	31.07.2029	81,3	16,9	4,5	-
518	Grub - Berg - Neumarkt	Federl	31.07.2029	81,8	7,9	2,8	-
550	Altdorf - Wappeltshofen	Merz Reisen	31.08.2035	111,3	33,0	12,7	14,2
551	Rasch - Altdorf - Röthenbach	Merz Reisen	31.08.2035	73,2	24,9	10,2	11,3
552	Ungelstetten - Winkelhaid - Altenthann	Merz Reisen	31.08.2035	38,5	11,1	4,2	4,7
553	Altdorf - Rummelsberg - Ochenbruck	Merz Reisen	31.08.2035	112,8	34,8	14,5	16,6
554	Altdorf - Raschbach	Merz Reisen	31.08.2035	70,2	18,5	7,4	8,3
555	Altdorf - Prackenfels	Merz Reisen	31.08.2035	104,4	-	-	-
556	Altdorf Marktplatz - Grundschule - Schulztr.	Merz Reisen	31.08.2035	2,5	-	-	-
558	Altdorf - Berg	Federl	31.07.2029	84,1	27,7	9,5	-
678	Feucht - Wendelstein - Schwabach	OVF	15.12.2024	119,6	29,1	4,9	-
N2	Nürnberg - Schwaig - Lauf - Hersbruck	VAG	31.12.2033	10,8	4,1	13,3	3,1
N13	Nürnberg - Lauf - Simmelsdorf	VAG	31.12.2033	12,5	4,8	15,4	3,6
N15	Nürnberg - Feucht - Burgthann - Ezelsdorf	VAG	31.12.2033	12,5	4,8	15,5	3,6
N55	Feucht - Winkelhaid - Altdorf - Hagenhausen	VAG	31.12.2033	7,5	2,9	9,3	2,1
N59	Bedarfsverkehr Ochenbruck - Ungelstetten	VAG	31.12.2033	6,6	2,5	8,1	1,9
LAU1	Stadtverkehr Röthenbach a.d. Pegn.	StW Röthenb.	31.03.2027	keine Angaben vorhanden			
LAU4	Ortsbus Schwaig	Arzt Reisen	31.12.2028	keine Angaben vorhanden			

k.A. = kein Angebot

Stand: Dezember 2025

Tabelle 5: Freigestellte Schülerverkehre und Berufsverkehre nach § 43 PBefG**freigestellte Schülerverkehre an weiterführenden Schulen**

Linienverlauf	Verkehrsunternehmen	Schule
Rübländen –Ottensoos/Bhf.	Bartl	Gym + RS Lauf, Gym Hersbruck
Viehofen-Lungsdorf-Rupprechtstegen/Bhf	Frank	Gym + RS Hersbruck
Höfen/Pfaffenhofen – Neuhaus/Bhf	Grötsch	Gym + RS Pegnitz, Gym Hersbruck
Bürtel-Heuchling-Appelsberg-Hersbruck	Grötsch	Gym + RS Hersbruck, MS HEB
Morgens: Hersbruck-Reichenschwand-rgs Lauf	Grötsch	Rgs Lauf
Mittags: rgs Lauf –Reichenschwand-Hersbruck-Artelshofen	Grötsch	Rgs Lauf
Thalheim-Hartmannshof-Pommelsbrunn-rgs Hersbruck	Grötsch	Rgs Lauf
Enzendorf-Loch-Grünreuth-Artelshofen-Vorra/Bhf-Hersbruck	Grötsch	RS Hersbruck, rgs Lauf
Neuhaus-Kirchensittenbach-Altsittenbach-Hersbruck	Grötsch	Rgs Hersbruck
Happurg-Kainsbach-rgs Hersbruck	Grötsch	Rgs Hersbruck
Raitenberg-Vorra-Eschenbach-Altsittenbach-rgs Hersbruck	Grötsch	Rgs Hersbruck
Mittelburg-Hartmannshof-Happurg-rgs Hersbruck	Grötsch	Rgs Hersbruck
Bullach-Leinburg-Schwaig-Röthenbach-Rückersdorf-rgs Lauf	Helmreich	Rgs Lauf
Simmelsdorf-Schnaittach-Neunkirchen a.S.-Ottensoos-Lauf	Helmreich	Rgs Lauf
Reichenschwand-Hersbruck-rgs Hersbruck	Helmreich	Rgs Hersbruck
Happurg-Henfenfeld-Offenhausen-Alfeld-rgs Hersbruck	Helmreich	Rgs Hersbruck
Aicha-Förrenbach Haltestelle	Hirschmann	RS/MS Hersbruck, rgs Hersbruck
Gotzenberg-See-Hersbruck	Hirschmann	Gym + RS Hersbruck
Nonnhof-Alfeld Haltestelle	Hirschmann	Gym + RS Hersbruck
Pollanden-Alfeld Haltestelle	Hirschmann	Gym + RS Hersbruck
Schwaig-Behringersdorf-Rückersdorf-Röthenbach-rgs lauf	Kugler	Rgs Lauf
Diepersdorf-Leinburg-Weigenhofen-Schönberg-Laufen-rgs Lauf	Kugler	Rgs Lauf
Deckersberg-Kruppach-Sendelbach-Henfenfeld Haltestelle	Pickel	Gym/ RS/MS Hersbruck, rgs Lauf
Strahlenfels-Hüttenb.-Simmelsd.-Schnaittach-Neunk.-rgs Lauf	Sebald	Rgs Lauf
Neuhaus-VeldenHartenstein-Grünreuth-Vorra-rgs Hersbruck	Sebald	Rgs Lauf
Rückersdorf-Röthenbach	SV Röthenbach	Gym + RS Röthenbach

