



der Landkreis Bayreuth
Vielfalt & Visionen

NAHVERKEHRSPPLAN 2023



Nahverkehrsplan

für den

Landkreis Bayreuth

Endbericht

November 2023

Aufgestellt:



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH
Rothenburger Str. 9
90443 Nürnberg

Bearbeiter: Fabian Müller, M. Sc. Verkehrswesen (Traffic and Transport)

Inhaltsverzeichnis

1. Rahmenbedingungen und Zielvorgaben	7
1.1 Ausgangslage	7
1.2 Gesetzliche Rahmenbedingungen	7
1.3 Gültigkeit	8
1.4 Zielvorgaben	8
1.5 Finanzielle Rahmenbedingungen	11
1.6 Arbeitsschritte	12
2. Bestandsaufnahme	13
2.1 Raumstruktur	13
2.2 Verkehrsnachfrage	15
2.3 Derzeitiges ÖPNV-Angebot	15
2.4 Derzeitige Nutzung	16
3. Ausreichende Verkehrsbedienung	17
3.1 Ortsteile	17
3.2 Gebietstypen	17
3.3 Erschließung	18
3.4 Erreichbarkeit	18
3.5 Bedienungshäufigkeit	18
3.6 Auslastung	18
4. Schwachstellenanalyse	20
4.1 Ergebnisse aus den Rechenläufen	20
4.2 Defizitbewertung	21
4.3 Barrierefreiheit bei Haltestellen und Fahrzeugen	23
5. Voraussichtliche Entwicklungen	25
5.1 Siedlungsflächen und Infrastruktur	25
5.2 Planungen anderer Aufgabenträger	26
5.3 Verkehrsprognose	26
6. Maßnahmenpaket	28
6.1 Halbstundentakt im Stadt-Umland-Bereich	28
6.2 Landkreisweites Expressbuskonzept	28
6.3 Verdichtungsnetz und Bedarfsverkehre	29
7. Auswirkungen und Bewertung des Maßnahmenpakets	31
7.1 Verkehrliche Wirkung	31
7.2 Finanzielle Wirkung	31
7.3 Zeitliche Reihung der Einzelmaßnahmen	32
8. Gemeinsames Kapitel von Stadt und Landkreis Bayreuth	33
8.1 Definition und Geltungsbereich	33
8.2 Maßnahmenvorschläge	33
8.3 Finanzierung von grenz überschreitenden Verkehren	35
9. Beteiligungsverfahren	36
9.1 Beteiligung der Verkehrsunternehmen	36
9.2 Weitere Beteiligungen	36
9.3 Zeitliche Reihung der Beteiligung	36
10. Karten	37

11. Tabellen	55
12. Anlagen	93

1. Rahmenbedingungen und Zielvorgaben

1.1 Ausgangslage

Der Landkreis Bayreuth hat in einer Vereinbarung mit der VGN GmbH vom 12.10.2020 die Verbundgesellschaft beauftragt, den Nahverkehrsplan (NVP) zu erstellen und regelmäßig fortzuschreiben. Bislang existiert noch kein veröffentlichter Nahverkehrsplan im Landkreis.

Am 23.11.2021 wurde die Erstellung des Nahverkehrsplans mit der Auftaktsitzung begonnen.

1.2 Gesetzliche Rahmenbedingungen

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

Der Aufgabenträger ist für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV zuständig. Er „definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem **Nahverkehrsplan**“². Dieser ist ein unerlässliches Instrument zur Gestaltung des allgemeinen ÖPNV und bildet den Rahmen für die Ent-

wicklung des ÖPNV-Angebotes. Dabei ist die Definition der sogenannten **Ausreichenden Verkehrsbedien**ung ein zentrales Element.

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

Das Bayerische ÖPNV-Gesetz legt fest, dass „die Planung, Organisation und Sicherstellung des allgemeinen Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) eine freiwillige Aufgabe der Landkreise und kreisfreien Gemeinden im eigenen Wirkungskreis ist. Sie führen diese Aufgaben in den Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit durch.“⁵ Hingegen ist der „Schienenpersonennahverkehr (SPNV) (...) Aufgabe des Freistaates Bayern“.⁶

Mit der im Jahre 1998 veröffentlichten **Leitlinie zur Nahverkehrs-**

planung (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 Verkehrsbedien’ im Sinne des § 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG gegeben werden. Ob eine ‚ausreichende Verkehrsbedien’ 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 vom projektbegleitenden interfraktionellen **Arbeitskreis Nahverkehrsplan** erörtert und Vorgaben für die Bewertung der ÖPNV-Situation (Ist-Zustand) festgelegt. Neben Vertretern der einzelnen Fraktionen wurden auch die Verkehrsunternehmen, die im Kreisgebiet mindestens eine Linie nach §42 PBefG betreiben, schriftlich beteiligt.

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

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

2 PBefG §8 Abs. 3

3 „Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.“

4 PBefG §8 Abs. 3a Satz 1

5 BayÖPNVG Art. 8 Abs. 1

6 BayÖPNVG Art. 8 Abs. 1

7 Bayerische Leitlinie zu Nahverkehrsplanung, Anhang C, C1

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

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)
- Abstimmung der Nahverkehrsplanung der Verbandsmitglieder
- Mitwirkung bei der SPNV-Planung
- Infrastrukturplanung
- Objektplanung und Stellungnahme zur Bauleitplanung

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

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

Sofern landkreisübergreifende Linien in das Gebiet von Aufgabenträgern fahren, die nicht Verbandsmitglieder des ZVGN sind, ist ggf. eine direkte Abstimmung mit dem betroffenen Landkreis bzw. der kreisfreien Stadt 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 rund 5 Jahren zu wählen.

1.4 Zielvorgaben

Grundsätzliche Ziele der Gesamtverkehrsplanung sind auch im Nahverkehrsplan zu verankern bzw. zu

beschließen. Es sind die seit Jahrzehnten geltenden Überlegungen:

- Verkehr vermeiden
- Verkehr verlagern
- Verkehr verträglicher gestalten

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

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

Um das Klimaziel des Bundes, die CO₂-Emission von 1990 bis 2030 um 55 % zu reduzieren⁹, auch im Verkehrsbereich zu stützen, ist eine Verlagerung zwischen den Verkehrsmitteln notwendig. Es sind dabei nicht nur Emissionen von CO₂, Feinstaub, NO_x, 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 entsprechende Maßnahmen umsetzen. Um diesen Zielen gerecht zu

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

⁹ Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit: Klimaschutz in Zahlen (https://www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Pool/Broschueren/klimaschutz_zahlen_2020_broschuere_bf.pdf)

werden, setzt sich der Landkreis Bayreuth 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, ÖNV) zu erreichen.

Diese Grundzielsetzung kann durch weitere Maßnahmen begleitet werden, die jedoch nicht durch den Landkreis, sondern die Kommunen im Landkreis 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)
- Einrichtung und regelmäßige Bewerbung einer Mitfahrzentrale (MiFaZ)
- Orientierung an schwachen Verkehrsteilnehmern bei Gestaltung des Verkehrsraumes
- Einführung des VGN-Firmen-Abos

Aktiv empfiehlt der Landkreis Bayreuth den Gemeinden, zusammen mit dem VGN auf lokale ÖPNV-Konzepte, insbesondere die lokalen Bedarfsverkehre, hinzuweisen.

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

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

auf die Umsetzung einzelner Maßnahmen.“

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

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

Der Landkreis Bayreuth 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 23 aufgelistet.

Die Umsetzung der Barrierefreiheit bei der **Information** der Fahrgäste soll vor allem durch eine Anpassung der Fahrplanauskunft erfolgen. Dieses Aufgabenfeld kann nicht durch den einzelnen Aufgabenträger umgesetzt werden, sondern wird bayernweit für alle Aufgabenträger durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) realisiert – voraussichtlich bis 2022.

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 Leitfaden „Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN“ (siehe Anhang) 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 23 aufgelistet.

Bedienungsstandards und Angebotsgestaltung

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

Des Weiteren ist bei der Beförderung von Schülern ein sicherer und stressbefreiter Schulweg anzustreben. Aus diesem Grund ist ein Verstärkerfahrzeug einzusetzen, sobald die Fahrgastzahl die im Bus angebotene Sitzplatzkapazität um mehr als 25 % übersteigt. Schulverkehrsrelevante Fahrplanlagen sind darüber hinaus zu attraktivieren.

Das Angebot sollte darüber hinaus auch den Versorgungsverkehr (Einkauf, Behörden-, Arztbesuche etc.) sowie den Freizeitverkehr entsprechend der Nachfrage abdecken. Insbesondere in touristischen Gebieten ist eine Kombination von Versorgungsverkehren und der Beförderung von Touristen vor Ort zu erreichen.

In Gebieten und zu Verkehrszeiten mit schwacher Nachfrage sollen bedarfsgesteuerte Verkehre (Rufbus, AST, On-Demand) das Busangebot ergänzen.

Die Qualitätsstandards für Bedarfsverkehre (Benutzungshinweis, Fahrzeugkennzeichnung, etc.) müssen den Anforderungen des Moduls „Bedarfsverkehre“ im RNVP, Teil II, entsprechen.

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

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

Das Busangebot soll dabei auf den Schienenpersonennahverkehr ausgerichtet werden. Die Umsteigezeit auf den Schienenpersonennahverkehr soll so ausgestaltet werden, dass ein verlässlicher Anschluss (auch bei geringen Verspätungen) geschaffen wird. Die Schaffung von Park & Ride- (P+R) bzw. Bike & Ride- (B+R) Anlagen ist zu prüfen.¹¹

Infrastruktur und Beschleunigung

Die Haltestelleneinrichtungen müssen den VGN-Standard erfüllen und sollen bei entsprechendem Fahrgastaufkommen einen Wetterschutz bieten. Vor allem Haltestellen, die stärker frequentiert sind und besonders für Ortsunkundige relevant sind, sollten über den reinen Fahrplan hinaus weitere Informationsangebote, wie etwa Liniennetz enthalten. Hierfür ist ein Fahrplankasten mit entsprechender Größe vorzuhalten.

Zur besseren Information sollten stark frequentierte Haltestellen und wichtige Umsteigeknoten mit einer

dynamischen Fahrgastinformation ausgestattet werden.

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

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

Bei Straßenumbauten oder barrierefreiem Haltestellenausbau sollte 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 umgesetzt werden sowie Vorfahrtregelungen entlang der Linienwege geändert werden.

Mobilitätsstationen

Auf Basis des integrierten Mobilitätskonzeptes des Landkreises soll langfristig ein Netz an Mobilitätsstationen im Landkreis aufgebaut werden, um die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger (MIV, SPNV/ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) zu intensivieren. Basierend auf den Ergebnissen des Mobilitätskonzeptes sollen Standortkategorien entwickelt werden, um die Identifikation in Frage kommender Standorte für jene Mobilitätsstationen zu ermöglichen.

¹¹ Die Zuständigkeit dafür ist im BayÖPNVG nicht geregelt.

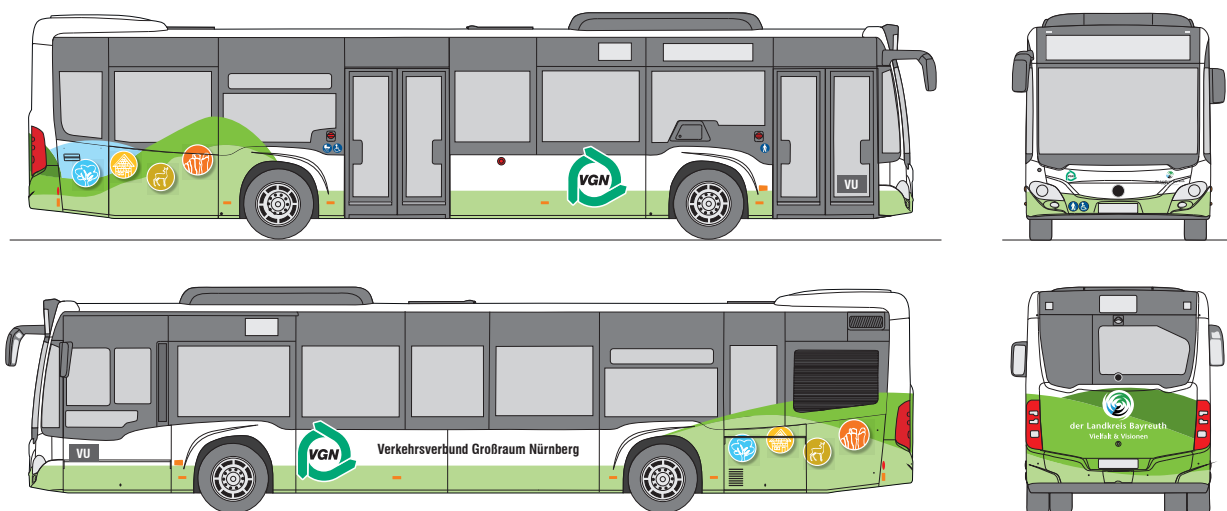


Abb. 1: Außendesign für Fahrzeuge im Landkreis Bayreuth (Modellbeispiel)

Fahrzeuge

Die im Verbundverkehr eingesetzten Fahrzeuge haben Qualitätsstandards zu erfüllen, wie z. B. gut lesbare VGN-Liniennummer und Zielschild an den vorgegebenen Seiten des Fahrzeugs oder optische und akustische Informationseinrichtungen zur Ankündigung der nächsten Haltestelle (vgl. Anlage 2 zum Assoziierungsvertrag).

Busdesign

Die Aufgabenträger im VGN-Gebiet haben sich im Rahmen des Regionalen Nahverkehrsplans darauf verständigt, ein einheitliches Außendesign der Fahrzeuge bei der Vergabe von Verkehrsleistungen zu fordern. Der Landkreis Bayreuth wird daher die Gestaltung der Fahrzeuge bei seinen Vergaben vorschreiben (vgl. Abbildung 1), sofern keine anderen Vorgaben im Rahmen des RNVP gemacht wurden.

Fahrplan und Fahrgastinformation

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

Um Echtzeitdaten an die Kunden übermitteln zu können und die Anschlusssicherung innerhalb der

Bündel sowie an Schienenhaltepunkten sicherzustellen, haben die Busbetreiber ein passendes RBL (rechnergestütztes Betriebsleitsystem)¹² zu nutzen und sich an das DEFAS-System der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) anzuschließen. Notwendig hierfür ist, dass in jedem Bus ein entsprechender Bordrechner und elektronischer Fahrscheindrucker eingesetzt wird. Das RBL und die Bordrechner müssen in der Lage sein, Informationen über verspätete Zubringer zu empfangen und an den Fahrer kommunizieren zu können. Der erforderliche Datenaustausch zur Anschlussbindung zwischen den Verkehrsunternehmen wird über die Zentrale Datendrehscheibe bzw. DEFAS Bayern realisiert. Ferner soll das eingesetzte RBL an DEFAS kommunizieren können, dass der Abbringer bzw. Fahrer auf den Zubringer wartet.

Tarifgestaltung

Der VGN-Tarif ist anzuwenden. Zudem sind Fahrausweise des VGN Gemeinschaftstarifs zu verkaufen. Hierbei sind die Vorgaben der Anlage 5 zum Assoziierungsvertrag einzuhalten. Für bedarfsorientierte Verkehre kann ein Zuschlag gemäß

den Vorgaben des RNVP erhoben werden.

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

Landkreiseigene Vergünstigungen wie bspw. Ermäßigungen für Ehrenamtliche o.Ä. sind nur dann umzusetzen, wenn dem Verkehrsunternehmen der entstehende Verlust in voller Höhe ausgeglichen wird. Voraussetzung für derartige Ticketformen ist eine Einbindung in den Gesamtrahmen VGN und bedarf einer gesonderten Vereinbarung.

1.5 Finanzielle Rahmenbedingungen

Grundsätzlich ist eine Steigerung der Verkehrsnachfrage im ÖPNV anzustreben. Dafür sind die Vorgaben im Nahverkehrsplan Grundlage für eine Vorabbekanntmachung. Leistungen sollen dabei nach Möglichkeit eigenwirtschaftlich von den Verkehrsunternehmen erbracht werden. Sollte

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

jedoch kein eigenwirtschaftlicher Antrag eingehen, so wird die Leistung von der Landkreisverwaltung nach den gesetzlichen Vorgaben im Rahmen einer europaweiten Ausschreibung veröffentlicht und im offenen Ausschreibungsverfahren vergeben.

Nach § 31 Abs. 1 der Kommunalhaushaltsverordnung-Kameralistik (KommHV-Kameralistik) bzw. § 30 Abs. 1 Kommunalhaushaltsverordnung-Doppik (KommHV-Doppik) sind Bayerische Kommunen verpflichtet, grundsätzlich eine öffentliche Ausschreibung durchzuführen, sofern nicht die Natur des Geschäfts oder besondere Umstände eine beschränkte Ausschreibung oder eine freihändige Vergabe rechtfertigen.

Bezüglich der ÖPNV-Finanzierung werden derzeit bilaterale Vereinbarungen zwischen dem Landkreis und den Gemeinden getroffen. Projektbezogene Beteiligungen seitens der Gemeinden sind hierbei möglich.

Die Auslastung des Verkehrsangebotes soll regelmäßig überprüft werden.

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 Bayreuth liegt in der Region Oberfranken-Ost.¹³

Zentrale Orte

Die nächstgelegenen Oberzentren für den Landkreis Bayreuth sind die Städte Bayreuth und Kulmbach

sowie das gemeinsame Oberzentrum Wunsiedel-Marktredwitz.

Die Städte Pegnitz und Hollfeld sind Mittelzentren im Kreisgebiet, die Gemeinden Bad Berneck i. Fichtelgebirge, Gefrees und Himmelkron (Landkreis Kulmbach) bilden ein gemeinsames Mittelzentrum.

Gemäß Fortschreibungsentwurf des Regionalplans zur Anpassung an das Landesentwicklungsprogramm werden die bestehenden Unterzentren, Kleinzentren und Siedlungsschwerpunkte künftig als Grundzentren klassifiziert¹⁴. Grundzentren im Landkreis Bayreuth sind Betzenstein, Bindlach, Bischofsgrün, Creußen, Eckersdorf, Pottenstein, Speichersdorf, Waischenfeld und Weidenberg. Fichtelberg und Warmensteinach sowie Mistelgau

und Glashütten bilden jeweils ein gemeinsames Grundzentrum.

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

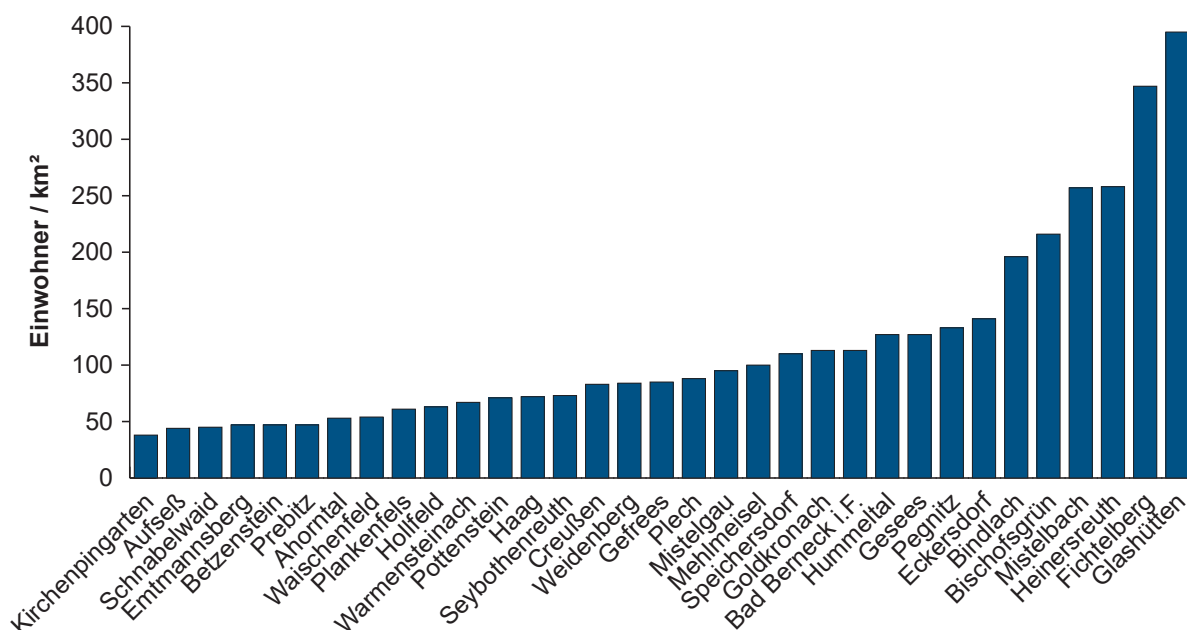
Gebietskategorien

Die Orte Bindlach, Heinersreuth und Mistelbach sind im Landesentwicklungsprogramm als ländlicher Raum mit Verdichtungsansätzen definiert, die übrigen Gemeinden als ländlicher Raum. Der ganze Landkreis ist als Raum mit besonderem Handlungsbedarf eingestuft (siehe hierzu auch „Karte 01-I Raumstruktur“ auf Seite 38).

13 vgl. Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP), Anhang 2 – Strukturkarte (2018)

14 vgl. Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP), Anhang 4 – Regionen (2018)

Abb. 2: Siedlungsdichte in den Gemeinden (in Einwohner/km²)



Quelle: Gemeindedaten für Bayern 2020, Stand 31.12.2019

Strukturdaten

Einwohner

Der Landkreis Bayreuth hat insgesamt rund 104.000 Einwohner (Stand 31.12.2019). Diese verteilen sich auf 33 Gemeinden. Angrenzend sind die Landkreise Kulmbach, Hof, Wunsiedel, Tirschenreuth, Neustadt a.d. Waldnaab, Amberg, Nürnberger Land, Forchheim, Bamberg sowie Lichtenfels. Innerhalb des Landkreises liegt das Stadtgebiet von Bayreuth. Da die Größen der Gemeindeflächen teilweise stark variieren, ist kein klares Bild der Siedlungsdichten aufzeigbar. So besitzt die Gemeinde Fichtelberg mit 347 Einwohnern/km² die zweithöchste Siedlungsdichte im Landkreis, liegt aber im eher spärlich besiedelten Fichtelgebirgsraum. Höhere Siedlungsdichten sind im Allgemeinen rund um Bayreuth sowie in Pegnitz zu erkennen. Durchschnittlich leben im Landkreis Bayreuth (inkl. der gemeindefreien Gebiete) 81 Einwohner auf einem Quadratkilometer.

Die Siedlungsdichte der einzelnen Städte und Gemeinden im Landkreis sind *Abbildung 2 auf Seite 13* zu entnehmen. Weitere detaillierte Daten hierzu sind in „*Tabelle 2: Einwohner, Fläche und Siedlungsdichte nach*

Gemeinden“ auf Seite 57 sowie in „Karte 01-III Siedlungsstruktur“ auf Seite 40 zu finden.

Arbeitsplätze

Für die Ermittlung der Arbeitsplätze in den Städten, Märkten und Gemeinden werden die Daten der Bundesagentur für Arbeit bezüglich sozialversicherungspflichtig Beschäftigter aus dem Jahr 2021 herangezogen. Demnach hat die Stadt Pegnitz mit gut 5.600 Personen mit Abstand die meisten Beschäftigten, gefolgt von Bindlach mit ca. 3.700 Beschäftigten. Im Bereich von 1.000 bis 1.500 Beschäftigten liegen die Gemeinden Weidenberg, Bad Berneck i. Fichtelgebirge, Creußen, Speichersdorf und Gefrees (vgl. *Abbildung 3*).

Schulstandorte

Über 2.000 Schülerinnen und Schüler gehen auf weiterführende Schulen in der Stadt Bayreuth. Im Landkreis selbst besuchen ca. die Hälfte der Schüler weiterführende Schulen, die andere Hälfte ist in den lokalen Grundschulen anzutreffen.

In den Städten Pegnitz und Hollfeld gibt es jeweils ein Gymnasium, darüber hinaus existieren Realschulen in Pegnitz und Gefrees. In Peg-

nitz gibt es außerdem die staatliche Berufsschule, die Hotel- und Berufsfachschule für Hotelmanagement sowie eine Förderschule.

Es existieren 14 Grundschulen, eine Mittelschule und sieben gemischte Grund- und Mittelschulen.

Im Schuljahr 2020/2021 besuchten ca. 2.000 Schülerinnen und Schüler die Gymnasien und Realschulen. Darüber hinaus waren gut 4.800 Schülerinnen und Schüler an den Grund- und Mittelschulen registriert.

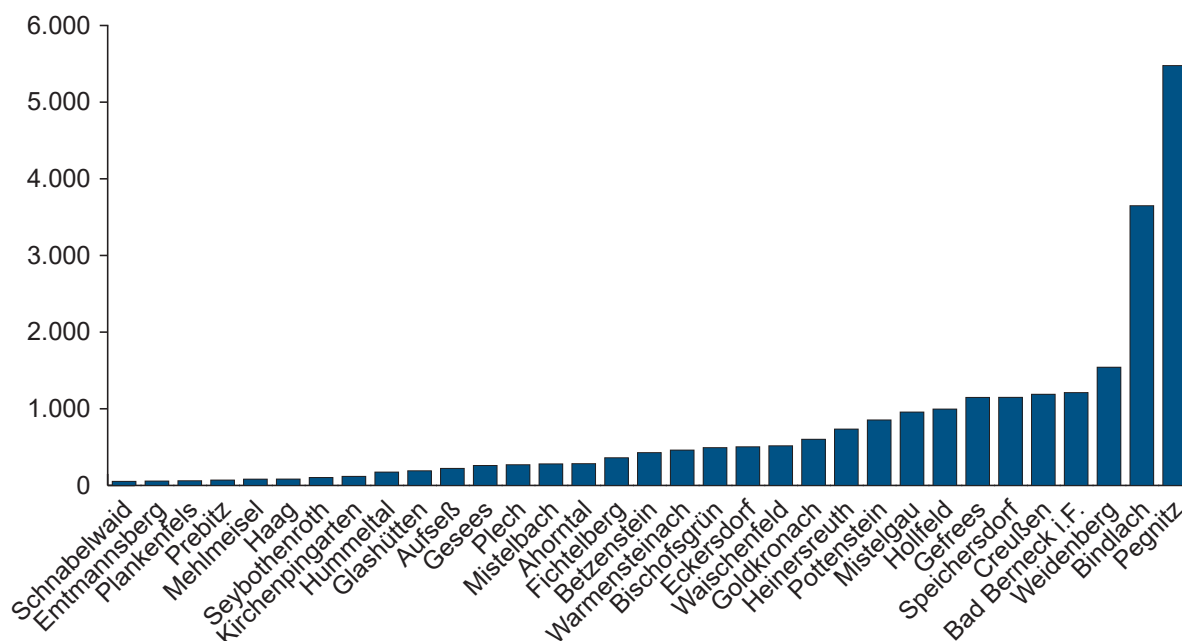
Der Landkreis ist Aufgaben- und Aufwandsträger für die weiterführenden Schulen sowie die Förderschulen in seinem Gebiet.

Ausführliche Daten hierzu sind in „*Tabelle 5: Schulen und Schüler im Landkreis“ auf Seite 55 sowie in „Karte 01-IV Schulstandorte“ auf Seite 41 dargestellt.*

Tourismus

Ein wichtiger Indikator für die touristische Bedeutung des Landkreises ist die Zahl der Gästeübernachtungen. Im Jahr 2018 wurden im Landkreis Bayreuth insgesamt rund 759.000 Übernachtungen registriert. Der Großteil hiervon entfällt auf die Gemeinden Bischofsgrün, Potten-

Abb. 3: Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte am Arbeitsort



Quelle: Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit, Stand 30.06.2021

stein und Pegnitz. Wichtigster Standort ist die Gemeinde Bischofsgrün mit knapp 150.000 jährlichen Übernachtungen.

Ausführliche Daten können „Tabelle 6: Gästeübernachtungen nach Gemeinden“ auf Seite 55 entnommen werden.

2.2 Verkehrsnachfrage

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

Pendlerbeziehungen

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

Für die Planung bedeutend sind die Zielorte der Pendler. Ca. 15.000 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte pendeln aus dem Landkreis Bayreuth in die Stadt Bayreuth. Dies entspricht ca. 53 % aller Auspendler im Landkreis. Weitere Arbeitsorte der Bevölkerung im Landkreis sind Pegnitz (1.400), Nürnberg (1.350), Auerbach i.d.Opf. (860) sowie Kulmbach (690).¹⁵

Pkw-Verfügbarkeit

Die PKW-Dichte liegt im Landkreis mit 695 PKW pro 1.000 Einwohner über dem Bundesdurchschnitt von 580 PKW pro 1.000 Einwohner (Stand 01.01.2021).

Verkehrsmittelwahl

Der Landkreis Bayreuth hat sich an der bundesweiten Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) aus dem Jahr 2017 beteiligt. Hierbei wurde auch der Modal-Split erhoben. Danach weist der MIV mit 71 % (52 % PKW-Fahrer, 19 % PKW-Mitfahrer) den größten Anteil auf, der ÖPNV dagegen nur 4 %. Dies stellt (zusammen mit dem Landkreis Kitzingen) den niedrigsten Wert im VGN-Gebiet dar. Die übrigen Anteile verteilen sich auf 21 % Fußgänger und 3 % Fahrradverkehr.

2.3 Derzeitiges ÖPNV-Angebot

Ausführliche Tabellen und Karten hierzu sind in „Tabelle 7: Bahnstrecken und öffentliche Buslinien nach § 42 PBefG“ auf Seite 55, „Karte 03-I Liniennetz“ auf Seite 46 sowie „Karte 03-II Tarifzonenplan“ auf Seite 47 dargestellt.

Schienenpersonennahverkehr

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

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

- **RB 24** Coburg – Bayreuth – Marktredwitz – Hof – Bad Steben
- **RB 34** Weiden – Kirchenlaibach – Bayreuth – Weidenberg
- **RE 30** Nürnberg – Hersbruck (re Pegn) – Pegnitz – Bayreuth
- **RE 31** Nürnberg – Hersbruck (re Pegn) – Pegnitz – Kirchenlaibach – Marktredwitz – Hof
- **RE 32** Nürnberg – Hersbruck (re Pegn) – Pegnitz – Bayreuth – Burgkunstadt – Hochstadt-Marktzeuln – Lichtenfels – Bamberg
- **RE 33** Nürnberg – Hersbruck (re Pegn) – Pegnitz – Kirchenlaibach – Marktredwitz – Cheb/CZ
- **RE 38** Lichtenfels – Bayreuth

Öffentlicher Linienverkehr nach § 42 PBefG

Der Landkreis wird von 46 öffentlichen Buslinien erschlossen, darunter ein in den Linienverkehr integrierter **Stadtverkehr** in Pegnitz.

Darüber hinaus verkehrt seit 01.07.2021 der **Bürgerbus 2.0**, welcher nicht in den VGN integriert ist. Dieser erfüllt v.a. Schwerpunktfunktionen im klein-, unter- und mittelzentralen Nachbarortsverkehr (Erschließung der Verflechtungsbereiche von Hollfeld, Waischenfeld, Kirchahorn, Mistelgau, Pottenstein, Betzenstein/Plech). Im westlichen Landkreis verbindet er zudem auf einer Nord-Süd-Achse wesentliche Bereiche der Fränkischen Schweiz. Weitere **Bürgerbusverkehre** bestehen in Goldkronach, Heinersreuth, Gesees und Bad Berneck.

Linienverkehr nach § 43 PBefG

Einen freigestellten Schülerverkehr gibt es derzeit lediglich aus dem Landkreis Bamberg (Gemeinde Litzendorf) zur Gesamtschule Hollfeld.

Des Weiteren verkehren einige Berufsverkehre im Landkreis. Vier der fünf Berufsverkehre haben das Amazon-Verteilzentrum in Bayreuth zum Ziel.

Weitere Informationen hierzu sind in „Tabelle 9: Freigestellte Schülerverkehre und Berufsverkehre nach § 43 PBefG“ auf Seite 55 dargestellt.

Fifty-Fifty-Taxi

Das Fifty-Fifty-Taxi soll Bürgerinnen und Bürgern im Landkreis das sichere nach Hause kommen am Wochenende ermöglichen. Dazu erstattet der Landkreis am Freitag und Sonntag zwischen 21 und 5 Uhr den halben Preis von Taxifahrten von und zu Unternehmungen am Abend. Zu Projektbeginn sind die Fahrtmöglichkeiten auf Relationen von und zu den zentralen Freizeitorien Bayreuth, Trockau und Breitenlesau beschränkt. Eine Altersbeschränkung existiert nicht.

¹⁵ vgl. Bundesagentur für Arbeit, Pendler (Stand 30.06.2020)

Haltestellen

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

Verknüpfungspunkte im SPNV

Die 13 **Bahnhöfe** bzw. **Haltepunkte** an den vier Bahnstrecken im Landkreis bieten ideale Verknüpfungspunkte zwischen dem Individual-Verkehr (IV) und dem ÖPNV-Netz. Bisher sind an drei Bahnhaltepunkten offizielle Pkw-Parkplätze (P+R) und Fahrradabstellplätze (B+R) eingerichtet worden. Das Mittelzentrum Pegnitz sowie das Oberzentrum Bayreuth ist mit schnellen Zugverbindungen zu erreichen, Verbindungen zu den Mittelzentren Bad Berneck/Gefrees und Hollfeld bestehen hingegen nur mit dem Bus.

Eine Auflistung aller Park & Ride- bzw. Bike & Ride-Anlagen im Landkreis sind in „*Tabelle 10: Park & Ride- (P+R) bzw. Bike & Ride (B+R)-Plätze*“ auf Seite 55 dargestellt.

Tarifsystem

Der Landkreis Bayreuth ist Mitglied im Grundvertragsausschuss (GA) und Zweckverband Großraum Nürnberg (ZVGN). Auf den meisten öffentlichen Linien nach §42 PBefG gilt der VGN-Tarif. Nicht in den VGN-integrierte Linien sind einbrechende Linien der Landkreise Kulmbach, Hof, Wunsiedel und Tirschenreuth sowie die im Landkreis verkehrenden Linien 102 und 103 (vgl. „*Karte 03-II Tarifzonenplan*“ auf Seite 47).

- **3** Fichtelberg – Nagel – Tröstau – Wunsiedel – Marktreuditz
- **7** Marktreuditz – Wunsiedel – Röslau – Weißenstadt – Gefrees
- **102** Weidenberg – Troschenreuth – Weidenberg
- **103** Weidenberg – Emtmannsberg – Weidenberg
- **2750** Tirschenreuth – Fichtelberg (Naabtal-Express)
- **6281** Kemnath – Kirchenlaibach – Bayreuth

- **6352** Gefrees – Zell (Oberfranken) – Münchberg
- **6391** Neusorg – Fichtelberg
- **7628** Marktreuditz – Kulmbach
- **8300** Mehlmeisel – Brand – Ebnath – Neusorg – Pullenreuth – Kulmain – Kemnath (BAXI)
- **8321** Kemnath – Kirchenlaibach (BAXI)
- **8324** Gefrees – Streitau – Stambach – Münchberg
- **8358** Kulmbach – Wirsberg – Bad Berneck (– Bischofsgrün)
- **8435** Bayreuth – Hollfeld – Thurnau – Kulmbach

Die aus den Landkreisen Kulmbach, Hof, Wunsiedel und Tirschenreuth einbrechenden Linien werden im Zuge der Verbundraumerweiterung zum 01.01.2024 voraussichtlich Bestandteil des Verbundgebietes.

Bei Linien, die derzeit noch nicht im VGN integriert sind, soll nach Maßgabe des Landkreises spätestens mit Beginn der nächsten Konzessionslaufzeit der VGN-Tarif angewendet werden. Dies gilt insbesondere für die Linien 102 und 103.

ten Fahrgastbefragung aus dem Jahr 2012 abgeleitet.

Somit liegen nur noch eingeschränkt Fahrgastzahlen für die regionalen Buslinien vor.

Da die Daten nicht haltestellenscharf erfasst wurden, werden sie immer für die ganze Linie ermittelt. Dies gilt vor allem für grenzüberschreitende Linien.

Mit 1.028 Fahrgästen pro Schultag ist die Linie 378 die am stärksten frequentierte Linie im Landkreis. Danach folgen die Linien 328 und 376 mit 959 bzw. 740 Fahrgästen/Schultag.

Am Wochenende führt die Linie 369 mit 238 gezählten Fahrgästen am Samstag die Rangfolge bei den Linien im Landkreis an. Danach folgt die Linie 328 mit 205 Fahrgästen am Samstag. Gesamtspitzenreiter am Wochenende ist die Linie 389 mit 163 Fahrgästen am Samstag und 117 Fahrgästen am Sonntag.

Detaillierte Ergebnisse sind in „*Tabelle 8: Fahrgäste pro Tag auf einzelnen Linien*“ auf Seite 55 dargestellt.

2.4 Derzeitige Nutzung

Fahrgäste

Die Verbundgesellschaft führt in Abständen von 4 bis 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, 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 verbundwei-

3. Ausreichende Verkehrsbedienung

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

3.1 Ortsteile

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

Es sollen **alle Ortsteile** mit mindestens **150 Einwohnern (EW)** untersucht und im Nahverkehrsplan berücksichtigt werden. Damit fließen rund 87% der Bevölkerung aus 32% der Ortsteile in die Analyse ein.

Ausnahmen gelten für folgende Ortsteile mit teilweise **unter 150 EW**, welche zur Berücksichtigung zu einer Verkehrszelle **zusammengelegt** wurden:

- **Allersdorf & Grabenhaus** (Bindlach)
- **Schönfeld & Pilgerndorf** (Hollfeld)
- **Kirchenpingarten & Reislas** (Kirchenpingarten)
- **Seitenbach, Engelmeß & Thiergarten** (Mistelgau)
- **Truppach & Mengersdorf** (Mistelgau)
- **Horlach & Stein** (Pegnitz)
- **Haidenaab, Göppmannsbühl am Berg & Göppmannsbühl am Bach** (Speichersdorf)
- **Geiersberg, Fleckl & Stechenberg** (Warmensteinach)
- **Mengersreuth & Mittlernhammer** (Weidenberg)

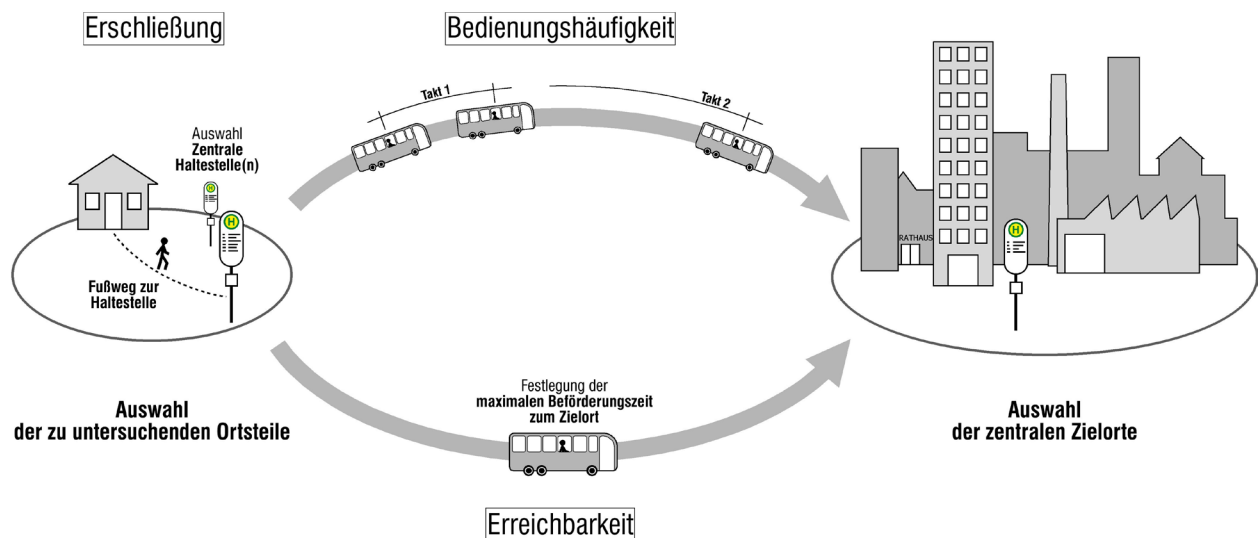
3.2 Gebietstypen

Bei den Kriterien Erschließung und Bedienungshäufigkeiten unterscheidet die Leitlinie nach unterschiedlichen Gebietstypen. Unter Beachtung von Regionalplan, Landesentwicklungsprogramm (LEP) und Pendlerverflechtungen wurden die zu untersuchenden Orte und Ortsteile im Landkreis nach folgenden Gebietstypen (mit Modifikationen der Leitlinie) klassifiziert.