Stand: Schuljahr 2024/2025

Berufsverkehre

Linienverlauf	Verkehrsunternehmen	Betreiber
Pegnitz - Günthersthal	Frank - Reisen	Fa. Eckart - Werke, Güntersthal
Nürnberg Frankenstraße U-Bahn - Schwarzenbruck	Schmetterling	Fa. Amm, Nürnberg
Nürnberg - Kasendorf	Omnib. Wunder	Fa. KKT, Lauf
Edelsfeld - Königstein - Günthersthal	Frank - Reisen	Fa. Eckart - Werke, Güntersthal
Vilseck - Amberg - Röthenbach a.d. Pegnitz	Willax GmbH	Fa. Diehl, Röthenbach

Stand: 2024

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

Ort	Haltestelle	Bahnlinie	Abstellplätze für ...		
			Pkw	Behinder-ten Pkw	Fahrrad
Altdorf	Altdorf	S2	245	8	224
Altdorf	Altdorf West	S2	91	3	36
Altdorf	Ludersheim	S2	29	2	40
Behringersdorf	Bahnhof	S1	30	0	71
Burgthann	Burgthann	S3	2	0	71
Burgthann	Mimberg	S3	66	0	10
Burgthann	Oberferrieden	S3	55	2	70
Feucht	Feucht	S2 / S3	211	3	488
Feucht	Feucht Ost	S2 / S3	0	1	94
Feucht	Moosbach	S3	14	3	36
Happurg	Happurg	S1	32	0	40
Henfenfeld	Henfenfeld	S1	45	0	33
Hersbruck	Bahnhof (li Pegn)	S1	95	1	128
Hersbruck	Bahnhof (re Pegn)	RB30 / RE30 / RE40	362	2	273
Lauf a.d. Pegnitz	Bahnhof (li Pegn)	S1	152	4	120
Lauf a.d. Pegnitz	Bahnhof (re Pegn)	RE30 / RB30 / RB31	182	3	214
Lauf a.d. Pegnitz	Lauf West	S1	60	2	80
Neuhaus a.d. Pegnitz	Neuhaus	RB30 / RE30	221	2	137
Neunkirchen am Sand	Neunkirchen	RE30 / RB30 / RB31	49	3	36
Ottensoos	Ottensoos	S1	12	0	15
Pommelsbrunn	Hartmannshof	S2 / RE40	65	1	30
Pommelsbrunn	Pommelsbrunn	S1	18	2	40
Reichenschwand	Reichenschwand	RB30	39	1	10
Röthenbach a.d.Pegn.	Röthenbach	S1	34	2	72
Röthenbach a.d.Pegn.	Seespitze	S1	99	0	78
Röthenbach a.d.Pegn.	Steinberg	S1	40	0	66
Rückersdorf	Rückersdorf	RE30 / RB30 / RB31	45	0	71
Schwaig	Schwaig	S1	100	4	126
Schwarzenbruck	Ochenbruck	S3	29	0	48
Winkelhaid	Winkelhaid	S2	71	3	80

Quellen: VGN

Stand: 01.01.2026

Tabelle 7: Zielorte für das Erreichbarkeitskriterium

Gemeinde	Gemeinde-hauptort ¹	Zielort A	Zielort B	Zielort C	Zielort D	Zielort E
		Grund-zentrum	Mittel-zentrum	Ober-zentrum	Schulorte	Gewerbe-gebiete
Alfeld	Alfeld	Hersbruck	Hersbruck	Nürnberg		
Altdorf	Altdorf	= MZ	= MZ	Nürnberg		
Burgthann	Burgthann	= GZ	Schwarzen-bruck	Nürnberg	Neumarkt	
Engelthal	Engelthal	Hersbruck	Hersbruck	Nürnberg		
Feucht	Feucht	= MZ	= MZ	Nürnberg	Wendelstein	GNF
Happurg	Happurg	Hersbruck	Hersbruck	Nürnberg		
Hartenstein	Hartenstein	Neuhaus	Hersbruck	Nürnberg		
Henfenfeld	Henfenfeld	Hersbruck	Hersbruck	Nürnberg		
Hersbruck	Hersbruck	= MZ	= MZ	Nürnberg		Güntersthal
Kirchensittenbach	Kirchensittenbach	Hersbruck	Hersbruck	Nürnberg		
Lauf	Lauf a.d.Pegn.	= MZ	= MZ	Nürnberg		
Leinburg (Weißen-brunn) ²	Leinburg	= GZ	Altdorf	Nürnberg		
Leinburg (sonstige OT)	Leinburg	= GZ	Lauf	Nürnberg		
Neuhaus	Neuhaus a.d.Pegn.	= GZ	Hersbruck	Nürnberg	Auerbach/ Pegnitz	Günthersthal
Neunkirchen a. Sand	Neunkirchen a. Sand	Lauf	Lauf	Nürnberg		
Offenhausen	Offenhausen	Hersbruck	Hersbruck	Nürnberg		
Ottensoos	Ottensoos	Lauf	Lauf	Nürnberg		
Pommelsbrunn	Pommelsbrunn	= GZ	Hersbruck	Nürnberg		
Reichenschwand	Reichenschwand	Hersbruck	Hersbruck	Nürnberg		
Röthenbach/Pegn.	Röthenbach a.d.Pegn.	= GZ	Lauf	Nürnberg		
Rückersdorf	Rückersdorf	Lauf	Lauf	Nürnberg		
Schnaittach	Schnaittach	= GZ	Lauf	Nürnberg		
Schwaig	Schwaig b.Nürnberg	= GZ	Nürnberg	Nürnberg		
Schwarzenbruck	Schwarzenbruck	= MZ	= MZ	Nürnberg	Wendelstein	
Simmelsdorf	Simmelsdorf	Schnaittach	Lauf	Nürnberg		
Velden	Velden	Neuhaus	Hersbruck	Nürnberg		
Vorra	Vorra	Neuhaus	Hersbruck	Nürnberg		
Winkelhaid	Winkelhaid	Altdorf	Nürnberg	Nürnberg		

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

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

GZ = Grundzentrum

MZ = Mittelzentrum

Tabelle 8: Erschließung und Gebietstypen**Einzugsbereich von Haltestellen (Mindestens 80% der Einwohner) Bus 500 m, Bahn 1.000 m**