Stadt-Umland-Bereich

- **Zentrales Gebiet:** Eckersdorf, Donndorf, Mistelbach, Mistelgau, Gesees, Pettendorf, Pittersdorf, Glashütten, Goldkronach, Bad Berneck, Heinersreuth
- **Nicht zentrales Gebiet:** Alle übrigen Ortsteile der Gemeinden Eckersdorf, Mistelbach, Mistelgau, Gesees, Hummeltal, Glashütten, Haag, Emtmannsberg, Weidenberg, Goldkronach, Bad Berneck, Bindlach und Heinersreuth

Abb. 4: Kriterien für die Schwachstellenanalyse



Verkehrsachse: Alle Orte an Bahnhöfen oder in deren Umgebung

Ländlicher Raum: Alle übrigen Orte

(vgl. „Karte 01-I Raumstruktur“ auf Seite 38, „Karte 01-II Gebietstypen“ auf Seite 39)

3.3 Erschließung

Verkehrszellen/Ortsteile gelten als erschlossen, wenn mindestens 80 % der Einwohner (EW) im Einzugsbereich von Haltestellen wohnen. Da kein Kartenmaterial zur Verfügung steht, welches die Verteilung der Einwohner in der Fläche berücksichtigt, wird der Einwohner-Prozentwert durch einen Flächen-Prozentwert ersetzt. Das heißt, die Erschließung ist dann gegeben, wenn mindestens 80% der Siedlungsfläche im Einzugsbereich von Haltestellen liegen.

Radius für Haltestellen (Luftlinie):

- 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 übergeordneten Zielen sowie des sog. Nachbarschaftsbereiches ermittelt werden. Beim Nachbarschaftsbereich handelt es sich zumeist um den Gemeindehauptort. Die Zielorte werden in Anlehnung an die unter „Kapitel 2.1 Raumstruktur“ auf Seite 13 aufgeführten zentralen Orte übernommen. Die Auswahl orientiert sich entsprechend der Bayerischen Leitlinie zur Nahverkehrsplanung an der zentralörtlichen Gliederung der Regionalplanung (Mittel-/Oberzen-

trum) sowie an der Berufspendlerstatistik (sozialversicherungspflichtig Beschäftigte) der Bundesagentur für Arbeit (vgl. „Tabelle 11: Zielorte für das Erreichbarkeitskriterium“ auf Seite 67).

Zeitfenster

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

Intervalle für Zeitfenster:

Mo-Fr

- Hinfahrt: 06:00 – 08:00
- Rückfahrt 1: 12:00 – 13:30
- Rückfahrt 2: 15:30 – 18:30

Sa

- Hinfahrt: 07:00 – 10:00
- Rückfahrt 1: 11:30 – 14:00
- Rückfahrt 2: 15:30 – 18:30

So

- Hinfahrt: 08:30 – 10:30
- Rückfahrt 1: 11:30 – 14:00
- Rückfahrt 2: 15:30 – 18:30

Reisezeit

Für diese Fahrten ist eine maximale Reisezeit vorgegeben. Sie setzt sich aus der Fahrzeit, der Umsteigezeit sowie den Ab- und Zugangszeiten zusammen. Die Ab- und Zugangszeiten zur Haltestelle sollen in der Summe 10 Minuten betragen. Bei einer Umsteigezeit von jeweils maximal 15 Minuten darf höchstens zweimal umgestiegen werden. Zum Gemeindehauptort soll höchstens einmal umgestiegen werden.

Reisezeit in die Zielorte:

- GHO: 30 Min
- Zielort 1: 40 Min
- Zielort 2: 60 Min
- Zielort 3: 60 Min
- Zielort 4: 60 Min

3.5 Bedienungshäufigkeit

Das Kriterium der Bedienungshäufigkeit gibt an, wie oft am Tag ein Ortsteil durch eine öffentliche Linie bedient wird. Die Standards richten sich nach den festgelegten Gebietstypen.

Die Leitlinie gibt entsprechend der Gebietstypen die verschiedenen Taktfolgen Haupt- (HVZ), Neben- (NVZ) sowie Schwachverkehrszeit (SVZ) vor. Diese wurden für den Landkreis Bayreuth hinsichtlich Gebietstypen und Taktfolgen zeit- und raumgemäß angepasst. Die zeitliche Lage der Verkehrszeiträume muss der Aufgabenträger selbst definieren.

Die Anzahl der notwendigen Fahrten sowie die Zeitlagen der Tageszeiten sind in Abbildung 5 auf Seite 19 definiert.

3.6 Auslastung

Die Leitlinie sieht 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 Personenkilometern und Platzkilometern gewonnen. Dabei sind die Personenkilometer die Summe der im Bus zurückgelegten Kilometer aller Fahrgäste und die Platzkilometer das Produkt aus Betriebsleistung (Buskilometer) und der vorhandenen Kapazität an Sitz- und Stehplätzen. Sie ist Indikator für zu geringe bzw. zu hohe Nachfrage auf einzelnen Linien.

$$\text{Tagesauslastg.} = \frac{\text{Personenkilometer}}{\text{Platzkilometer}}$$

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 Maßnahmen zur Verringerung bzw. Erhöhung der Auslastung geprüft werden.

Bei dieser Auswertung ist keine Begrenzung der Betrachtung nur auf das Stadtgebiet möglich. Bei allen Linien, die über die Stadtgrenzen gehen, wird auch der Abschnitt außerhalb der Stadt betrachtet.

Kundenorientierte Sicht:

Auslastung > 30% Prüfung von Maßnahmen zur Verringerung der Auslastung.

Betriebswirtschaftliche Sicht:

Auslastung < 15% Prüfung von Maßnahmen zur Erhöhung der Auslastung.

(vgl. „Tabelle 1: Zusammenfassung der Kriterien“ auf Seite 55)

Abb. 5: Bedienstandards und Verkehrszeiten

Bedienstandards (Taktfolgen bzw. Fahrtenpaare = FP)	Grenzwert			Richtwert		
	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ
Stadt-Umland-Bereich zentrales Gebiet	60	60	120	30	30	60
Stadt-Umland-Bereich nicht zentrales Gebiet	60	120	120	30	60	60
Verkehrsachse R-Bahn	60	60	120	30	30	60
Ländlicher Raum	2 FP	2 FP	1 FP	60	60	120

Verkehrszeiten Montag - Freitag

SVZ		HVZ		NVZ		HVZ		NVZ		HVZ		NVZ		SVZ	
von	bis	von	bis	von	bis	von	bis	von	bis	von	bis	von	bis	von	bis
04:30	06:00	06:01	08:00	08:01	12:00	12:01	13:30	13:31	15:30	15:31	18:30	18:31	20:30	20:31	02:00

Verkehrszeiten Samstag

NVZ		SVZ	
von	bis	von	bis
06:00	15:00	15:01	02:00

Verkehrszeiten Sonn-/Feiertag

SVZ	
von	bis
08:00	23:00

4. Schwachstellenanalyse

Insgesamt wurden 142 Ortsteile untersucht. Für jeden untersuchten Ortsteil wurden Berechnungen zu den bis zu neun Kriterien (ein Kriterium für Erschließung, fünf Kriterien für Erreichbarkeit, drei Kriterien für Bedienungshäufigkeit) durchgeführt.

Bei der Bewertung diente der Richtwert als maßgebende Orientierungsgröße. Die Untersuchung erfolgte Anfang 2022. Verglichen wurden die Vorgaben mit den Fahrplanständen zu folgenden Daten:

- Mo-Fr (Schultag): **25.07.2022**
- Mo-Fr (Ferien tag): **01.08.2022**
- Samstag: **23.07.2022**
- Sonntag: **24.07.2022**

4.1 Ergebnisse aus den Rechenläufen

In *Abbildung 6* ist die Anzahl der Defizite je Kriterium in Bezug auf den Richtwert zusammengefasst, differenziert nach Schul- und Ferientagen. Der Begriff „Defizit“ bezeichnet lediglich den Sachverhalt, dass die Vorgaben nach dem Richtwert nicht erfüllt werden. Damit wurde noch keine Aussage zum Ausmaß

der Abweichung und zur Gewichtung des Defizits oder zum Aufwand für dessen Behebung getroffen.

Das Kriterium „Erreichbarkeit des Gemeindehauptortes“ wird für den jeweiligen Gemeindehauptort selbst nicht untersucht. Darüber hinaus gibt die Leitlinie vor, nur Ortsteile zu untersuchen, die mehr als 3 Straßenkilometer vom Gemeindehauptort entfernt liegen. Für den Landkreis Bayreuth wurde diese Vorgabe auf 1,5 Straßenkilometer abgesenkt – dadurch soll garantiert werden, auch im nähräumlichen Bereich eine ausreichende ÖPNV-Versorgung sicherzustellen, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Bürger.

Demnach wurden bei diesem Kriterium nur 81 Ortsteile untersucht. Bei den weiteren Zielorten wurden für die Erreichbarkeit der Zielorte 1 bis 4 alle 142 Ortsteile untersucht. Die Unterschiede zwischen Schul-, Ferientagen und Wochenende sind dabei deutlich zu erkennen. Während an Schultagen beim Kriterium „Erreichbarkeit“ 345 Defizite auftreten, sind es in den Ferien bereits 388, am Samstag 407 und am Sonntag sogar 456 Defizite.

Beim Kriterium **Erschließung** wurden 36 Defizite festgestellt. 18 dieser Defizite befinden sich in Ortsteilen, die aufgrund einer fehlenden Haltestelle gar keinen ÖPNV-Anschluss besitzen. Der Erschließungsgrad liegt in diesen Orten demnach bei 0 %, was gleichbedeutend mit einem vorrangigen Handlungsbedarf ist. Folgende Ortsteile (Einwohnerzahl in Klammern) sind davon betroffen:

- **Bad Berneck i. Fichtelgebirge**
 - Bärnreuth (207)
 - Wasserknoten (230)
- **Bindlach**
 - Daps (152)
- **Creußen**
 - Bühl (498)
 - Gottsfeld (286)
- **Eckersdorf**
 - Neustädtlein a. F. (166)
- **Gefrees**
 - Grünstein (182)
 - Metzlersreuth (191)
- **Goldkronach**
 - Leisau (175)
 - Sickenreuth (203)
- **Mehlmeisel**
 - Richardsfeld (k. A.)
- **Pottenstein**
 - Kleinkirchenbirkig (160)

Abb. 6: Ergebnisüberblick Defizite (Anzahl Ortschaften) der Angebotsanalyse

	Schultage	Ferien	Samstage	Sonn-/Feiertage
Erschließung	36	36	36	36
Erreichbarkeit Gemeindehauptort	45	56	58	61
Erreichbarkeit Zielort 1	41	43	50	55
Erreichbarkeit Zielort 2	67	87	76	94
Erreichbarkeit Zielort 3 (BT ZOH)	84	88	105	125
Erreichbarkeit Zielort 4 (BT Hbf)	82	86	99	103
Bedienungshäufigkeit HVZ	112	123	-	-
Bedienungshäufigkeit NVZ	121	126	136	-
Bedienungshäufigkeit SVZ	140	140	135	128
Summe Vorgaben nicht erfüllt:	728	785	695	602

■ Prebitz

- Funkendorf (151)

■ Speichersdorf

- Plössen (195)
- Ramlesreuth (234)
- Windischenlaibach (304)
- Zeulenreuth (199)

■ Waischenfeld

- Löhltitz (204)

Ansonsten sind nur drei Ortsteile mit mittelfristigem Handlungsbedarf klassifiziert: Bindlacher Berg (zu 30 % erschlossen, Gemeinde Bindlach), Goldkronach (zu 63 % erschlossen, Gemeinde Goldkronach) und Hüttstadt/St. Veit (zu 74 % erschlossen, Gemeinde Fichtelberg). Die restlichen 15 Defizite sind unerheblicher Natur – sie verfehlen den 80 %-Wert nur knapp und/oder betreffen nur wenige Einwohner.

Ergebnisüberblick Montag bis Freitag

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.

Allgemein lässt sich feststellen, dass insbesondere abseits der Schienennachsen und der größeren Gemeindehauptorte entlang bestehender Busachsen die Kriterien bezüglich der **Erreichbarkeit der zentralen Orte** nicht in Gänze eingehalten werden können. Hierbei lässt sich vor allem bei der Erreichbarkeit des Gemeindehauptortes sowie der Erreichbarkeit des Zielortes 2 (in der Regel das nächstgelegene Mittelzentrum) ein leichtes Gefälle zwischen Schul- und Ferienzeit feststellen.

Ansonsten sind über den gesamten Landkreis verteilt Probleme mit der Erreichbarkeit zu erkennen. Diese beschränken sich nicht nur auf den nähräumlichen Bereich, sondern betreffen auch Verbindungen von und nach Bayreuth (Zielorte 3 und 4).

Für die **Bedienungshäufigkeit** müssen eine bestimmte Anzahl an Fahrten in den Zeitlagen Hauptverkehrszeit, Nebenverkehrszeit und Schwachverkehrszeit vorhanden sein.

Der zum Ziel gesetzte Richtwert wird in der HVZ an Schultagen lediglich in 21 % der Ortsteile erreicht. Der Grenzwert wird hier zu immerhin 69 % erfüllt. Des Weiteren gibt es auch bei diesem Kriterium ein Gefälle zwischen Schul- und Ferienzeit, darüber hinaus lässt sich das mangelnde Angebot in der Schwachverkehrszeit feststellen. Hier weisen nahezu alle Ortsteile Defizite auf – lediglich am Bahnhof Kirchenlaibach mit den verbundenen Verkehrszellen „Speichersdorf“ und „Kirchenlaibach“ wurden keine Defizite in der SVZ festgestellt. Der Grenzwert (Mindestangebot) wird während der HVZ an Schultagen zu 70 % erreicht. Auch hier lässt sich (wie bereits beim Kriterium der Erreichbarkeit) eine starke Konzentration auf Schienen- und Busachsen feststellen. Das Angebot in den äußeren Ortsteilen ist von vereinzelten Bedarfsverkehren oder lokalen Bürgerbuslösungen, welche nicht in den ÖPNV integriert sind und darüber hinaus nicht immer regelmäßig verkehren, geprägt.

Ergebnisüberblick am Wochenende

Am Wochenende setzt sich das Angebotsgefälle zwischen Schul- und Ferientagen weiter fort, gibt es an Samstagen und Sonntagen noch weniger ÖPNV-Angebot als während der Ferien. Die Probleme bei der Erreichbarkeit verstärken sich dadurch nochmals.

Beim Kriterium der **Bedienungshäufigkeit** gibt es am Samstag Neben- und Schwachverkehrszeit, am Sonntag nur die Schwachverkehrszeit, daher werden bei der Haupt- bzw. Nebenverkehrszeit keine Werte angegeben. Auch hier sind ähnlich der wochentäglichen Schwachverkehrszeit fast alle Ortsteile von Defiziten betroffen.

Auslastungsanalyse

Wie unter „Kapitel 2.4 Derzeitige Nutzung“ auf Seite 16 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 Verkehrsunternehmen zu errechnen. Daher muss auf eine allgemeine Auslastungsanalyse im Nahverkehrspland verzichtet werden. Sollten Probleme auf einzelnen Linien im Zusammenhang mit der Auslastung entstehen, so muss der Einzelfall genauer geprüft und ggf. entsprechend reagiert werden.

4.2 Defizitbewertung

Klassifizierung des Handlungsbedarfes

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

Defizitkriterium Erschließung

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

Priorität 1

Handlungsbedarf **vorrangig** zu beheben

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

Priorität 2

Handlungsbedarf **mittelfristig** – nach Möglichkeit zu beheben

- 150 – 500 Einwohner werden nicht ausreichend erschlossen.

Priorität 3

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

- Bis zu 150 Einwohner werden nicht ausreichend erschlossen.

Wie „Abb. 6: Ergebnisüberblick Defizite (Anzahl Ortschaften) der Angebotsanalyse“ auf Seite 20 zeigt sind derzeit 36 Ortsteile nicht ausreichend an das ÖPNV-Netz angebunden. Insgesamt sind zwölf davon vorrangige Defizite, wo trotz einer Einwohnergröße von über 150 Einwohnern pro Ortsteile keine ÖPNV-Haltestelle vorhanden ist. Diese Ortsteile sind in „Kapitel 4.1 Ergebnisse aus den Rechenläufen“ auf Seite 20 aufgeführt.

Des Weiteren existieren mittelfristige Handlungsbedarfe für die Ortsteile Bad Berneck i. F., Bindlacher Berg sowie Goldkronach.

Die Defizite in den Ortsteilen Escherlich (Bad Berneck i. F.), Allersdorf, Benk (beide Bindlach), Hüttstadt/St. Veit (Fichtelberg), Streitau (Gefrees), Brandholz, Nemmersdorf (beide Goldkronach), Altenplos (Heinersreuth), Schönfeld (Hollfeld),

Neudorf (Pegnitz), Wadendorf (Plankenfels), Waischenfeld, Warmensteinach sowie Mengersreuth und Sophiental (beide Weidenberg) sind aufgrund des bereits relativ hohen Erschließungsgrades bzw. den geringen betroffenen Einwohnerzahlen lediglich langfristig anzugehen.

Defizitkriterium Erreichbarkeit

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

Priorität 1

Handlungsbedarf **vorrangig** zu beheben

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

Priorität 2

Handlungsbedarf **mittelfristig** – nach Möglichkeit zu beheben

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

jedoch innerhalb einer Toleranzgrenze von +/- 15 Minuten.

Priorität 3

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

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

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

An Ferientagen gibt es weit mehr vorrangig zu behobende Defizite als an Schultagen (vgl. Abbildung 7 und Abbildung 8). Die meisten Defizite sind bei der Erreichbarkeit der größtenteils weiter entfernten Zielorte 3 und 4 festzustellen. Jedoch wurden alle Gemeinden auf diese Zielorte analysiert, während für manche Gemeinden wie z.B. Hollfeld keine Zielorte 1 und 2 festgelegt wurden. Im Verhältnis betrachtet treten die

Abb. 7: Defizitbewertung an Schultagen

	Erreichbarkeit					Bedienungshäufigkeit		
	GHO	Zielort 1	Zielort 2	Zielort 3	Zielort 4	HVZ	NVZ	SVZ
vorrangig	29	23	47	43	42	19	26	66
mittelfristig	3	10	6	13	11	25	27	41
langfristig	13	8	14	28	29	68	68	33
Defizite gesamt	45	41	67	84	82	112	121	140

Abb. 8: Defizitbewertung an Ferientagen

	Erreichbarkeit					Bedienungshäufigkeit		
	GHO	Zielort 1	Zielort 2	Zielort 3	Zielort 4	HVZ	NVZ	SVZ
vorrangig	43	33	57	51	50	25	36	66
mittelfristig	3	4	10	18	16	35	22	42
langfristig	9	5	16	16	17	63	68	32
Defizite gesamt	55	42	83	85	83	123	126	140

Defizite somit eher bei den Gemeindegemeinschaften und beim Zielort 2 (Mittelzentrum) auf.

Defizitkriterium Bedienungshäufigkeit

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

Priorität 1

Handlungsbedarf **vorrangig** – vorrangig zu beheben

- Es besteht keine Fahrt innerhalb des Verkehrszeitintervalls.

Priorität 2

Handlungsbedarf **mittelfristig** – nach Möglichkeit zu beheben

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

Priorität 3

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

- Die Anzahl der Fahrten liegt zwischen Richtwert und Grenzwert.

Vorrangig zu behobende Defizite bestehen ganztägig, so sind an Schultagen während der HVZ 112 Ortsteile von insgesamt 142 Ortsteilen defizitär. Landkreisweiten Handlungsbedarf gibt es jedoch in der Schwachverkehrszeit, wo mit Ausnahme von zwei Ortsteilen alle analysierten Verkehrszellen zu wenige Fahrten aufweisen.

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 „*Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen im VGN*“ ab Seite 94 zu richten.

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 107/19. Diese Verordnung legt z.B. die Kriterien für den Niederflureinstieg, Stellplätze für Rollstuhl, Kinderwagen, etc. oder Klappprappen 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.

Schwachstellenanalyse

Derzeit gibt es im Landkreis Bayreuth 555 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 Pegnitz auch mehr als zwei Bussteige). Im Landkreis entsprechen aktuell nur wenige Haltestellen den Vorgaben für eine barrierefreie Haltestelle, der Großteil der Haltestellen ist somit nur teilweise oder gar nicht barrierefrei.

Prioritätenbildung und Definition von Ausnahmen

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

Für einen gemeinsamen Kriterienkatalog sollen Handlungsprinzipien festgelegt und eine Priorisierung bzw. Ausnahmen bei der Barrierefreiheit definiert werden. Vorrangig soll dabei entlang wichtiger Linien ein barrierefreier Ausbau der Haltestellen erfolgen, um einen Grundbestand an barrierefreien ÖPNV-Zugangsstellen zu erreichen. In baulich eigenständigen Ortslagen soll angestrebt werden, zumindest eine Haltestelle barrierefrei auszubauen, um den barrierefreien Zugang zum ÖPNV zu gewährleisten.

Folgende Kriterien sind für die Prioritätsstufen ausschlaggebend:

- **Netzfunktion** – Die Haltestelle hat eine bedeutende Funktion im ÖPNV-Netz.
 - **Umsteigeknoten:** Bedienung durch zwei oder mehr Linien mit Möglichkeit zum Umstieg

- **Fahrtenhäufigkeit:** Mindestens sechs Fahrtenpaare pro Schultag
- **Bedienform:** Bedienung der Haltestelle durch Linienbus
- **Einrichtungen** – Wichtige Einrichtungen liegen im Einzugsgebiet der Haltestelle.
 - Einrichtungen, die **für besonders mobilitätseingeschränkte Personen relevant** sind, wie Krankenhäuser, Alten- bzw. Pflegeheime, Behindertenwerkstätten
 - **Allgemein wichtige Ziele** wie z.B. Bahnhof, Behörden, Schulen, Einkaufsmöglichkeiten
 - **Besondere Gewichtung** (große Schulen, Bahnhöfe, etc.)

■ Fahrgastzahlen

- **Starke Frequenz:** Mindestens 20 Ein-/Aussteiger pro Schultag

■ Bauliche Situation

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

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

Priorität 1: vorrangig zu beheben

- fünf oder mehr Kriterien sind erfüllt

Priorität 2: nach Möglichkeit zu beheben

- drei oder vier Kriterien sind erfüllt

Priorität 3: wenn mit wenig Aufwand möglich

- zwei oder weniger Kriterien sind erfüllt

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:

- Bad Berneck i. F., Busbahnhof
- Pettendorf (Hummeltal), Schule
- Weidenberg, Bahnhof

Sechs Kriterien erfüllt:

- Bindlach, Bahnhof
- Bischofsgrün, Rathaus
- Eckersdorf, Bruck
- Eckersdorf, Rathaus
- Gefrees, Stadthalle
- Pegnitz, Bahnhof

Fünf Kriterien erfüllt:

- Bad Berneck i. F., Maintalstr.
- Bindlach, Schule
- Ramsenthal, Bahnhof

- Bischofsgrün, Schwebebahn Nord
- Creußen, Bahnhof
- Gefrees, Jacob-Ellrod-Schule
- Gefrees, Kirche
- Goldkronach
- Hollfeld, Gesamtschule
- Mistelbach, Dorfplatz
- Mistelgau, Rathaus
- Pegnitz, Badstr.
- Pegnitz, Berufsschule
- Pegnitz, Evangelische Kirche
- Pegnitz, Gymnasium
- Pegnitz, Hauptschule
- Pegnitz, Markt
- Pegnitz, Realschule (Stadionstr.)
- Pottenstein, B470
- Schnabelwaid, Bahnhof
- Seybothenreuth, Bahnhof
- Haidenaab-Göppmannsbühl, Bahnhof
- Kirchenlaibach, Bahnhof
- Warmensteinach, Freizeithaus
- Döhlau, Bahnhof

Die baulichen Mindeststandards von Haltestellen sollen sich nach der Vorlage der Verbundgesellschaft zu „*Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen im VGN*“ ab Seite 94 richten. Wesentliche Elemente für eine barrierefreie Haltestelle sind u.a.:

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

5. Voraussichtliche Entwicklungen

5.1 Siedlungsflächen und Infrastruktur

Die Planungen und Entwicklungen der Siedlungs- und Verkehrsinfrastruktur während der Laufzeit des Nahverkehrsplanes sind vor allem in 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 Bayreuth von 2017 (Basisjahr) mit 103.805 Einwohnern auf 100.960 Einwohner im Jahr 2031 ab. Bis 2039 wird mit einem weiteren leichten Bevölkerungszuwachs bis 42.800 Einwohner gerechnet. In Tabelle 20: Bevölkerungsvorausberechnung 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:

- Ahorntal: Baugebiet „Hohbaumweg“
- Betzenstein: Baugebiet „Forstleite-Ost“
- Creußen: Baugebiete „Kapellenberg“, „Mühlberg“
- Eckersdorf: Baugebiet „Eschen Nr. 1“
- Emtmannsberg: Baugebiet „Sandäcker III“
- Fichtelberg: Baugebiet „Wohnbebauung nördlich des Grünsteinwegs“
- Gefrees: Baugebiet „Putzengraben“
- Glashütten: Baugebiet „Hofäcker II“
- Goldkronach: Baugebiete „Peuntgasse“ und „Sickenreuther Straße“
- Haag: Baugebiet „Am Haagrain“
- Hummeltal: Baugebiet „Lückenschluss Birkenstraße-Heidloh“
- Kirchenpingarten: Baugebiet „Stockäcker“
- Mehlmiesel: Baugebiet „An der Waldhausstraße“
- Mistelbach: Baugebiet „Bauersgraben“
- Mistelgau: Baugebiete „Mashalder-Mistelgau“ und „Schlot“
- Pegnitz: Baugebiet „Horlach/Rainäcker“
- Plankenfels: Baugebiete „Plankenstein“ und „Großer Schlot“
- Plech: Baugebiet „Kreuzsteinstraße“

- Pottenstein: Baugebiete „Jugendherbergsstraße“, „Lohweg“, „Breitacker II“ und „Kühlenfels-Ost“
- Seybothenreuth: Baugebiet „Seybothenreuth-Süd“
- Schnabelwaid: Baugebiet „Schnabelwaid-West“
- Speichersdorf: Baugebiete „Speichersdorf-Kirchsteig“, „Haide-naab-Am Mühlgraben“, „Kirchenlaibach-Point“, „Selbitz-Hochfeld“ und „Speichersdorf-Am Laibacher Weg“
- Prebitz: Im OT Engelmansreuth
- Waischenfeld: Baugebiete „Waischenfeld-Nord“, „Waischenfeld-Ost“, „Russenlinde/Am First“
- Warmensteinach: Baugebiet „Krügelwiese“
- Weidenberg: Baugebiet „Wohngebiet Ahornstraße“

Weitere Projekte sind im Landkreis aktuell nicht geplant bzw. gemeldet.

Gewerbliche Bauflächen

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

- Gefrees: Gewerbebaugbiet „Großflächiger Einzelhandel Bayreuther Straße“
- Plankenfels: Gewerbebaugbiet „Felsenäcker“
- Plech: Revitalisierung des ehemaligen „Fränkischen Wunderlandes“ zum „Karls Erlebnis-Dorf“ (geplante Eröffnung 2025/2026) sowie Erweiterung des Gewerbeparks Schönthal in nördlicher Richtung

- Speichersdorf: Gewerbebaugelände „Am Wirbenzer Weg“

Weitere Projekte sind im Landkreis aktuell nicht geplant bzw. gemeldet.

Verkehrsinfrastruktur

Im Straßenbereich sind aktuell keine Projekte im Landkreis geplant, welche Auswirkungen auf den ÖPNV haben könnten.

Im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wurden innerhalb der letzten Jahre Planungen zur Elektrifizierung der sich im Landkreis befindlichen Strecken, insbesondere der Verbindung Nürnberg – Marktredwitz angestellt. Aufgrund des zu geringen Nutzen-Kosten-Verhältnisses ruhen die Planungen vorerst mindestens bis zu einer Neubewertung durch den Bund. Weiterhin gibt es auf der Achse Nürnberg – Bayreuth ab 2024 leichte Angebotssteigerungen, so wird der Halbstundentakt zwischen den beiden Städten bis ca. 21.30 Uhr verlängert. Bedient wird der gesamte nordostbayerische Sektor durch modernisierte Fahrzeuge der BR 612 mit erneuerten Sitzpolstern, Fahrgastinformationsdisplays und kostenlosem WLAN für alle Fahrgäste.

Darüber hinaus sind keine Planungen im SPNV im Bereich des Landkreises bekannt.

5.2 Planungen anderer Aufgabenträger

Umgesetzte bzw. sich in Planung befindliche Vorhaben, welche mehrere Landkreise betreffen, sind Teil der in Kapitel 6 aufgeführten Maßnahmenkonzeption. Dies betrifft unter anderem die Einführung der Campus-Linie zwischen Bayreuth, Kulmbach und Kronach sowie die Konzeption einer landesbedeutsamen Expressbuslinie von Bayreuth nach Wunsiedel. Die Vorhaben werden dabei in enger Abstimmung mit den jeweiligen Nachbarlandkreisen Kulmbach und Wunsiedel vorangetrieben.

Bezüglich der gemeinsamen Planung von Stadt & Landkreis

Bayreuth wird auf die Ausführungen in „Kapitel 8. Gemeinsames Kapitel von Stadt und Landkreis Bayreuth“ auf Seite 33 verwiesen.

Weitere Planungen benachbarter Aufgabenträger, die Auswirkungen auf den Landkreis hätten, sind aktuell nicht bekannt.

5.3 Verkehrsprognose

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

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

Der Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (ZVG) 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 benachbarter Aufgabenträger, das Jahr 2030 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. Für die Bevölkerungsentwicklung wurden die Berechnungen des Lan-

desamtes für Statistik herangezogen.

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.

Der Gesamtverkehrsprognose liegt sowohl für den Ist-Zustand als auch für den Prognosezeitraum das derzeitige Liniennetz zugrunde.

Der Landkreis wurde für die Prognose des Binnenverkehrs in fünf ähnlich strukturierte Teilbereiche unterteilt:

- Bereich West:
Eckersdorf, Gesees, Mistelbach, Mistelgau, Hummeltal, Glashütten, Hollfeld, Plankenfels, Aufseß, Waischenfeld, Ahorntal
- Bereich Süd:
Haag, Creußen, Prebitz, Schnabelwaid, Pegnitz, Pottenstein, Betzenstein, Plech
- Bereich Ost:
Weidenberg, Emtmannsberg, Seybothenreuth, Kirchenpingarten, Speichersdorf
- Bereich Nord:
Heinersreuth, Bindlach
- Bereich Nord-Ost:
Goldkronach, Bad Berneck i. F., Gefrees, Bischofsgrün, Warmensteinach, Fichtelberg, Mehlmiesel

Der ein- und ausbrechende Verkehr wird für den Landkreis gesamtheitlich betrachtet. Die Untersuchung differenziert jedoch nach folgenden Gebietskörperschaften:

- Landkreis Bayreuth (Binnenverkehr)
- Stadt Bayreuth
- Stadt & Landkreis Bamberg
- Stadt Amberg & Landkreis Amberg-Weizsach
- Landkreis Nürnberger Land
- Stadt Nürnberg
- Landkreis Forchheim
- Stadt Forchheim

Die Gebietskörperschaften Landkreis Kulmbach, Stadt & Landkreis Hof, Landkreis Wunsiedel, Landkreis Tirschenreuth sowie Landkreis Neustadt-Waldnaab konnten in Ermangelung von Daten (zum Entwicklungszeitpunkt der Datenbasis DIVAN noch keine VGN-Mitglieder) nicht mit in die Analyse einfließen.

Ergebnisse

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

Die Prognose rechnet mit einer Abnahme des motorisierten Individualverkehrs (MIV) von 2020 bis 2030 um 2,2 %, dabei werden auf allen Relationen Rückgänge erzielt. So sinkt die Fahrtanzahl aus dem gesamten Landkreisgebiet in die Stadt Bayreuth (-2.100 Fahrten, -2,7 %), im Binnenverkehr des Landkreises (-1.100 Fahrten, -1,5 %) sowie in die Stadt Amberg und den Landkreis Amberg-Weizsach (-1.000 Fahrten, -9,1 %). Im Binnenverkehr des Landkreises stellt sich das Bild jedoch heterogen dar, so gibt es Fahrtzuwächse im MIV im Binnenverkehr des westlichen Teils des Landkreises (+300 Fahrten, +1,8 %), zwischen den Bereichen Ost und Nord-Ost (+300 Fahrten, +37,5 %) sowie zwischen Ost und Nord (+200 Fahrten, +25 %). Die größten Verluste sind im Binnenverkehr des südlichen Landkreises (-800 Fahrten, -3,3 %) und des nordöstlichen Landkreises (-600 Fahrten, -4,4 %) zu erkennen.

Das Fahraufkommen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sinkt verhältnismäßig schwächer, so ist bis 2030 ein Rückgang von ca 1,8 % zu erwarten. Das Fahraufkommen zwischen dem Landkreis und der Stadt Bayreuth sinkt dabei um 600 Fahrten (-4,4 %), in Richtung Nürnberg steigt es um 200 Fahrten (+8,3 %). Im Binnenverkehr des Landkreises ergeben sich nur minimalen Veränderungen, die Hauptunterschiede liegen in verschiedenen Zuwächsen im Verkehr zwischen der Stadt und den jeweiligen Teilbereichen des Landkreises.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass zwar sowohl MIV und ÖPNV bis 2030 sinken wird, jedoch im ÖPNV die geringeren Verluste erkennbar sind. Dies ist aufgrund des bereits fortgeschrittenen Ausbaus des ÖPNV im Landkreis ein motivierendes Signal. Die Verkehrsprognose belegt damit eine Verlagerungswirkung vom MIV auf den ÖPNV. Betrachtet man den Gesamtverkehr im untersuchten Gebiet in Summe, so verliert der motorisierte Individualverkehr ca. 4.900 Fahrten, währenddessen nur ein Minus von 400 Fahrten beim ÖPNV zu Buche steht.

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

(vgl. „Karte 04-I Gesamtverkehrsprognose - Binnenverkehr“ auf Seite 49, „Karte 04-II Gesamtverkehrsprognose - ein- und ausbrechender Verkehr“ auf Seite 50)

6. Maßnahmenpaket

Im Folgenden werden Maßnahmen dargestellt, die im Rahmen der Erarbeitung des Nahverkehrsplanes durch die VGN GmbH dem interfraktionellen Arbeitskreis des Landkreises präsentiert wurden. Die Maßnahmen bewirken erhebliche Qualitätssteigerungen bzgl. der in der ausreichenden Verkehrsbedienung definierten Kriterien Erschließung, Erreichbarkeit und Bedienungshäufigkeit.

Das dem Nahverkehrsplan zugrunde liegende Maßnahmenpaket beschreibt die Umsetzung eines Drei-Ebenen-Modells, welches ein lokal passendes ÖPNV-Angebot für die Bürgerinnen und Bürger des Landkreises ermöglichen soll. Teile des Konzepts wurden im Rahmen eines iterativen Prozesses bereits umgesetzt. Das Modell setzt sich zum einen aus einem Halbstundentakt im Umland-Bereich der Stadt Bayreuth, zum Teil landkreisübergreifenden Expressbusverbindungen und lokal angepassten Bedarfsverkehrslösungen zusammen.

6.1 Halbstundentakt im Stadt-Umland-Bereich

Aufgrund der hohen Pendlerzahl sowie des großen Pendleranteils (größer 50 %) innerhalb der Umlandgemeinden in Richtung Bayreuth ist innerhalb der in „Kapitel 3.2 Gebietstypen“ auf Seite 17 festgelegten Gebiete während der Haupt- und Nebenverkehrszeit ein 30-Minuten-Takt in Richtung Bayreuth vorzuhalten.

Im Rahmen eines iterativen Planungs- und Umsetzungsprozesses konnten hierbei bereits die Teilprojekte Eckersdorf (2021), Hummeltal (2022, bestehend aus den Gemeinden Mistelbach, Mistelgau, Hummeltal, Glashütten und Gesees)

sowie Heinersreuth (2023) realisiert werden. Die Gemeinden Bindlach und Goldkronach sollen idealerweise im Laufe des Jahres 2024 folgen.

Der 30-Minuten-Takt im Stadt-Umland-Bereich ist eingewoben in das Expressbus-Konzept des Landkreises, welches durch überregionale Schnellbusverbindungen eine Alternative auf den Achsen schaffen soll, wo Schienenverbindungen fehlen. Die Konzeption im Stadt-Umland-Bereich wird komplettiert durch lokale Verdichtungslinien, die innerhalb des Landkreisgebiets den 30-Minuten-Takt herstellen.

In folgenden Ortsteilen wird mit Abschluss des Projekts ein 30-Minuten-Takt von und nach Bayreuth etabliert sein:

- **Eckersdorf:** Ortsteile Eckersdorf, Donndorf
- **Mistelbach** (Gemeindehauptort)
- **Mistelgau** (Gemeindehauptort)
- **Hummeltal:** Ortsteile Pittersdorf, Pettendorf
- **Glashütten** (Gemeindehauptort)
- **Gesees:** Ortsteile Gesees, Forkendorf
- **Bindlach:** Ortsteile Bindlach, Allersdorf
- **Goldkronach:** Ortsteile Goldkronach, Dressendorf
- **Bad Berneck:** Ortsteile Bad Berneck, Goldmühl
- **Heinersreuth:** Heinersreuth, Unterwaiz, Altenplos, Dürrwiesen

Der 30-Minuten-Takt muss innerhalb dieser Konzeption nicht zwingend auf dem gleichen Korridor hergestellt werden. Im Rahmen einer Erschließung mehrerer Ortsteile sind auch Kombinationen mehrerer Linien im Stundentakt möglich, die überlagert zu einem 30-Minuten-Takt für den jeweiligen Ortsteil führen. Beispielfähig ist hier der Takt in Richtung Bad Berneck anzuführen. Stündlich

abwechselnd haben Fahrgäste die Chance, entweder den Linienweg über Bindlach oder über Goldkronach zu nehmen.

Nähere Informationen sind hierfür der „Karte 05-I Maßnahmenkonzeption - Taktkorridore“ auf Seite 51 zu entnehmen.

6.2 Landkreisweites Expressbuskonzept

Bestandteil des 30-Minuten-Taktes im Stadt-Umland-Bereich sollen landkreisweite bzw. zum Teil landkreisübergreifende Expressbusverbindungen sein. Hiermit sollen schnelle Verbindungen zwischen den Gemeinden, jedoch vor allem von und zu den Zentren Bayreuth und Pegnitz ermöglicht werden.

Im Bereich der Stadt Bayreuth soll demnach ein Express-Stern entstehen, der sich zum einen aus den bestehenden Schienenverbindungen (Neuenmarkt-Wirsberg – Bayreuth – Pegnitz, Bayreuth – Weidenberg, Bayreuth – Kirchenlaibach) speist und zum anderen durch die Expressverbindungen zu einem sternförmigen System mit Umstiegsmöglichkeiten am Bayreuther Hauptbahnhof ergänzt wird.

Folgende Verbindungen sind dabei in Ergänzung zur Schiene angedacht:

- Bayreuth – Eckersdorf – Hollfeld – Scheßlitz (– Bamberg) (60'-Takt)
- Bayreuth – Mistelbach – Mistelgau – Glashütten – Kirchahorn – Waischenfeld – Gößweinstein/ Ebermannstadt (60'-Takt)
- Bayreuth – Goldkronach – Bischofsgrün – Weißenstadt (120'-Takt)

- Bayreuth – Goldkronach – Bischofsgrün – Fichtelberg – Mehlmeisel – Marktredwitz (120'-Takt)
- Bayreuth – Bindlach – Bad Berneck – Gefrees – Münchberg/Hof (60'-Takt)
- Bayreuth – Heinersreuth – Kulmbach (60'-Takt)

Darüber hinaus soll im Süden des Landkreises ein Expresskreuz in und um Pegnitz entstehen. Ergänzend zu der bestehenden Schienenachse in Nord-Süd-Richtung soll mit einer West-Ost-Busachse das erwähnte Expresskreuz eingerichtet werden.