Ort	Ortsteil	Gebietstyp	Einwohner	Erschlossene Fläche	Handlungsbedarf
Alfeld	Alfeld	Ländlicher Raum	746	81,3%	erfüllt
Altdorf bei Nürnberg	Altdorf bei Nürnberg	VR < 15T z. Gebiet	9.986	88,5%	erfüllt
Altdorf bei Nürnberg	Eismannsberg	VR <15T n.z. Gebiet	356	100,0%	erfüllt
Altdorf bei Nürnberg	Grünsberg	VR <15T n.z. Gebiet	235	100,0%	erfüllt
Altdorf bei Nürnberg	Hagenhausen	VR <15T n.z. Gebiet	645	92,3%	erfüllt
Altdorf bei Nürnberg	Hegnenberg	VR <15T n.z. Gebiet	135	100,0%	erfüllt
Altdorf bei Nürnberg	Lenzenberg	VR <15T n.z. Gebiet	382	95,1%	erfüllt
Altdorf bei Nürnberg	Ludersheim	Verkehrsachse	442	100,0%	erfüllt
Altdorf bei Nürnberg	Pühlheim	VR <15T n.z. Gebiet	137	97,0%	erfüllt
Altdorf bei Nürnberg	Rasch	VR <15T n.z. Gebiet	887	96,8%	erfüllt
Altdorf bei Nürnberg	Röthenbach b.Altdorf	VR <15T n.z. Gebiet	999	100,0%	erfüllt
Altdorf bei Nürnberg	Unterrieden	VR <15T n.z. Gebiet	468	100,0%	erfüllt
Altdorf bei Nürnberg	Weinhof	VR <15T n.z. Gebiet	376	100,0%	erfüllt
Altdorf bei Nürnberg	Ziegelhütte	VR <15T n.z. Gebiet	176	100,0%	erfüllt
Burgthann	Burgthann	Verkehrsachse	3.276	80,6%	erfüllt
Burgthann	Ezelsdorf	VR <15T n.z. Gebiet	1.862	99,8%	erfüllt
Burgthann	Großvoggenhof	VR <15T n.z. Gebiet	179	100,0%	erfüllt
Burgthann	Grub	VR <15T n.z. Gebiet	496	100,0%	erfüllt
Burgthann	Mimberg	Verkehrsachse	1.600	92,1%	erfüllt
Burgthann	Oberferrieden	Verkehrsachse	1.281	98,4%	erfüllt
Burgthann	Rübleinshof	Verkehrsachse	361	95,4%	erfüllt
Burgthann	Schwarzenbach	VR <15T n.z. Gebiet	653	93,3%	erfüllt
Burgthann	Steinbach	VR <15T n.z. Gebiet	455	100,0%	erfüllt
Burgthann	Unterferrieden	VR <15T n.z. Gebiet	1.214	88,2%	erfüllt
Engelthal	Engelthal	Ländlicher Raum	809	92,1%	erfüllt
Feucht	Feucht	VR < 15T z. Gebiet	13.239	81,6%	erfüllt
Feucht	Moosbach	Verkehrsachse	1.156	100,0%	erfüllt
Happurg	Deckersberg	Ländlicher Raum	149	100,0%	erfüllt
Happurg	Förrenbach	Ländlicher Raum	746	83,7%	erfüllt
Happurg	Happurg	Verkehrsachse	1.754	93,6%	erfüllt
Happurg	Kainsbach	Ländlicher Raum	310	98,4%	erfüllt
Happurg	Schupf	Ländlicher Raum	222	100,0%	erfüllt
Happurg	Thalheim	Ländlicher Raum	255	99,0%	erfüllt
Hartenstein	Hartenstein	Ländlicher Raum	540	99,7%	erfüllt
Hartenstein	Rupprechtstegen	Verkehrsachse	433	100,0%	erfüllt
Henfenfeld	Henfenfeld	Verkehrsachse	1.751	97,5%	erfüllt
Hersbruck	Altensittenbach	VR < 15T z. Gebiet	2.364	81,4%	erfüllt
Hersbruck	Ellenbach	VR <15T n.z. Gebiet	481	96,6%	erfüllt
Hersbruck	Hersbruck	VR < 15T z. Gebiet	9.676	91,0%	erfüllt
Hersbruck	Weiher	VR <15T n.z. Gebiet	293	100,0%	erfüllt
Kirchensittenbach	Aspertshofen	Ländlicher Raum	299	100,0%	erfüllt
Kirchensittenbach	Hohenstein	Ländlicher Raum	118	100,0%	erfüllt
Kirchensittenbach	Kirchensittenbach	Ländlicher Raum	548	97,6%	erfüllt
Kirchensittenbach	Oberkrumbach	Ländlicher Raum	227	100,0%	erfüllt
Lauf a.d.Pegnitz	Beerbach	VR <15T n.z. Gebiet	198	96,9%	erfüllt
Lauf a.d.Pegnitz	Bullach	VR <15T n.z. Gebiet	422	99,9%	erfüllt
Lauf a.d.Pegnitz	Dehnberg	VR <15T n.z. Gebiet	169	100,0%	erfüllt
Lauf a.d.Pegnitz	Günthersbühl	VR <15T n.z. Gebiet	336	100,0%	erfüllt
Lauf a.d.Pegnitz	Heuchling	VR < 15T z. Gebiet	2.578	84,6%	erfüllt
Lauf a.d.Pegnitz	Kotzenhof	VR < 15T z. Gebiet	1.354	100,0%	erfüllt

Ort	Ortsteil	Gebietstyp	Einwohner	Erschlossene Fläche	Handlungsbedarf
Lauf a.d.Pegnitz	Kuhnhof	VR <15T n.z. Gebiet	555	97,6%	erfüllt
Lauf a.d.Pegnitz	Lauf a.d.Pegnitz	VR > 15T z. Gebiet	17.110	100,0%	erfüllt
Lauf a.d.Pegnitz	Neunhof	VR <15T n.z. Gebiet	747	80,9%	erfüllt
Lauf a.d.Pegnitz	Rudolfshof	VR < 15T z. Gebiet	872	94,0%	erfüllt
Lauf a.d.Pegnitz	Schönberg	VR <15T n.z. Gebiet	1.320	80,3%	erfüllt
Lauf a.d.Pegnitz	Simonshofen	VR <15T n.z. Gebiet	735	100,0%	erfüllt
Lauf a.d.Pegnitz	Vogelhof	VR <15T n.z. Gebiet	268	100,0%	erfüllt
Lauf a.d.Pegnitz	Weigenhofen	VR <15T n.z. Gebiet	431	97,5%	erfüllt
Lauf a.d.Pegnitz	Wetzendorf	VR <15T n.z. Gebiet	320	100,0%	erfüllt
Leinburg	Diepersdorf	VR <15T n.z. Gebiet	2.534	80,6%	erfüllt
Leinburg	Entenberg	VR <15T n.z. Gebiet	340	94,6%	erfüllt
Leinburg	Gersdorf	VR <15T n.z. Gebiet	377	91,8%	erfüllt
Leinburg	Leinburg	VR <15T n.z. Gebiet	1.831	96,6%	erfüllt
Leinburg	Oberhaidelbach	VR <15T n.z. Gebiet	211	96,9%	erfüllt
Leinburg	Unterhaidelbach	VR <15T n.z. Gebiet	423	89,2%	erfüllt
Leinburg	Weißenbrunn	VR <15T n.z. Gebiet	805	99,4%	erfüllt
Neuhaus a.d.Pegnitz	Finstermühle	Ländlicher Raum	193	100,0%	erfüllt
Neuhaus a.d.Pegnitz	Krottensee	Ländlicher Raum	366	91,5%	erfüllt
Neuhaus a.d.Pegnitz	Mosenberg	Ländlicher Raum	259	80,1%	erfüllt
Neuhaus a.d.Pegnitz	Neuhaus a.d.Pegnitz	Verkehrsachse	1.564	87,2%	erfüllt
Neunkirchen a.Sand	Kersbach	VR <15T n.z. Gebiet	305	100,0%	erfüllt
Neunkirchen a.Sand	Neunkirchen a.Sand	Verkehrsachse	2.159	81,6%	erfüllt
Neunkirchen a.Sand	Rollhofen	Verkehrsachse	924	99,5%	erfüllt
Neunkirchen a.Sand	Speikern	Verkehrsachse	1.195	96,1%	erfüllt
Offenhausen	Breitenbrunn	Ländlicher Raum	164	100,0%	erfüllt
Offenhausen	Egensbach	Ländlicher Raum	183	100,0%	erfüllt
Offenhausen	Kucha	Ländlicher Raum	242	100,0%	erfüllt
Offenhausen	Offenhausen	Ländlicher Raum	628	92,5%	erfüllt
Offenhausen	Schrotdorf	Ländlicher Raum	153	90,1%	erfüllt
Ottensoos	Ottensoos	Verkehrsachse	1.880	87,6%	erfüllt
Pommelsbrunn	Eschenbach	Ländlicher Raum	519	93,1%	erfüllt
Pommelsbrunn	Hartmannshof	Verkehrsachse	1.037	100,0%	erfüllt
Pommelsbrunn	Hohenstadt	Verkehrsachse	1.495	94,3%	erfüllt
Pommelsbrunn	Pommelsbrunn	Verkehrsachse	1.515	97,9%	erfüllt
Reichenschwand	Reichenschwand	Verkehrsachse	2.344	98,1%	erfüllt
Röthenbach a.d.Pegnitz	Haimendorf	VR <15T n.z. Gebiet	416	92,0%	erfüllt
Röthenbach a.d.Pegnitz	Renzenhof	VR <15T n.z. Gebiet	279	100,0%	erfüllt
Röthenbach a.d.Pegnitz	Röthenbach a.d.Pegnitz	Verkehrsachse	12.405	91,0%	erfüllt
Rückersdorf	Rückersdorf	Verkehrsachse	4.874	100,0%	erfüllt
Schnaittach	Freiröttenbach	Ländlicher Raum	175	100,0%	erfüllt
Schnaittach	Germersberg	Ländlicher Raum	256	100,0%	erfüllt
Schnaittach	Großbellhofen	Ländlicher Raum	313	95,2%	erfüllt
Schnaittach	Hedersdorf	Verkehrsachse	177	100,0%	erfüllt
Schnaittach	Hormersdorf	Ländlicher Raum	255	100,0%	erfüllt
Schnaittach	Kirchröttenbach	Ländlicher Raum	306	100,0%	erfüllt
Schnaittach	Osternohe	Ländlicher Raum	455	88,7%	erfüllt
Schnaittach	Schnaittach	Verkehrsachse	5.956	88,2%	erfüllt
Schwaig bei Nürnberg	Behringersdorf	Verkehrsachse	3.318	99,5%	erfüllt
Schwaig bei Nürnberg	Schwaig bei Nürnberg	Verkehrsachse	6.289	86,8%	erfüllt
Schwarzenbruck	Altenthann	VR <15T n.z. Gebiet	667	92,2%	erfüllt
Schwarzenbruck	Gsteinach	VR <15T n.z. Gebiet	1.147	98,7%	erfüllt
Schwarzenbruck	Lindelburg	VR <15T n.z. Gebiet	1.215	82,8%	erfüllt
Schwarzenbruck	Ochenbruck	Verkehrsachse	1.614	100,0%	erfüllt
Schwarzenbruck	Pfeifferhütte	VR <15T n.z. Gebiet	569	100,0%	erfüllt