Folgende Verbindungen sind in diesem Zusammenhang angedacht:

- Pegnitz – Pottenstein – Gößweinstein/Ebermannstadt
- Pegnitz – Auerbach i. d. Opf. – Sulzbach-Rosenberg – Amberg

Grundsätzlich können (je sich ergebender Umlaufplanung) auch Express-Achsen verbunden werden, um Durchmesserlinien in den jeweiligen Städten zu schaffen und Umstiege für den Kunden zu minimieren.

6.3 Verdichtungsnetz und Bedarfsverkehre

Ergänzend zu den Expresslinien sollen im Raum Bayreuth Verdichtungslinien eingeführt, verstärkt bzw. aufrechterhalten werden, um den in „Kapitel 6.1 Halbstundentakt im Stadt-Umland-Bereich“ auf Seite 28 beschriebenen Halbstundentakt von und zur Stadt Bayreuth zu ermöglichen. Andernorts sind gleichermaßen Buslinien zu verstärken, welche keinen Expresscharakter aufweisen. In weniger dicht besiedelten Räumen des Landkreises sind lokal passende Bedarfsverkehrslösungen zu implementieren, welche sich speziell an die Anforderungen der Bürger des jeweiligen Raumes richten.

Verdichtungslinien

Im **Westen** des Landkreises nimmt die Linie 376 (Bayreuth – Mistelbach – Pittersdorf – Pettendorf – Mistelgau – Glashütten – Obernsees – Plankenfels – Hollfeld) eine tragende Rolle der interkommunalen Vernetzung ein. Sie soll im Stundentakt verkehren und trägt damit im Abschnitt Bayreuth – Glashütten zum kombinierten Halbstundentakt in diesem Korridor bei.

Im **nördlichen Teil** des Landkreises soll die über Goldkronach verkehrende Linie nach Bad Berneck bis nach Himmelkron sowie ggf. Trebgast (bei passender Anschluss-situation am Bahnhof) verlängert werden. Die Linie dient zum einen der Erfüllung des 30-Minuten-Taktes von Bayreuth nach Bad Berneck und zum anderen der Stärkung des gemeinsamen Mittelzentrums zwischen den Gemeinden Gefrees, Bad Berneck sowie Himmelkron (Landkreis Kulmbach).

Im **Fichtelgebirgsraum** soll neben den Expressbuslinien von Bayreuth nach Weißenstadt bzw. Marktredwitz (beide zweistündlich) die bestehende Linie 369 von Weidenberg über Warmensteinach und Fichtelberg nach Mehlmeisel erhalten und verstärkt werden. Somit wird die ÖPNV-Situation im Fichtelgebirge sowohl für die dort wohnhaften Bürgerinnen und Bürger als auch für Tages- und Mehrtagestouristen gestärkt, die das Oberzentrum Bayreuth sowohl per Expressbus als auch per Schiene via Weidenberg erreichen können. In Richtung Osten bestehen Verbindungen nach Wunsiedel und Marktredwitz.

Im **Osten** des Landkreises wurde im Rahmen des gemeinsamen Kapitels mit der Stadt Bayreuth (vgl. „Kapitel 8. Gemeinsames Kapitel von Stadt und Landkreis Bayreuth“ auf Seite 33) ein Prüfauftrag für eine mögliche Verlängerung des Stadtbusverkehrs von Bayreuth nach Emtmannsberg bzw. nach Neunkirchen a.M. (Gemeinde Weidenberg) vereinbart.

Weiterhin angedacht ist die Einführung einer stündlichen Taktlinie

von Speichersdorf, insb. vom Bahnhof Kirchenlaibach, in Richtung Kemnath (Landkreis Tirschenreuth).

Im **Süden** des Landkreises ist eine stündlich verkehrende Linie einzurichten, welche die Gemeinden Betzenstein und Plech mit den Bahnhofsstandorten Pegnitz sowie Neuhaus (Landkreis Nürnberger Land) verbindet. Im Stadtverkehr Pegnitz wird eine Qualitätsverbesserung geprüft – so ist angedacht, bestehende ALT-Fahrten aus den Ortsteilen nach Pegnitz in das Stadtbussystem zu integrieren.

Bedarfsverkehre

Landkreisweit sollen flächendeckend sogenannte „On-Demand-Verkehre“ eingerichtet werden. On-Demand-Verkehre sind (im Gegensatz zu Rufbussen oder Anrufsammeltaxis) fahrplanfrei, d.h. sie verkehren lediglich innerhalb eines bestimmten Zeitraumes sowie eines festgelegten Bediengebietes. Hierzu werden abgegrenzte Bediengebiete – sogenannte „Bubbles“ – implementiert, welche sich an den Grenzen der jeweiligen Verwaltungsgemeinschaften orientieren. Innerhalb jeder Verwaltungsgemeinschaft (bspw. Hollfeld, Aufseß und Plankenfels) ist eine Bedienung in allen Richtungen möglich – auch zwischen den Ortsteilen. Werden überörtliche Relationen nachgefragt, bspw. nach Bayreuth, bringt der On-Demand-Shuttle den Kunden zur nächstmöglichen Umsteigehaltestelle der eingerichteten Express-Achse (eine Parallelbedienung von Achsenverkehren durch den Bedarfsverkehr wird technisch vorab ausgeschlossen). Somit kann innerhalb des Landkreises ein gleichwertiges Angebot für alle Bürger sichergestellt werden – unabhängig der Einwohnergröße des jeweiligen Ortsteils.

Nach einem Einführungszeitraum ist das Angebot zu überprüfen und ggf. zu optimieren. Hierbei ist insbesondere über die Verknüpfung der jeweiligen Bediengebiete nachzudenken, falls diese durch anderweitige ÖPNV-Angebote (Bus, Bahn) nicht miteinander verbunden wer-

den. Somit kann eine ganzheitliche ÖPNV-Bedienung des Landkreises – bestehend aus Fest- sowie Bedarfsverkehren – geschaffen werden.

Als Vorreiter einer Verknüpfung dieser Bedarfsverkehre soll die **fränkische Schweiz** dienen. Im westlichen Teil des soll in Zusammenarbeit mit den angrenzenden Landkreisen Forchheim und Bamberg ein flächendeckendes On-Demand-System eingeführt werden, um die flexible Beförderung vor Ort für Einwohner und Touristen zu ermöglichen.

Bürgerbusse

Die ehrenamtlich betriebenen Bürgerbusse im Landkreis Bayreuth sind fester Bestandteil der dortigen Mobilitätslandschaft und gelten als integratives Element einer umweltfreundlichen Mobilität. Sie sind in die lokale Erschließung eingewoben und sollen durch die Bedarfsverkehrssysteme nicht ersetzt, sondern ergänzt werden. Bestehende Fahrten mit dem Bürgerbus werden durch die Bedarfsverkehre nicht konkurrenziert und verkehren innerhalb ihrer Zeitspanne außer Konkurrenz. Ein regelmäßiger Vergleich der Bürgerbusse und abgerufener Bedarfsfahrten ist vorgesehen, um mögliche Zusatzfahrten oder zeitliche Änderungen in den jeweiligen Systemen zu planen.

7. Auswirkungen und Bewertung des Maßnahmenpakets

7.1 Verkehrliche Wirkung

Reisezeit

Durch die Maßnahmen im Nahverkehrsplan wird die Reisezeit vor allem zwischen den Orten, die bisher vorrangig durch den Schülerverkehr bedient wurden, dauerhaft beschleunigt. Durch die einheitlichen Takte wird mindestens ein schnelles Busangebot pro Stunde, im Stadt-Umland-Bereich sogar pro halbe Stunde, bereitgestellt.

Handelt es sich bei den Achsen um bereits gut ausgebaute Buslinien, wird die Reisezeit in etwa gleichbleiben, da an den Linienwegen keine wesentlichen Veränderungen entstehen. Bei der Umsetzung der Maßnahmen wird jedoch stets eine Anpassung des Linienwegs im Sinne einer optimalen Verbindung zwischen Bus und Bahn geprüft und wo möglich, optimiert.

Durch die Anbindung der Ortsteile abseits der Expressachsen durch sog. On-Demand-Verkehre werden sich auch hier verbesserte Reisezeiten erzielen lassen. Durch den Bedarfsverkehr, welcher in der Regel (vorbehaltlich der eingegangenen Buchungen) den schnellsten Weg zur Zielhaltestelle nimmt, ist eine schnelle Verbindung zum Umsteigepunkt an der Achse gewährleistet.

Verbindungshäufigkeit

Die Verbindungshäufigkeit wird sich mit Umsetzung der Maßnahmen auf fast allen Linien stark verbessern.

Dies gilt insbesondere für die Orte im ländlichen Raum, wo flächendeckend noch kein Stundentakt umgesetzt wurde. Dieser wird zukünftig dann entweder durch die Expressachse oder den On-Demand-Verkehr innerhalb der definierten Bedienungsgebiete gewährleistet.

Im Stadt-Umland-Bereich wird die Vervollständigung des 30-Minuten-Takts zur Stadt Bayreuth ein flächendeckend attraktives Angebot im ein- und ausbrechenden Verkehr schaffen.

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 (vgl. „Kapitel 5.3 Verkehrsprognose“ auf Seite 26) erfolgen. Eine linienscharfe Prognose ist nicht möglich. Die Verkehrsprognose basiert jedoch auf dem derzeitigen Liniennetz des Landkreises, weswegen das geplante Maßnahmenkonzept noch keine Anwendung fand. Die Zielsetzung besteht jedoch darin, insbesondere auf den Relationen mit starker MIV-Zunahme durch ein attraktives ÖPNV-Angebot entgegenzusteuern.

Veränderung der Einnahmen

Da keine linienscharfe Aussage über eine Veränderung des Fahrgastaufkommens getroffen werden kann,

ist auch eine Berechnung der Einnahmen durch die zu erwartenden zusätzlichen Fahrgäste nicht möglich.

7.2 Finanzielle Wirkung

Die in „Kapitel 6. Maßnahmenpaket“ auf Seite 28 beschriebenen Maßnahmen bewirken eine Zunahme der Verkehrsleistung, die im ländlichen Raum mindestens dem Stundentakt entspricht, im Stadt-Umland-Bereich sogar einem Halbstundentakt. Sollten bereits bestehende Fahrten zu einem Angebot über dem im Maßnahmenpaket beschriebenen Umfang führen, werden diese nicht abgebaut, sondern bleiben weiterhin bestehen. Dies gilt insbesondere für Fahrten im Schülerverkehr und nicht im Maßnahmenpaket aufgeführten Querverbindungen. Somit wird es mit der Umsetzung des Nahverkehrsplans 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 für einen dauerhaften Busbetrieb

(ohne Beteiligung der Bedarfsverkehre) errechnet.

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

Ebenfalls ungewiss ist, ob für bisher eigenwirtschaftliche Leistungen auch bei kommenden Vergaben ein kommerzieller Antrag eingeht. Darüber hinaus ist nicht bekannt, wie sich die Einnahmensituation dieser Verkehre gestaltet. Aus diesem Grund werden im Folgenden lediglich die entstehenden Kosten für die Mehrleistung angesetzt. Gegebenenfalls ist für die bisherige Leistung ebenfalls ein anteiliges Defizit zu übernehmen.

Die derzeitigen Buskilometer werden demnach bei Umsetzung aller Maßnahmen im Busbetrieb um ca. 750.000 Fahrplankilometer pro Jahr ansteigen. Nach den oben beschriebenen Annahmen ist demnach mit einem finanziellen Mehraufwand in Höhe von ca. 2,6 bis ca. 4,9 Mio. € belaufen.

Die Berechnung der finanziellen Auswirkungen bei Umsetzung der On-Demand-Verkehre kann nur im Rahmen der tatsächlichen Umsetzung erfolgen, da eine Aussage über die zu erwartenden Kosten stark fahrgastabhängig ist und somit großer Unsicherheit unterliegt.

Die Kosten für die jeweiligen Einzelmaßnahmen werden in den entsprechenden Kreisgremien nochmals dediziert präsentiert, sobald die Umsetzung bevorsteht.

Investitionskosten

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

Veränderung in den Betriebskostenzuschüssen

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

7.3 Zeitliche Reihung der Einzelmaßnahmen

Innerhalb der Linienverkehre ist während der Konzessionslaufzeit eine begrenzte Zubestellung von Leistung in Bezug auf den ausgeschriebenen Leistungsumfang möglich. Hier soll gemeinsam mit den Unternehmen geprüft werden, welche Maßnahmenpakete des beschriebenen Konzepts bereits während der Laufzeit umgesetzt werden können. Bei eigenwirtschaftlichen Linien muss mit dem Verkehrsunternehmen geklärt werden, ob ohne zusätzliche Finanzmittel das Leistungsangebot ausgebaut werden kann.

Da die Maßnahmen während der aktuellen Konzessionslaufzeiten in vollem Umfang womöglich nicht umgesetzt werden können, ist das Maßnahmenkonzept spätestens nach Ablauf der Laufzeit im Zuge der Neuvergabe zu implementieren.

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

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

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

8. Gemeinsames Kapitel von Stadt und Landkreis Bayreuth

8.1 Definition und Geltungsbereich

Während Linien, die auf dem Gebiet zweier (oder mehrerer) Aufgabenträger verkehren, gemeinsam geplant und anteilig sowie einvernehmlich finanziert werden, ist jeder Aufgabenträger für die Verkehre, welche innerhalb seiner Grenzen verlaufen, allein zuständig.

Somit entstehen für Stadt und Landkreis Bayreuth zwei getrennte lokale Nahverkehrspläne, die aufgrund der engen verkehrlichen Verflechtungen im Stadt-Umland-Bereich eine Abstimmung erforderlich machen.

Die Nahverkehrspläne von Stadt und Landkreis Bayreuth enthalten daher ein wortgleiches Kapitel, um die künftige Zusammenarbeit beider Aufgabenträger zu vereinbaren.

Die Erstellung der Nahverkehrspläne ist Grundlage der gemeinsamen Planung und Finanzierung von grenzüberschreitenden Linien, welche zu einer Substituierung des Verkehrs des jeweilig anderen Aufgabenträgers führen.

8.2 Maßnahmenvorschläge

Im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplans des Landkreises Bayreuth sind Optionen für die Linieneinführung im Stadt-Umland-Bereich ersichtlich geworden, die eine Verzahnung mit dem Verkehrsangebot

innerhalb der Stadt Bayreuth sinnvoll erscheinen lassen. Im weiteren Planungsprozess wurden deshalb Korridore identifiziert, welche nach der Verabschiedung des Nahverkehrsplans in Bezug auf eine konkrete Umsetzung näher geprüft werden sollen, um Synergien zu nutzen (bspw. in Hinblick auf Vermeidung von Parallelverkehren und einer gemeinsamen Finanzierung des Angebots) und dabei die unterschiedlichen Anforderungen gegeneinander abzuwägen (bspw. hinsichtlich möglichst kurzer Reisezeiten auf der einen und möglichst flächenhafter Erschließung auf der anderen Seite).

Planungsprozess

Die Aufgabenträger haben für ihre Nahverkehrsplanung klare Organisationsstrukturen und Zuständigkeiten geschaffen, die auch im Falle der gemeinsamen Nahverkehrsplanung für grenzüberschreitende Verkehre die Grundlage bildet.

Spätestens drei Jahre vor Konzessionsende einer grenzüberschreitenden Linie ist ein kooperativer Planungsprozess zwischen den für ÖPNV verantwortlichen Akteuren beider Aufgabenträger zu starten. Zu beteiligen sind hierbei die derzeit verkehrenden Busunternehmen.

Der allgemeine Planungs- und Kooperationsprozess ist in regelmäßigen Abständen in einem politischen Gremium mit Beteiligung beider Aufgabenträger (bspw. im

Regionalausschuss) zu überprüfen, erforderliche Beschlüsse in den Gremien von Stadt und Landkreis ggf. einzuholen.

Planungsgrundlagen

Die Gebietskategorien (d.h. die Anforderungen an die Bedienungshäufigkeit während bestimmter Verkehrszeiten) wurden bei beiden Nahverkehrsplänen vergleichbar festgelegt. So ist in den Verkehrszellen, welche am Siedlungsrand der Stadt Bayreuth liegen, während der Hauptverkehrszeit ein 30-Minuten-Takt vorgesehen. Dies gilt gleichermaßen für die Gemeinden des Landkreises im Stadt-Umland-Bereich.

Korridore

Bei der Maßnahmenkonzeption wurden unter Zusammenarbeit aller beteiligten Akteure folgende Korridore identifiziert, in welchem eine Zusammenarbeit zielführend erscheint und genauer geprüft werden soll:

Korridor Nord-Ost

Im Korridor Nord-Ost ist ein 30-Minuten-Takt während der Hauptverkehrszeit von und in Richtung Bindlach sowie Goldkronach vorgesehen. Die Verkehre aus Bindlach verkehren derzeit stadtauswärts über Egerländer und Weiherstraße, stadteinwärts über Weiher- und Sophian-Kolb-Straße. Stadteinwärts sowie -auswärts erfolgt der Linienverlauf

auf der Bernecker Straße sowie auf der Markgrafenallee.

Stadtauswärts teilen sich die Linien in Richtung Goldkronach den Weg bis zur Bernecker Straße. Im Anschluss zweigen die Linien in Richtung des Gewerbegebiets St. Georgen Ost ab und übernehmen dort erschließende Funktionen.

Durch den gemeinsamen Linienweg bis zur Bernecker Straße ergibt sich durch die Anbindung an die Züge von/in Richtung Nürnberg am Hauptbahnhof ein Parallelverkehr zur vollen und halben Stunde.

In unmittelbarer Nähe verkehren – teilweise ohne größere Erschließungswirkung verglichen mit den Regionalbuslinien – die Stadtlinien 301 und 303.

Bei Umsetzung des 30-Minuten-Taktes auf den Achsen in Richtung Bindlach und Goldkronach ist aus diesen Gründen eine Anpassung des städtischen Liniennetzes angedacht, in welchem die Regionallinien aus Bindlach und Goldkronach eine elementarere Rolle im Stadtverkehr erhalten sollen. Prämisse hierfür ist jedoch, dass sich die Reisezeit vom bzw. zum Hauptbahnhof nicht nennenswert verschlechtert. Integrativ erfolgen könnte auch die Einbindung einer angedachten Expresslinie zum Industriegebiet, da die bisherige Linie 302 den relativ langen Linienweg über den Stadtteil Hammerstatt nimmt, wodurch insbesondere Bürger aus dem restlichen Stadtgebiet längere Reisezeiten ins Industriegebiet in Kauf nehmen müssen.

Der Korridor soll demnach zukünftig gemeinsam bedient werden unter Berücksichtigung einer teilweise städtischen Erschließung durch die einbrechenden Regionalbusse. Die Neuordnung der Verkehre ist mit der Neuvergabe der städtischen Verkehre angedacht.

Korridor Nord-West

Auf dem Korridor Nord-West verkehrt die von Bayreuth nach Heinersreuth verlaufende Linie 378 von Montag bis Freitag während der Hauptverkehrszeit im Halbstundentakt. Am

Samstag wird unter Hinzunahme von Bedarfsverkehren ein Stundentakt, am Sonntag ein Zwei-Stundentakt hergestellt. Die Regionalbuslinie übernimmt hierbei städtische Erschließungsleistungen im Bereich der Maintalsiedlung und wird demnach gemeinschaftlich finanziert. Etwaige Verdichtungsmaßnahmen im Bereich der Stadt Bayreuth werden gemeinschaftlich geplant.

Korridor West

Im westlichen Korridor in Richtung Eckersdorf und Mistelbach verkehren die Regionalbuslinien des Landkreises während der Hauptverkehrszeit von Montag bis Freitag im Halbstundentakt. Das Angebot am Wochenende wird – vergleichbar zum Korridor Nord-West – am Samstag zum Stundentakt sowie am Sonntag zum Zwei-Stundentakt unter Hinzunahme von Bedarfsverkehren reduziert.

Im Bereich zwischen Bahnhof Altstadt und Siebener Platz (stadteinwärts) bzw. zwischen Freiheitsplatz und Bahnhof Altstadt (stadtauswärts) existieren teilweise Parallelverkehre durch den Stadtverkehr.

Im Korridor West ist auf den genannten Abschnitten eine gemeinsame Bedienung durch Regional- und Stadtverkehre zu prüfen. Zielsetzung ist hierbei ein kombinierter 15-Minuten-Takt mit der städtischen Linie 305.

Aufgrund vielfältiger Verflechtungen des Stadtverkehrs, auch in Anbetracht möglicher Umsteigeverbindungen am ZOH, sind bei der Planung umfangreiche Parameter zu beachten, weswegen ein abgestimmtes Betriebskonzept erst bei der konkreten Umsetzung erfolgen kann.

Korridor Süd

Im Korridor Süd wird die Linie 372 in Richtung Gesees während der Hauptverkehrszeit im Halbstundentakt eingesetzt. In nachfrage-schwachen Zeitlagen wird das Angebot teilweise durch Bedarfsverkehre substituiert.

Angestrebt wird hier – vergleichbar zum Korridor West – eine

gemeinsame Bedienung der Achse mit den Linien 372 (Regionalverkehr) und 314 (Stadtverkehr) vom Justizpalast bis zur Schopenhauer Straße. Im weiteren Linienverlauf zweigt die Stadtlinie 314 in das Wohngebiet Saas ab, während der Regionalverkehr den direkten Linienweg entlang der Ludwig-Thoma-Straße beibehält.

Um eine gemeinsame Bedienung zu ermöglichen ist eine Taktreduzierung der 314 von 20 auf 30 zu prüfen – gemeinsam mit der ebenfalls im 30-Minuten-Takt verkehrenden Regionallinie 372 entstünde damit ein 15-Minuten-Takt auf dem beschriebenen gemeinsam bedienten Korridor.

Für alle beschriebenen Korridore gilt, dass bisher bestehende Bedarfsverkehre während der Hauptverkehrszeit im Falle einer gemeinsamen Bedienung durch Festverkehre ersetzt werden sollen. Die konkrete Ausgestaltung ist dabei zuvor in bilateralen Abstimmungen festzusetzen.

Potentiale

Neben den beschriebenen Verflechtungspotentialen zwischen Stadt- und Regionalverkehr auf dem Gebiet der Stadt Bayreuth sind darüber hinaus auch Potentiale für eine Verlängerung des Stadtverkehrs in den Landkreis Bayreuth und somit eine Integration von Ortsteilen im Umland der Stadt zu prüfen. Hierbei kommen die an die Stadt angrenzende Gemeinde Emtmannsberg sowie der Ortsteil Neunkirchen am Main der Gemeinde Weidenberg in Frage, welche perspektivisch durch eine Verlängerung der jeweiligen Stadtlinien nach Wolfsbach bzw. Aichig bedient werden könnten.

Busbeschleunigungsmaßnahmen

Busbeschleunigungsmaßnahmen wie Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen tragen wesentlich zur Fahrplanstabilität (Pünktlichkeit) bei. An der Busbeschleunigung partizipieren sollen gleichermaßen Stadt- und Regionalbusse, weswegen die Regionalbusse mit der entsprechen-

den technischen Ausstattung ausgerüstet werden.

Auch die Einrichtung von Straßenrand- und Kaphaltestellen trägt zur Beschleunigung der Busse bei.

„Kapitel 8.2 Maßnahmenvorschläge“ auf Seite 33 beschriebenen Planungsprozesses.

Barrierefreier Haltestellenausbau

Haltestellen entlang sogenannter „Korridorverkehre“ sollen priorisiert und abgestimmt auf den jeweiligen Fahrzeugeinsatz im Stadt- und Regionalverkehr barrierefrei ausgebaut werden.

Park & Ride (P+R)

Die Einrichtung bzw. Erweiterung von geeigneten P+R-Standorten im Stadt-Umland-Bereich soll gemeinschaftlich geprüft werden.

8.3 Finanzierung von grenzüberschreitenden Verkehren

Grenzüberschreitende Verkehre sind gemeinschaftlich zu finanzieren, sofern sie zu einer Substituierung von als im Nahverkehrsplan identifizierten Verkehren führen beziehungsweise ohne eine gemeinschaftliche Durchführung separat bedient werden müssten. Durch eine gemeinsame Bedienung oder ausschließliche Bedienung (bspw. Übernahme städtischer Leistungen durch den Regionalverkehr) werden durch eine entfallende Doppelbedienung Kosten eingespart, welche zur Bezuschussung des gemeinschaftlich geplanten Verkehrs freiwerden.

Der jährliche Finanzierungsanteil der jeweiligen Aufgabenträger bemisst sich anhand des Jahresangebots (Fahrplankilometer), welches innerhalb der jeweiligen Gebietskörperschaft verläuft. Die Landkreis- bzw. Stadtgrenze dient hier als maßgebende Referenz.

Eine abgestimmte Planung von grenzüberschreitenden Linien ist Voraussetzung für eine gemeinsame Finanzierung. Beiden Aufgabenträgern ist die Möglichkeit zu geben, Wünsche für das zukünftig zu vergebende Verkehrsangebot zu äußern. Dies geschieht innerhalb des im

9. Beteiligungsverfahren

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

9.1 Beteiligung der Verkehrsunternehmen

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

Allen Unternehmen, die im Landkreis eine Linienkonzession besitzen, ging sowohl der Zwischen- als auch der Endbericht des Nahverkehrsplanes zu. Ihnen wurde in diesem Zusammenhang die Möglichkeit zur Stellungnahme eingeräumt.

9.2 Weitere Beteiligungen

Nach § 8 Abs. 3 PBefG müssen darüber hinaus vorhandene Fahrgastverbände angehört werden. Diesen wurde, ebenso wie den Kommunen des Landkreises, der Endbericht zur Verfügung gestellt. 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 (vgl. „Kapitel 4.3 Barrierefreiheit bei Haltestellen und Fahrzeugen“ auf Seite 23) am 09.12.2021 zu einer Sondersitzung eingeladen und die Möglichkeit zur Stellungnahme gegeben.

Die Verbände und Gemeinden gingen der Endbericht mit der verbundenen Möglichkeit zur Stellungnahme zu.

Die eingegangenen Stellungnahmen sind in gekürzter Form dem Anhang zu entnehmen (vgl. „Tabelle 21: Beteiligung der Verkehrsunternehmen (Stellungnahmen)“ auf Seite 55 sowie „Tabelle 22: Sonstige Stellungnahmen“ auf Seite 55).

9.3 Zeitliche Reihung der Beteiligung

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

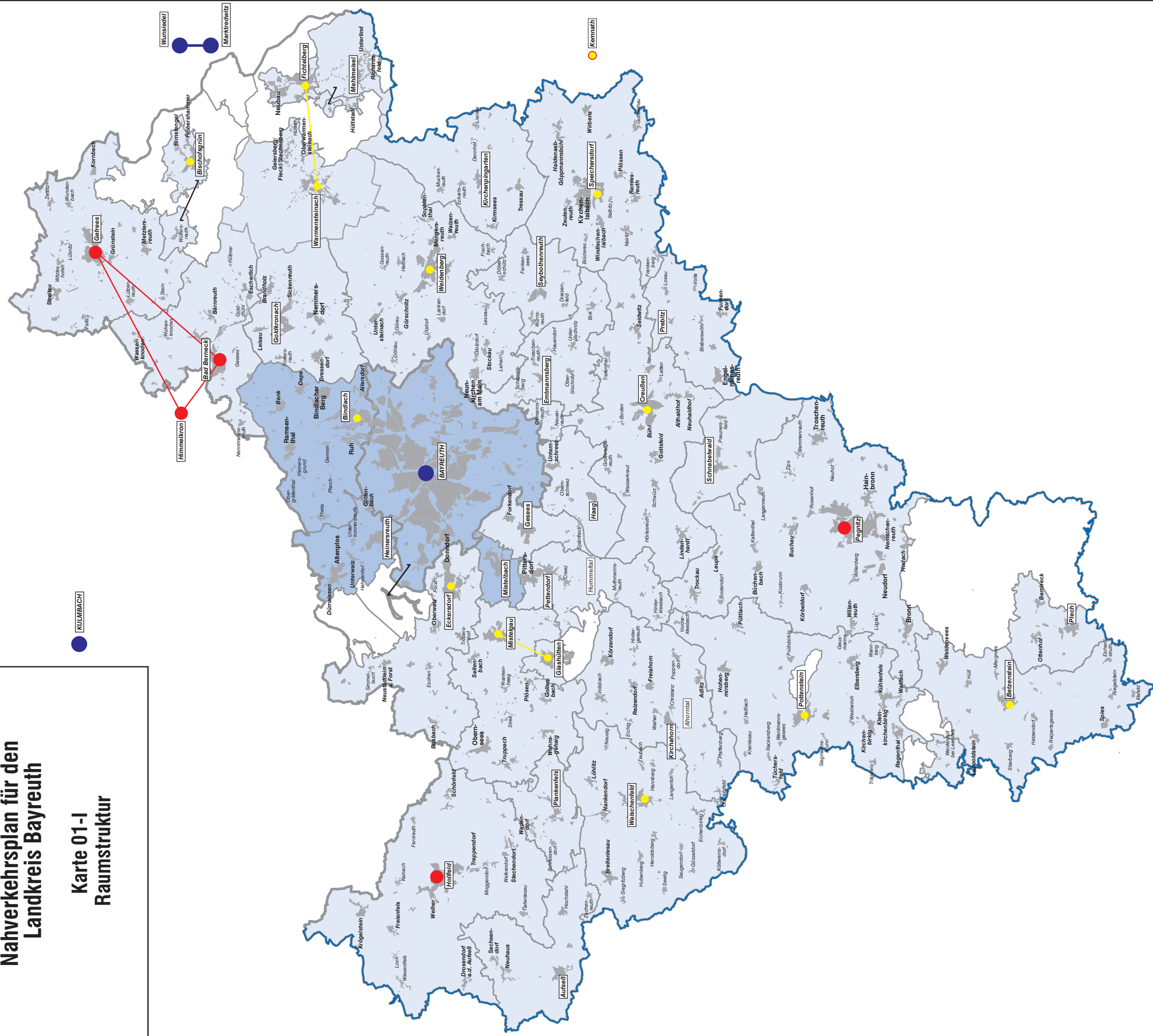
- **23.11.2021**
Arbeitskreis Nahverkehrsplan (Auftaktveranstaltung)
- **09.12.2021**
Sitzung zum Thema Barrierefreiheit mit Beteiligung der Verkehrsunternehmen und Verbände
- **September 2022**
Versand des Zwischenberichts
- **31.10.2023**
Regionalausschuss Stadt & Landkreis Bayreuth
- **November 2023**
Präsentation des Endberichts
- **27.11.2023**
Kreientwicklungsausschuss
- **04.12.2023**
Kreisausschuss
- **15.12.2023**
Kreistag

10. Karten

Karte 01-I	Raumstruktur
Karte 01-II	Gebietstypen
Karte 01-III	Siedlungsstruktur
Karte 01-IV	Schulstandorte
Karte 02-I	Handlungsbedarf: Montag – Freitag an Schultagen
Karte 02-II	Handlungsbedarf: Montag – Freitag an Ferientagen
Karte 02-III	Handlungsbedarf an Samstagen
Karte 02-IV	Handlungsbedarf an Sonn- und Feiertagen
Karte 03-I	Liniennetz
Karte 03-II	Tarifzonenplan
Karte 03-III	Busdesign
Karte 04-I	Gesamtverkehrsprognose Binnenverkehr
Karte 04-II	Gesamtverkehrsprognose ein- und ausbrechender Verkehr
Karte 05-I	Maßnahmenkonzeption - Taktkorridore
Karte 05-II	Maßnahmenkonzeption - Expressbus-Netz
Karte 05-III	Maßnahmenkonzeption - Liniennetz
Karte 05-IV	Maßnahmenkonzeption - Liniennetz inkl. Bedarfsverkehre

Nahverkehrsplan für den Landkreis Bayreuth

Karte 01-I Raumstruktur



Legende:

- Kreisgrenze
Gemeindegrenze
Gemeindehauptort
Ortsteile ab 500 Einwohner
Ortsteile ab 150 bis 500 Einwohner
Ortsteile unter 150 Einwohner
- Pegnitz**
Bronn
Spies
Sierberg

Gebietskategorien

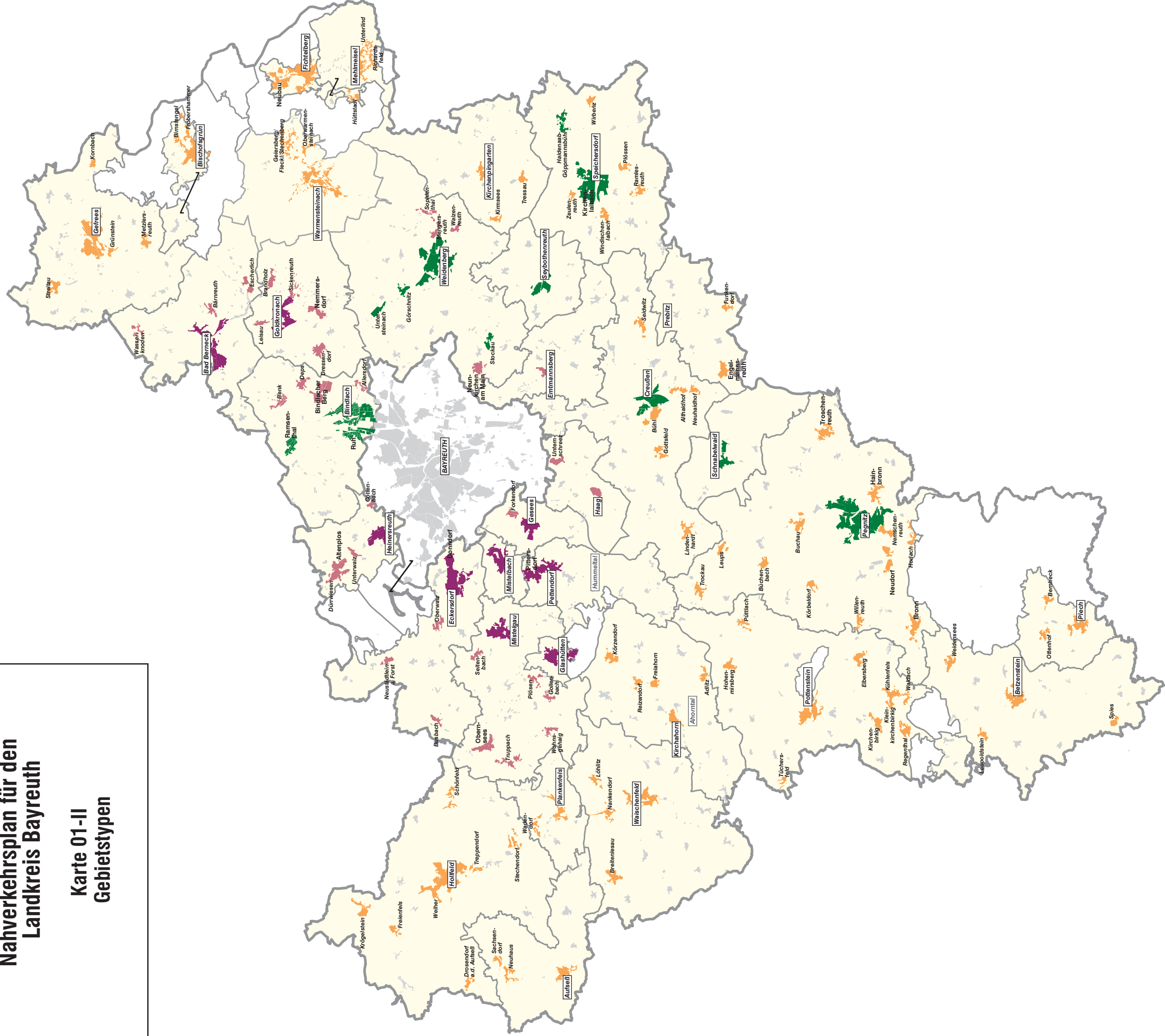
-  Allgemeiner ländlicher Raum
 Allgemeiner ländlicher Raum mit Verdichtungsansätzen
 Regionengrenze

Zentrale Orte

-
- Oberzentrum
Mittelzentrum
mögliches Mittelzentrum
Grundzentrum
Zentraler Doppelort

Nahverkehrsplan für den Landkreis Bayreuth

Karte 01-II Gebietstypen



Legende:

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Gemeindehauptort
- Ortsteile ab 500 Einwohner
- Ortsteile ab 150 bis 500 Einwohner
- Ortsteile unter 150 Einwohner

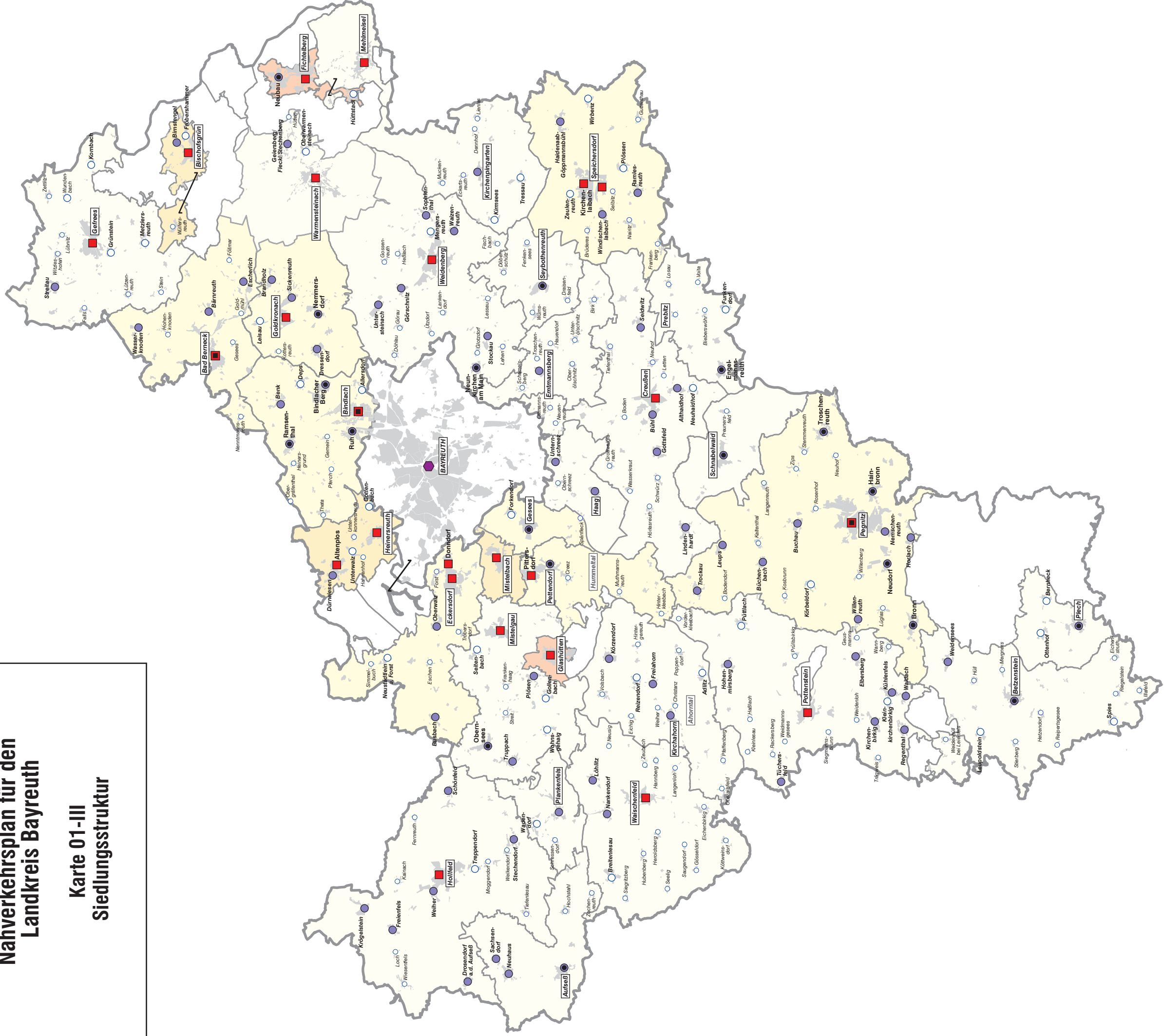
Stadt-Umland-Bereich

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



Nahverkehrsplan für den Landkreis Bayreuth

Karte 01-III Siedlungsstruktur



Legende:

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Gemeindehauptort
- Ortsteile ab 500 Einwohner
- Ortsteile ab 150 bis 500 Einwohner
- 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

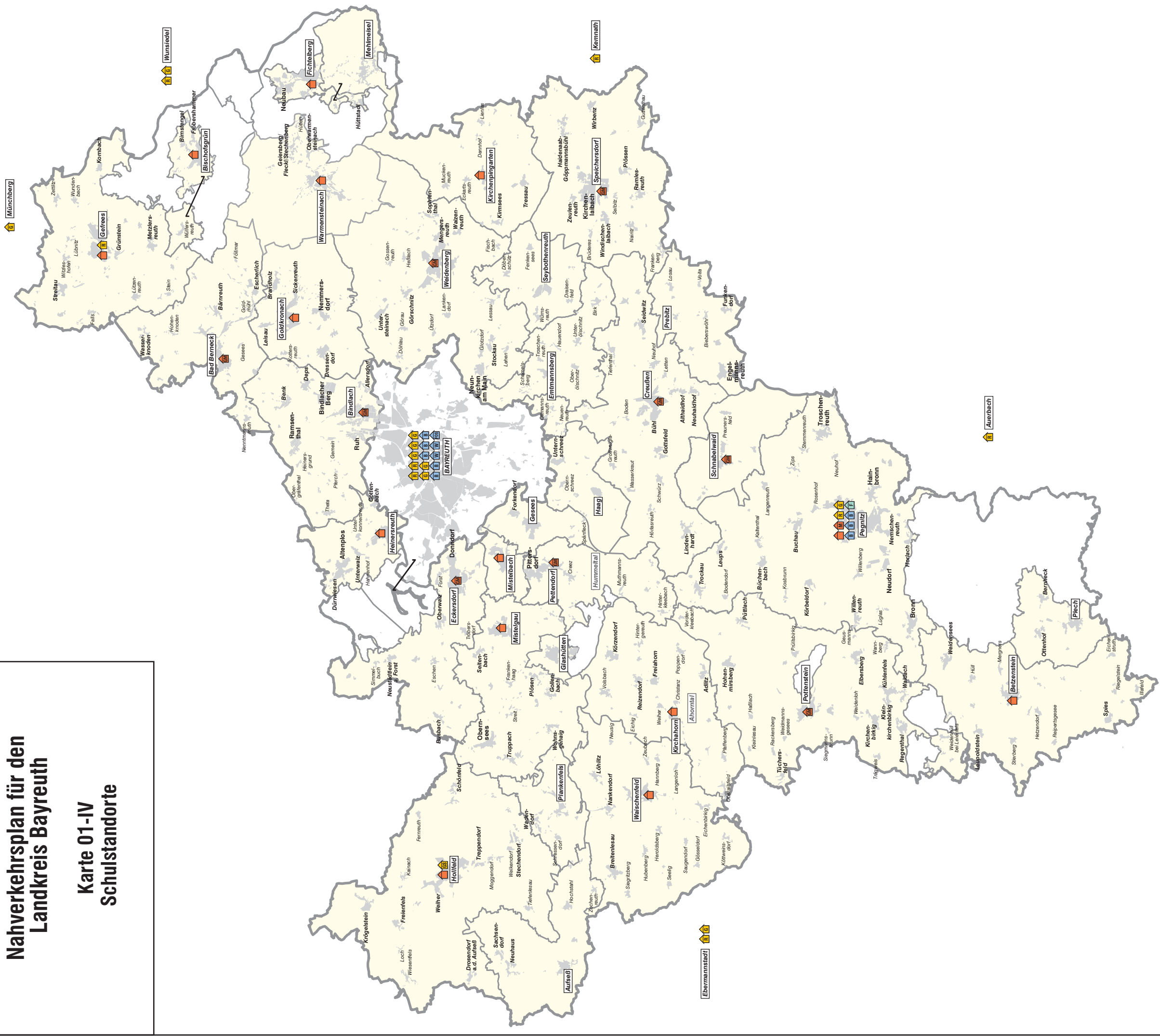
Einwohnerzahlen

- 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 Bayreuth

Karte 01-IV Schulstandorte



Außerhalb des Landkreises Bayreuth sind Schulen nur auszugsweise dargestellt.

Legende:

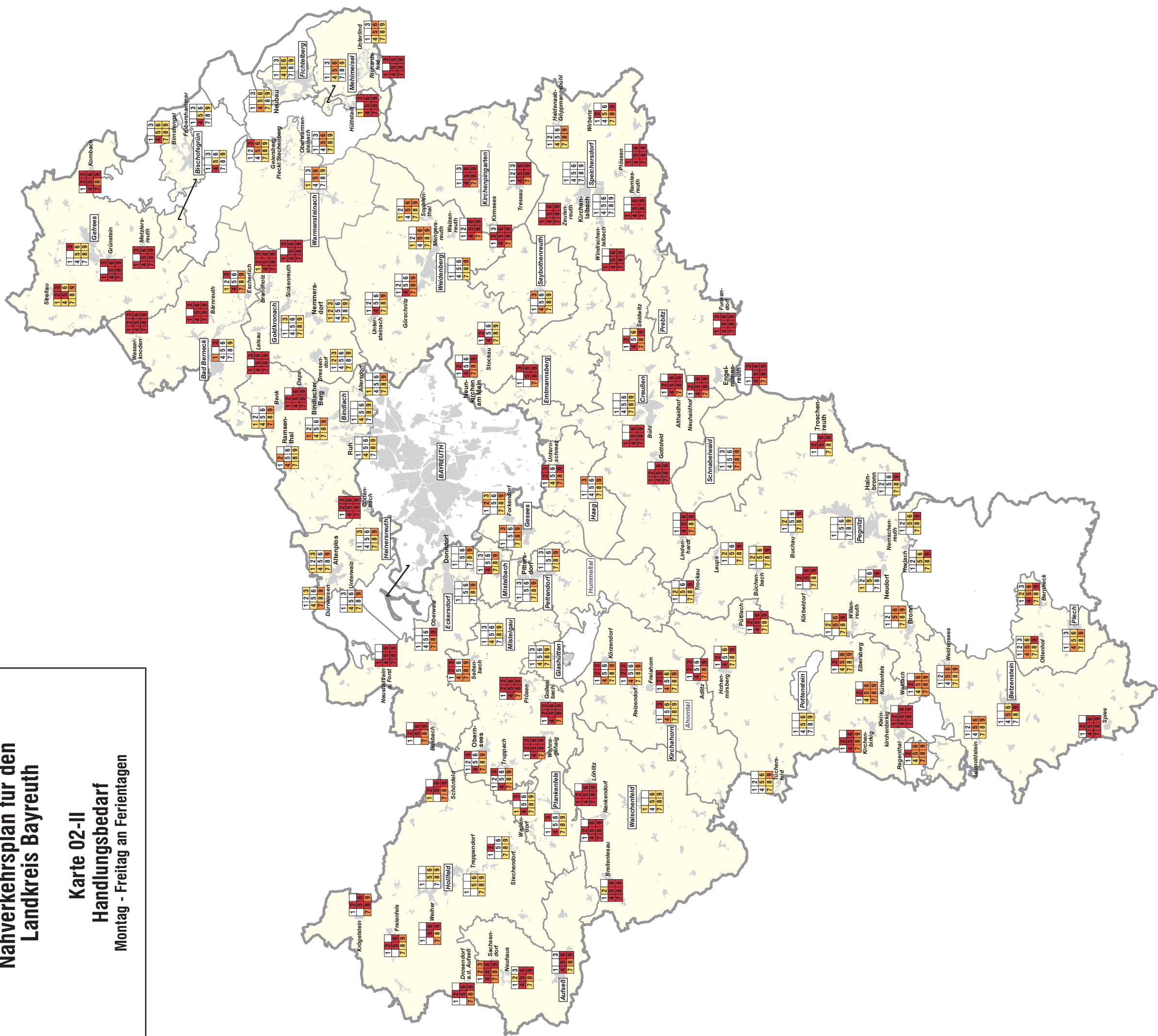
- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Gemeindehauptort
- Ortsteile ab 500 Einwohner
- Ortsteile ab 150 bis 500 Einwohner
- Ortsteile unter 150 Einwohner
- Grundschule
- Mittelschule
- Grund- und Mittelschule
- Gesamtschule
- Realschule
- Gymnasium
- Berufsschule
- Wirtschaftsschule
- Fachoberschule
- Förderschule

Karte 02-I
Handlungsbedarf
Montag - Freitag an Schultagen



Nahverkehrsplan für den Landkreis Bayreuth

Karte 02-II Handlungsbedarf Montag - Freitag an Ferientagen



Legende:

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Gemeindehauptort
- Ortsteile ab 500 Einwohner
- Ortsteile ab 150 bis 500 Einwohner
- 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

Erschließungsdefizit

Defizite bei der Erreichbarkeit

- Erreichbarkeit Gemeindehauptort
- Erreichbarkeit Ziel 1
- Erreichbarkeit Ziel 2
- Erreichbarkeit Ziel 3 (Bayreuth ZOH)
- Erreichbarkeit Ziel 4 (Bayreuth Hbf)

Defizite bei der Bedienungshäufigkeit

1	2	3
4	5	6
7	8	9

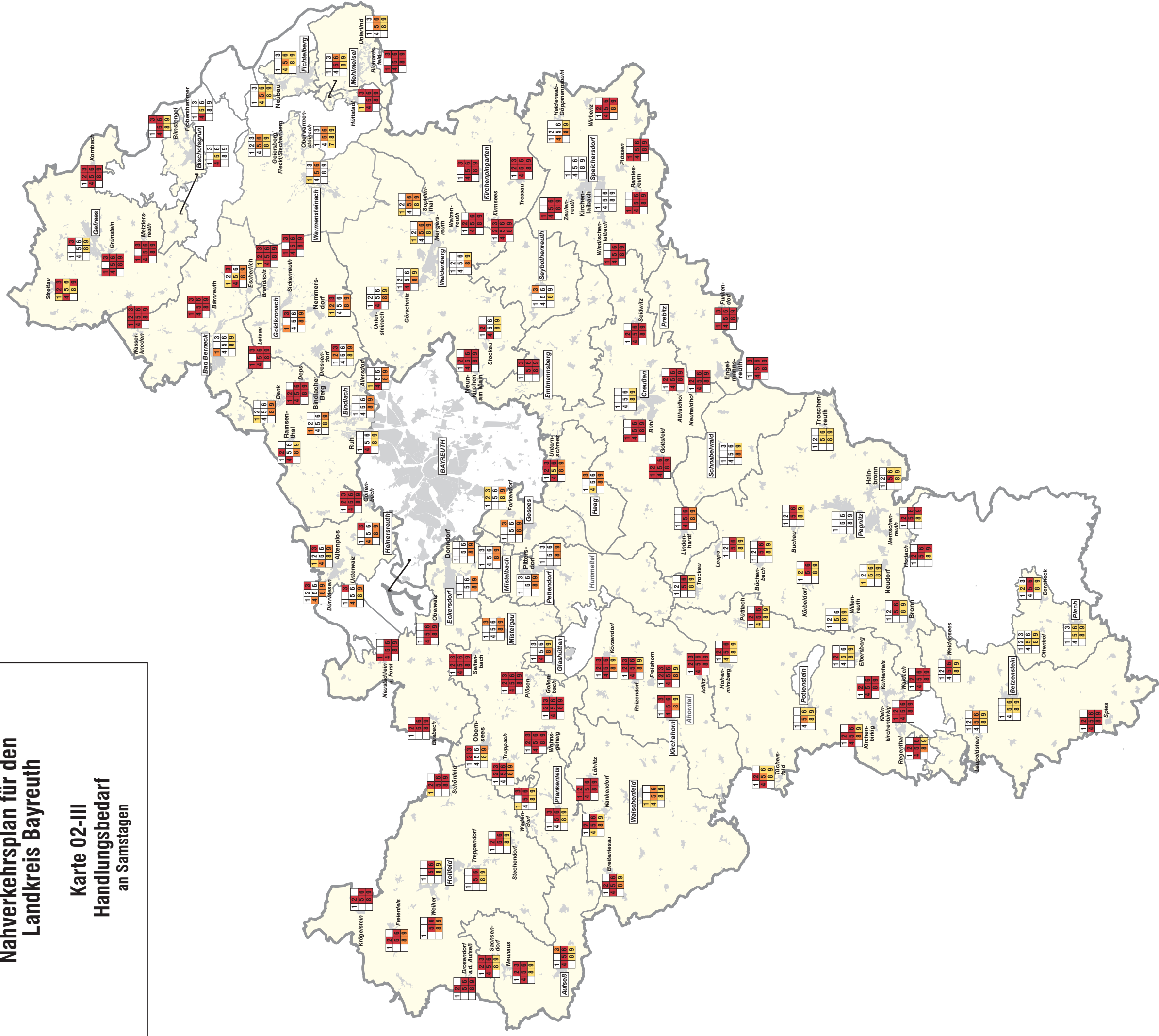
Bedienungshäufigkeit Hauptverkehrszeit (HVZ)

Bedienungshäufigkeit Nebenverkehrszeit (NVZ)

Bedienungshäufigkeit Schwachverkehrszeit (SVZ)

Nahverkehrsplan für den Landkreis Bayreuth

Karte 02-III Handlungsbedarf an Samstagen



Legende:

- Kreisgrenze
 Gemeindegrenze
 Gemeindehauptort
 Ortsteile ab 500 Einwohner
 Ortsteile ab 150 bis 500 Einwohner
 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

Defizite bei der Erreichbarkeit

1	2	3
4	5	6
7	8	9

Erreichbarkeit Geme

1	2	3
4	5	6
7	8	9

Erreichbarkeit Ziel 1

Defizite bei der Erreichbarkeit

1	2	3
4	5	6
7	8	9

Erreichbarkeit Gemeindehauptort

Erreichbarkeit Ziel 1	Erreichbarkeit Ziel 2	Erreichbarkeit Ziel 3 (Bayreuth ZOH)	Erreichbarkeit Ziel 4 (Bayreuth Hbf)
11,6 %	11,6 %	11,2 %	11,2 %
41,6 %	41,6 %	41,3 %	41,3 %
71,8 %	71,8 %	71,8 %	71,8 %

Defizite bei der Bedienungshäufigkeit

1	2	3
4	5	6
7	8	9

Bedienungshäufigkeit Hauptverkehrszeit (HVZ)

1	2	3
4	5	6
7	8	0

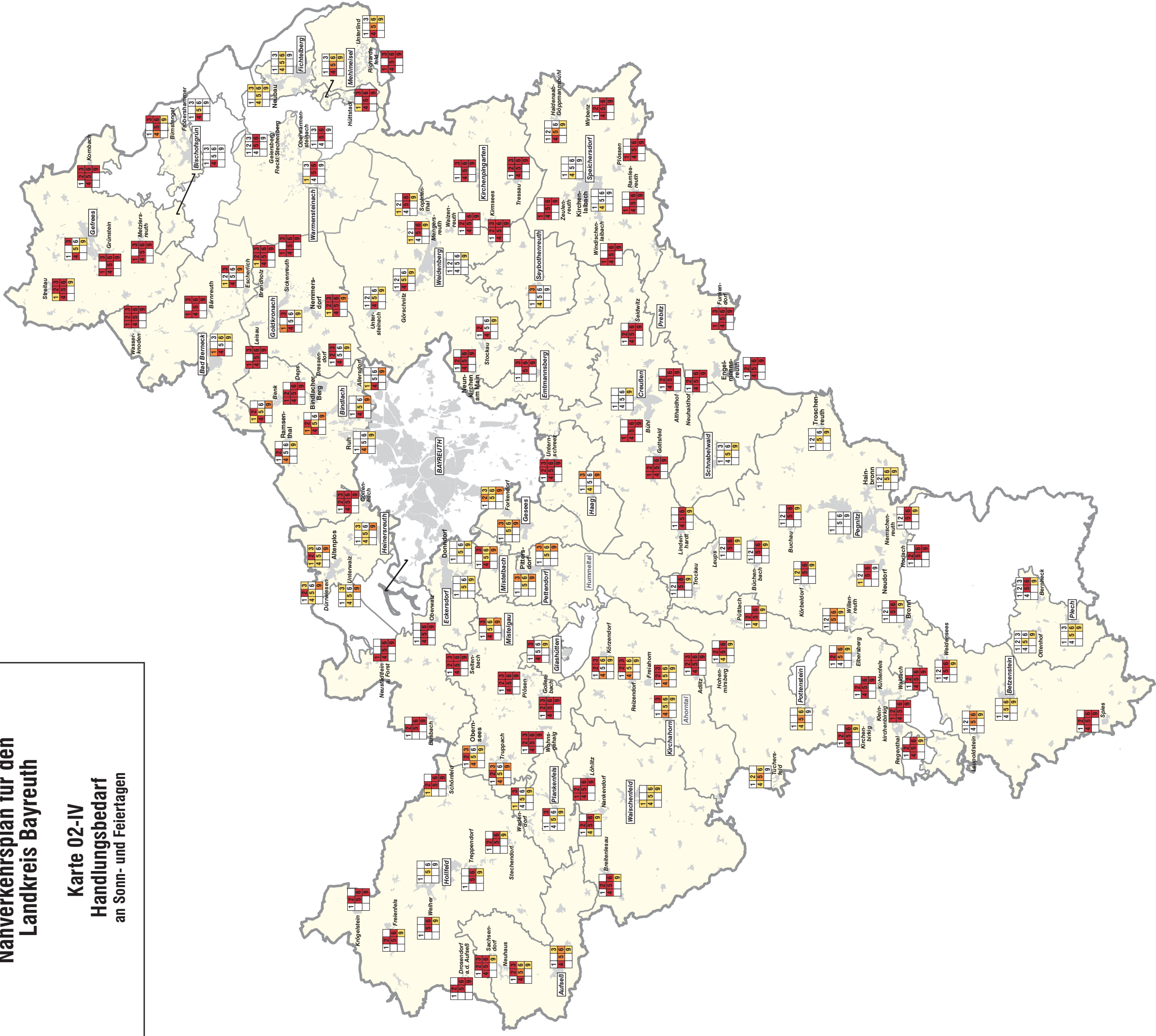
Bedienungshäufigkeit Nebenverkehrszeit (NVZ)

1	2	3
4	5	6
7	8	9

Bedienungshäufigkeit Schwachverkehrszeit (SVZ)

Nahverkehrsplan für den Landkreis Bayreuth

Karte 02-IV Handlungsbedarf an Sonn- und Feiertagen



Legende:

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Gemeindehauptort
- Ortsteile ab 500 Einwohner
- Ortsteile ab 150 bis 500 Einwohner
- 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

Erschließungsdefizit

Defizite bei der Erreichbarkeit

Erreichbarkeit Gemeindehauptort

Erreichbarkeit Ziel 1

Erreichbarkeit Ziel 2

Erreichbarkeit Ziel 3 (Bayreuth ZOH)

Erreichbarkeit Ziel 4 (Bayreuth Hbf)

Defizite bei der Bedienungshäufigkeit

Bedienungshäufigkeit Hauptverkehrszeit (HVZ)

Bedienungshäufigkeit Nebenverkehrszeit (NVZ)

Bedienungshäufigkeit Schwachverkehrszeit (SVZ)

Nahverkehrsplan für den Landkreis Bayreuth

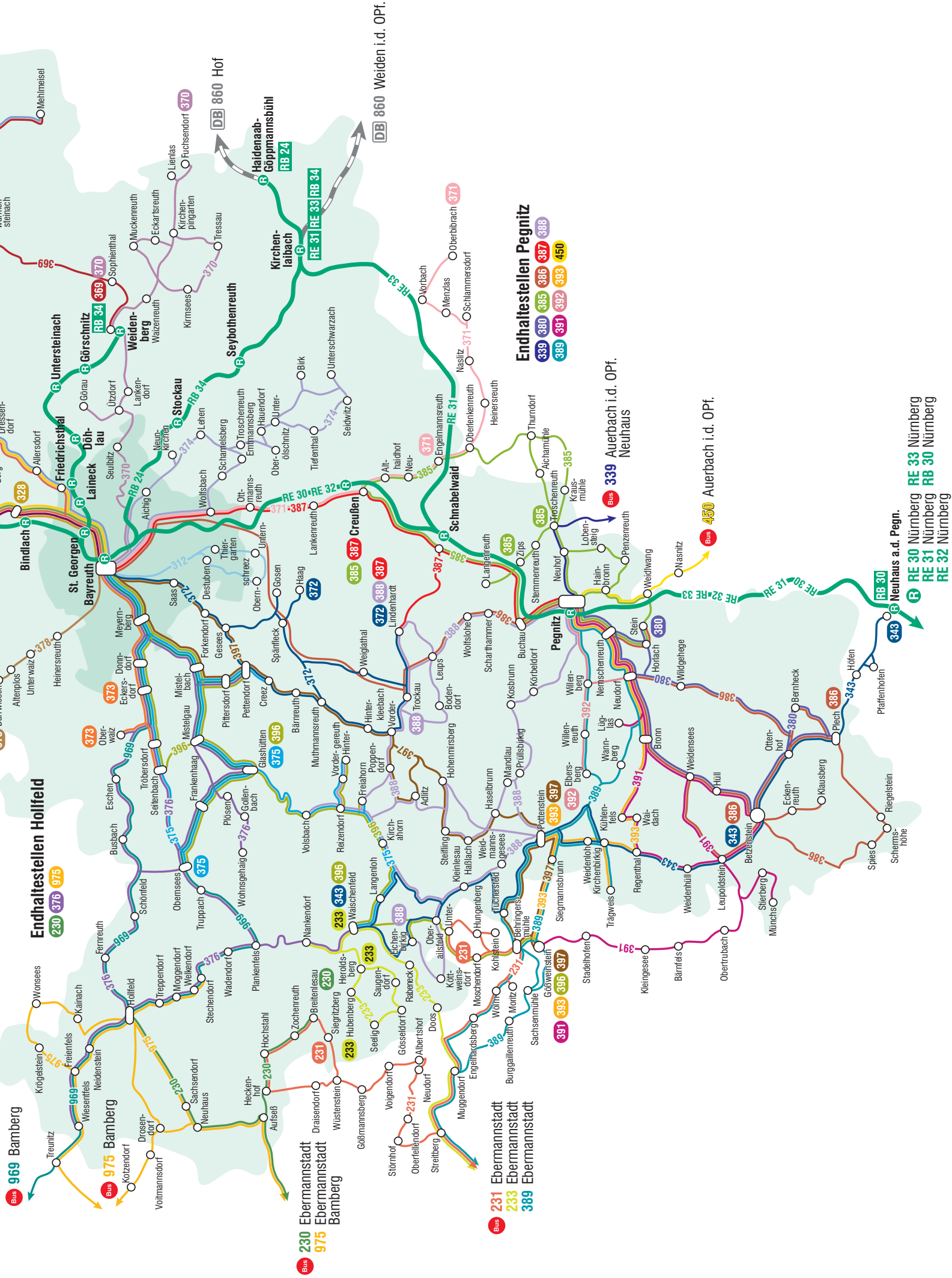
Karte 03-I Liniennetz

Endhaltestellen Bayreuth

RE 30|RE 32|RB 24|RB 34
301 302 303 304 305 306 307
309 310 311 312 313 314 321
322 323 324 325
328 329 330 355 367 368 370
371 372 373 374 375 376 378
385 387 395 397 959

Endhaltestellen Hollfeld

230 376 975

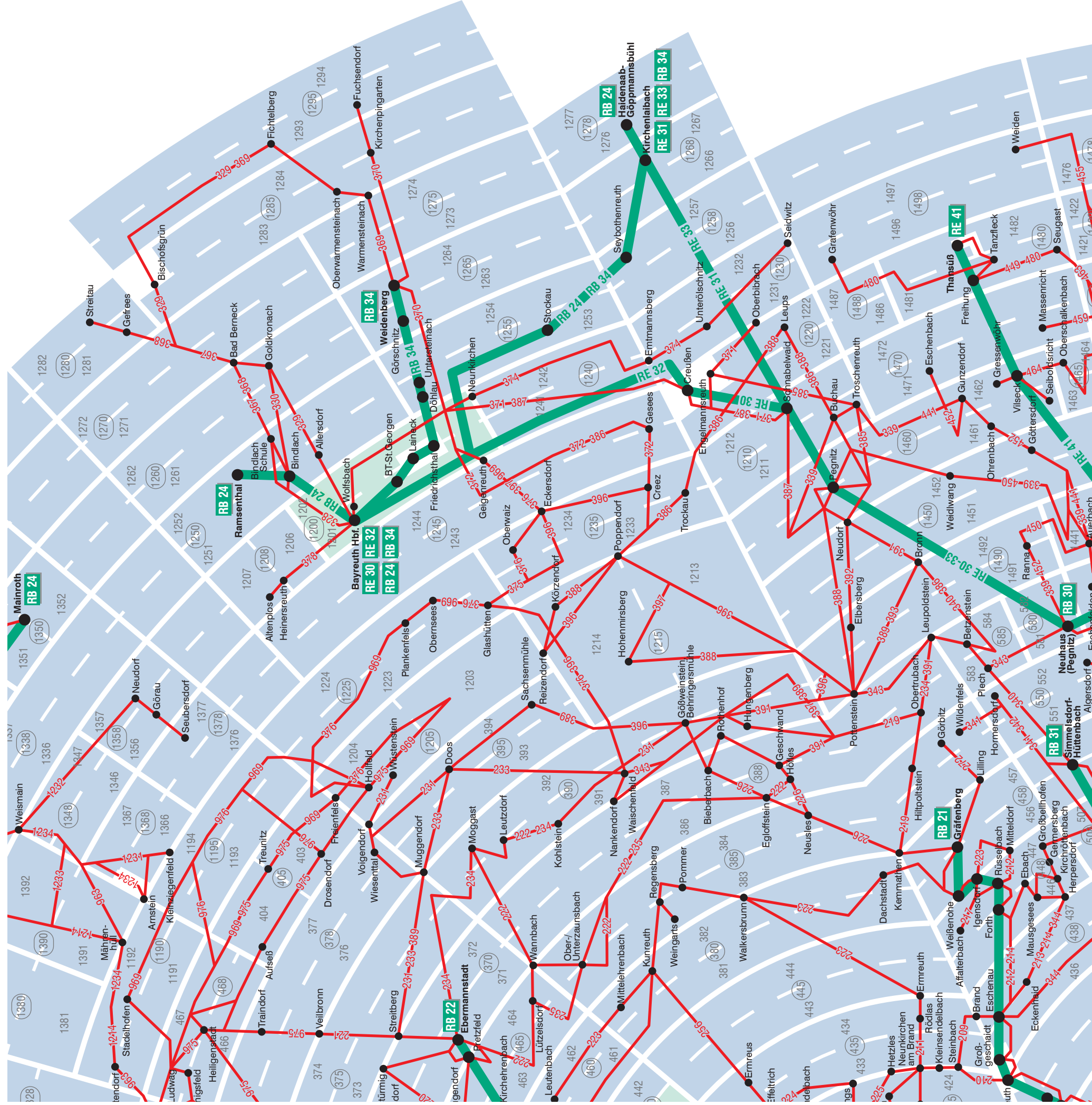


Legende:

- Regionalbahn mit Haltestelle innerhalb des VGN
- Schienenstrecke außerhalb des VGN
- Buslinie mit Haltestelle innerhalb des VGN
- Stadtkverkehr ohne Linienanstellung

Nahverkehrsplan für den Landkreis Bayreuth

Karte 03-II Tarifzonenplan

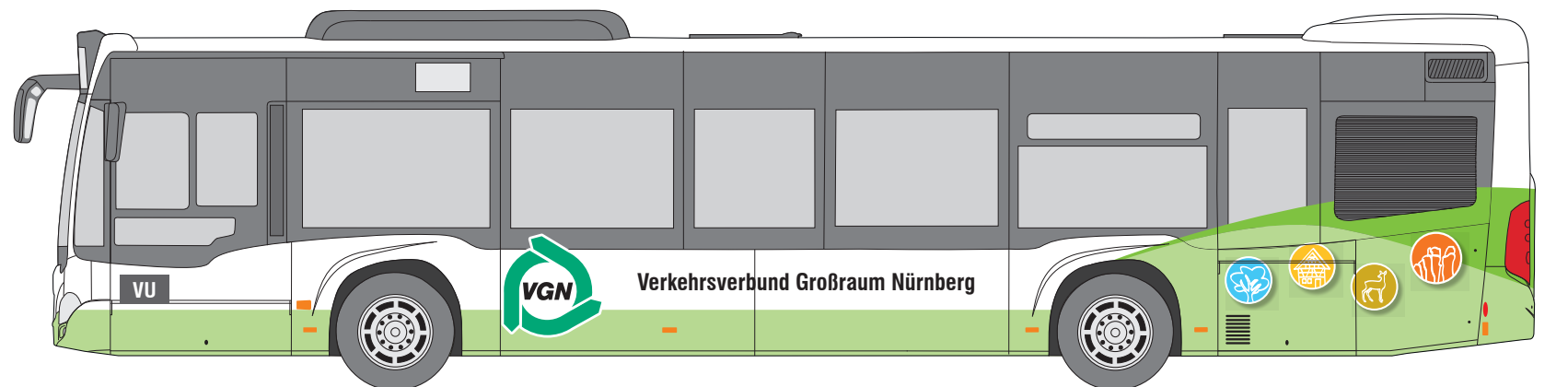
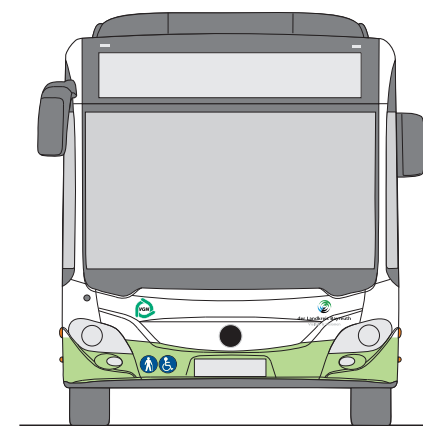
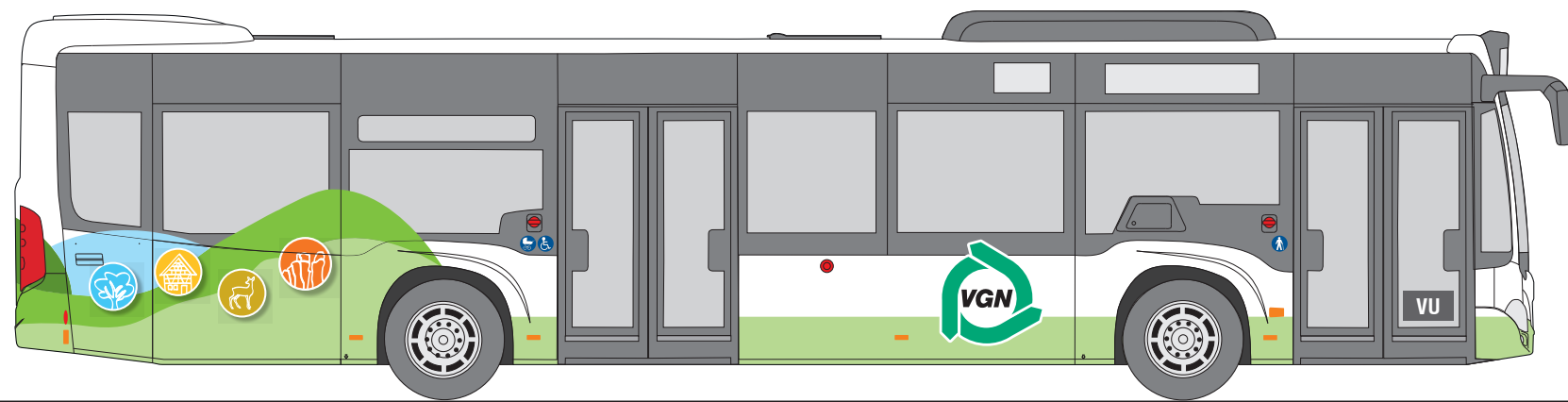


Legende:

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

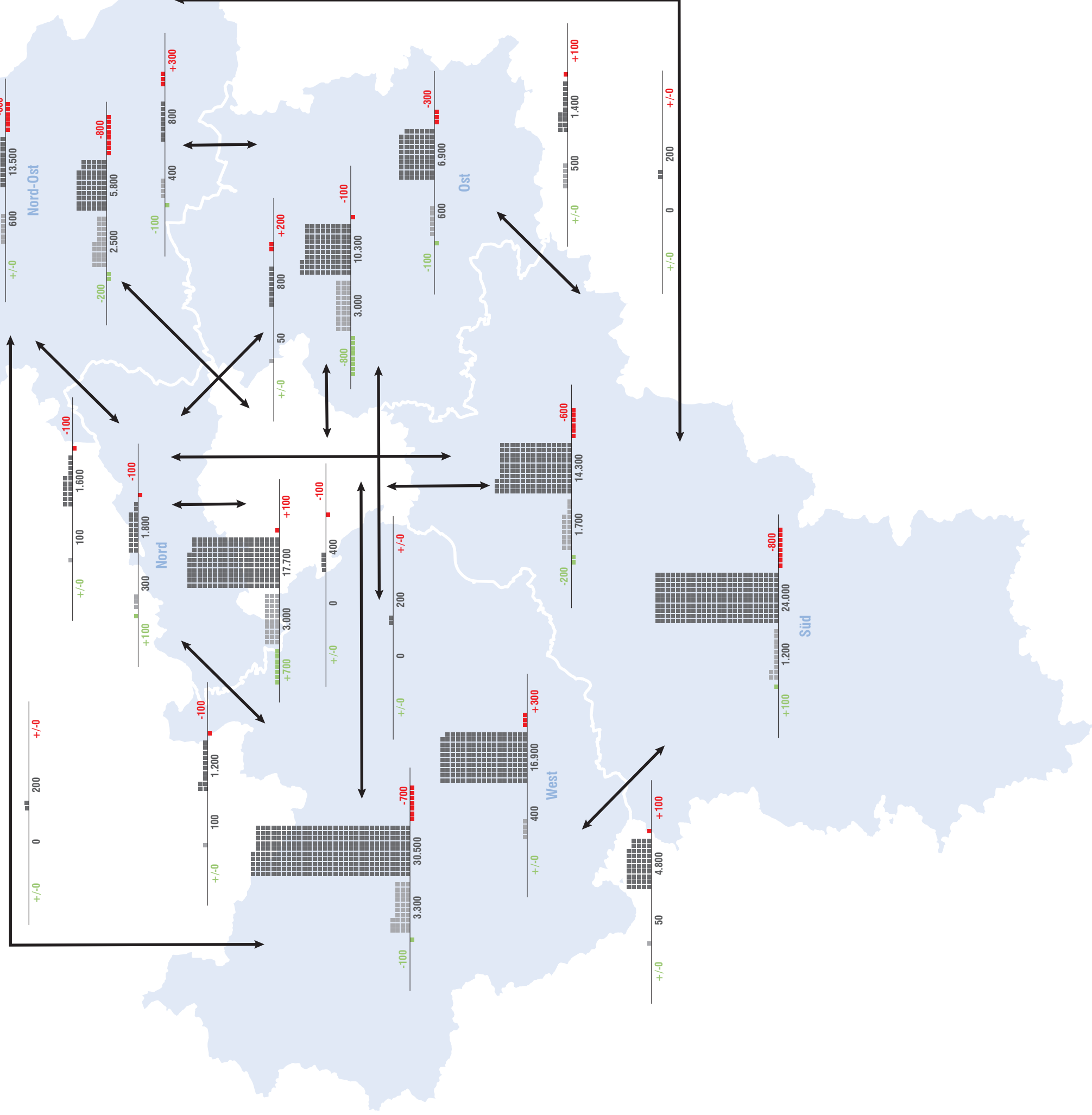
Nahverkehrsplan für den Landkreis Bayreuth

Karte 03-III Busdesign

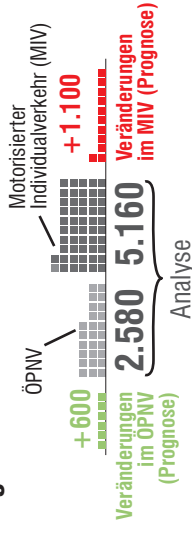


Nahverkehrsplan für den Landkreis Bayreuth

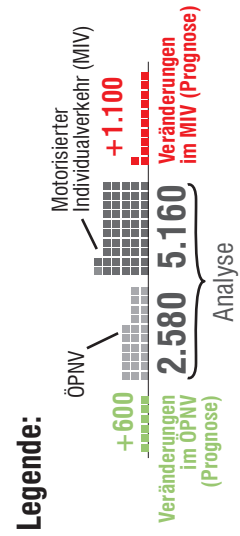
Karte 04-I Gesamtverkehrsprognose Binnenverkehr



Legende:

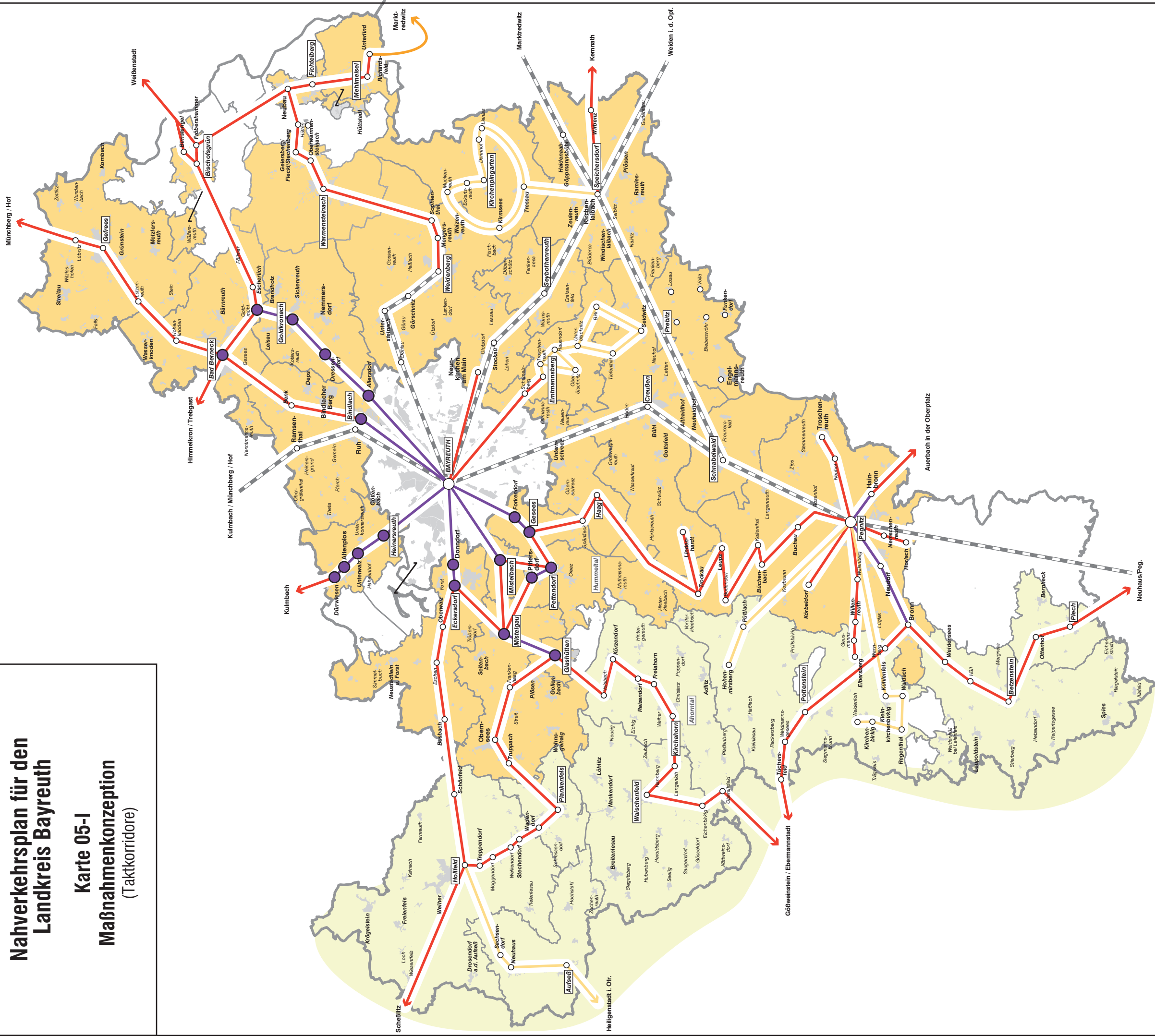


Karte 04-II
Gesamtverkehrsprognose
ein- und ausbrechender Verkehr



Nahverkehrsplan für den Landkreis Bayreuth

Karte 05-I Maßnahmenkonzeption (Taktkorridore)