Ort	Ortsteil	Gebietstyp	Einwohner	Erschlossene Fläche	Handlungsbedarf
Schwarzenbruck	Rummelsberg	VR <15T n.z. Gebiet	870	95,3%	erfüllt
Schwarzenbruck	Schwarzenbruck	VR <15T n.z. Gebiet	2.411	100,0%	erfüllt
Simmelsdorf	Diepoltsdorf	Ländlicher Raum	310	100,0%	erfüllt
Simmelsdorf	Großengsee	Ländlicher Raum	204	96,6%	erfüllt
Simmelsdorf	Hüttenbach	Ländlicher Raum	1.047	97,5%	erfüllt
Simmelsdorf	Ittling	Ländlicher Raum	157	96,8%	erfüllt
Simmelsdorf	Oberndorf	Ländlicher Raum	160	100,0%	erfüllt
Simmelsdorf	Simmelsdorf	Verkehrsachse	731	99,0%	erfüllt
Simmelsdorf	Unterwindsberg	Ländlicher Raum	330	100,0%	erfüllt
Velden	Münzinghof	Ländlicher Raum	141	100,0%	erfüllt
Velden	Velden	Verkehrsachse	1.297	81,9%	erfüllt
Vorra	Alfalter	Ländlicher Raum	298	98,2%	erfüllt
Vorra	Artelshofen	Ländlicher Raum	391	98,9%	erfüllt
Vorra	Vorra	Verkehrsachse	1.036	94,4%	erfüllt
Winkelhaid	Penzenhofen	VR <15T n.z. Gebiet	702	97,7%	erfüllt
Winkelhaid	Ungelstetten	VR <15T n.z. Gebiet	380	96,2%	erfüllt
Winkelhaid	Winkelhaid	Verkehrsachse	3.212	94,0%	erfüllt
nicht ausreichend erschlossen					0