Legende:

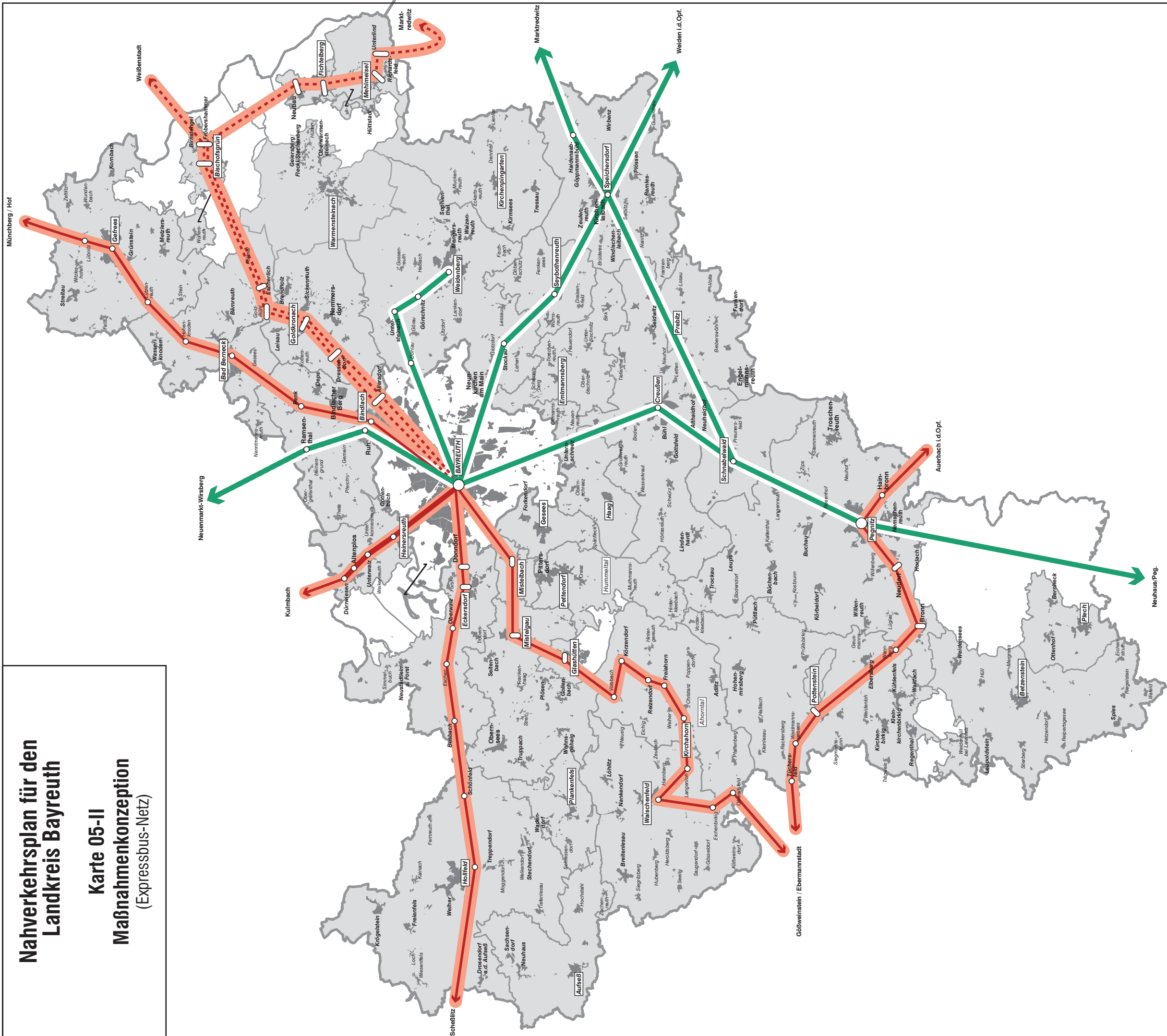
- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Gemeindehauptort
- Ortsteile ab 500 Einwohner
- Ortsteile ab 150 bis 500 Einwohner
- Ortsteile unter 150 Einwohner

Bedienstungsstandard während HVZ und NVZ

- 30'-Takt
- 60'-Takt
- 120'-Takt
- 120'-Takt (Linienbedarfsverkehr)
- Bedarfsverkehr On-Demand (fahrplanfrei)

Nahverkehrsplan für den Landkreis Bayreuth

Karte 05-II Maßnahmenkonzeption (Expressbus-Netz)



Legende:

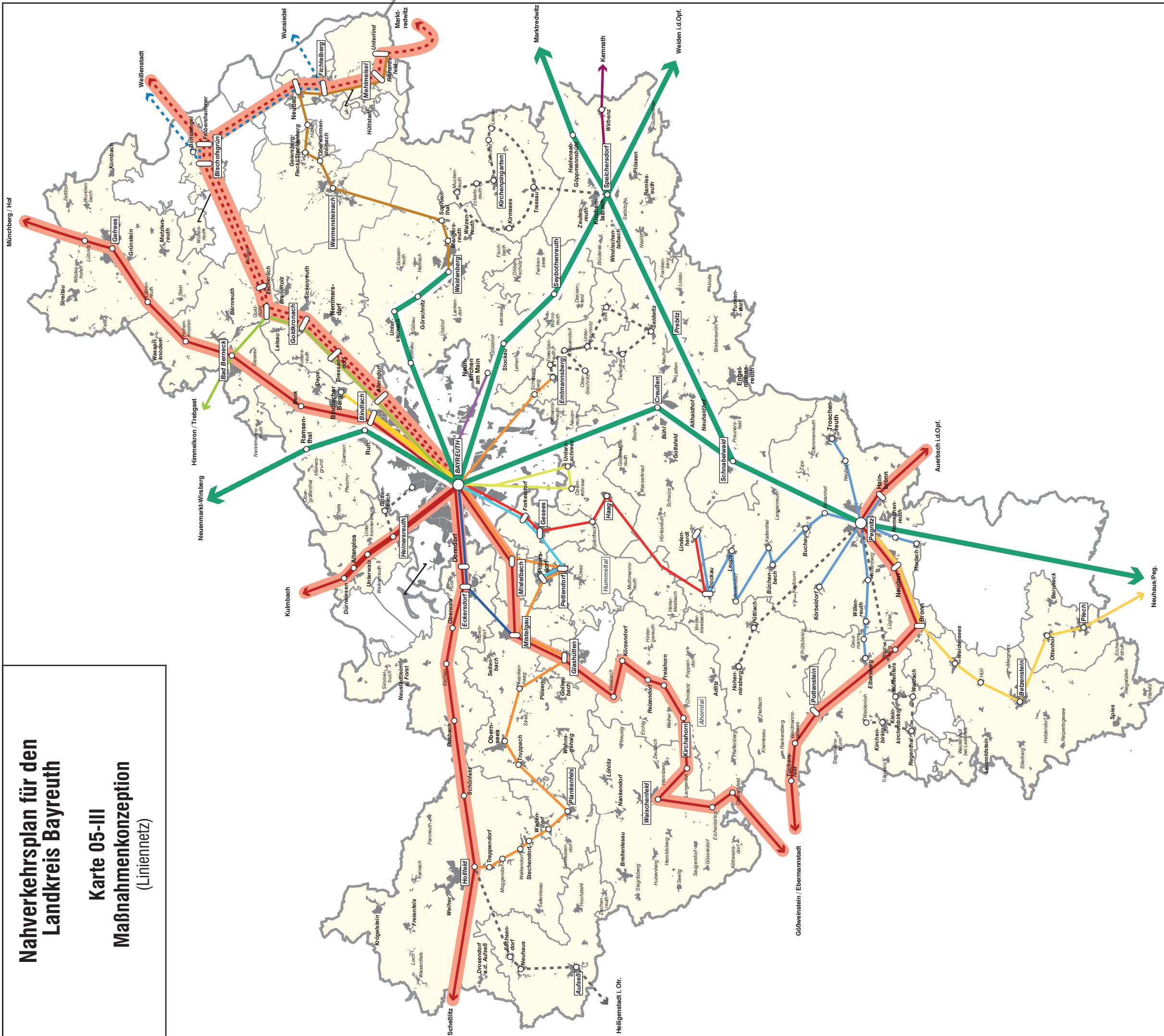
- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Gemeindehauptort
- Ortsteile ab 500 Einwohner
- Ortsteile ab 150 bis 500 Einwohner
- Ortsteile unter 150 Einwohner

Bedienungsstandard

- Bahnlinie
- Busverkehr 30'-Takt
- Busverkehr 60'-Takt
- Busverkehr 120'-Takt
- Bedarfsverkehr 120'-Takt
- Bedarfsverkehr (Fläche) 120'-Takt

Nahverkehrsplan für den Landkreis Bayreuth

Karte 05-III Maßnahmenkonzeption (Liniennetz)



Legende:

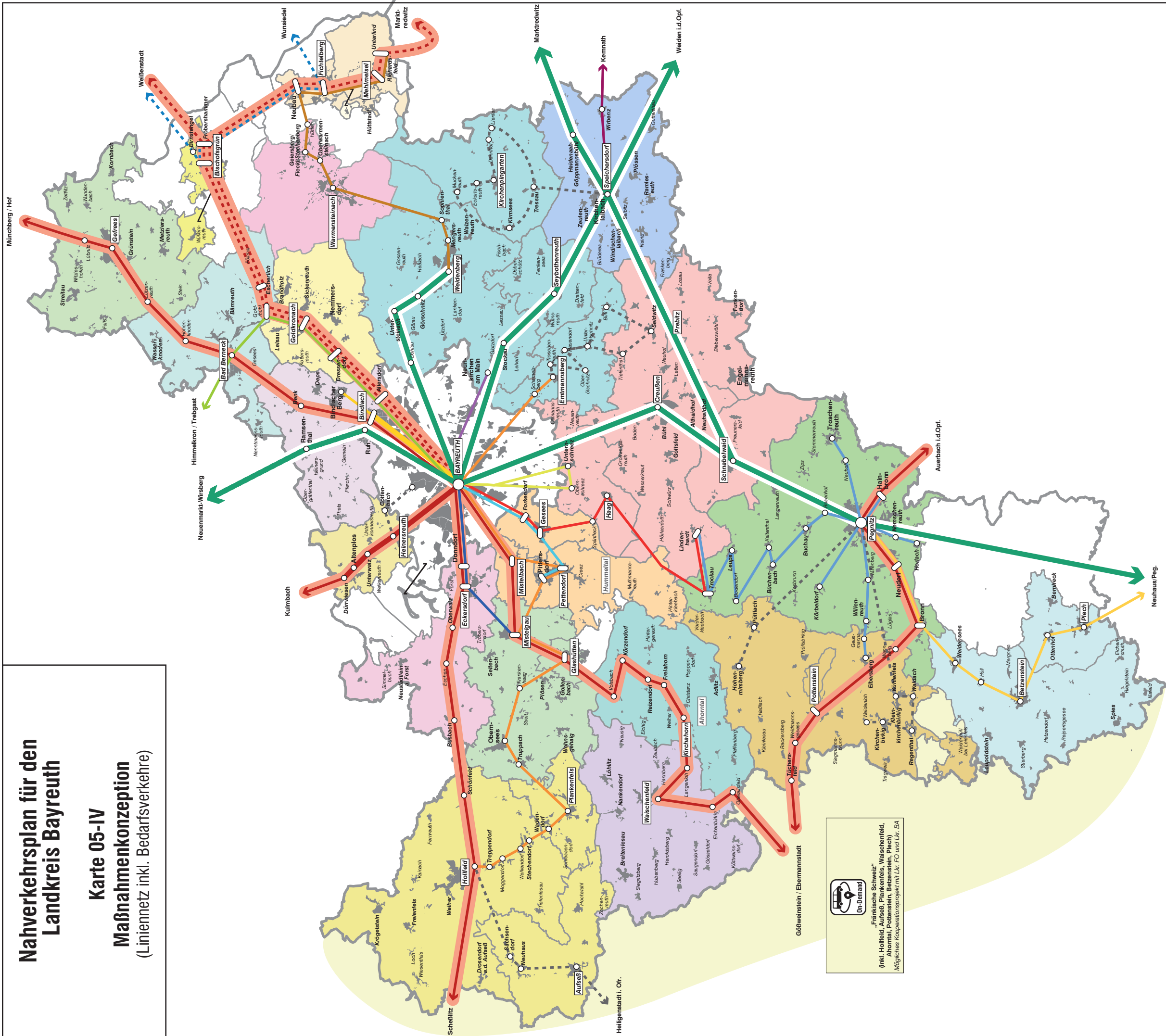
- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Gemeindehauptort
- Ortsteile ab 500 Einwohner
- Ortsteile ab 150 bis 500 Einwohner
- Ortsteile unter 150 Einwohner

Bedienstungsstandard

- Bahnlinie
- Busverkehr 30'-Takt
- Busverkehr 60'-Takt
- Busverkehr 120'-Takt
- Bedarfsverkehr 120'-Takt

Nahverkehrsplan für den Landkreis Bayreuth

Karte 05-IV Maßnahmenkonzeption (Liniennetz inkl. Bedarfsverkehre)



11. Tabellen

Tabelle 1:	Zusammenfassung der Kriterien
Tabelle 2:	Einwohner, Fläche und Siedlungsdichte nach Gemeinden
Tabelle 3:	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte und Arbeitsplätze nach Gemeinden
Tabelle 4:	Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Aus- und Einpendler nach Gemeinden (> 50)
Tabelle 5:	Schulen und Schüler im Landkreis
Tabelle 6:	Gästeübernachtungen nach Gemeinden
Tabelle 7:	Bahnstrecken und öffentliche Buslinien nach § 42 PBefG
Tabelle 8:	Fahrgäste pro Tag auf einzelnen Linien
Tabelle 9:	Freigestellte Schülerverkehre und Berufsverkehre nach § 43 PBefG
Tabelle 10:	Park & Ride- (P+R) bzw. Bike & Ride (B+R)-Plätze
Tabelle 11:	Zielorte für das Erreichbarkeitskriterium
Tabelle 12:	Erschließung und Gebietstypen
Tabelle 13:	Erreichbarkeit Gemeindehauptort
Tabelle 14:	Erreichbarkeit Zentraler Ort 1
Tabelle 15:	Erreichbarkeit Zentraler Ort 2
Tabelle 16:	Erreichbarkeit Zentraler Ort 3
Tabelle 17:	Erreichbarkeit Zentraler Ort 4
Tabelle 18:	Bedienungshäufigkeit
Tabelle 19:	Zusammenfassung
Tabelle 20:	Bevölkerungsvorausberechnung
Tabelle 21:	Beteiligung der Verkehrsunternehmen (Stellungnahmen)
Tabelle 22:	Sonstige Stellungnahmen

Tabelle 1: Zusammenfassung der Kriterien

Erschließung	Relevante Ortsteile		Alle Ortsteile über 150 Einwohner, zusätzlich: - Allersdorf & Grabenhaus (Bindlach) - Schönfeld & Pilgerndorf (Hollfeld) - Kirchenpingarten & Reislas (Kirchenpingarten) - Seitenbach, Engelmäß & Thiergarten (Mistelgau) - Truppach & Mengersdorf (Mistelgau) - Horlach & Stein (Pegnitz) - Haidenaab, Göppmannsbühl am Berg & am Bach (Speichersdorf) - Geiersberg, Fleckl & Stechenberg (Warmensteinach) - Mengersreuth & Mittlernhammer (Weidenberg)
	Haltestelleneinzugsbereich		Bushaltestellen: 500 m Bahnhaltdepunkte: 1.000 m
Erreichbarkeit	Zeitfenster Montag - Freitag	Hinfahrt	06.00 - 08.00 Uhr
		Rückfahrten	12.00 - 13.30 Uhr und 15.30 - 18.30 Uhr
	Zeitfenster Samstag	Hinfahrt	07.00 - 10.00 Uhr
		Rückfahrten	11.30 - 14.00 Uhr und 15.30 - 18.30 Uhr
	Zeitfenster Sonn-/Feiertag	Hinfahrt	08.30 - 10.30 Uhr
		Rückfahrten	11.30 - 14.00 Uhr und 15.30 - 18.30 Uhr
	Gemeindehauptort	Beförderungszeit	RW: 20 Min (GW: 30 Min)
		Reisezeit	RW: 30 Min (GW: 40 Min)
	Zentrale Orte	Beförderungszeit	Zentraler Ort A: RW: 30 Min (GW: 40 Min) Zentraler Ort B: RW: 50 Min (GW: 80 Min) Zentraler Ort C: RW: 50 Min (GW: 80 Min)
		Reisezeit	Zentraler Ort A: RW: 40 Min (GW: 50 Min) Zentraler Ort B: RW: 60 Min (GW: 90 Min) Zentraler Ort C: RW: 60 Min (GW: 90 Min)
Bedienungshäufigkeit	Umstiege	Umsteigezeit	RW: 10 Min (GW: 15 Min)
		Gemeindehauptort	Max. 1 Umstieg
		Zentrale Orte	Max. 2 Umstiege
	Verkehrszeiten Montag - Freitag		Hauptverkehrszeit (HVZ) 06.01 Uhr bis 08.00 Uhr 12.01 Uhr bis 13.30 Uhr 15.31 Uhr bis 18.30 Uhr Nebenverkehrszeit (NVZ) 08.01 Uhr bis 12.00 Uhr 13.31 Uhr bis 15.30 Uhr 18.31 Uhr bis 20.30 Uhr Schwachverkehrszeit (SVZ) 04.30 Uhr bis 06.00 Uhr 20.31 Uhr bis 02.00 Uhr
	Verkehrszeiten Samstag		Nebenverkehrszeit (NVZ) 06.00 Uhr bis 15.00 Uhr Schwachverkehrszeit (SVZ) 15.01 Uhr bis 02.00 Uhr
	Verkehrszeiten Sonn-/Feiertag		Schwachverkehrszeit (SVZ) 08.00 Uhr bis 02.00 Uhr
	Verkehrsangebot Montag - Freitag in Taktfolgen (Minuten)		Verdichtete Räume ab 15.000 EW (Takt) zentrales Gebiet: HVZ: 15 ; NVZ: 20 ; SVZ: 60 nicht zentrales Gebiet: HVZ: 30 ; NVZ: 30 ; SVZ: 60 als AST-Fahrt
			Stadt-Umland-Bereich (Takt) Zentrales Gebiet: HVZ: 30 ; NVZ: 30 ; SVZ: 60 Nicht zentrales Gebiet: HVZ: 30 ; NVZ: 60 ; SVZ: 60
			Verkehrsachse R-Bahn (Takt) HVZ: 30 ; NVZ: 30 ; SVZ: 60
			Ländlicher Raum (Takt) HVZ: 60 ; NVZ: 60 ; SVZ: 120
Auslastung	Besetzungsgrad		NVZ: 50 %
	Tagesauslastung		Spitzenstunde: 65 % (Einzelfahrten bis 100 %) Kundenorientiert: > 30 % ; Betriebswirtschaftlich: < 15 %

Tabelle 2: Einwohner, Fläche und Siedlungsdichte nach Gemeinden

Gemeinde	Einwohner	Fläche Gem.-Gebiet in km ²	Siedlungsdichte in Pers./km ²
Ahorntal	2.186	42	52
Aufseß	1.284	29	44
Bad Berneck i.F.	4.335	34	129
Betzenstein	2.457	52	47
Bindlach	7.324	38	195
Bischofsgrün	1.818	8	217
Creußen	5.026	60	83
Eckersdorf	5.087	36	141
Emtmannsberg	1.036	22	46
Fichtelberg	1.792	5	347
Gefrees	4.277	50	85
Gesees	1.247	10	126
Glashütten	1.388	4	393
Goldkronach	3.469	23	149
Haag	969	13	73
Heinersreuth	3.792	15	258
Hollfeld	5.038	81	62
Hummeltal	2.333	18	127
Kirchenpingarten	1.271	34	38
Mehlmeisel	1.320	13	100
Mistelbach	1.567	6	256
Mistelgau	3.878	41	96
Pegnitz	13.323	100	133
Plankenfels	869	14	62
Plech	1.348	15	88
Pottenstein	5.184	73	71
Prebitz	991	21	47
Schnabelwaid	958	21	45
Seybothenreuth	1.265	17	73
Speichersdorf	5.813	53	110
Waischenfeld	3.069	57	54
Warmensteinach	2.207	27	83
Weidenberg	5.799	69	84
Gemeindefreie Gebiete	-	172	-
gesamt / Durchschnitt	103.720	1.274	81

Stand: 30.06.2020

Quelle: Einwohnerzahlen am 30. Juni 2020. Gemeinden, Kreise und Regierungsbezirke in Bayern. Basis: Zensus 2011

Tabelle 3: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte - Aus- und Einpendler nach Gemeinden

Gemeinde	Arbeitsplätze	Einpendler	Auspendler	Pendlersaldo	Binnenpendler
Ahorntal	284	182	931	-749	102
Aufseß	222	146	532	-386	75
Bad Berneck i.F.	1.211	866	1.490	-624	345
Betzenstein	428	298	963	-665	129
Bindlach	3.649	3.171	2.728	443	475
Bischofsgrün	493	323	524	-201	170
Creußen	1.189	889	1.659	-770	298
Eckersdorf	504	353	1.746	-1.393	151
Etmannsburg	57	38	374	-336	19
Fichtelberg	361	263	546	-283	98
Gefrees	1.148	786	1.412	-626	361
Gesees	260	209	460	-251	51
Glashütten	191	149	570	-421	42
Goldkronach	602	454	1.370	-916	148
Haag	83	69	377	-308	14
Heinersreuth	735	610	1.386	-776	123
Hollfeld	996	521	1.730	-1.209	475
Hummeltal	174	124	950	-826	50
Kirchenpingarten	118	83	559	-476	35
Mehlmeisel	82	39	525	-486	43
Mistelbach	281	245	583	-338	36
Mistelgau	957	716	1.464	-748	241
Pegnitz	5.477	3.185	3.516	-331	2.289
Plankenfels	61	38	347	-309	23
Pleeh	270	175	522	-347	95
Pottenstein	854	434	2.043	-1.609	420
Prebitz	70	53	425	-372	17
Schnabelwaid	53	37	375	-338	16
Seybothenreuth	103	75	486	-411	28
Speichersdorf	1.149	616	2.096	-1.480	531
Waischenfeld	517	271	1.203	-932	246
Warmensteinach	461	266	676	-410	195
Weidenberg	1.542	1.106	1.953	-847	435

Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Stand: 30.06.2021

Tabelle 4: Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Aus- und Einpendler nach Gemeinden (> 50)

Wohnort	Arbeitsort	Auspendler	Wohnort	Arbeitsort	Einpender
Ahorntal	Bayreuth	372	Bayreuth	Bad Berneck i.F.	129
Ahorntal	Pegnitz	93	Goldkronach	Bad Berneck i.F.	100
Aufseß	Bayreuth	107	Himmelkron	Bad Berneck i.F.	71
Aufseß	Hollfeld	55	Gefrees	Bad Berneck i.F.	67
Bad Berneck i.F.	Bayreuth	585	Bindlach	Bad Berneck i.F.	52
Bad Berneck i.F.	Himmelkron	158	Bayreuth	Bindlach	838
Bad Berneck i.F.	Bindlach	109	Bad Berneck i.F.	Bindlach	109
Bad Berneck i.F.	Goldkronach	59	Goldkronach	Bindlach	108
Bad Berneck i.F.	Kulmbach	57	Weidenberg	Bindlach	90
Betzenstein	Pegnitz	171	Gefrees	Bindlach	81
Betzenstein	Nürnberg	167	Kulmbach	Bindlach	66
Betzenstein	Lauf a.d.Pegnitz	78	Bayreuth	Creußen	170
Betzenstein	Bayreuth	73	Pegnitz	Creußen	93
Bindlach	Bayreuth	1.770	Prebitz	Creußen	61
Bindlach	Kulmbach	100	Bayreuth	Eckersdorf	131
Bindlach	Nürnberg	68	Münchberg	Gefrees	64
Bindlach	Himmelkron	54	Bayreuth	Gefrees	51
Bindlach	Bad Berneck i.F.	52	Bayreuth	Gesees	74
Bischofsgrün	Bayreuth	187	Bayreuth	Goldkronach	93
Creußen	Bayreuth	847	Bad Berneck i.F.	Goldkronach	59
Creußen	Pegnitz	188	Bayreuth	Heinersreuth	187
Creußen	Vorbach	51	Waischenfeld	Hollfeld	77
Eckersdorf	Bayreuth	1.125	Aufseß	Hollfeld	55
Eckersdorf	Kulmbach	57	Bayreuth	Mistelbach	65
Emtmannsberg	Bayreuth	226	Bayreuth	Mistelgau	140
Fichtelberg	Bayreuth	154	Hollfeld	Mistelgau	58
Gefrees	Bayreuth	342	Glashütten	Mistelgau	51
Gefrees	Himmelkron	131	Pottenstein	Pegnitz	528
Gefrees	Münchberg	105	Auerbach i.d.OPf.	Pegnitz	445
Gefrees	Bindlach	81	Bayreuth	Pegnitz	244
Gefrees	Bad Berneck i.F.	67	Creußen	Pegnitz	188
Gefrees	Kulmbach	66	Betzenstein	Pegnitz	171
Gefrees	Marktschorgast	57	Kirchentumbach	Pegnitz	159
Gefrees	Hof	50	Gößweinstein	Pegnitz	110
Gesees	Bayreuth	280	Ahorntal	Pegnitz	93
Glashütten	Bayreuth	298	Schnabelwaid	Pegnitz	71
Glashütten	Mistelgau	51	Plech	Pegnitz	63
Goldkronach	Bayreuth	724	Obertrubach	Pegnitz	60
Goldkronach	Bindlach	108	Speichersdorf	Pegnitz	57
Goldkronach	Bad Berneck i.F.	100	Waischenfeld	Pegnitz	54
Haag	Bayreuth	239	Nürnberg	Pegnitz	54
Heinersreuth	Bayreuth	878	Prebitz	Pegnitz	53
Heinersreuth	Kulmbach	73	Gößweinstein	Pottenstein	76
Hollfeld	Bayreuth	495	Pegnitz	Pottenstein	74
Hollfeld	Bamberg	162	Bayreuth	Speichersdorf	84
Hollfeld	Kulmbach	100	Kemnath	Speichersdorf	53
Hollfeld	Kasendorf	61	Bayreuth	Weidenberg	266
Hollfeld	Scheßlitz	58	Warmensteinach	Weidenberg	67
Hollfeld	Mistelgau	58	Kirchenpingarten	Weidenberg	64
Hummeltal	Bayreuth	561	Speichersdorf	Weidenberg	56
Kirchenpingarten	Bayreuth	221			
Kirchenpingarten	Weidenberg	64			
Kirchenpingarten	Kemnath	53			
Mehlmeisel	Bayreuth	87			
Mistelbach	Bayreuth	383			
Mistelgau	Bayreuth	878			
Pegnitz	Bayreuth	993			
Pegnitz	Auerbach i.d.OPf.	475			

Tabelle 5: Schulen und Schüler im Landkreis

Schule	Grund- schulen	Mittel- schulen	Real- schulen	Gymnasien	Berufs-/ Fachschulen	Förder- schulen
Ahorntal	112					
Aufseß						
Bad Berneck im Fichtelgebirge	131	216				
Betzenstein / Plech	119					
Bindlach	233					
Bischofsgrün	37					
Creußen	226					
Eckersdorf	191	104				
Emtmannsberg						
Fichtelberg / Mehlmeisel	74					
Gefrees	122		401			
Gesees						
Glashütten						
Goldkronach	98					
Haag						
Heinersreuth	113					
Hollfeld	249	309		404		
Hummeltal	117	43				
Kirchenpingarten	34					
Mehlmeisel						
Mistelbach	70					
Mistelgau / Glashütten	176					
Pegnitz	432	353	618	651	553	89
Plankenfels						
Plech						
Pottenstein	161	98				
Prebitz						
Schnabelwaid	26					
Seybothenreuth						
Speichersdorf	176	79				
Waischenfeld	91					
Warmensteinach	66					
Weidenberg	257	293				
gesamt	3.311	1.495	1.019	1.055	553	89

Stand: Schuljahr 2020/2021

Tabelle 6: Gästeübernachtungen nach Gemeinden

Ort	Gästeankünfte	Gästeübernachtungen
Ahorntal	7.181	15.211
Aufseß	10.115	23.387
Bad Berneck im Fichtelgebirge	12.550	22.517
Betzenstein	7.337	24.200
Bindlach	n.v.	n.v.
Bischofsgrün	25.183	149.534
Creußen	n.v.	n.v.
Eckersdorf	n.v.	n.v.
Emtmannsberg	n.v.	n.v.
Fichtelberg	18.223	51.899
Gefrees	1.096	2.763
Gesees	n.v.	n.v.
Glashütten	n.v.	n.v.
Goldkronach	n.v.	n.v.
Haag	n.v.	n.v.
Heinersreuth	n.v.	n.v.
Hollfeld	4.132	11.094
Hummeltal	n.v.	n.v.
Kirchenpingarten	n.v.	n.v.
Mehlmeisel	946	3.004
Mistelbach	n.v.	n.v.
Mistelgau	3.179	14.027
Pegnitz	38.846	103.496
Plankenfels	n.v.	n.v.
Plech	5.564	13.753
Pottenstein	54.187	139.775
Prebitz	n.v.	n.v.
Schnabelwaid	n.v.	n.v.
Seybothenreuth	n.v.	n.v.
Speichersdorf	3.330	7.974
Waischenfeld	14.614	34.409
Warmensteinach	22.789	79.362
Weidenberg	2.877	6.118
gesamt	261.223	758.637

Beherbergungsbetriebe mit 10 oder mehr Gästebetten sowie Campingplätze mit 10 oder mehr Stellplätzen. Es werden nur Gemeinden gesondert ausgewiesen, die über mindestens 3 Betriebe verfügen.

n.v. = nicht vorhanden

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik
Stand: 2018

Tabelle 7: Bahnstrecken und öffentliche Buslinien nach § 42 PBefG

Linien-Nr.	Verlauf (Bahn)	VU	Konzessionsende	Betriebsleistung (Tsd. km)			
				Sch	Fer	Sa	So
RB 24	Coburg – Bayreuth - Marktredwitz – Hof – Bad Steben	Agilis	09.12.2023	507,2	174,8	129,0	150,2
RB 34	Weiden – Kirchenlaibach – Bayreuth – Weidenberg	Agilis	09.12.2023	215,4	74,1	53,5	63,8
RE 30	Nürnberg – Hersbruck (re Pegn) – Pegnitz – Bayreuth	DB	09.12.2023	342,4	117,8	89,1	103,6
RE 31	Nürnberg – Hersbruck (re Pegn) – Pegnitz – Kirchenlaibach – Marktredwitz – Hof	DB	09.12.2023	222,5	76,6	59,8	71,3
RE 32	Nürnberg – Hersbruck (re Pegn) – Pegnitz – Bayreuth – Burgkunstadt – Hochstadt-Marktzeuln – Lichtenfels – Bamberg	DB	09.12.2023	504,6	175,3	117,0	143,2
RE 33	Nürnberg – Hersbruck (re Pegn) – Pegnitz – Kirchenlaibach – Marktredwitz – Cheb/CZ	DB	09.12.2023	79,8	27,5	22,3	26,6
RE 38	Lichtenfels – Hochstadt-Marktzeuln – Burgkunstadt – Bayreuth	DB	09.12.2023	215,3	74,1	64,6	77,0

Linien-Nr.	Verlauf (Bus)	VU	Konzessionsende	Betriebsleistung (Tsd. km)			
				Sch	Fer	Sa	So
230	Ebermannstadt – Heiligenstadt – Aufseß – Hollfeld (Brauereien-Wander-Express)	OVF	30.04.2029	k.A.		4,1	5,0
231	Ebermannstadt – Kohlstein / Draisendorf	Schmetterling	12.12.2028	56,0	14,3	12,8	6,5
233	Ebermannstadt – Waischenfeld – Heroldsberg / Hubenberg	OVF	31.05.2024	31,8	k.A.		
312	Bayreuth ZOH – Hohlmühle – Destuben – Thiergarten – Rödensdorf – ZOH	BVB	31.12.2026	75,8	26,1	20,7	13,8
327	Bayreuth ZOH – Donndorf – Eckersdorf	BVB	31.12.2026	k.A.			0,8
328	Bayreuth ZOH – Bindlach Bf – Bayreuth Hbf – ZOH	OVF	30.11.2029	79,5	27,4	6,5	k.A.
329	Bayreuth – Nemmersdorf – Bad Berneck – Bischofsgrün – Fichtelberg	OVF	30.11.2029	220,4	65,8	24,6	36,8
330	Bayreuth – Bindlach / Goldkronach – Bad Berneck	OVF	30.11.2029	94,5	32,5	22,6	19,2
339	Neuhaus – Auerbach – Pegnitz (Auerbacher Erz-Express)	Cermak	01.11.2024	k.A.	0,2	k.A.	6,7
343	Neuhaus – Plech – Betzenstein – Pottenstein – Ahorntal – Waischenfeld (Bier-, Brotzeit- und Burgen-Express)	Seitz & Stöhr	31.10.2024	22,8	7,8	8,5	10,5
366	Bayreuth ZOH – Bad Berneck / Ramsenthal	OVF	31.05.2023	12,6	2,9	k.A.	
367	Bayreuth – Bad Berneck – Gefrees	OVF	30.11.2029	129,7	34,7	14,7	13,2
368	Bayreuth – Bindlach – Bad Berneck – Abzw. Zettlitz	OVF / Bachstein	31.03.2027	33,8	11,7	9,8	7,9
369	Bayreuth – Weidenberg – Warmensteinach – Fichtelberg/ Mehlmiesel – Bischofsgrün	Heser	31.12.2024	184,3	58,0	32,5	44,4
370	Fuchsendorf – Weidenberg – Bayreuth	Hammon	31.08.2025	43,6	7,5	k.A.	
371	Bayreuth – Creußen – Oberbibrach	OVF	30.11.2029	24,6	4,6	k.A.	
372	Bayreuth – Gesees – Haag – Lindenhart	OVF	30.11.2029	97,0	32,9	12,7	15,6
373	Bayreuth – Eckersdorf – Oberwaiz	OVF	31.05.2023	33,2	10,0	3,0	k.A.
374	Bayreuth – Emtmannsberg – Birk – Bayreuth	Depser	31.12.2030	30,7	8,4	k.A.	
375	Bayreuth – Eckersdorf / Pettendorf – Obernsees / Glashütten	OVF	30.11.2029	134,3	46,2	25,4	27,9
376	Bayreuth Hbf – Donndorf – Glashütten – Plankenfels – Hollfeld	OVF	31.05.2023	244,5	56,7	20,5	27,9
378	Bayreuth – Heinersreuth – Dürrwiesen (gültig bis 31.03.2022)	OVF	31.05.2023	29,5	5,1	2,3	2,4
378.1	Bayreuth – Heinersreuth – Dürrwiesen (gültig ab 01.04.2022)	OVF	31.05.2023	49,1	17,4	5,6	5,3
378.2	Bayreuth – Heinersreuth – Dürrwiesen (gültig ab 01.04.2022)	OVF	31.05.2023	8,1	2,7	k.A.	
380	Pegomobil: Stadtverkehr Pegnitz und Zusatzfahrten (Pegnitz – Plech –) Stein – Nemschenreuth – Pegnitz	OVF	30.11.2029	47,8	16,0	5,4	k.A.
385	Pegnitz – Thurndorf – Creußen	OVF	30.11.2029	60,7	7,9	4,6	5,9
386	Pegnitz – Bernheck – Plech – Weidensees – Betzenstein	OVF	30.11.2029	123,2	28,3	16,2	15,4

Linien-Nr.	Verlauf (Bus)	VU	Konzessionsende	Betriebsleistung (Tsd. km)			
				Sch	Fer	Sa	So
387	Pegnitz – Creußen – Bayreuth	OVF	30.11.2029	30,7	7,2	2,0	2,0
388	Pegnitz – Trockau – Körzendorf und zurück	OVF	31.05.2023	148,2	33,5	16,2	19,4
389	Pegnitz – Gößweinstein – Ebermannstadt (Wiesental-Express)	Schmetterling	12.12.2028	173,9	57,8	31,2	35,9
391	Pegnitz – Weidensees – Obertrubach – Gößweinstein	OVF	30.11.2029	46,0	11,5	k.A.	
392	Pegnitz – Elbersberg	OVF	30.11.2029	30,1	8,6	3,4	4,6
393	Pegnitz – Pottenstein – Gößweinstein	OVF	31.05.2023	31,3	7,4	k.A.	
396	Bayreuth – Mistelbach / Eckersdorf – Gößweinstein	OVF	30.11.2029	141,6	45,4	10,5	17,4
397	Bayreuth – Pottenstein – Gößweinstein	OVF	30.11.2029	62,7	21,3	k.A.	
399.1	Bayreuth – Pegnitz – Pottenstein – Hollfeld (– Sanspareil – Kulmbach) (Schlösserlinie)	OVF	30.04.2023	k.A.		8,9	11,0
399.2	Ebermannstadt – Aufseß – Hollfeld (– Sanspareil – Kulmbach) (Bier- und Burgenlinie)	OVF	30.04.2023	k.A.		6,9	8,4
450	Pegnitz – Weidwang – Auerbach – Mosenberg	RBO	31.05.2027	75,0	13,8	3,1	k.A.
969	Bamberg – Scheßlitz – Hollfeld	OVF	31.07.2024	98,4	20,0	5,0	12,2
975	Bamberg – Heiligenstadt – Aufseß – Hollfeld	OVF	31.07.2024	144,9	28,9	k.A.	

Nicht im VGN integrierte Linien

3	Fichtelberg – Nagel – Tröstau – Wunsiedel – Marktredwitz	VGF	31.05.2027	keine Angaben vorhanden			
7	Marktredwitz – Wunsiedel – Röslau – Weißenstadt – Gefrees	VGF	31.05.2027	keine Angaben vorhanden			
2750	Tirschenreuth – Fichtelberg (Naabtal-Express)	Eska	?	keine Angaben vorhanden			
6281	Kemnath – Kirchenlaibach – Bayreuth	RBO	22.05.2027	keine Angaben vorhanden			
6352	Gefrees – Zell (Oberfranken) – Münchberg	RBO	31.08.2024	keine Angaben vorhanden			
6391	Neusorg – Fichtelberg	RBO	30.06.2027	keine Angaben vorhanden			
7628	Main–Eger–Linie Marktredwitz – Kulmbach	VGF	30.06.2030	keine Angaben vorhanden			
8300	Mehlmeisel – Brand – Ebnath – Neusorg – Pullenreuth – Kulmain – Kemnath (BAXI-Linie)	RBO	09.03.2027	keine Angaben vorhanden			
8321	Kemnath – Kirchenlaibach (BAXI-Linie)	RBO	09.03.2027	keine Angaben vorhanden			
8324	Gefrees – Streitau – Stambach – Münchberg	OVF	31.05.2027	keine Angaben vorhanden			
8326	Bayreuth – Neuenmarkt (Fortführung der VGN-Linie 366 ab Bad Berneck)	OVF	31.05.2023	keine Angaben vorhanden			
8354	Bayreuth – Neudrossenfeld – Kulmbach – Kronach (Fortführung der VGN-Linie 378 ab Dürrwiesen)	OVF	31.05.2023	keine Angaben vorhanden			
8358	Kulmbach – Wirsberg – Bad Berneck (– Bischofsgrün)	OVF	30.11.2027	keine Angaben vorhanden			
8435	Bayreuth – Hollfeld – Thurnau – Kulmbach	OVF	30.11.2027	keine Angaben vorhanden			
8943	Bayreuth – Bad Berneck – Münchberg – Hof (Fortführung der VGN-Linie 368 ab Abzw. Zettlitz)	OVF	31.03.2027	keine Angaben vorhanden			

k.A. = kein Angebot

Stand: Juni 2022

Tabelle 8: Fahrgäste pro Tag auf einzelnen Linien

Linie	Linienverlauf	Fahrgäste Schultag	Fahrgäste Ferientag	Fahrgäste Samstag	Fahrgäste Sonntag
378	Bayreuth – Heinersreuth – Dürrwiesen	1.028	656	104	38
328	Bayreuth ZOH – Bindlach Bf – Bayreuth Hbf – ZOH	959	578	205	
376	Bayreuth Hbf – Donndorf – Glashütten – Plankenfels – Hollfeld	740	252	63	27
329	Bayreuth – Nemmersdorf – Bad Berneck – Bischofsgrün – Fichtelberg	675	317	90	66
389	Pegnitz – Gößweinstein – Ebermannstadt (Wiesental-Express)	553	489	163	117
373	Bayreuth – Eckersdorf – Oberwaiz	443	82	24	
975	Bamberg – Heiligenstadt – Aufseß – Hollfeld	404	75		
312	Bayreuth ZOH – Hohlmühle – Destuben – Thiergarten – Rödensdorf – ZOH	398	154	91	
369	Bayreuth – Weidenberg – Warmensteinach – Fichtelberg/Mehlmeisel – Bischofsgrün	387	148	238	85
375	Bayreuth – Eckersdorf / Pettendorf – Obernsees / Glashütten	309	143	109	21
969	Bamberg – Hollfeld – Bayreuth	297	101	47	31
372	Bayreuth – Gesees – Haag – Lindenhart	295	130	26	
396	Bayreuth – Mistelbach / Eckersdorf – Gößweinstein	269	100		
231	Ebermannstadt – Kohlstein / Draisendorf	266			
368	Bayreuth – Bindlach – Bad Berneck – Abzw. Zettlitz	242	68	79	26
330	Bayreuth – Bindlach / Goldkronach – Bad Berneck	215	131	80	
397	Bayreuth – Pottenstein – Gößweinstein	190	102		
380	Pegomobil: Stadtverkehr Pegnitz und Zusatzfahrten (Pegnitz – Plech –) Stein – Nemschenreuth – Pegnitz	101	74	49	
327	Bayreuth ZOH – Donndorf – Eckersdorf				8

Erhebungszahlen sind nur für ausgewählte Linien und Tage vorhanden.