Tabelle 9: Bevölkerungsvorausberechnung

Gemeinde	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
Alfeld	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100
Altdorf	15.400	15.300	15.300	15.300	15.300	15.300	15.300	15.300	15.300	15.300	15.300	15.300	15.200	15.200	15.200	15.200
Burgthann	11.400	11.400	11.400	11.400	11.300	11.300	11.300	11.300	11.200	11.200	11.200	11.200	11.200	11.100	11.100	11.100
Engelthal	1.070	1.070	1.070	1.060	1.060	1.060	1.050	1.050	1.050	1.050	1.050	1.050	1.050	1.050	1.050	1.050
Feucht	14.300	14.300	14.400	14.500	14.500	14.600	14.600	14.700	14.700	14.700	14.800	14.800	14.800	14.800	14.900	14.900
Happurg	3.710	3.700	3.690	3.680	3.680	3.670	3.670	3.660	3.650	3.650	3.650	3.650	3.650	3.650	3.650	3.650
Hartenstein	1.560	1.580	1.600	1.620	1.630	1.650	1.660	1.670	1.680	1.690						
Henfenfeld	1.810	1.810	1.800	1.800	1.800	1.790	1.790	1.790	1.790	1.790	1.780					
Hersbruck	12.400	12.300	12.300	12.300	12.300	12.300	12.300	12.200	12.200	12.200	12.200	12.200	12.200	12.200	12.200	12.200
Kirchensittenbach	2.140	2.140	2.150	2.150	2.160	2.160	2.160	2.170	2.170	2.170						
Lauf	26.700	26.700	26.800	26.800	26.900	26.900	27.000	27.000	27.000	27.100	27.100	27.100	27.200	27.200	27.200	27.200
Leinburg	6.800	6.800	6.800	6.900	6.900	6.900	6.900	6.900	6.900	6.900	7.000	7.000	7.000	7.000	7.000	7.000
Neuhaus	2.830	2.830	2.820	2.820	2.820	2.820	2.820	2.820	2.810	2.810						
Neunkirchen a.S.	4.640	4.630	4.620	4.610	4.610	4.600	4.590	4.580	4.580	4.570						
Offenhausen	1.610	1.610	1.610	1.610	1.600	1.600	1.600	1.600	1.600	1.600						
Ottensoos	2.700	2.700	2.600	2.600	2.600	2.600	2.500	2.500	2.500	2.500	2.400					
Pommelsbrunn	5.400	5.400	5.400	5.500	5.500	5.500	5.500	5.500	5.500	5.500	5.500	5.500	5.500	5.500	5.500	5.500
Reichenschwand	2.350	2.350	2.350	2.340	2.340	2.340	2.340	2.340	2.330	2.330						
Röthenbach	12.600	12.600	12.600	12.700	12.700	12.700	12.700	12.800	12.800	12.800	12.800	12.800	12.900	12.900	12.900	12.900
Rückersdorf	4.830	4.840	4.840	4.850	4.860	4.860	4.870	4.880	4.880	4.890						
Schnaittach	8.600	8.700	8.700	8.700	8.800	8.800	8.800	8.800	8.800	8.900	8.900	8.900	8.900	8.900	8.900	8.900
Schwaig	9.200	9.200	9.300	9.300	9.300	9.400	9.400	9.400	9.500	9.500	9.500	9.600	9.600	9.600	9.600	9.600
Schwarzenbruck	8.400	8.500	8.500	8.500	8.500	8.500	8.500	8.500	8.500	8.500	8.500	8.500	8.500	8.500	8.500	8.500
Simmelsdorf	3.370	3.370	3.380	3.380	3.390	3.390	3.400	3.400	3.400	3.410						
Velden	1.810	1.810	1.820	1.820	1.820	1.820	1.820	1.820	1.820	1.820						
Vorra	1.830	1.840	1.850	1.870	1.880	1.890	1.900	1.900	1.910	1.920						
Winkelhaid	4.420	4.450	4.480	4.500	4.520	4.540	4.550	4.570	4.580	4.590						

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

Die aktuellste Prognose bezieht sich auf das Basisjahr 2024.

Für Gemeinden unter 5.000 Einwohnern bestehen nur Vorausberechnungen bis zum Jahr 2033.

Tabelle 10: Linienbündelung

Bündel	Name	Linien	Betriebsleistung Busverkehr	Betriebsleistung Bedarfsverkehr ¹	Konzessionsdauer
1	Stadtverkehr Lauf	350-354	290.000	110.000	12.12.2026
2	Stadtverkehr Hersbruck	361-363	150.000	130.000	12.12.2026
3 ²	Region Altdorf	550-556	380.000	260.000	31.08.2035
4	Nordwest	344, 345	230.000	470.000	11.12.2027
5	Schnaittachtal	341, 342	200.000	160.000	31.08.2034
7	Hersbruck Regional Ost	334, 336, 337, 440, 446	390.000	290.000	31.08.2034
8	Hersbruck Regional West	335, 338	170.000	120.000	12.12.2026
9 ²	Mitte	331-333	650.000	260.000	31.08.2035
10	Süd	500-504	360.000	130.000	31.08.2034

Stand: Februar 2025

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

¹ Die Betriebsleistung bezieht sich auf die Fahrplankilometer. Die tatsächlich abgerufenen Kilometer können in diesem Detaillierungsgrad nicht abgebildet werden.

² Hier wurden die bereits neu vergebenen Werte ab Dez. 2025 aufgelistet.

Tabelle 11: Beteiligung der Verkehrsunternehmen (Stellungnahmen)

Absender	Datum	Anregung / Kritik	Verfahren
VAG	27.08.2025	Die Nightliner (N2, N13, N15, N55, N59) finden bis auf Tabelle 4 in der Anlage im NVP keine Erwähnung. Auch wenn die Nachtlinien nicht direkt zur Erschließung beitragen, gehören sie doch zum derzeitigen Angebot und werden auch nicht textlich ausgeschlossen.	Im Nahverkehrsplan werden alle Linien in Tabelle 4 dargestellt. Somit sind auch die Nightliner im NVP erwähnt. Darüber hinaus werden alle VGN-Linien im Tagnetz auch in den Karten 03-I und 03-IV dargestellt. Zur besseren Übersichtlichkeit werden alle Linien außerhalb des VGN-Tarifs sowie die Nachtlinien hier nicht dargestellt.
		Die Zuständigkeit für die Haltestelleneinrichtungen liegt laut NVP bei den entsprechenden VUs. Wer ist bei Haltestellen, die von mehreren Unternehmen bedient werden, zuständig.	Im Nahverkehrsplan ist nur geregelt, dass grundsätzlich die Verkehrsunternehmen für die Haltestelleneinrichtung zuständig sind. Sollten mehrere Verkehrsunternehmen eine Haltestelle bedienen, so ist die Zuständigkeit unter den Unternehmen zu vereinbaren.
		Redaktionelle Anpassungen an den Liniennetzkarten	Die Änderungsvorschläge wurden übernommen.
Kraus Reisen	23.09.2025	Kritisch wird gesehen, dass für das Linienset 4 andere Vorgaben gelten, als für die anderen Liniensetze. Darüber hinaus ist die Anbindung von Eschenau über die Laufer Ortsteile Ödenberg und Tauchersreuth schwierig, da die Strecke von Eschenau über Simonshofen und Dehnberg oft genutzt wird. Diese Verbindung würde dann entfallen. Auch die Anbindung des Krankenhauses ist zu beachten.	Die vom VU beschriebene Linienführung ist nicht Bestandteil des NVP und auch nicht so geplant, daher werden hier keine Schwierigkeiten erwartet.

Tabelle 12: Beteiligung der Gemeinden sowie sonstige Stellungnahmen

Absender	Datum	Anregung / Kritik	Verfahren
Burgthann	22.08.2025	Der Burthanner Ortsteil Pattenhofen hat aktuell genau 150 Einwohner und sollte daher im Nahverkehrsplan als zu untersuchender Ort mit aufgenommen werden.	Der Orsteil wurde mit aufgenommen. Die Darstellung wurde sowie nachträglich noch möglich im Bericht sowie in den Karten 01-I -01-IV mit aufgenommen. Die Defizitbewertung ergibt, dass der Ortsteil alle Kriterien erfüllt, bis auf die Bedienungshäufigkeit in der SVZ an Schul- und Ferientagen sowie an Samstagen und Sonn/bzw. Feiertagen. Die Darstellung in den Karten 02-I -02-IV wurde nicht übertragen und ist hier nur nachrichtlich erwähnt.
Schwaig	28.08.2025	Das Berufsbildungswerk in Schwaig existiert nicht mehr.	Der Beitrag zum Berufsbildungswerk in Schwaig wurde aus dem NVP entfernt.
		Die Haltestellen in Schwaig "Am Bahnhof" und "Bahnhof Behringersdorf" wurden bereits barrierefrei ausgebaut.	Die Anmerkung zum barrierefreien Ausbau des Bahnhofs in Schwaig wurde übernommen.
		Redaktionelle Änderungen	Redaktionelle Anpassungen wurden entsprechend vorgenommen.

Sonstige Stellungnahmen

Antrag	Datum	Anregung / Kritik	Verfahren
Angelika Feisthammel, Behindertenbeauftragte des Landkreises Nürnberger Land	18.09.2025	Zu Punkt 4.3 "Barrierefreiheit bei Haltestellen und Fahrzeugen" werden folgende Anmerkungen gemacht: <ul style="list-style-type: none"> - Bei der Definition von Ausnahmen für Haltestellen und Fahrzeuge müssen dies müssen Ausnahmen bleiben und dürfen nicht überhand nehmen, sowohl bei Bushaltestellen wie auch bei Fahrzeugen. - Die Vorlage der Verbundgesellschaft „Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN“ müssen eingehalten werden. - Busse und Haltestellen (inkl. Fahrpläne) müssen barrierefrei im Zwei-Sinne-Prinzip ausgestattet sein. <p>Das Fahrpersonal ist im Umgang mit Menschen mit Behinderung besonders zu schulen (analog der VAG in Nürnberg)</p>	Zuständig für den barrierefreien Ausbau der Haltestellen ist der jeweilige Straßenbaulastträger, im NVP können hier nur Vorgaben definiert werden, die Umsetzung liegt in den meisten Fällen nicht beim Landkreis. Die Fahrzeuge werden vom Landkreis ausnahmslos barrierefrei ausgeschrieben.