Quelle: VE2017

Tabelle 9: Freigestellte Schülerverkehre und Berufsverkehre nach § 43 PBefG

Freigestellte Schülerverkehre an weiterführende Schulen

Linienverlauf	Schule
Litzendorf - Pödelndorf - GS Hollfeld	GS Hollfeld

Stand: 21.07.2022

Berufsverkehre

Linienverlauf	Verkehrsunternehmen	Betreiber
Kulmbach - Bayreuth	AGT Busvermietung & Touristik GmbH	Amazon Logistik Bayreuth GmbH
Neuenmarkt - Bad Berneck - Bayreuth	AGT Busvermietung & Touristik GmbH	Amazon Logistik Bayreuth GmbH
Bayreuth - Bayreuth	AGT Busvermietung & Touristik GmbH	Amazon Logistik Bayreuth GmbH
Pegnitz - Bayreuth	AGT Busvermietung & Touristik GmbH	Amazon Logistik Bayreuth GmbH
Hof - Münchberg - Untersteinach - Gefrees - Bayreuth	AGT Busvermietung & Touristik GmbH	Amazon Logistik Bayreuth GmbH
Pegnitz - Michelfeld - Auerbach - Krottensee - Neuhaus - Günterstal	Frank Reisen	Eckart GmbH

Stand: 11.07.2022

Tabelle 10: Park & Ride- (P+R) bzw. Bike & Ride (B+R)-Plätze

Ort	Haltestelle	Bahnlinie	Abstellplätze für ...		
			Pkw	Behinderten-pkw	Fahrrad
Kirchenlaibach	Kirchenlaibach Bahnhof	RE 31, RE 33, RB 24, RB 34	62	-	90
Pegnitz	Pegnitz Bahnhof	RE 30, RE 31, RE 32, RE 33	153	3	56
Seybothenreuth	Seybothenreuth Bahnhof	RB 24, RB 34	8	-	10

Quelle: VGN GmbH

Tabelle 11: Zielorte für das Erreichbarkeitskriterium

Gemeinde	Gemeindehauptort ¹	Zielort A	Zielort B	Zielort C	Zielort D
Ahorntal	Kirchahorn	Waischenfeld	Pegnitz	Bayreuth ZOH	Bayreuth Hbf
Aufseß	Aufseß	Heiligenstadt i. OFr.	Hollfeld	Bayreuth ZOH	Bayreuth Hbf
Bad Berneck i. Fichtelgebirge	Bad Berneck i. Fichtelgebirge	Himmelkron ²	Gefrees	Bayreuth ZOH	Bayreuth Hbf
Betzenstein	Betzenstein	-	Pegnitz	Bayreuth ZOH	Bayreuth Hbf
Bindlach	Bindlach	-	Bad Berneck	Bayreuth ZOH	Bayreuth Hbf
Bischofsgrün	Bischofsgrün	Bad Berneck	Marktredwitz ³	Bayreuth ZOH	Bayreuth Hbf
Creußen	Creußen	-	Pegnitz	Bayreuth ZOH	Bayreuth Hbf
Eckersdorf	Eckersdorf	-	-	Bayreuth ZOH	Bayreuth Hbf
Emtmannsberg	Emtmannsberg	Weidenberg	-	Bayreuth ZOH	Bayreuth Hbf
Fichtelberg	Fichtelberg	Warmensteinach	Marktredwitz ³	Bayreuth ZOH	Bayreuth Hbf
Gefrees	Gefrees	Himmelkron ²	Bad Berneck	Bayreuth ZOH	Bayreuth Hbf
Gesees	Gesees	Mistelbach	-	Bayreuth ZOH	Bayreuth Hbf
Glashütten	Glashütten	Mistelgau	Hollfeld	Bayreuth ZOH	Bayreuth Hbf
Goldkronach	Goldkronach	Bindlach	Bad Berneck	Bayreuth ZOH	Bayreuth Hbf
Haag	Haag	Creußen	Pegnitz	Bayreuth ZOH	Bayreuth Hbf
Heinersreuth	Heinersreuth	Bindlach	Kulmbach ⁴	Bayreuth ZOH	Bayreuth Hbf
Hollfeld	Hollfeld	-	-	Bayreuth ZOH	Bayreuth Hbf
Hummeltal	Pettendorf	Mistelbach	-	Bayreuth ZOH	Bayreuth Hbf
Kirchenpingarten	Kirchenpingarten	Weidenberg	Kemnath ⁵	Bayreuth ZOH	Bayreuth Hbf
Mehlmeisel	Mehlmeisel	Fichtelberg	Marktredwitz ³	Bayreuth ZOH	Bayreuth Hbf
Mistelbach	Mistelbach	Mistelgau	Hollfeld	Bayreuth ZOH	Bayreuth Hbf
Mistelgau	Mistelgau	Glashütten	Hollfeld	Bayreuth ZOH	Bayreuth Hbf
Pegnitz	Pegnitz	-	-	Bayreuth ZOH	Bayreuth Hbf
Plankenfels	Plankenfels	Waischenfeld	Hollfeld	Bayreuth ZOH	Bayreuth Hbf
Plech	Plech	Betzenstein	Pegnitz	Bayreuth ZOH	Bayreuth Hbf
Pottenstein	Pottenstein	-	Pegnitz	Bayreuth ZOH	Bayreuth Hbf
Prebitz	Prebitz	Creußen	Pegnitz	Bayreuth ZOH	Bayreuth Hbf
Schnabelwaid	Schnabelwaid	Creußen	Pegnitz	Bayreuth ZOH	Bayreuth Hbf
Seybothenreuth	Seybothenreuth	Weidenberg	Kemnath ⁵	Bayreuth ZOH	Bayreuth Hbf
Speichersdorf	Speichersdorf	-	Kemnath ⁵	Bayreuth ZOH	Bayreuth Hbf
Waischenfeld	Waischenfeld	-	Hollfeld	Bayreuth ZOH	Bayreuth Hbf
Warmensteinach	Warmensteinach	Fichtelberg	Weidenberg	Bayreuth ZOH	Bayreuth Hbf
Weidenberg	Weidenberg	-	Warmensteinach	Bayreuth ZOH	Bayreuth Hbf

¹ Zielorte, die weniger als 1,5 km vom Hauptort entfernt sind werden nicht berücksichtigt.² Himmelkron: Gemeinsames Mittelzentrum mit Bad Berneck im Fichtelgebirge und Gefrees gemäß RP Oberfranken-Ost³ Marktredwitz: Gemeinsames Oberzentrum mit Wunsiedel gemäß RP Oberfranken-Ost⁴ Kulmbach: Oberzentrum gemäß RP Oberfranken-Ost⁵ Kemnath: Mögliches Mittelzentrum gemäß RP Region Oberpfalz-Nord

Tabelle 12: Erschließung und Gebietstypen

Einzugsbereich von Haltestellen (Mindestens 80% der Einwohner) Bus 500 m, Bahn 1.000 m

Gemeinde	Ortsteil	Gebietstyp	Einwohner	Erschlossene Fläche	Handlungsbedarf
Ahorntal	Adlitz	Ländlicher Raum	155	100%	erfüllt
Ahorntal	Freiahorn	Ländlicher Raum	224	100%	erfüllt
Ahorntal	Kirchahorn	Ländlicher Raum	327	87%	erfüllt
Ahorntal	Körzendorf	Ländlicher Raum	318	97%	erfüllt
Ahorntal	Reizendorf	Ländlicher Raum	186	100%	erfüllt
Aufseß	Aufseß	Ländlicher Raum	502	100%	erfüllt
Aufseß	Neuhaus	Ländlicher Raum	257	100%	erfüllt
Aufseß	Sachsendorf	Ländlicher Raum	203	100%	erfüllt
Bad Berneck im Fichtelgebirge	Bad Berneck im Fichtelgebirge	Stadt-Umland-Bereich (zentral)	3.172	74%	mittelfristig
Bad Berneck im Fichtelgebirge	Bärnreuth	Stadt-Umland-Bereich (nicht zentral)	207	0%	vorrangig
Bad Berneck im Fichtelgebirge	Escherlich	Stadt-Umland-Bereich (nicht zentral)	359	63%	langfristig
Bad Berneck im Fichtelgebirge	Wasserknoten	Stadt-Umland-Bereich (nicht zentral)	230	0%	vorrangig
Betzenstein	Betzenstein	Ländlicher Raum	832	94%	erfüllt
Betzenstein	Leupoldstein	Ländlicher Raum	172	100%	erfüllt
Betzenstein	Spies	Ländlicher Raum	184	100%	erfüllt
Betzenstein	Weidensees	Ländlicher Raum	387	100%	erfüllt
Bindlach	Allersdorf	Stadt-Umland-Bereich (nicht zentral)	161	70%	langfristig
Bindlach	Benk	Stadt-Umland-Bereich (nicht zentral)	368	48%	langfristig
Bindlach	Bindlach	Verkehrsachsen	3.644	86%	erfüllt
Bindlach	Bindlacher Berg	Stadt-Umland-Bereich (nicht zentral)	877	30%	mittelfristig
Bindlach	Deps	Stadt-Umland-Bereich (nicht zentral)	152	0%	vorrangig
Bindlach	Ramsenthal	Verkehrsachsen	635	98%	erfüllt
Bindlach	Ruh	Verkehrsachsen	755	100%	erfüllt
Bischofsgrün	Birnstengel	Ländlicher Raum	221	79%	erfüllt
Bischofsgrün	Bischofsgrün	Ländlicher Raum	1.219	84%	erfüllt
Bischofsgrün	Fröbershammer	Ländlicher Raum	170	86%	erfüllt
Creußen	Althaidhof	Ländlicher Raum	318	85%	erfüllt
Creußen	Bühl	Ländlicher Raum	498	0%	vorrangig
Creußen	Creußen	Verkehrsachsen	2.089	91%	erfüllt
Creußen	Gottsfeld	Ländlicher Raum	286	0%	vorrangig
Creußen	Lindenhardt	Ländlicher Raum	370	97%	erfüllt
Creußen	Neuhaidhof	Ländlicher Raum	152	97%	erfüllt
Creußen	Seidwitz	Ländlicher Raum	277	85%	erfüllt
Eckersdorf	Busbach	Stadt-Umland-Bereich (nicht zentral)	206	89%	erfüllt
Eckersdorf	Donndorf	Stadt-Umland-Bereich (zentral)	1.910	100%	erfüllt
Eckersdorf	Eckersdorf	Stadt-Umland-Bereich (zentral)	1.948	80%	erfüllt
Eckersdorf	Neustädtlein am Forst	Stadt-Umland-Bereich (nicht zentral)	166	0%	vorrangig
Eckersdorf	Oberwaiz	Stadt-Umland-Bereich (nicht zentral)	334	100%	erfüllt
Emtmannsberg	Emtmannsberg	Stadt-Umland-Bereich (nicht zentral)	485	100%	erfüllt

Gemeinde	Ortsteil	Gebietstyp	Einwohner	Erschlossene Fläche	Handlungsbedarf
Fichtelberg	Fichtelberg	Ländlicher Raum	1.069	82%	erfüllt
Fichtelberg	Hüttstadt/Sankt Veit	Ländlicher Raum	163	35%	langfristig
Fichtelberg	Neubau	Ländlicher Raum	597	91%	erfüllt
Gefrees	Gefrees	Ländlicher Raum	2.477	92%	erfüllt
Gefrees	Grünstein	Ländlicher Raum	182	0%	vorrangig
Gefrees	Kornbach	Ländlicher Raum	154	86%	erfüllt
Gefrees	Metzlersreuth	Ländlicher Raum	191	0%	vorrangig
Gefrees	Streitau	Ländlicher Raum	426	77%	langfristig
Gesees	Forkendorf	Stadt-Umland-Bereich (nicht zentral)	183	100%	erfüllt
Gesees	Gesees	Stadt-Umland-Bereich (zentral)	960	99%	erfüllt
Glashütten	Glashütten	Stadt-Umland-Bereich (zentral)	1.418	98%	erfüllt
Goldkronach	Brandholz	Stadt-Umland-Bereich (nicht zentral)	425	64%	langfristig
Goldkronach	Dressendorf	Stadt-Umland-Bereich (nicht zentral)	410	94%	erfüllt
Goldkronach	Goldkronach	Stadt-Umland-Bereich (zentral)	1.488	63%	mittelfristig
Goldkronach	Leisau	Stadt-Umland-Bereich (nicht zentral)	175	0%	vorrangig
Goldkronach	Nemmersdorf	Stadt-Umland-Bereich (nicht zentral)	670	73%	langfristig
Goldkronach	Sickenreuth	Stadt-Umland-Bereich (nicht zentral)	203	0%	vorrangig
Haag	Haag	Stadt-Umland-Bereich (nicht zentral)	445	98%	erfüllt
Haag	Unterschreez	Stadt-Umland-Bereich (nicht zentral)	383	100%	erfüllt
Heinersreuth	Altenplos	Stadt-Umland-Bereich (nicht zentral)	1.237	78%	langfristig
Heinersreuth	Cottenbach	Stadt-Umland-Bereich (nicht zentral)	163	96%	erfüllt
Heinersreuth	Dürrwiesen	Stadt-Umland-Bereich (nicht zentral)	202	100%	erfüllt
Heinersreuth	Heinersreuth	Stadt-Umland-Bereich (zentral)	1.762	87%	erfüllt
Heinersreuth	Unterwaiz	Stadt-Umland-Bereich (nicht zentral)	197	96%	erfüllt
Hollfeld	Drosendorf	Ländlicher Raum	247	80%	erfüllt
Hollfeld	Freienfels	Ländlicher Raum	252	100%	erfüllt
Hollfeld	Hollfeld	Ländlicher Raum	2.449	87%	erfüllt
Hollfeld	Krögelstein	Ländlicher Raum	360	94%	erfüllt
Hollfeld	Schönfeld	Ländlicher Raum	257	59%	langfristig
Hollfeld	Stechendorf	Ländlicher Raum	239	99%	erfüllt
Hollfeld	Treppendorf	Ländlicher Raum	180	94%	erfüllt
Hollfeld	Weiher	Ländlicher Raum	246	80%	erfüllt
Hummeltal	Pettendorf	Stadt-Umland-Bereich (zentral)	841	97%	erfüllt
Hummeltal	Pittersdorf	Stadt-Umland-Bereich (zentral)	1.106	98%	erfüllt
Kirchenpingarten	Kirchenpingarten	Ländlicher Raum	465	99%	erfüllt
Kirchenpingarten	Kirmsees	Ländlicher Raum	167	100%	erfüllt
Kirchenpingarten	Tressau	Ländlicher Raum	170	89%	erfüllt
Mehlmeisel	Mehlmeisel	Ländlicher Raum	k.A.	82%	erfüllt
Mehlmeisel	Richardsfeld	Ländlicher Raum	k.A.	0%	vorrangig
Mehlmeisel	Unterlind	Ländlicher Raum	k.A.	100%	erfüllt

Gemeinde	Ortsteil	Gebietstyp	Einwohner	Erschlossene Fläche	Handlungsbedarf
Mistelbach	Mistelbach	Stadt-Umland-Bereich (zentral)	1.578	96%	erfüllt
Mistelgau	Gollenbach	Stadt-Umland-Bereich (nicht zentral)	208	100%	erfüllt
Mistelgau	Mistelgau	Stadt-Umland-Bereich (zentral)	1.680	86%	erfüllt
Mistelgau	Obernsees	Stadt-Umland-Bereich (nicht zentral)	660	99%	erfüllt
Mistelgau	Plösen	Stadt-Umland-Bereich (nicht zentral)	225	91%	erfüllt
Mistelgau	Seitenbach	Stadt-Umland-Bereich (nicht zentral)	171	100%	erfüllt
Mistelgau	Truppach	Stadt-Umland-Bereich (nicht zentral)	244	77%	erfüllt
Mistelgau	Wohnsgehaig	Stadt-Umland-Bereich (nicht zentral)	158	100%	erfüllt
Pegnitz	Bronn	Ländlicher Raum	589	97%	erfüllt
Pegnitz	Buchau	Ländlicher Raum	372	91%	erfüllt
Pegnitz	Büchenbach	Ländlicher Raum	268	100%	erfüllt
Pegnitz	Hainbronn	Ländlicher Raum	540	100%	erfüllt
Pegnitz	Horlach	Ländlicher Raum	240	100%	erfüllt
Pegnitz	Körbeldorf	Ländlicher Raum	170	98%	erfüllt
Pegnitz	Leups	Ländlicher Raum	210	100%	erfüllt
Pegnitz	Nemschenreuth	Ländlicher Raum	430	100%	erfüllt
Pegnitz	Neudorf	Ländlicher Raum	533	69%	langfristig
Pegnitz	Pegnitz	Verkehrsachsen	7.541	100%	erfüllt
Pegnitz	Trockau	Ländlicher Raum	450	88%	erfüllt
Pegnitz	Troschenreuth	Ländlicher Raum	670	99%	erfüllt
Pegnitz	Willenreuth	Ländlicher Raum	279	97%	erfüllt
Plankenfels	Plankenfels	Ländlicher Raum	492	96%	erfüllt
Plankenfels	Wadenhof	Ländlicher Raum	193	66%	langfristig
Plech	Bernheck	Ländlicher Raum	166	98%	erfüllt
Plech	Ottenhof	Ländlicher Raum	192	100%	erfüllt
Plech	Plech	Ländlicher Raum	989	80%	erfüllt
Pottenstein	Elbersberg	Ländlicher Raum	478	100%	erfüllt
Pottenstein	Hohenmirsberg	Ländlicher Raum	232	100%	erfüllt
Pottenstein	Kirchenbirkig	Ländlicher Raum	442	94%	erfüllt
Pottenstein	Kleinkirchenbirkig	Ländlicher Raum	160	0%	vorrangig
Pottenstein	Kühlenfels	Ländlicher Raum	351	93%	erfüllt
Pottenstein	Pottenstein	Ländlicher Raum	1.320	98%	erfüllt
Pottenstein	Püttlach	Ländlicher Raum	170	91%	erfüllt
Pottenstein	Regenthal	Ländlicher Raum	412	99%	erfüllt
Pottenstein	Tüchersfeld	Ländlicher Raum	217	91%	erfüllt
Pottenstein	Waidach	Ländlicher Raum	381	82%	erfüllt
Prebitz	Engelmannsreuth	Ländlicher Raum	508	93%	erfüllt
Prebitz	Funkendorf	Ländlicher Raum	151	0%	vorrangig
Schnabelwaid	Schnabelwaid	Verkehrsachsen	767	97%	erfüllt
Seybothenreuth	Seybothenreuth	Verkehrsachsen	903	100%	erfüllt
Speichersdorf	Haidenaab-Göppmannsbühl	Verkehrsachsen	365	94%	erfüllt
Speichersdorf	Kirchenlaibach	Verkehrsachsen	1.056	95%	erfüllt
Speichersdorf	Plössen	Ländlicher Raum	195	0%	vorrangig
Speichersdorf	Ramlesreuth	Ländlicher Raum	234	0%	vorrangig
Speichersdorf	Speichersdorf	Verkehrsachsen	2.953	100%	erfüllt
Speichersdorf	Windischenlaibach	Ländlicher Raum	304	0%	vorrangig
Speichersdorf	Wirbenz	Ländlicher Raum	185	99%	erfüllt

Gemeinde	Ortsteil	Gebietstyp	Einwohner	Erschlossene Fläche	Handlungsbedarf
Speichersdorf	Zeulenreuth	Ländlicher Raum	199	0%	vorrangig
Waischenfeld	Breitenlesau	Ländlicher Raum	194	92%	erfüllt
Waischenfeld	Löhlitz	Ländlicher Raum	204	0%	vorrangig
Waischenfeld	Nankendorf	Ländlicher Raum	229	87%	erfüllt
Waischenfeld	Waischenfeld	Ländlicher Raum	1.329	72%	langfristig
Warmensteinach	Geiersberg / Fleckl	Ländlicher Raum	426	82%	erfüllt
Warmensteinach	Oberwarmensteinach	Ländlicher Raum	181	80%	erfüllt
Warmensteinach	Warmensteinach	Ländlicher Raum	1.668	77%	langfristig
Weidenberg	Görschnitz	Verkehrsachsen	323	100%	erfüllt
Weidenberg	Mengersreuth	Stadt-Umland-Bereich (nicht zentral)	179	73%	langfristig
Weidenberg	Neunkirchen a. Main	Stadt-Umland-Bereich (nicht zentral)	533	99%	erfüllt
Weidenberg	Sophienthal	Stadt-Umland-Bereich (nicht zentral)	213	74%	langfristig
Weidenberg	Stockau	Verkehrsachsen	258	90%	erfüllt
Weidenberg	Untersteinach	Verkehrsachsen	395	97%	erfüllt
Weidenberg	Waizenreuth	Stadt-Umland-Bereich (nicht zentral)	245	100%	erfüllt
Weidenberg	Weidenberg	Verkehrsachsen	2.715	87%	erfüllt
nicht ausreichend erschlossen					36

Tabelle 13: Erreichbarkeit Gemeindehauptort

Voraussetzungen	Richtwert	Richtwert	Richtwert	Mo-Fr	Sa	So
Reisezeit (RZ) max.:	30 Min	40 Min	Hinfahrt:	06:00-08:00	07:00 - 10:00	08:30 - 10:30
Beförderungszeit max.:	20 Min	30 Min	Rückfahrt1:	12:00-13:30	11:30 - 14:00	11:30 - 14:00
Umsteigezeit max.:	15 Min	20 Min	Rückfahrt2	15:30-18:30	15:30 - 18:30	15:30 - 18:30
Anzahl Umstiege	1 mal	2 mal				

Gemeinde	Ortsteil	Zielort	EW Teilort	Handlungsbedarf			
				Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
Ahorntal	Adlitz	Kirchahorn	155	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Ahorntal	Freiahorn	Kirchahorn	224	erfüllt	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Ahorntal	Körzendorf	Kirchahorn	318	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Ahorntal	Reizendorf	Kirchahorn	186	erfüllt	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Aufseß	Neuhaus	Aufseß	257	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Aufseß	Sachsendorf	Aufseß	203	langfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Bad Berneck im Fichtelgebirge	Escherlich	Bad Berneck im Fichtelgebirge	359	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Bad Berneck im Fichtelgebirge	Wasserknoten	Bad Berneck im Fichtelgebirge	230	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Betzenstein	Leupoldstein	Betzenstein	172	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Betzenstein	Spies	Betzenstein	184	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Betzenstein	Weidensees	Betzenstein	387	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Bindlach	Benk	Bindlach	368	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Bindlach	Bindlacher Berg	Bindlach	877	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Bindlach	Deps	Bindlach	152	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Bindlach	Ramsenthal	Bindlach	635	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Creußen	Althaidhof	Creußen	318	langfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Creußen	Gottsfeld	Creußen	286	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Creußen	Neuhaidhof	Creußen	152	langfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Creußen	Seidwitz	Creußen	277	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Eckersdorf	Busbach	Eckersdorf	206	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Eckersdorf	Neustädtlein am Forst	Eckersdorf	166	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Eckersdorf	Oberwaiz	Eckersdorf	334	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Gefrees	Kornbach	Gefrees	154	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Gefrees	Streitau	Gefrees	426	langfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Gesees	Forkendorf	Gesees	183	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	mittelfristig
Goldkronach	Brandholz	Goldkronach	425	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Goldkronach	Dressendorf	Goldkronach	410	erfüllt	langfristig	mittelfristig	vorrangig
Goldkronach	Nemmersdorf	Goldkronach	670	langfristig	langfristig	mittelfristig	vorrangig
Haag	Unterschreez	Haag	383	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Heinersreuth	Altenplos	Heinersreuth	1.237	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Heinersreuth	Cottenbach	Heinersreuth	163	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Heinersreuth	Dürrwiesen	Heinersreuth	202	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Hollfeld	Drosendorf	Hollfeld	247	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Hollfeld	Freienfels	Hollfeld	252	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Hollfeld	Krögelstein	Hollfeld	360	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Hollfeld	Schönfeld	Hollfeld	257	erfüllt	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Hollfeld	Stechendorf	Hollfeld	239	erfüllt	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Kirchenpingarten	Kirmsees	Kirchenpingarten	167	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Kirchenpingarten	Tressau	Kirchenpingarten	170	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Mistelgau	Gollenbach	Mistelgau	208	erfüllt	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Mistelgau	Obernsees	Mistelgau	660	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Mistelgau	Plösen	Mistelgau	225	erfüllt	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Mistelgau	Seitenbach	Mistelgau	171	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Mistelgau	Truppach	Mistelgau	244	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Mistelgau	Wohnsgehaig	Mistelgau	158	erfüllt	vorrangig	vorrangig	vorrangig

Gemeinde	Ortsteil	Zielort	EW Teillort	Handlungsbedarf			
				Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
Pegnitz	Bronn	Pegnitz	589	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Pegnitz	Buchau	Pegnitz	372	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt
Pegnitz	Büchenbach	Pegnitz	268	langfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt
Pegnitz	Hainbronn	Pegnitz	540	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Pegnitz	Horlach	Pegnitz	240	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Pegnitz	Körbeldorf	Pegnitz	170	vorrangig	vorrangig	langfristig	langfristig
Pegnitz	Leups	Pegnitz	210	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt
Pegnitz	Nemschenreuth	Pegnitz	430	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Pegnitz	Neudorf	Pegnitz	533	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Pegnitz	Trockau	Pegnitz	450	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt
Pegnitz	Troschenreuth	Pegnitz	670	erfüllt	vorrangig	erfüllt	erfüllt
Pegnitz	Willenreuth	Pegnitz	279	langfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt
Plech	Bernheck	Plech	166	langfristig	langfristig	langfristig	erfüllt
Plech	Ottenhof	Plech	192	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Pottenstein	Elbersberg	Pottenstein	478	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Pottenstein	Hohenmirsberg	Pottenstein	232	langfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Pottenstein	Kirchenbirkig	Pottenstein	442	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Pottenstein	Kleinkirchenbirkig	Pottenstein	160	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Pottenstein	Kühlenfels	Pottenstein	351	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Pottenstein	Püttlach	Pottenstein	170	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Pottenstein	Regenthal	Pottenstein	412	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Pottenstein	Tüchersfeld	Pottenstein	217	langfristig	erfüllt	vorrangig	langfristig
Pottenstein	Waidach	Pottenstein	381	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Speichersdorf	Haidenaab- Göppmannsbühl	Speichersdorf	365	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Speichersdorf	Wirbenz	Speichersdorf	185	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Waischenfeld	Breitenlesau	Waischenfeld	194	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Waischenfeld	Löhlitz	Waischenfeld	204	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Waischenfeld	Nankendorf	Waischenfeld	229	erfüllt	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Warmensteinach	Geiersberg / Fleckl	Warmensteinach	426	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Weidenberg	Görschnitz	Weidenberg	323	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Weidenberg	Mengersreuth	Weidenberg	179	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Weidenberg	Neunkirchen am Main	Weidenberg	533	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Weidenberg	Sophienthal	Weidenberg	213	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Weidenberg	Stockau	Weidenberg	258	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Weidenberg	Untersteinach	Weidenberg	395	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Weidenberg	Waizenreuth	Weidenberg	245	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Defizite (Anzahl Ortschaften)				45	56	58	61

Tabelle 14: Erreichbarkeit Zentraler Ort 1

Voraussetzungen	Richtwert	Richtwert	Richtwert	Mo-Fr	Sa	So
Reisezeit (RZ) max.:	40 Min	50 Min	Hinfahrt:	06:00-08:00	07:00 - 10:00	08:30 - 10:30
Beförderungszeit max.:	30 Min	40 Min	Rückfahrt1:	12:00-13:30	11:30 - 14:00	11:30 - 14:00
Umsteigezeit max.:	10 Min	15 Min	Rückfahrt2	15:30-18:30	15:30 - 18:30	15:30 - 18:30
Anzahl Umstiege	2 mal	2 mal				

Gemeinde	Ortsteil	Zielort	EW Teilort	Handlungsbedarf			
				Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
Ahorntal	Adlitz	Waischenfeld	155	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Ahorntal	Freiahorn	Waischenfeld	224	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Ahorntal	Kirchahorn	Waischenfeld	327	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Ahorntal	Körzendorf	Waischenfeld	318	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Ahorntal	Reizendorf	Waischenfeld	186	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Aufseß	Aufseß	Heiligenstadt i.OFr.	502	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	langfristig
Aufseß	Neuhaus	Heiligenstadt i.OFr.	257	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Aufseß	Sachsendorf	Heiligenstadt i.OFr.	203	erfüllt	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Bad Berneck im Fichtelgebirge	Bad Berneck im Fichtelgebirge	Himmelkron	3.172	erfüllt	vorrangig	erfüllt	erfüllt
Bad Berneck im Fichtelgebirge	Bärnreuth	Himmelkron	207	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Bad Berneck im Fichtelgebirge	Escherlich	Himmelkron	359	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Bad Berneck im Fichtelgebirge	Wasserknoten	Himmelkron	230	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Bischofsgrün	Birnstengel	Bad Berneck im Fichtelgebirge	221	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Bischofsgrün	Bischofsgrün	Bad Berneck im Fichtelgebirge	1.219	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Bischofsgrün	Fröbershammer	Bad Berneck im Fichtelgebirge	170	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Emtmannsberg	Emtmannsberg	Weidenberg	485	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Fichtelberg	Fichtelberg	Warmensteinach	1.069	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Fichtelberg	Hüttstadt/Sankt Veit	Warmensteinach	163	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Fichtelberg	Neubau	Warmensteinach	597	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
Gefrees	Gefrees	Himmelkron	2.477	langfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Gefrees	Grünstein	Himmelkron	182	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Gefrees	Kornbach	Himmelkron	154	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Gefrees	Metzlersreuth	Himmelkron	191	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Gefrees	Streitau	Himmelkron	426	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Gesees	Forkendorf	Mistelbach	183	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Gesees	Gesees	Mistelbach	960	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig
Glashütten	Glashütten	Mistelgau	1.418	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Goldkronach	Brandholz	Bindlach	425	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Goldkronach	Dressendorf	Bindlach	410	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Goldkronach	Goldkronach	Bindlach	1.488	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Goldkronach	Leisau	Bindlach	175	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Goldkronach	Nemmersdorf	Bindlach	670	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Goldkronach	Sickenreuth	Bindlach	203	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Haag	Haag	Creußen	445	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig
Haag	Unterschreez	Creußen	383	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Heinersreuth	Altenplos	Bindlach	1.237	langfristig	langfristig	vorrangig	langfristig
Heinersreuth	Cottenbach	Bindlach	163	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Heinersreuth	Dürrwiesen	Bindlach	202	langfristig	langfristig	vorrangig	langfristig
Heinersreuth	Heinersreuth	Bindlach	1.762	erfüllt	erfüllt	vorrangig	langfristig
Heinersreuth	Unterwaiz	Bindlach	197	erfüllt	erfüllt	vorrangig	langfristig
Hummeltal	Pettendorf	Mistelbach	841	erfüllt	erfüllt	erfüllt	mittelfristig

Gemeinde	Ortsteil	Zielort	EW Teillort	Handlungsbedarf			
				Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
Hummeltal	Pittersdorf	Mistelbach	1.106	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
Kirchenpingarten	Kirchenpingarten	Weidenberg	465	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Kirchenpingarten	Kirmsees	Weidenberg	167	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Kirchenpingarten	Tressau	Weidenberg	170	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Mehlmeisel	Mehlmeisel	Fichtelberg	999	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Mehlmeisel	Richardsfeld	Fichtelberg	999	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Mehlmeisel	Unterlind	Fichtelberg	999	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Mistelbach	Mistelbach	Mistelgau	1.578	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Mistelgau	Gollenbach	Glashütten	208	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Mistelgau	Mistelgau	Glashütten	1.680	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	vorrangig
Mistelgau	Obernsees	Glashütten	660	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	mittelfristig
Mistelgau	Plösen	Glashütten	225	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Mistelgau	Seitenbach	Glashütten	171	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Mistelgau	Truppach	Glashütten	244	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	mittelfristig
Mistelgau	Wohnsgehaig	Glashütten	158	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Plankenfels	Plankenfels	Waischenfeld	492	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Plankenfels	Wadenhof	Waischenfeld	193	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Plech	Bernheck	Betzenstein	166	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Plech	Ottenhof	Betzenstein	192	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Plech	Plech	Betzenstein	989	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Prebitz	Engelmannsreuth	Creußen	508	langfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Prebitz	Funkendorf	Creußen	151	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Schnabelwaid	Schnabelwaid	Creußen	767	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Seybothenreuth	Seybothenreuth	Weidenberg	903	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig
Warmensteinach	Geiersberg/Fleckl	Fichtelberg	426	vorrangig	vorrangig	erfüllt	erfüllt
Warmensteinach	Oberwarmensteinach	Fichtelberg	181	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Warmensteinach	Warmensteinach	Fichtelberg	1.668	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Defizite (Anzahl Ortschaften)				41	43	50	55

Tabelle 15: Erreichbarkeit Zentraler Ort 2

Voraussetzungen	Richtwert	Richtwert	Richtwert	Mo-Fr	Sa	So
Reisezeit (RZ) max.:	60 Min	90 Min	Hinfahrt:	06:00-08:00	07:00 - 10:00	08:30 - 10:30
Beförderungszeit max.:	50 Min	80 Min	Rückfahrt1:	12:00-13:30	11:30 - 14:00	11:30 - 14:00
Umsteigezeit max.:	10 Min	15 Min	Rückfahrt2	15:30-18:30	15:30 - 18:30	15:30 - 18:30
Anzahl Umstiege	2 mal	2 mal				

Gemeinde	Ortsteil	Zielort	EW Teilort	Handlungsbedarf			
				Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
Ahorntal	Adlitz	Pegnitz	155	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Ahorntal	Freiahorn	Pegnitz	224	langfristig	mittelfristig	vorrangig	mittelfristig
Ahorntal	Kirchahorn	Pegnitz	327	langfristig	mittelfristig	vorrangig	mittelfristig
Ahorntal	Körzendorf	Pegnitz	318	langfristig	mittelfristig	vorrangig	mittelfristig
Ahorntal	Reizendorf	Pegnitz	186	langfristig	mittelfristig	vorrangig	mittelfristig
Aufseß	Aufseß	Hollfeld	502	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Aufseß	Neuhaus	Hollfeld	257	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Aufseß	Sachsendorf	Hollfeld	203	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Bad Berneck im Fichtelgebirge	Bad Berneck im Fichtelgebirge	Gefrees	3.172	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Bad Berneck im Fichtelgebirge	Bärnreuth	Gefrees	207	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Bad Berneck im Fichtelgebirge	Escherlich	Gefrees	359	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Bad Berneck im Fichtelgebirge	Wasserknoten	Gefrees	230	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Betzenstein	Betzenstein	Pegnitz	832	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Betzenstein	Leupoldstein	Pegnitz	172	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Betzenstein	Spies	Pegnitz	184	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Betzenstein	Weidensees	Pegnitz	387	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Bindlach	Allersdorf	Bad Berneck im Fichtelgebirge	161	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Bindlach	Benk	Bad Berneck im Fichtelgebirge	368	erfüllt	langfristig	erfüllt	vorrangig
Bindlach	Bindlach	Bad Berneck im Fichtelgebirge	3.644	erfüllt	langfristig	erfüllt	vorrangig
Bindlach	Bindlacher Berg	Bad Berneck im Fichtelgebirge	877	erfüllt	langfristig	erfüllt	vorrangig
Bindlach	Deps	Bad Berneck im Fichtelgebirge	152	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Bindlach	Ramsenthal	Bad Berneck im Fichtelgebirge	635	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	mittelfristig
Bindlach	Ruh	Bad Berneck im Fichtelgebirge	755	langfristig	langfristig	vorrangig	mittelfristig
Bischofsgrün	Birnstengel	Marktredwitz	221	vorrangig	vorrangig	vorrangig	mittelfristig
Bischofsgrün	Bischofsgrün	Marktredwitz	1.219	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Bischofsgrün	Fröbershammer	Marktredwitz	170	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Creußen	Althaidhof	Pegnitz	318	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Creußen	Bühl	Pegnitz	498	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Creußen	Creußen	Pegnitz	2.089	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Creußen	Gottsfeld	Pegnitz	286	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Creußen	Lindenhardt	Pegnitz	370	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Creußen	Neuhaidhof	Pegnitz	152	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Creußen	Seidwitz	Pegnitz	277	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Fichtelberg	Fichtelberg	Marktredwitz	1.069	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Fichtelberg	Hüttstadt / Sankt Veit	Marktredwitz	163	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Fichtelberg	Neubau	Marktredwitz	597	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig
Gefrees	Gefrees	Bad Berneck im Fichtelgebirge	2.477	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig

Gemeinde	Ortsteil	Zielort	EW Teilort	Handlungsbedarf			
				Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
Gefrees	Grünstein	Bad Berneck im Fichtelgebirge	182	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Gefrees	Kornbach	Bad Berneck im Fichtelgebirge	154	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Gefrees	Metzlersreuth	Bad Berneck im Fichtelgebirge	191	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Gefrees	Streitau	Bad Berneck im Fichtelgebirge	426	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Glashütten	Glashütten	Hollfeld	1.418	erfüllt	langfristig	vorrangig	vorrangig
Goldkronach	Brandholz	Bad Berneck im Fichtelgebirge	425	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Goldkronach	Dressendorf	Bad Berneck im Fichtelgebirge	410	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Goldkronach	Goldkronach	Bad Berneck im Fichtelgebirge	1.488	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Goldkronach	Leisau	Bad Berneck im Fichtelgebirge	175	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Goldkronach	Nemmersdorf	Bad Berneck im Fichtelgebirge	670	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Goldkronach	Sickenreuth	Bad Berneck im Fichtelgebirge	203	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Haag	Haag	Pegnitz	445	langfristig	erfüllt	langfristig	langfristig
Haag	Unterschreez	Pegnitz	383	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Heinersreuth	Altenplos	Kulmbach	1.237	langfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig
Heinersreuth	Cottenbach	Kulmbach	163	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Heinersreuth	Dürrwiesen	Kulmbach	202	langfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig
Heinersreuth	Heinersreuth	Kulmbach	1.762	langfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig
Heinersreuth	Unterwaiz	Kulmbach	197	langfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig
Kirchenpingarten	Kirchenpingarten	Kemnath	465	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Kirchenpingarten	Kirmsees	Kemnath	167	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Kirchenpingarten	Tressau	Kemnath	170	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Mehlmeisel	Mehlmeisel	Marktdrewitz	999	langfristig	langfristig	erfüllt	vorrangig
Mehlmeisel	Richardsfeld	Marktdrewitz	999	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Mehlmeisel	Unterlind	Marktdrewitz	999	erfüllt	langfristig	erfüllt	vorrangig
Mistelbach	Mistelbach	Hollfeld	1.578	erfüllt	vorrangig	erfüllt	vorrangig
Mistelgau	Gollenbach	Hollfeld	208	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Mistelgau	Mistelgau	Hollfeld	1.680	erfüllt	langfristig	erfüllt	vorrangig
Mistelgau	Obernsees	Hollfeld	660	erfüllt	vorrangig	erfüllt	mittelfristig
Mistelgau	Plösen	Hollfeld	225	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Mistelgau	Seitenbach	Hollfeld	171	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Mistelgau	Truppach	Hollfeld	244	erfüllt	vorrangig	erfüllt	mittelfristig
Mistelgau	Wohnsgehaig	Hollfeld	158	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Plankenfels	Plankenfels	Hollfeld	492	erfüllt	vorrangig	erfüllt	erfüllt
Plankenfels	Wadenhof	Hollfeld	193	erfüllt	vorrangig	erfüllt	erfüllt
Plech	Bernheck	Pegnitz	166	erfüllt	vorrangig	erfüllt	erfüllt
Plech	Ottenhof	Pegnitz	192	erfüllt	mittelfristig	erfüllt	erfüllt
Plech	Plech	Pegnitz	989	erfüllt	mittelfristig	erfüllt	erfüllt
Pottenstein	Elbersberg	Pegnitz	478	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt
Pottenstein	Hohenmirsberg	Pegnitz	232	vorrangig	vorrangig	langfristig	langfristig
Pottenstein	Kirchenbirkig	Pegnitz	442	erfüllt	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Pottenstein	Kleinkirchenbirkig	Pegnitz	160	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Pottenstein	Kühlenfels	Pegnitz	351	erfüllt	langfristig	vorrangig	vorrangig
Pottenstein	Pottenstein	Pegnitz	1.320	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
Pottenstein	Püttlach	Pegnitz	170	vorrangig	vorrangig	langfristig	langfristig
Pottenstein	Regenthal	Pegnitz	412	erfüllt	langfristig	vorrangig	vorrangig
Pottenstein	Tüchersfeld	Pegnitz	217	erfüllt	erfüllt	vorrangig	langfristig
Pottenstein	Waidach	Pegnitz	381	erfüllt	langfristig	vorrangig	vorrangig
Prebitz	Engelmannsreuth	Pegnitz	508	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig

Gemeinde	Ortsteil	Zielort	EW Teillort	Handlungsbedarf			
				Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
Prebitz	Funkendorf	Pegnitz	151	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Schnabelwaid	Schnabelwaid	Pegnitz	767	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Seybothenreuth	Seybothenreuth	Kemnath	903	erfüllt	mittelfristig	erfüllt	langfristig
Speichersdorf	Haidenaab-Göppmannsbühl	Kemnath	365	erfüllt	langfristig	mittelfristig	vorrangig
Speichersdorf	Kirchenlaibach	Kemnath	1.056	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
Speichersdorf	Plössen	Kemnath	195	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Speichersdorf	Ramlesreuth	Kemnath	234	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Speichersdorf	Speichersdorf	Kemnath	2.953	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
Speichersdorf	Windischenlaibach	Kemnath	304	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Speichersdorf	Wirbenz	Kemnath	185	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Speichersdorf	Zeulenreuth	Kemnath	199	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Waischenfeld	Breitenlesau	Hollfeld	194	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Waischenfeld	Löhlitz	Hollfeld	204	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Waischenfeld	Nankendorf	Hollfeld	229	vorrangig	vorrangig	langfristig	langfristig
Waischenfeld	Waischenfeld	Hollfeld	1.329	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig
Warmensteinach	Geiersberg / Fleckl	Weidenberg	426	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Defizite (Anzahl Ortschaften)				67	87	76	94

Tabelle 16: Erreichbarkeit Zentraler Ort 3

Voraussetzungen	Richtwert	Richtwert	Richtwert	Mo-Fr	Sa	So
Reisezeit (RZ) max.:	60 Min	90 Min	Hinfahrt:	06:00-08:00	07:00 - 10:00	08:30 - 10:30
Beförderungszeit max.:	50 Min	80 Min	Rückfahrt1:	12:00-13:30	11:30 - 14:00	11:30 - 14:00
Umsteigezeit max.:	10 Min	15 Min	Rückfahrt2	15:30-18:30	15:30 - 18:30	15:30 - 18:30
Anzahl Umstiege	2 mal	2 mal				

Gemeinde	Ortsteil	Zielort	EW Teilort	Handlungsbedarf			
				Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
Ahorntal	Adlitz	Bayreuth ZOH	155	langfristig	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Ahorntal	Freiahorn	Bayreuth ZOH	224	erfüllt	erfüllt	vorrangig	langfristig
Ahorntal	Kirchahorn	Bayreuth ZOH	327	langfristig	erfüllt	vorrangig	langfristig
Ahorntal	Körzendorf	Bayreuth ZOH	318	erfüllt	erfüllt	vorrangig	erfüllt
Ahorntal	Reizendorf	Bayreuth ZOH	186	erfüllt	erfüllt	vorrangig	langfristig
Aufseß	Aufseß	Bayreuth ZOH	502	vorrangig	vorrangig	vorrangig	mittelfristig
Aufseß	Neuhaus	Bayreuth ZOH	257	vorrangig	vorrangig	vorrangig	mittelfristig
Aufseß	Sachsendorf	Bayreuth ZOH	203	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Bad Berneck im Fichtelgebirge	Bad Berneck im Fichtelgebirge	Bayreuth ZOH	3.172	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
Bad Berneck im Fichtelgebirge	Bärnreuth	Bayreuth ZOH	207	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Bad Berneck im Fichtelgebirge	Escherlich	Bayreuth ZOH	359	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt
Bad Berneck im Fichtelgebirge	Wasserknoten	Bayreuth ZOH	230	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Betzenstein	Betzenstein	Bayreuth ZOH	832	langfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig
Betzenstein	Leupoldstein	Bayreuth ZOH	172	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig
Betzenstein	Spies	Bayreuth ZOH	184	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Betzenstein	Weidensees	Bayreuth ZOH	387	langfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Bindlach	Allersdorf	Bayreuth ZOH	161	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Bindlach	Benk	Bayreuth ZOH	368	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
Bindlach	Bindlach	Bayreuth ZOH	3.644	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
Bindlach	Bindlacher Berg	Bayreuth ZOH	877	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
Bindlach	Deps	Bayreuth ZOH	152	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Bindlach	Ramsenthal	Bayreuth ZOH	635	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Bindlach	Ruh	Bayreuth ZOH	755	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Bischofsgrün	Birnstengel	Bayreuth ZOH	221	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Bischofsgrün	Bischofsgrün	Bayreuth ZOH	1.219	langfristig	langfristig	langfristig	erfüllt
Bischofsgrün	Fröbershammer	Bayreuth ZOH	170	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Creußen	Althaidhof	Bayreuth ZOH	318	erfüllt	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Creußen	Bühl	Bayreuth ZOH	498	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Creußen	Creußen	Bayreuth ZOH	2.089	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Creußen	Gottsfeld	Bayreuth ZOH	286	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Creußen	Lindenhardt	Bayreuth ZOH	370	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Creußen	Neuhaidhof	Bayreuth ZOH	152	erfüllt	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Creußen	Seidwitz	Bayreuth ZOH	277	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Eckersdorf	Busbach	Bayreuth ZOH	206	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Eckersdorf	Donndorf	Bayreuth ZOH	1.910	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
Eckersdorf	Eckersdorf	Bayreuth ZOH	1.948	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
Eckersdorf	Neustädtlein am Forst	Bayreuth ZOH	166	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Eckersdorf	Oberwaiz	Bayreuth ZOH	334	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Emtmannsberg	Emtmannsberg	Bayreuth ZOH	485	erfüllt	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Fichtelberg	Fichtelberg	Bayreuth ZOH	1.069	langfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig
Fichtelberg	Hüttstadt / Sankt Veit	Bayreuth ZOH	163	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Fichtelberg	Neubau	Bayreuth ZOH	597	langfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig
Gefrees	Gefrees	Bayreuth ZOH	2.477	langfristig	langfristig	erfüllt	langfristig

Gemeinde	Ortsteil	Zielort	EW Teillort	Handlungsbedarf			
				Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
Gefrees	Grünstein	Bayreuth ZOH	182	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Gefrees	Kornbach	Bayreuth ZOH	154	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Gefrees	Metzlersreuth	Bayreuth ZOH	191	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Gefrees	Streitau	Bayreuth ZOH	426	vorrangig	vorrangig	langfristig	vorrangig
Gesees	Forkendorf	Bayreuth ZOH	183	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
Gesees	Gesees	Bayreuth ZOH	960	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
Glashütten	Glashütten	Bayreuth ZOH	1.418	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Goldkronach	Brandholz	Bayreuth ZOH	425	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Goldkronach	Dressendorf	Bayreuth ZOH	410	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Goldkronach	Goldkronach	Bayreuth ZOH	1.488	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Goldkronach	Leisau	Bayreuth ZOH	175	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Goldkronach	Nemmersdorf	Bayreuth ZOH	670	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Goldkronach	Sickenreuth	Bayreuth ZOH	203	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Haag	Haag	Bayreuth ZOH	445	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Haag	Unterschreez	Bayreuth ZOH	383	erfüllt	erfüllt	langfristig	vorrangig
Heinersreuth	Altenplos	Bayreuth ZOH	1.237	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
Heinersreuth	Cottenbach	Bayreuth ZOH	163	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Heinersreuth	Dürrwiesen	Bayreuth ZOH	202	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
Heinersreuth	Heinersreuth	Bayreuth ZOH	1.762	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
Heinersreuth	Unterwaiz	Bayreuth ZOH	197	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
Hollfeld	Drosendorf	Bayreuth ZOH	247	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Hollfeld	Freienfels	Bayreuth ZOH	252	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Hollfeld	Hollfeld	Bayreuth ZOH	2.449	langfristig	langfristig	vorrangig	langfristig
Hollfeld	Krögelstein	Bayreuth ZOH	360	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Hollfeld	Schönfeld	Bayreuth ZOH	257	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Hollfeld	Stechendorf	Bayreuth ZOH	239	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Hollfeld	Treppendorf	Bayreuth ZOH	180	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Hollfeld	Weiher	Bayreuth ZOH	246	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Hummeltal	Pettendorf	Bayreuth ZOH	841	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
Hummeltal	Pittersdorf	Bayreuth ZOH	1.106	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
Kirchenpingarten	Kirchenpingarten	Bayreuth ZOH	465	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Kirchenpingarten	Kirmsees	Bayreuth ZOH	167	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Kirchenpingarten	Tressau	Bayreuth ZOH	170	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Mehlmeisel	Mehlmeisel	Bayreuth ZOH	999	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	mittelfristig
Mehlmeisel	Richardsfeld	Bayreuth ZOH	999	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Mehlmeisel	Unterlind	Bayreuth ZOH	999	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig
Mistelbach	Mistelbach	Bayreuth ZOH	1.578	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
Mistelgau	Gollenbach	Bayreuth ZOH	208	erfüllt	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Mistelgau	Mistelgau	Bayreuth ZOH	1.680	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
Mistelgau	Obernsees	Bayreuth ZOH	660	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
Mistelgau	Plösen	Bayreuth ZOH	225	erfüllt	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Mistelgau	Seitenbach	Bayreuth ZOH	171	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Mistelgau	Truppach	Bayreuth ZOH	244	erfüllt	erfüllt	vorrangig	langfristig
Mistelgau	Wohnsgehaig	Bayreuth ZOH	158	erfüllt	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Pegnitz	Bronn	Bayreuth ZOH	589	langfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Pegnitz	Buchau	Bayreuth ZOH	372	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Pegnitz	Büchenbach	Bayreuth ZOH	268	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Pegnitz	Hainbronn	Bayreuth ZOH	540	vorrangig	erfüllt	vorrangig	langfristig
Pegnitz	Horlach	Bayreuth ZOH	240	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Pegnitz	Körbeldorf	Bayreuth ZOH	170	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Pegnitz	Leups	Bayreuth ZOH	210	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Pegnitz	Nemschenreuth	Bayreuth ZOH	430	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Pegnitz	Neudorf	Bayreuth ZOH	533	langfristig	langfristig	langfristig	vorrangig
Pegnitz	Pegnitz	Bayreuth ZOH	7.541	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Pegnitz	Trockau	Bayreuth ZOH	450	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Pegnitz	Troschenreuth	Bayreuth ZOH	670	mittelfristig	vorrangig	langfristig	langfristig

Gemeinde	Ortsteil	Zielort	EW Teilort	Handlungsbedarf			
				Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
Pegnitz	Willenreuth	Bayreuth ZOH	279	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	mittelfristig
Plankenfels	Plankenfels	Bayreuth ZOH	492	erfüllt	erfüllt	vorrangig	langfristig
Plankenfels	Wadenhof	Bayreuth ZOH	193	erfüllt	erfüllt	vorrangig	langfristig
Plech	Bernheck	Bayreuth ZOH	166	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Plech	Ottenhof	Bayreuth ZOH	192	langfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig
Plech	Plech	Bayreuth ZOH	989	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Pottenstein	Elbersberg	Bayreuth ZOH	478	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	mittelfristig
Pottenstein	Hohenmirsberg	Bayreuth ZOH	232	langfristig	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Pottenstein	Kirchenbirkig	Bayreuth ZOH	442	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Pottenstein	Kleinkirchenbirkig	Bayreuth ZOH	160	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Pottenstein	Kühlenfels	Bayreuth ZOH	351	langfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Pottenstein	Pottenstein	Bayreuth ZOH	1.320	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig
Pottenstein	Püttlach	Bayreuth ZOH	170	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Pottenstein	Regenthal	Bayreuth ZOH	412	langfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Pottenstein	Tüchersfeld	Bayreuth ZOH	217	mittelfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig
Pottenstein	Waidach	Bayreuth ZOH	381	langfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Prebitz	Engelmannsreuth	Bayreuth ZOH	508	erfüllt	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Prebitz	Funkendorf	Bayreuth ZOH	151	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Schnabelwaid	Schnabelwaid	Bayreuth ZOH	767	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
Seybothenreuth	Seybothenreuth	Bayreuth ZOH	903	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Speichersdorf	Haidenaab-Göppmannsbühl	Bayreuth ZOH	365	erfüllt	erfüllt	erfüllt	mittelfristig
Speichersdorf	Kirchenlaibach	Bayreuth ZOH	1.056	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Speichersdorf	Plössen	Bayreuth ZOH	195	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Speichersdorf	Ramlesreuth	Bayreuth ZOH	234	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Speichersdorf	Speichersdorf	Bayreuth ZOH	2.953	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Speichersdorf	Windischenlaibach	Bayreuth ZOH	304	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Speichersdorf	Wirbenz	Bayreuth ZOH	185	erfüllt	langfristig	vorrangig	vorrangig
Speichersdorf	Zeulenreuth	Bayreuth ZOH	199	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Waischenfeld	Breitenlesau	Bayreuth ZOH	194	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Waischenfeld	Löhlitz	Bayreuth ZOH	204	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Waischenfeld	Nankendorf	Bayreuth ZOH	229	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Waischenfeld	Waischenfeld	Bayreuth ZOH	1.329	langfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig
Warmensteinach	Geiersberg / Fleckl	Bayreuth ZOH	426	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig
Warmensteinach	Oberwarmensteinach	Bayreuth ZOH	181	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig
Warmensteinach	Warmensteinach	Bayreuth ZOH	1.668	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig
Weidenberg	Görschnitz	Bayreuth ZOH	323	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
Weidenberg	Mengersreuth	Bayreuth ZOH	179	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig
Weidenberg	Neunkirchen am Main	Bayreuth ZOH	533	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Weidenberg	Sophienthal	Bayreuth ZOH	213	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig
Weidenberg	Stockau	Bayreuth ZOH	258	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Weidenberg	Untersteinach	Bayreuth ZOH	395	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
Weidenberg	Waizenreuth	Bayreuth ZOH	245	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Weidenberg	Weidenberg	Bayreuth ZOH	2.715	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Defizite (Anzahl Ortschaften)				97	102	113	132

Tabelle 17: Erreichbarkeit Zentraler Ort 4

Voraussetzungen	Richtwert	Richtwert	Richtwert	Mo-Fr	Sa	So
Reisezeit (RZ) max.:	60 Min	90 Min	Hinfahrt:	06:00-08:00	07:00 - 10:00	08:30 - 10:30
Beförderungszeit max.:	50 Min	80 Min	Rückfahrt1:	12:00-13:30	11:30 - 14:00	11:30 - 14:00
Umsteigezeit max.:	10 Min	15 Min	Rückfahrt2	15:30-18:30	15:30 - 18:30	15:30 - 18:30
Anzahl Umstiege	2 mal	2 mal				

Gemeinde	Ortsteil	Zielort	EW Teilort	Handlungsbedarf			
				Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
Ahorntal	Adlitz	Bayreuth Hbf	155	langfristig	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Ahorntal	Freiahorn	Bayreuth Hbf	224	langfristig	langfristig	vorrangig	langfristig
Ahorntal	Kirchahorn	Bayreuth Hbf	327	langfristig	langfristig	vorrangig	langfristig
Ahorntal	Körzendorf	Bayreuth Hbf	318	erfüllt	erfüllt	vorrangig	langfristig
Ahorntal	Reizendorf	Bayreuth Hbf	186	erfüllt	erfüllt	vorrangig	langfristig
Aufseß	Aufseß	Bayreuth Hbf	502	vorrangig	vorrangig	vorrangig	mittelfristig
Aufseß	Neuhaus	Bayreuth Hbf	257	vorrangig	vorrangig	vorrangig	langfristig
Aufseß	Sachsendorf	Bayreuth Hbf	203	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Bad Berneck im Fichtelgebirge	Bad Berneck im Fichtelgebirge	Bayreuth Hbf	3.172	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Bad Berneck im Fichtelgebirge	Bärnreuth	Bayreuth Hbf	207	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Bad Berneck im Fichtelgebirge	Escherlich	Bayreuth Hbf	359	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Bad Berneck im Fichtelgebirge	Wasserknoten	Bayreuth Hbf	230	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Betzenstein	Betzenstein	Bayreuth Hbf	832	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Betzenstein	Leupoldstein	Bayreuth Hbf	172	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig
Betzenstein	Spies	Bayreuth Hbf	184	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Betzenstein	Weidensees	Bayreuth Hbf	387	langfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Bindlach	Allersdorf	Bayreuth Hbf	161	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Bindlach	Benk	Bayreuth Hbf	368	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Bindlach	Bindlach	Bayreuth Hbf	3.644	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Bindlach	Bindlacher Berg	Bayreuth Hbf	877	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Bindlach	Deps	Bayreuth Hbf	152	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Bindlach	Ramsenthal	Bayreuth Hbf	635	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Bindlach	Ruh	Bayreuth Hbf	755	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Bischofsgrün	Birnstengel	Bayreuth Hbf	221	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Bischofsgrün	Bischofsgrün	Bayreuth Hbf	1.219	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Bischofsgrün	Fröbershammer	Bayreuth Hbf	170	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Creußen	Althaidhof	Bayreuth Hbf	318	erfüllt	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Creußen	Bühl	Bayreuth Hbf	498	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Creußen	Creußen	Bayreuth Hbf	2.089	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Creußen	Gottsfeld	Bayreuth Hbf	286	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Creußen	Lindenhardt	Bayreuth Hbf	370	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Creußen	Neuhaidhof	Bayreuth Hbf	152	erfüllt	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Creußen	Seidwitz	Bayreuth Hbf	277	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Eckersdorf	Busbach	Bayreuth Hbf	206	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Eckersdorf	Donndorf	Bayreuth Hbf	1.910	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Eckersdorf	Eckersdorf	Bayreuth Hbf	1.948	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Eckersdorf	Neustädtlein am Forst	Bayreuth Hbf	166	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Eckersdorf	Oberwaiz	Bayreuth Hbf	334	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Emtmannsberg	Emtmannsberg	Bayreuth Hbf	485	erfüllt	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Fichtelberg	Fichtelberg	Bayreuth Hbf	1.069	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Fichtelberg	Hüttstadt / Sankt Veit	Bayreuth Hbf	163	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Fichtelberg	Neubau	Bayreuth Hbf	597	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Gefrees	Gefrees	Bayreuth Hbf	2.477	langfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt

Gemeinde	Ortsteil	Zielort	EW Teillort	Handlungsbedarf			
				Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
Gefrees	Grünstein	Bayreuth Hbf	182	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Gefrees	Kornbach	Bayreuth Hbf	154	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Gefrees	Metzlersreuth	Bayreuth Hbf	191	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Gefrees	Streitau	Bayreuth Hbf	426	langfristig	langfristig	langfristig	vorrangig
Gesees	Forkendorf	Bayreuth Hbf	183	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
Gesees	Gesees	Bayreuth Hbf	960	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
Glashütten	Glashütten	Bayreuth Hbf	1.418	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Goldkronach	Brandholz	Bayreuth Hbf	425	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Goldkronach	Dressendorf	Bayreuth Hbf	410	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Goldkronach	Goldkronach	Bayreuth Hbf	1.488	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Goldkronach	Leisau	Bayreuth Hbf	175	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Goldkronach	Nemmersdorf	Bayreuth Hbf	670	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Goldkronach	Sickenreuth	Bayreuth Hbf	203	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Haag	Haag	Bayreuth Hbf	445	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Haag	Unterschreez	Bayreuth Hbf	383	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Heinersreuth	Altenplos	Bayreuth Hbf	1.237	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Heinersreuth	Cottenbach	Bayreuth Hbf	163	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Heinersreuth	Dürrwiesen	Bayreuth Hbf	202	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Heinersreuth	Heinersreuth	Bayreuth Hbf	1.762	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Heinersreuth	Unterwaiz	Bayreuth Hbf	197	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Hollfeld	Drosendorf	Bayreuth Hbf	247	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Hollfeld	Freienfels	Bayreuth Hbf	252	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Hollfeld	Hollfeld	Bayreuth Hbf	2.449	langfristig	langfristig	vorrangig	erfüllt
Hollfeld	Krögelstein	Bayreuth Hbf	360	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Hollfeld	Schönfeld	Bayreuth Hbf	257	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Hollfeld	Stechendorf	Bayreuth Hbf	239	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Hollfeld	Treppendorf	Bayreuth Hbf	180	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Hollfeld	Weiher	Bayreuth Hbf	246	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Hummeltal	Pettendorf	Bayreuth Hbf	841	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
Hummeltal	Pittersdorf	Bayreuth Hbf	1.106	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
Kirchenpingarten	Kirchenpingarten	Bayreuth Hbf	465	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Kirchenpingarten	Kirmsees	Bayreuth Hbf	167	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Kirchenpingarten	Tressau	Bayreuth Hbf	170	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Mehlmeisel	Mehlmeisel	Bayreuth Hbf	999	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	langfristig
Mehlmeisel	Richardsfeld	Bayreuth Hbf	999	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Mehlmeisel	Unterlind	Bayreuth Hbf	999	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	langfristig
Mistelbach	Mistelbach	Bayreuth Hbf	1.578	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
Mistelgau	Gollenbach	Bayreuth Hbf	208	erfüllt	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Mistelgau	Mistelgau	Bayreuth Hbf	1.680	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
Mistelgau	Obernsees	Bayreuth Hbf	660	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Mistelgau	Plösen	Bayreuth Hbf	225	erfüllt	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Mistelgau	Seitenbach	Bayreuth Hbf	171	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Mistelgau	Truppach	Bayreuth Hbf	244	erfüllt	erfüllt	vorrangig	erfüllt
Mistelgau	Wohnsgehaig	Bayreuth Hbf	158	erfüllt	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Pegnitz	Bronn	Bayreuth Hbf	589	langfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Pegnitz	Buchau	Bayreuth Hbf	372	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Pegnitz	Büchenbach	Bayreuth Hbf	268	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Pegnitz	Hainbronn	Bayreuth Hbf	540	vorrangig	erfüllt	langfristig	langfristig
Pegnitz	Horlach	Bayreuth Hbf	240	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Pegnitz	Körbeldorf	Bayreuth Hbf	170	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Pegnitz	Leups	Bayreuth Hbf	210	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Pegnitz	Nemschenreuth	Bayreuth Hbf	430	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Pegnitz	Neudorf	Bayreuth Hbf	533	erfüllt	erfüllt	langfristig	vorrangig
Pegnitz	Pegnitz	Bayreuth Hbf	7.541	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Pegnitz	Trockau	Bayreuth Hbf	450	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Pegnitz	Troschenreuth	Bayreuth Hbf	670	mittelfristig	vorrangig	langfristig	erfüllt

Gemeinde	Ortsteil	Zielort	EW Teilort	Handlungsbedarf			
				Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
Pegnitz	Willenreuth	Bayreuth Hbf	279	langfristig	mittelfristig	erfüllt	mittelfristig
Plankenfels	Plankenfels	Bayreuth Hbf	492	erfüllt	erfüllt	vorrangig	erfüllt
Plankenfels	Wadenhof	Bayreuth Hbf	193	erfüllt	erfüllt	vorrangig	erfüllt
Plech	Bernheck	Bayreuth Hbf	166	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Plech	Ottenhof	Bayreuth Hbf	192	langfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt
Plech	Plech	Bayreuth Hbf	989	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Pottenstein	Elbersberg	Bayreuth Hbf	478	langfristig	mittelfristig	erfüllt	mittelfristig
Pottenstein	Hohenmirsberg	Bayreuth Hbf	232	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Pottenstein	Kirchenbirkig	Bayreuth Hbf	442	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Pottenstein	Kleinkirchenbirkig	Bayreuth Hbf	160	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Pottenstein	Kühlenfels	Bayreuth Hbf	351	langfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Pottenstein	Pottenstein	Bayreuth Hbf	1.320	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Pottenstein	Püttlach	Bayreuth Hbf	170	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Pottenstein	Regenthal	Bayreuth Hbf	412	langfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Pottenstein	Tüchersfeld	Bayreuth Hbf	217	mittelfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Pottenstein	Waidach	Bayreuth Hbf	381	langfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Prebitz	Engelmannsreuth	Bayreuth Hbf	508	erfüllt	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Prebitz	Funkendorf	Bayreuth Hbf	151	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Schnabelwaid	Schnabelwaid	Bayreuth Hbf	767	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Seybothenreuth	Seybothenreuth	Bayreuth Hbf	903	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Speichersdorf	Haidenaab-Göppmannsbühl	Bayreuth Hbf	365	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Speichersdorf	Kirchenlaibach	Bayreuth Hbf	1.056	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Speichersdorf	Plössen	Bayreuth Hbf	195	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Speichersdorf	Ramlesreuth	Bayreuth Hbf	234	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Speichersdorf	Speichersdorf	Bayreuth Hbf	2.953	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Speichersdorf	Windischenlaibach	Bayreuth Hbf	304	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Speichersdorf	Wirbenz	Bayreuth Hbf	185	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Speichersdorf	Zeulenreuth	Bayreuth Hbf	199	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Waischenfeld	Breitenlesau	Bayreuth Hbf	194	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Waischenfeld	Löhlitz	Bayreuth Hbf	204	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Waischenfeld	Nankendorf	Bayreuth Hbf	229	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Waischenfeld	Waischenfeld	Bayreuth Hbf	1.329	langfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig
Warmensteinach	Geiersberg / Fleckl	Bayreuth Hbf	426	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig
Warmensteinach	Oberwarmensteinach	Bayreuth Hbf	181	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig
Warmensteinach	Warmensteinach	Bayreuth Hbf	1.668	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig
Weidenberg	Görschnitz	Bayreuth Hbf	323	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Weidenberg	Mengersreuth	Bayreuth Hbf	179	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig
Weidenberg	Neunkirchen am Main	Bayreuth Hbf	533	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Weidenberg	Sophiental	Bayreuth Hbf	213	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig
Weidenberg	Stockau	Bayreuth Hbf	258	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Weidenberg	Untersteinach	Bayreuth Hbf	395	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Weidenberg	Waizenreuth	Bayreuth Hbf	245	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Weidenberg	Weidenberg	Bayreuth Hbf	2.715	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Defizite (Anzahl Ortschaften)				97	102	113	132

TTabelle 18: Bedienungshäufigkeit

Gemeinde	Ortsteil	EW	Gebietstyp	Handlungsbedarf									
				Schule		Ferien		Samstag		Sonntag		SVZ	SVZ
				NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	SVZ		
Ahorntal	Adlitz	155	Ländlicher Raum	langfristig	kurzfristig	mittelfristig	mittelfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig
Ahorntal	Freiahorn	224	Ländlicher Raum	langfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Ahorntal	Kirchahorn	327	Ländlicher Raum	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Ahorntal	Körzendorf	318	Ländlicher Raum	langfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Ahorntal	Reizendorf	186	Ländlicher Raum	langfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Aufseß	Aufseß	502	Ländlicher Raum	langfristig	kurzfristig	langfristig	mittelfristig	kurzfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Aufseß	Neuhaus	257	Ländlicher Raum	langfristig	kurzfristig	langfristig	mittelfristig	kurzfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Aufseß	Sachsendorf	203	Ländlicher Raum	langfristig	kurzfristig	mittelfristig	mittelfristig	kurzfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Bad Berneck i. F.	Bad Berneck i. F.	3.172	Stadt-Umland-Bereich (zentral)	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Bad Berneck i. F.	Bämreuth	207	Stadt-Umland-Bereich (nicht zentral)	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig
Bad Berneck i. F.	Escherlich	359	Stadt-Umland-Bereich (nicht zentral)	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig
Bad Berneck i. F.	Wasserknoten	230	Stadt-Umland-Bereich (nicht zentral)	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig
Betzenstein	Betzenstein	832	Ländlicher Raum	erfüllt	kurzfristig	erfüllt	langfristig	kurzfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Betzenstein	Leupoldstein	172	Ländlicher Raum	langfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig
Betzenstein	Spies	184	Ländlicher Raum	mittelfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig
Betzenstein	Weidensees	387	Ländlicher Raum	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Bindlach	Allersdorf	161	Stadt-Umland-Bereich (nicht zentral)	langfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig
Bindlach	Benk	368	Stadt-Umland-Bereich (nicht zentral)	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig
Bindlach	Bindlach	3.644	Verkehrsachsen	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Bindlach	Bindlacher Berg	877	Stadt-Umland-Bereich (nicht zentral)	langfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Bindlach	Deps	152	Stadt-Umland-Bereich (nicht zentral)	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig
Bindlach	Ramsenthal	635	Verkehrsachsen	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Bindlach	Ruh	755	Verkehrsachsen	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Bischofsgrün	Birnstengel	221	Ländlicher Raum	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Bischofsgrün	Bischofsgrün	1.219	Ländlicher Raum	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Bischofsgrün	Fröbershammer	170	Ländlicher Raum	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Creußen	Althaldhof	318	Ländlicher Raum	mittelfristig	kurzfristig	mittelfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig
Creußen	Bühl	498	Ländlicher Raum	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig
Creußen	Creußen	2.089	Verkehrsachsen	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Creußen	Gottsfeld	286	Ländlicher Raum	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig
Creußen	Lindenhardt	370	Ländlicher Raum	mittelfristig	kurzfristig	mittelfristig	langfristig	kurzfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig
Creußen	Neuhaldhof	152	Ländlicher Raum	mittelfristig	kurzfristig	mittelfristig	mittelfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig
Creußen	Seidwitz	277	Ländlicher Raum	mittelfristig	kurzfristig	mittelfristig	mittelfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig
Eckersdorf	Busbach	206	Stadt-Umland-Bereich (nicht zentral)	mittelfristig	kurzfristig	mittelfristig	mittelfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig
Eckersdorf	Donndorf	1.910	Stadt-Umland-Bereich (zentral)	erfüllt	mittelfristig	erfüllt	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	langfristig

Gemeinde	Ortsteil	EW	Gebietstyp	Handlungsbedarf									
				Schule		Ferien		Samstag		Sonntag	SVZ	SVZ	SVZ
				NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ				
Eckersdorf	Eckersdorf	1.948	Stadt-Umland-Bereich (zentral)	erfüllt	mittelfristig	erfüllt	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	langfristig
Eckersdorf	Neustädtlein am Forst	166	Stadt-Umland-Bereich (nicht zentral)	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig
Eckersdorf	Oberwalz	334	Stadt-Umland-Bereich (nicht zentral)	mittelfristig	kurzfristig	mittelfristig	mittelfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig
Etmannsberg	Etmannsberg	485	Stadt-Umland-Bereich (nicht zentral)	mittelfristig	kurzfristig	mittelfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig
Fichtelberg	Fichtelberg	1.069	Ländlicher Raum	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig	erfüllt	langfristig	langfristig	erfüllt
Fichtelberg	Hütstadt / Sankt Veit	163	Ländlicher Raum	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig
Fichtelberg	Neubau	597	Ländlicher Raum	langfristig	langfristig	langfristig	erfüllt	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Gefrees	Gefrees	2.477	Ländlicher Raum	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Gefrees	Grünstein	182	Ländlicher Raum	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig
Gefrees	Kombach	154	Ländlicher Raum	langfristig	kurzfristig	langfristig	mittelfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig
Gefrees	Metzlersreuth	191	Ländlicher Raum	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig
Gefrees	Streitau	426	Ländlicher Raum	langfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Gesees	Forkendorf	183	Stadt-Umland-Bereich (nicht zentral)	langfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig
Gesees	Gesees	960	Stadt-Umland-Bereich (zentral)	langfristig	mittelfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig
Glashütten	Glashütten	1.418	Stadt-Umland-Bereich (zentral)	erfüllt	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Goldkronach	Brandholz	425	Stadt-Umland-Bereich (nicht zentral)	mittelfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig
Goldkronach	Dressendorf	410	Stadt-Umland-Bereich (nicht zentral)	langfristig	langfristig	langfristig	erfüllt	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Goldkronach	Goldkronach	1.488	Stadt-Umland-Bereich (zentral)	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Goldkronach	Leisau	175	Stadt-Umland-Bereich (nicht zentral)	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig
Goldkronach	Nemmersdorf	670	Stadt-Umland-Bereich (nicht zentral)	langfristig	langfristig	langfristig	erfüllt	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig
Goldkronach	Sickenreuth	203	Stadt-Umland-Bereich (nicht zentral)	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig
Haag	Haag	445	Stadt-Umland-Bereich (nicht zentral)	langfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig
Haag	Unterschreez	383	Stadt-Umland-Bereich (nicht zentral)	mittelfristig	kurzfristig	mittelfristig	mittelfristig	kurzfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig
Heinersreuth	Altenplos	1.237	Stadt-Umland-Bereich (nicht zentral)	erfüllt	mittelfristig	langfristig	erfüllt	mittelfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig
Heinersreuth	Cottenbach	163	Stadt-Umland-Bereich (nicht zentral)	mittelfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig
Heinersreuth	Dürnwiesen	202	Stadt-Umland-Bereich (nicht zentral)	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig
Heinersreuth	Heinersreuth	1.762	Stadt-Umland-Bereich (zentral)	erfüllt	mittelfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig
Heinersreuth	Unterwalz	197	Stadt-Umland-Bereich (nicht zentral)	erfüllt	mittelfristig	langfristig	erfüllt	mittelfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig
Hollfeld	Drosendorf	247	Ländlicher Raum	mittelfristig	kurzfristig	mittelfristig	mittelfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig
Hollfeld	Freienfels	252	Ländlicher Raum	langfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	langfristig
Hollfeld	Hollfeld	2.449	Ländlicher Raum	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	erfüllt
Hollfeld	Krögelstein	360	Ländlicher Raum	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	kurzfristig	mittelfristig	mittelfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig
Hollfeld	Schönfeld	257	Ländlicher Raum	langfristig	kurzfristig	mittelfristig	mittelfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig
Hollfeld	Stechendorf	239	Ländlicher Raum	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Hollfeld	Treppendorf	180	Ländlicher Raum	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Hollfeld	Welher	246	Ländlicher Raum	langfristig	kurzfristig	mittelfristig	langfristig	kurzfristig	kurzfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	langfristig
Hummeltal	Pettendorf	841	Stadt-Umland-Bereich (zentral)	langfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig

Gemeinde	Ortsteil	EW	Gebietstyp	Handlungsbedarf									
				Schule		Ferien		Samstag		Sonntag	SVZ	SVZ	SVZ
				NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ				
Hummeltal	Pittersdorf	1.106	Stadt-Umland-Bereich (zentral)	langfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig
Kirchenpingarten	Kirchenpingarten	465	Ländlicher Raum	langfristig	kurzfristig	mittelfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig
Kirchenpingarten	Kirnsees	167	Ländlicher Raum	langfristig	kurzfristig	mittelfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig
Kirchenpingarten	Tressau	170	Ländlicher Raum	langfristig	kurzfristig	mittelfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig
Mehlmeisel	Mehlmeisel	999	Ländlicher Raum	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Mehlmeisel	Richardsfeld	999	Ländlicher Raum	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig
Mehlmeisel	Unterlind	999	Ländlicher Raum	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Mistelbach	Mistelbach	1.578	Stadt-Umland-Bereich (zentral)	erfüllt	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Mistelgau	Gollenbach	208	Stadt-Umland-Bereich (nicht zentral)	mittelfristig	kurzfristig	mittelfristig	kurzfristig	kurzfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig
Mistelgau	Mistelgau	1.680	Stadt-Umland-Bereich (zentral)	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Mistelgau	Obernsees	660	Stadt-Umland-Bereich (nicht zentral)	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig
Mistelgau	Pölsen	225	Stadt-Umland-Bereich (nicht zentral)	mittelfristig	kurzfristig	mittelfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig
Mistelgau	Seitenbach	171	Stadt-Umland-Bereich (nicht zentral)	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig
Mistelgau	Truppach	244	Stadt-Umland-Bereich (nicht zentral)	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig
Mistelgau	Wohnsgehaig	158	Stadt-Umland-Bereich (nicht zentral)	mittelfristig	kurzfristig	mittelfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig
Pegnitz	Bronn	589	Ländlicher Raum	erfüllt	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Pegnitz	Buchau	372	Ländlicher Raum	langfristig	kurzfristig	langfristig	langfristig	kurzfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Pegnitz	Büchenbach	268	Ländlicher Raum	langfristig	kurzfristig	langfristig	langfristig	kurzfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Pegnitz	Hainbronn	540	Ländlicher Raum	erfüllt	langfristig	langfristig	langfristig	kurzfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Pegnitz	Hortach	240	Ländlicher Raum	langfristig	kurzfristig	langfristig	langfristig	kurzfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Pegnitz	Köbeldorf	170	Ländlicher Raum	langfristig	kurzfristig	langfristig	langfristig	kurzfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Pegnitz	Leups	210	Ländlicher Raum	langfristig	kurzfristig	langfristig	langfristig	kurzfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Pegnitz	Nemschenreuth	430	Ländlicher Raum	langfristig	kurzfristig	langfristig	langfristig	kurzfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Pegnitz	Neudorf	533	Ländlicher Raum	erfüllt	kurzfristig	erfüllt	erfüllt	kurzfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	erfüllt
Pegnitz	Pegnitz	7.541	Verkehrsachsen	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Pegnitz	Trockau	450	Ländlicher Raum	langfristig	kurzfristig	langfristig	langfristig	kurzfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Pegnitz	Troschenreuth	670	Ländlicher Raum	langfristig	kurzfristig	langfristig	langfristig	kurzfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Pegnitz	Willeneuth	279	Ländlicher Raum	langfristig	kurzfristig	langfristig	langfristig	kurzfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Plankenfels	Plankenfels	492	Ländlicher Raum	erfüllt	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Plankenfels	Wadenhof	193	Ländlicher Raum	erfüllt	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Plech	Bemheck	166	Ländlicher Raum	langfristig	kurzfristig	langfristig	langfristig	kurzfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Plech	Ottenhof	192	Ländlicher Raum	langfristig	kurzfristig	langfristig	langfristig	kurzfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Plech	Plech	989	Ländlicher Raum	langfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Pottenstein	Elbersberg	478	Ländlicher Raum	langfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Pottenstein	Hohennirsberg	232	Ländlicher Raum	langfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Pottenstein	Kirchenbirkig	442	Ländlicher Raum	langfristig	kurzfristig	langfristig	langfristig	kurzfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Pottenstein	Kleinkirchenbirkig	160	Ländlicher Raum	kurzfristig	mittelfristig	kurzfristig	kurzfristig	mittelfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig

Gemeinde	Ortsteil	EW	Gebietstyp	Handlungsbedarf											
				Schule		Ferien			Samstag		Sonntag				
				NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	SVZ	SVZ			
Pottenstein	Kühlenfels	351	Ländlicher Raum	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig		
Pottenstein	Pottenstein	1.320	Ländlicher Raum	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig	langfristig	langfristig	erfüllt		
Pottenstein	Püttlach	170	Ländlicher Raum	langfristig	kurzfristig	langfristig	langfristig	kurzfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig		
Pottenstein	Regenthal	412	Ländlicher Raum	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig		
Pottenstein	Tüchersfeld	217	Ländlicher Raum	langfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	erfüllt		
Pottenstein	Waldach	381	Ländlicher Raum	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig		
Prebitz	Engelmannsreuth	508	Ländlicher Raum	mittelfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig		
Prebitz	Funkendorf	151	Ländlicher Raum	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig		
Schnabelwaid	Schnabelwaid	767	Verkehrsachsen	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig		
Seybothenreuth	Seybothenreuth	903	Verkehrsachsen	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt		
Speichersdorf	Haderaaß-Göppmannsbühl	365	Verkehrsachsen	langfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig		
Speichersdorf	Kirchenlaibach	1.056	Verkehrsachsen	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt		
Speichersdorf	Plössen	195	Ländlicher Raum	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig		
Speichersdorf	Ramlesreuth	234	Ländlicher Raum	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig		
Speichersdorf	Speichersdorf	2.953	Verkehrsachsen	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt		
Speichersdorf	Windischenlaibach	304	Ländlicher Raum	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig		
Speichersdorf	Wirbenz	185	Ländlicher Raum	langfristig	kurzfristig	langfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig		
Speichersdorf	Zeulenreuth	199	Ländlicher Raum	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig		
Waischenfeld	Breitenlesau	194	Ländlicher Raum	mittelfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	langfristig	langfristig	langfristig		
Waischenfeld	Löhltitz	204	Ländlicher Raum	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig		
Waischenfeld	Nankendorf	229	Ländlicher Raum	langfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	langfristig		
Waischenfeld	Waischenfeld	1.329	Ländlicher Raum	erfüllt	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig		
Warmensteinach	Geiersberg/Flechl	426	Ländlicher Raum	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	erfüllt		
Warmensteinach	Oberwarmensteinach	181	Ländlicher Raum	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	erfüllt		
Warmensteinach	Warmensteinach	1.668	Ländlicher Raum	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt		
Weidenberg	Görschnitz	323	Verkehrsachsen	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	langfristig		
Weidenberg	Mengersreuth	179	Stadt-Umland-Bereich (nicht zentral)	langfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig		
Weidenberg	Neunkirchen am. Main	533	Stadt-Umland-Bereich (nicht zentral)	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig		
Weidenberg	Sophienthal	213	Stadt-Umland-Bereich (nicht zentral)	langfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	langfristig		
Weidenberg	Stockau	258	Verkehrsachsen	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig		
Weidenberg	Untersteinach	395	Verkehrsachsen	langfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig		
Weidenberg	Waizenreuth	245	Stadt-Umland-Bereich (nicht zentral)	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig		
Weidenberg	Weidenberg	2.715	Verkehrsachsen	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig		

Tabelle 19: Zusammenfassung

Schultage						Ferientage						Samstage						Sonntage					
< 200 EW	200-499 EW	500-999 EW	> 1000 EW	Summe		< 200 EW	200-499 EW	500-999 EW	> 1000 EW	Summe		< 200 EW	200-499 EW	500-999 EW	> 1000 EW	Summe		< 200 EW	200-499 EW	500-999 EW	> 1000 EW	Summe	
Defizitbewertung Erreichbarkeit Gemeindehauptort																							
vorrangig	11	17	1	0	29	15	26	2	0	43		16	34	3	0	53		16	36	5	1	58	
mittelfristig	2	0	1	0	3	1	1	1	0	3		0	1	1	0	2		1	0	0	0	1	
langfristig	4	8	1	0	13	2	7	1	0	10		3	0	0	0	3		1	1	0	0	2	
Defizite gesamt	17	25	3	0	45	18	34	4	0	56		19	35	4	0	58		18	37	5	1	61	
keine Defizite	5	24	6	1	36	4	15	5	1	25		3	14	5	1	23		4	12	4	0	20	
Summe OT	22	49	9	1	81	22	49	9	1	81		22	49	9	1	81		22	49	9	1	81	
Defizitbewertung Erreichbarkeit Zentraler Ort 1																							
vorrangig	10	12	1	0	23	12	16	3	2	33		15	21	4	4	44		14	19	3	5	41	
mittelfristig	2	5	3	0	10	0	2	2	0	4		0	1	3	1	5		0	2	4	0	6	
langfristig	1	2	2	3	8	1	2	1	2	6		1	0	0	0	1		2	1	2	3	8	
Defizite gesamt	13	19	6	3	41	13	20	6	4	43		16	22	7	5	50		16	22	9	8	55	
keine Defizite	7	4	7	9	27	7	3	7	8	25		4	1	6	7	18		4	1	4	4	13	
Summe OT	20	23	13	12	68	20	23	13	12	68		20	23	13	12	68		20	23	13	12	68	
Defizitbewertung Erreichbarkeit Zentraler Ort 2																							
vorrangig	19	24	3	1	47	22	28	5	2	57		23	33	6	2	64		22	31	8	8	69	
mittelfristig	2	1	3	0	6	3	3	4	0	10		1	2	0	2	5		1	5	3	0	9	
langfristig	2	7	2	3	14	1	9	4	6	20		1	3	1	2	7		2	5	2	7	16	
Defizite gesamt	23	32	8	4	67	26	40	13	8	87		25	38	7	6	76		25	41	13	15	94	
keine Defizite	8	14	8	14	44	5	6	3	10	24		6	8	9	12	35		6	5	3	3	17	
Summe OT	31	46	16	18	111	31	46	16	18	111		31	46	16	18	111		31	46	16	18	111	
Defizitbewertung Erreichbarkeit Zentraler Ort 3																							
vorrangig	18	22	3	0	43	20	27	4	0	51		27	46	7	1	81		27	44	6	1	78	
mittelfristig	3	6	3	1	13	5	8	4	1	18		3	3	2	4	12		1	5	3	1	10	
langfristig	5	12	5	6	28	3	7	3	6	19		2	5	4	1	12		6	8	10	13	37	
Defizite gesamt	26	40	11	7	84	28	42	11	7	88		32	54	13	6	105		34	57	19	15	125	
keine Defizite	9	22	11	16	58	7	20	11	16	54		3	8	9	17	37		1	5	3	8	17	
Summe OT	35	62	22	23	142	35	62	22	23	142		35	62	22	23	142		35	62	22	23	142	
Defizitbewertung Erreichbarkeit Zentraler Ort 4																							
vorrangig	18	21	3	0	42	20	26	4	0	50		27	47	5	1	80		27	44	6	1	78	
mittelfristig	3	4	3	1	11	4	8	3	1	16		3	2	2	2	9		1	2	1	0	4	
langfristig	5	15	4	5	29	2	10	3	5	20		0	2	6	2	10		2	5	8	6	21	
Defizite gesamt	26	40	10	6	82	26	44	10	6	86		30	51	13	5	99		30	51	15	7	103	
keine Defizite	9	22	12	17	60	9	18	12	17	56		5	11	9	18	43		5	11	7	16	39	
Summe OT	35	62	22	23	142	35	62	22	23	142		35	62	22	23	142		35	62	22	23	142	
Schultage						Ferientage						Samstage						Sonntage					
< 200 EW	200-499 EW	500-999 EW	> 1000 EW	Summe		< 200 EW	200-499 EW	500-999 EW	> 1000 EW	Summe		< 200 EW	200-499 EW	500-999 EW	> 1000 EW	Summe		< 200 EW	200-499 EW	500-999 EW	> 1000 EW	Summe	
Defizitbewertung Bedienungshäufigkeit																							
HVZ																							
Schultage						Ferientage																	
vorrangig	10	8	1	0	19	14	10	1	0	25		19	23	3	0	45		20	26	3	0	49	
mittelfristig	6	16	3	0	25	6	25	4	0	35		4	18	5	10	37		3	5	4	6	18	
langfristig	16	37	11	4	68	14	27	13	9	63		11	21	14	8	54		10	29	13	9	61	
Defizite gesamt	32	61	15	4	112	34	62	18	9	123		34	62	22	18	136		33	60	20	15	128	
keine Defizite	3	1	7	19	30	1	0	4	14	19		1	0	0	5	6		2	2	2	8	14	
Summe OT	35	62	22	23	142	35	62	22	23	142		35	62	22	23	142		35	62	22	23	142	
NVZ																							
Schultage						Ferientage						Samstage											
vorrangig	13	12	1	0	26	17	17	2	0	36		19	23	3	0	45		20	26	3	0	49	
mittelfristig	6	17	4	0	27	4	14	4	0	22		4	18	5	10	37		3	5	4	6	18	
langfristig	14	32	12	10	68	12	30	12	14	58		11	21	14	8	54		10	29	13	9	61	
Defizite gesamt	33	61	17	10	121	33	61	18	14	126		34	62	22	18	136		33	60	20	15	128	
keine Defizite	2	1	5	13	21	2	1	4	9	16		1	0	0	5	6		2	2	2	8	14	
Summe OT	35	62	22	23	142	35	62	22	23	142		35	62	22	23	142		35	62	22	23	142	
SVZ																							
Schultage						Ferientage						Samstage						Sonntage					
vorrangig	24	34	8	0	66	24	34	8	0	66		20	26	3	0	49		20	26	3	0	49	
mittelfristig	7	21	7	6	41	7	21	7	7	42		4	11	5	9	29		3	5	4	6	18	
langfristig	4	7	7	15	33	4	7	7	14	32		10	25	13	9	57		10	29	13	9	61	
Defizite gesamt	35	62	22	21	140	35	62	22	21	140		34	62	21	18	135		33	60	20	15	128	
keine Defizite	0	0	0	2	2	0	0	0	2	2		1	0	1	5	7		2	2	2	8	14	
Summe OT	35	62	22	23	142	35	62	22	23	142		35	62	22	23	142		35	62	22	23	142	

Tabelle 20: Bevölkerungsvorausberechnung

Gemeinde	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Ahorntal	2.189	2.160	2.160	2.150	2.150	2.140	2.130	2.130	2.120	2.110	2.110	2.100	2.090	2.080	2.070						
Aufseß	1.266	1.290	1.280	1.260	1.250	1.240	1.240	1.230	1.220	1.220	1.210	1.210	1.200	1.200	1.200						
Bad Berneck i. F.	4.339	4.370	4.390	4.390	4.390	4.390	4.380	4.380	4.370	4.350	4.340	4.330	4.320	4.310	4.300						
Betzenstein	2.467	2.470	2.470	2.470	2.460	2.450	2.440	2.430	2.420	2.410	2.400	2.390	2.380	2.370	2.360						
Bindlach	7.247	7.300	7.400	7.400	7.400	7.400	7.400	7.400	7.500	7.500	7.500	7.500	7.500	7.500	7.500	7.500	7.500	7.500	7.500	7.400	7.400
Bischofsgrün	1.898	1.850	1.870	1.880	1.890	1.890	1.900	1.900	1.910	1.910	1.910	1.920	1.920	1.920	1.920						
Creußen	4.926	4.940	4.950	4.950	4.950	4.950	4.940	4.940	4.940	4.940	4.930	4.930	4.920	4.910	4.910						
Eckersdorf	5.162	5.100	5.100	5.200	5.200	5.200	5.200	5.200	5.200	5.300	5.300	5.300	5.300	5.300	5.300	5.300	5.300	5.300	5.200	5.200	5.200
Ermilmsberg	1.046	1.050	1.050	1.040	1.040	1.040	1.040	1.040	1.040	1.040	1.030	1.030	1.030	1.030	1.030						
Fichtelberg	1.780	1.760	1.740	1.730	1.720	1.720	1.710	1.710	1.700	1.700	1.690	1.680	1.680	1.670	1.660						
Gefrees	4.402	4.330	4.310	4.290	4.270	4.240	4.210	4.190	4.160	4.140	4.110	4.090	4.070	4.050	4.030						
Gesees	1.293	1.270	1.270	1.280	1.280	1.280	1.280	1.290	1.290	1.290	1.290	1.290	1.290	1.290	1.290						
Glashütten	1.399	1.400	1.400	1.410	1.410	1.420	1.420	1.430	1.430	1.440	1.440	1.440	1.440	1.440	1.440						
Goldkronach	3.509	3.490	3.490	3.490	3.490	3.480	3.480	3.480	3.480	3.480	3.470	3.470	3.470	3.460	3.460						
Haag	917	920	930	930	930	940	940	940	950	950	950	960	960	960	960						
Heinersreuth	3.690	3.740	3.740	3.730	3.720	3.710	3.710	3.700	3.690	3.680	3.660	3.650	3.640	3.630	3.610						
Hollfeld	5.027	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	4.900	4.900	4.900	4.900	4.900	4.900	4.900	4.900	4.800	4.800	4.800	4.800	4.800
Hummeltal	2.401	2.340	2.350	2.350	2.350	2.360	2.360	2.360	2.360	2.360	2.350	2.350	2.350	2.340	2.330						
Kirchenpingarten	1.272	1.280	1.270	1.270	1.260	1.250	1.230	1.220	1.210	1.200	1.190	1.180	1.170	1.160	1.150						
Mehmelssel	1.313	1.310	1.300	1.280	1.270	1.250	1.240	1.230	1.210	1.200	1.190	1.180	1.170	1.160	1.150						
Mistelbach	1.593	1.600	1.590	1.580	1.570	1.560	1.560	1.550	1.540	1.540	1.540	1.530	1.530	1.530	1.520						
Mistelgau	3.789	3.810	3.800	3.780	3.760	3.750	3.730	3.720	3.700	3.690	3.670	3.660	3.650	3.630	3.620						
Pegnitz	13.290	13.200	13.200	13.200	13.100	13.100	13.100	13.000	13.000	12.900	12.900	12.900	12.800	12.800	12.700	12.700	12.700	12.600	12.600	12.500	12.500
Plankenfels	858	860	860	860	860	860	860	860	860	860	860	860	860	860	860						
Plech	1.314	1.330	1.330	1.320	1.320	1.320	1.310	1.310	1.310	1.300	1.300	1.300	1.290	1.290	1.290						
Pottenstein	5.224	5.200	5.200	5.200	5.200	5.200	5.200	5.200	5.200	5.100	5.100	5.100	5.100	5.100	5.100	5.100	5.100	5.100	5.100	5.100	5.000
Prebitz	1.000	1.000	1.000	990	980	980	970	960	960	960	950	950	950	940	940						
Schnabelwaid	982	970	960	960	960	960	960	950	950	950	950	950	940	940	940						
Seybothenreuth	1.277	1.290	1.290	1.290	1.280	1.280	1.270	1.270	1.260	1.260	1.250	1.250	1.250	1.240	1.240						
Speichersdorf	5.765	5.800	5.800	5.700	5.700	5.700	5.700	5.700	5.700	5.700	5.700	5.600	5.600	5.600	5.600	5.600	5.600	5.600	5.500	5.500	5.500
Walschenfeld	3.074	3.080	3.070	3.050	3.040	3.020	3.010	2.990	2.970	2.960	2.940	2.930	2.910	2.900	2.880						
Warmersteinach	2.197	2.240	2.230	2.200	2.180	2.160	2.140	2.120	2.090	2.080	2.060	2.040	2.030	2.010	2.000						
Weidenberg	5.899	5.800	5.800	5.800	5.800	5.800	5.800	5.800	5.700	5.700	5.700	5.700	5.700	5.700	5.700	5.700	5.700	5.600	5.600	5.600	5.600
Landkreis Bay-reuth	126.749	127.440	127.550	127.860	127.860	127.880	127.990	128.090	128.100	128.410	128.520	128.520									

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik; Bevölkerungsstand jeweils zum 31. 12.

Die aktuellste Prognose bezieht sich auf das Basisjahr 2017.

Für Gemeinden unter 5.000 Einwohnern bestehen nur Vorausberechnungen bis zum Jahr 2030.

Die Werte der Jahre 2018 bis 2037 wurden jeweils auf 100 Personen gerundet. Differenzen in den ausgewiesenen Gesamtwerten sind rundungsbedingt.

Tabelle 21: Beteiligung der Verkehrsunternehmen (Stellungnahmen)

Absender	Datum	Anregung / Kritik	Verfahren
Depser Reisen Omnibus- verkehr e. K.	27.09.2022	Infrastrukturplanung: Der Landkreis kann nicht von den Gemeinden fordern, sich z.B. um Pendlerparkplätze alleine zu kümmern, hier wäre eine Zusammenarbeit von Gemeinden, dem Landkreis und vor allem der Stadt Bayreuth, die von den Pendlern profitiert (Arbeitsplätze, Kaufkraft, Steuern uvm.) außerordentlich wichtig.	Das Thema „P+R“ wurde im gemeinsamen Kapitel von Stadt & Landkreis Bayreuth behandelt. Geeignete P+R-Standorte im Stadt-Umland sollen dabei geprüft werden.
		Idee: Pendlerparkplätze am Stadtrand gemeinsam schaffen und an den ÖPNV binden	s. o.
		Verkehr vermeiden, Verkehr verlagern: Ja, natürlich, aber es darf nicht zu Lasten der Busse gehen. Es muss mit aufgenommen werden, dass Busse im Verkehr bevorzugt behandelt werden. Die Stadt Bayreuth tut gerade das Gegenteil, 30-Zonen (Aichig) und die Sperrung von Fahrstreifen an Einfallstraßen sorgt für stark verspätete Busse. Idee: Mehr Busstreifen in der Stadt, Ampelregelung, feste Blitzer, z.B. in Aichig bei Tempo 50.	Das Thema „Busbeschleunigung“ wurde im gemeinsamen Kapitel von Stadt & Landkreis Bayreuth behandelt. Darunter fallen Vorrangschaltungen für den ÖPNV (falls die Busse die notwendige technische Ausstattung vorweisen) oder bspw. Straßenrand- und Kaphaltestellen. Die Maßnahmen sind insbesondere an den zukünftig gemeinsam bedienten Korridoren umzusetzen.
		Busdesign: Es ist nicht möglich, alle Busse im VGN-Design zu gestalten. Erstens gibt es nach wie vor Reisebusse, die Linien bedienen, das es nicht wirtschaftlich ist, einen Bus nur mit einer Linie zu betreiben. Zudem: Wer sollte die Kosten für das Design übernehmen?	Die Vorgaben zum einheitlichen Landkreis-Design gelten nur für Neubeschaffungen für den Einsatz im Linienverkehr. Der Einsatz von Reisebussen im ÖPNV nimmt ohnehin durch die Anforderungen an Barrierefreiheit ab.

Tabelle 22: Sonstige Stellungnahmen

Absender	Datum	Anregung / Kritik	Verfahren
Paritätischer Wohlfahrtsverband BV Oberfranken	26.09.2022	Ausweisen von Behindertenparkplätzen an den Bahnhöfen	Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen. Die Aufgaben liegen teilweise nicht im Verantwortungsbereich des Nahverkehrsplans.
		Barrierefreie Toiletten an den Bahnhöfen	
		Bedienungsfreudige Terminals für den Kauf von Fahrkarten auf einer Höhe, dass auch Menschen im Rollstuhl diese bedienen können	
		Rollstuhlplätze und Sitze für Personen mit Rollator (mit entsprechenden Abstellmöglichkeiten)	
		Stufenloser Zugang zu Bahnhöfen und Ein- und Ausstieg in Fahrzeuge des öffentlichen Personennahverkehrs	
		Eingangs- und Einstiegsbereiche sollten visuell kontrastreich und taktil wahrnehmbar sein	
		Fahrradparkplätze an Bahnhöfen	
		Bike & Ride	
		Abstellflächen für Räder in den Verkehrsmitteln	
		E-Ladestationen	

12. Anlagen

Anlage 1: Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen im VGN

Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN

Modul II des Regionalen Nahverkehrsplans

Stand: 29.11.2022

Abteilung Verkehrsplanung

Auftraggeber:

Zweckverband Verkehrsverbund
Großraum Nürnberg



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
Zusammenspiel und Einbeziehen unterschiedlicher Institutionen und Beteiligter.....	3
Zwei-Sinne-Prinzip	3
Zielsetzung.....	3
1 Haltestellentypen.....	4
1.1 Haltestelle am Fahrbahnrand.....	4
1.2 Haltestelle am Fahrbahnrand mit Längsparkstreifen	4
1.3 Haltestellenbucht	4
1.4 Haltestellenbucht mit Nase	5
1.5 Haltestellenkap	5
1.6 Haltestellenkap integriert in Längsparkstreifen.....	5
2 Bauliche Mindest- standards	6
2.1 Empfehlungen für einen barrierefreien Ausbau	6
2.2 Art des Bordsteins	6
2.3 Haltbarkeit der Fahrbahn	9
2.4 Flächen der Bussteige und sonstige Bewegungsflächen (Ein- und Ausstieg)	10
2.5 Taktils / Visuelles Leitsystem	11
2.6 Zugänglichkeit der Haltestelle	13
2.7 Oberflächenbelag	14
2.8 Beleuchtung.....	14
2.9 Ausstattung allgemein.....	14
2.10 Haltestellenmast / H-Schild	15
2.11 Fahrgastunterstand.....	15
2.12 Aushangfahrpläne.....	16
3 Hinweise zur Schnittstelle Fahrzeug – Haltestelle	17
4 Umsetzbarkeit des Mindeststandards und Prüfen von Alternativen	18
Literaturverzeichnis / Literaturhinweise	19
Impressum	20

Vorwort

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

Zusammenspiel und Einbeziehen unterschiedlicher Institutionen und Beteiligten

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

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

Zwei-Sinne-Prinzip

Eine zentrale Herangehensweise an Barrierefreiheit und damit auch Grundlage wesentlicher Maßnahmen zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV ist das Zwei-Sinne-Prinzip. Es besagt, dass dem Grunde nach bei wesentlichen Informationen und Orientierungshilfen immer zwei der drei Sinne Hören, Sehen und Tasten angesprochen werden müssen. Mit diesen Sinnen können Informationen visuell, akustisch oder taktil erfasst werden, wobei für die Orientierung im Straßenraum meist das Sehen und Hören vorrangig gebraucht werden. Sind diese eingeschränkt, kann das zum Teil durch Hilfsmittel kompensiert werden (z. B. Sehhilfe oder Hörgerät). Dagegen sind gehörlose oder blinde Menschen darauf angewiesen, den ausgefallenen Sinn bestmöglich durch die verbleibenden auszugleichen.

Zielsetzung

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

Sollte dies am vorgesehenen Standort unter den gegebenen Randbedingungen nicht möglich sein, gibt es alternative Möglichkeiten, die in Kapitel 4 ebenfalls beschrieben werden.

Darüber hinaus sind weitere Einbauten und Einrichtungen, die über die hier genannten Mindestanforderungen hinausgehen – wie z. B. Fahrgastunterstände oder Systeme zur dynamischen Fahrgastinformation (DFI-Anzeiger), ebenfalls entsprechend den Erfordernissen an die Barrierefreiheit zu gestalten. Hierbei sind insbesondere die erforderlichen Bewegungsflächen zu berücksichtigen und freizuhalten sowie das Zwei-Sinne-Prinzip einzubeziehen.¹

Gleiches gilt auch für die barrierefreie Gestaltung des Umfelds von Haltestellen. In diesem Zusammenhang sind insbesondere Gehwege und Querungsstellen in Verbindung mit den Wegen zur Haltestelle und die entsprechenden Fahrgastaufenthaltsflächen, den so genannten Aufstellflächen, zu nennen.

Nicht überall lassen sich beim barrierefreien Aus- und Umbau von Bushaltestellen, etwa aus Platzmangel, normgerechte Standards einwandfrei umsetzen. Auch die idealtypische Musterhaltestelle gibt es nur bedingt. Jede Haltestelle ist individuell zu planen, abhängig von den verschiedenen Rahmenbedingungen vor Ort. **Deswegen ist bei der Planung eines Haltestellenausbaus die Besichtigung vor Ort sowie die Einbeziehung der Verkehrsunternehmen und der/des Behindertenbeauftragten der Kommune unerlässlich.** Der Leitfaden beschreibt anhand zahlreicher Beispiele aus dem Gebiet des VGN, auf welche Gegebenheiten zwingend zu achten ist, um Planungsfehler zu vermeiden und möglichst verbundweit abgestimmte Ausbaustandards sicherzustellen.

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

¹ vgl. hierzu die einschlägigen Quellen für die baulichen Standards auf S.19.

1 Haltestellentypen

Für eine barrierefreie Nutzung müssen Fahrzeuge und Haltestelleninfrastruktur auf Basis der örtlichen Gegebenheiten aufeinander abgestimmt sein. Daher werden einleitend die wichtigsten Haltestellentypen vorgestellt. Neben der Beachtung der betrieblichen Erfordernisse sollten vor einem Umbau nicht nur die aktuell eingesetzten Fahrzeuge berücksichtigt werden, sondern auch die Anforderungen künftiger Fahrzeugkonzepte.

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

1.1 Haltestelle am Fahrbahnrand

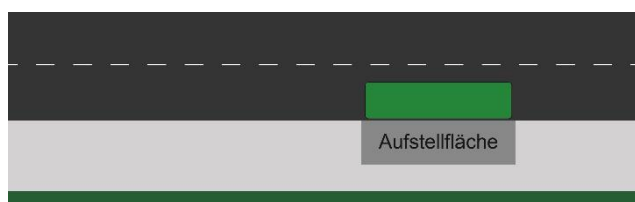


Abb. 1: Dieser Haltestellentyp kann in Abhängigkeit von der Bordhöhe und dem direkten Umfeld (keine parkenden Autos unmittelbar vor und hinter der Haltestelle) geradlinig angefahren werden.

Vorteile:

- geringe bauliche Maßnahmen in puncto Barrierefreiheit erforderlich: Austausch Bord, Erhöhung Aufstellfläche (auf ausreichende Tiefe achten!), Einbau Blindenleitsystem und – soweit Wartehäuschen vorhanden – Erhöhung der Fläche in diesem Bereich
- vergleichsweise einfach hinsichtlich Barrierefreiheit umzusetzen (z. B. auch zwischen Grundstückseinfahrten)

Zu beachten:

- ausreichend Freiraum zur An- und Abfahrt, insbesondere bei Hochborden über 16 cm (sonst Überstreichen des Fahrzeugs beim Anfahren des Bords und Gefahr des Aufsetzens der Karosserie)

1.2 Haltestelle am Fahrbahnrand mit Längsparkstreifen



Abb. 2: Haltestelle am Fahrbahnrand mit Längsparkstreifen

Zu beachten:

- für eine parallele und spaltminimierende Anfahrt des Bordsteins ist eine ähnlich große Länge wie bei Haltestellenbuchten erforderlich (s. Typ 1.3)
- ausreichend Freiraum zur An- und Abfahrt, insbesondere bei Hochborden über 16 cm; die in der StVO vorgeschriebenen 15 Meter vor und nach dem H-Schild reichen bei Weitem nicht aus! Verlängerung durch „Zick-Zack-Markierung“ (Zeichen 299) oder einer Halteverbotszone erforderlich.

1.3 Haltestellenbucht



Abb. 3: Die Busbucht befindet sich wie eine zusätzliche Fahrspur rechts neben der Fahrbahn und galt in der Vergangenheit (zu Zeiten noch geringeren Straßenverkehrs) häufig als Regelfall einer Haltestelle.

Vorteile:

- Verkehr kann ohne Beeinträchtigung parallel zum Bus weiterfließen
- eine Busbucht findet häufig Verwendung, wenn Busse längere Aufenthaltszeiten haben, z. B. an einer Endhaltestelle, wegen Umsteigebeziehungen, an Schulstandorten mit längeren Fahrgastwechselzeiten oder bei Straßen außerhalb bebauter Gebiete mit Geschwindigkeiten über 50 km/h

Nachteile:

- vollständig barrierefreie Busbucht benötigt verhältnismäßig große Länge für ordnungsgemäßes Anfahren (rund 65 Meter und mehr), was in der Praxis schwer umzusetzen ist
- bei Nichtbeachtung ausreichender Länge besteht Gefahr von Karosserieschäden durch Aufsetzen bei Hochborden über 16 cm
- in der Regel kein paralleles, spaltminimierendes Anfahren der Haltestelle möglich; dadurch Gefahr für Fahrgäste, insbesondere für Mobilitätseingeschränkte, beim Versuch der Spaltüberbrückung
- ungünstig in Bezug auf fahrdynamische Eigenschaften (Wiedereinfädeln in den fließenden Verkehr nach einem Halt)

Empfehlung: Wenn es die Verkehrssicherheit im Hinblick auf Barrierefreiheit erlaubt, sollte innerorts der Bau von Busbuchten möglichst nur in begründeten Fällen durchgeführt werden, z. B. bei längeren Wartezeiten der Busse, bei Umsteigevorgängen, Haltestellen mit ausgeprägtem Schülerverkehr an verkehrsreichen Straßen zum Abwarten von Verfrühungen oder zum Abwarten von planmäßigen Verspätungspufferzeiten im Pünktlichkeitsfall.

1.4 Haltestellenbucht mit Nase

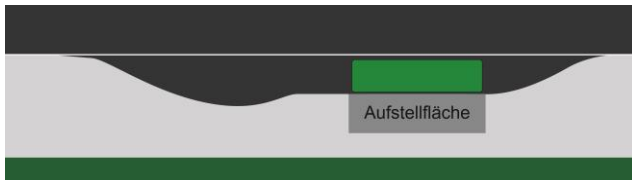


Abb. 4: Dieser Haltestellentyp verfügt zusätzlich zur gewöhnlichen Bucht über eine weitere kleine Einbuchtung (= Nase) im Anfahrtsbereich.

Vorteil:

- Reduzierung der Buchtlänge auf 60 Meter oder weniger möglich – bei gleichzeitig guter Anfahrbarkeit an die Haltestellenkante

Nachteile:

- größerer Platzbedarf in der Tiefe
- fahrerisches Können erforderlich (Überstreichen an der schmalsten Stelle des Fahrgastaufenthaltsbereichs)

1.5 Haltestellenkap

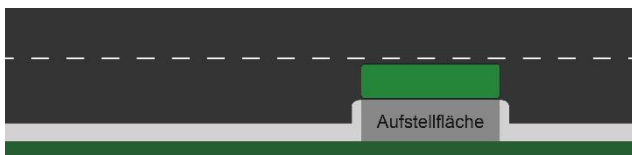


Abb. 5: Die Kaphaltestelle gehört zu den Haltestellen am Fahrbahnrand und zählt innerorts zu den betrieblich bevorzugten Ausbauformen.

Vorteile:

- optimale, kantenreine Anfahrbarkeit
- größere Gewähr, dass gerades Anfahren nicht durch widerrechtlich abgestellte Fahrzeuge behindert wird
- kein Zeitverlust bei Wiederaufnahme der Fahrt nach dem Fahrgastwechsel und Einfädeln in den fließenden Verkehr
- keine Querschleunigungskräfte; dadurch Sicherheitsvorteile v.a. für stehende Fahrgäste
- verbesserter Fahrgastkomfort durch großzügigere Warte- und Rangierflächen und schafft Platz z. B. für Wetterschutzeinrichtungen
- Möglichkeit der Begrünung vor und nach dem Kap

Nachteil:

- Absicherung z. B. durch Leitbake (s. Abb. 7) und gute Beleuchtung sind zwingende Voraussetzung, da sonst Gefahr für Auto- und Radfahrer (zu spät erkennbares Hindernis)
- möglicherweise Fahrbahnverengung und damit Rückstau des MIV auch ohne haltenden Bus

1.6 Haltestellenkap integriert in Längsparkstreifen

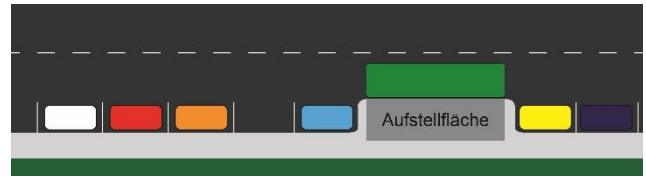


Abb. 6: Durch den Verzicht auf zwei (bis drei) Längsparkstände bietet diese Variante alle Vorteile eines Buskaps.

zusätzlicher Vorteil:

- im Gegensatz zu einer Busbucht eignet sich ein Kap besonders bei hohem Parkdruck, da die Zahl der Parkstände maximiert werden kann

Empfehlung: Das Buskap bietet neben der Haltestelle am Fahrbahnrand die besten Voraussetzungen für barrierefreies Ein- und Aussteigen und sollte daher – sofern es die Verkehrssicherheit zulässt – innerorts der Vorzug vor Busbuchten gegeben werden.

Beispiel für eine barrierefreie Kaphaltestelle



Abb. 7: Die Haltestelle Stein Sommerstraße im Landkreis Fürth wurde von einer nicht barrierefreien Haltestelle am Fahrbahnrand zu einer vollständig barrierefreien Kaphaltestelle umgebaut. Die Gehwegbreite wurde dazu auf einer Länge von rund 15 Meter von 1,90 m auf 2,80 m vergrößert. Die Warte- und Rangierfläche ist nun ausreichend breit und das Hochbord kann parallel und spaltminimierend angefahren werden. In beiden Fahrtrichtungen ist das Kap durch Leitbaken abgesichert. Im Straßenverlauf befinden sich vor der Haltestelle Längsparkstreifen.

2 Bauliche Mindeststandards

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

2.1 Empfehlungen für einen barrierefreien Ausbau

Idealerweise enthält eine vollständig barrierefrei ausgebaut Bushaltestelle folgende Merkmale:

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

2.2 Art des Bordsteins

Bauliche Zielsetzung

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

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

2.2.1 Mindestanforderung

- Die Bordsteinhöhe soll **mindestens 16 cm** betragen; sofern umsetzbar – insbesondere auch unter Beachtung einer geraden Anfahrbarkeit – soll auch der Einsatz von Hochborden mit **20 bis 22 cm stets geprüft werden**; Zu klären ist dabei vorab

immer, ob das Bord mit dem derzeit und zukünftig eingesetzten Fahrzeugtyp kompatibel ist.

Eine Abstimmung mit den beteiligten Verkehrsunternehmen ist dringend zu empfehlen.

- ab 16 cm Höhe soll sich das Busbord visuell kontraststark vom Umgebungsbelag abheben; dadurch ist das Bord auch für Sehbehinderte gut zu erkennen.



Abb. 8: Haltestelle Mönchherrnsdorf, Lkr. Bamberg
Mit vergleichsweise einfachen Mitteln zu bewältigender Umbau zu einer barrierefreien Haltestelle am Straßenrand: 18 cm hohes Sonderbord auf einer Länge von ca. 9 m (Tür 1 und Tür 2 eines 12 m-Busses sind damit barrierefrei); Haltestellentiefe von ca. 2,50 m; das helle Bord hebt sich gut vom dunklen Belag von Fahrbahn und Gehsteig ab.

Achtung: Borde mit 16 bis 18 cm sind nur unter Nutzung der fahrzeuggebundenen Rampe an Tür 2 der Busse barrierefrei. Die Neigung der Rampe darf hierbei maximal 12 % betragen, damit diese von Rollstuhlfahrern selbständig genutzt werden kann.

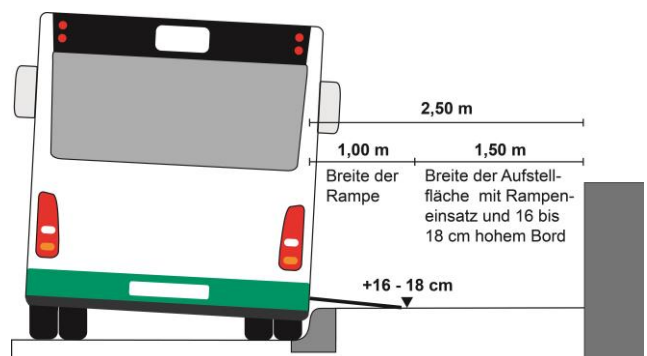


Abb. 9: Die Tiefe der Aufstellfläche bei einer Bordsteinhöhe von 16 bis 18 cm muss mindestens 2,50 m betragen.

Ab 20 bis 22 cm Bordsteinhöhe ist Barrierefreiheit auch ohne Nutzung der Klapprampe an Tür 2 gegeben, da durch das Kneeling der Höhenunterschied zwischen Bord und Fahrzeug soweit reduziert wird, dass Rollstuhlfahrer ohne fremde Hilfe in den Bus gelangen können.

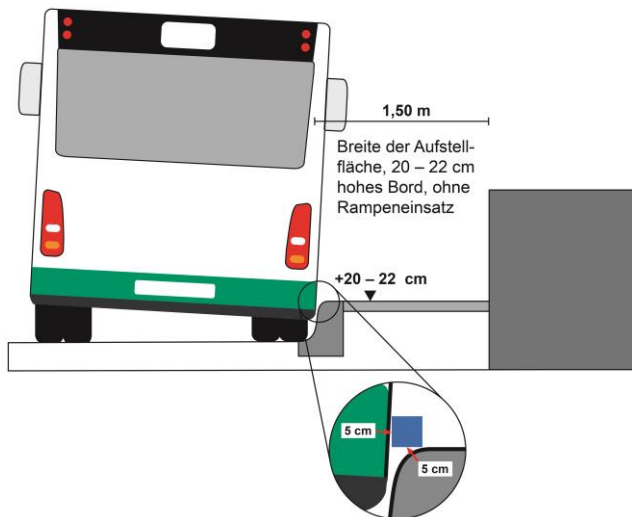


Abb. 10: Die Tiefe der Aufstellfläche bei einer Bordsteinhöhe von 20 - 22 cm beträgt mindestens 1,50 m. Die Spaltüberbrückung ist ohne Rampe möglich, da Reststufenhöhe und Spaltbreite jeweils nur noch maximal 5 cm betragen, hier zusätzlich vergrößert dargestellt. Betragen Reststufenhöhe und Spaltbreite 10 x 5 cm oder 5 x 10 cm, können mobilitätseingeschränkte Fahrgäste den Bus nur mit Erschwernissen oder fremder Hilfe betreten bzw. verlassen.

- Reduzierung des Restspaltes und der Reststufe zwischen Haltestellenbord und Fahrzeugeinstieg auf 5 cm (auf einer Länge von etwa 9 m, für den Zugang zu Tür 1 und Tür 2, in besonders beengten Situationen jedoch mindestens an Tür 2 – hier befindet sich im Bus die unbestuhlte Sondernutzungsfläche für Rollstuhlfahrer oder Fahrgäste mit Kinderwagen)
- Berücksichtigung der Schleppkurve von Gelenk- oder Standardbussen bei Busbuchten



Abb. 11: Gefährlicher Abstand zwischen Bord und Tür 2 des Fahrzeugs, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen. Aufgrund einer zu eng dimensionierten Schleppkurve kann zwar der vordere Bus das 16 cm-Hochbord spaltmindernd anfahren. Die Haltestelle wird jedoch häufig von zwei Bussen gleichzeitig bedient (inkl. Wartezeiten).

- gerade Anfahrbarkeit; alternativ Überstreichbarkeit im Bereich heranschwenkender Anfahrt, beispielsweise Haltestelle nach Kurven oder in Buchten oder mit davorliegendem Fahrgassenversatz



Abb. 12: Aufgrund des bereits im Anfahrtsbereich 18 cm hohen Sonderbords setzt bei nahem, spaltminimierendem Anfahren die Karosserie auf, erkennbar an den braunen Schleifspuren am Bordstein (vgl. Pfeile). Daher müssen immer die Schleppkurve der Busse und der Überhang vor der ersten Achse mitberücksichtigt werden.

Empfehlung

Generell, aber insbesondere bei Borden über 16 cm Höhe und vor allem wenn Buchten gebaut werden: nur an jenem Abschnitt der Aufstellfläche von Tür 1 bis Tür 2 (die vorderen ca. 9 Meter) sollte die maximale Höhe von mehr als 16 cm aufweisen, nicht jedoch zusätzlich der An- und Abfahrtsbereich der Haltestelle.

2.2.2 Ergänzung / Empfehlung

- bei ausreichender, möglichst gerader Anfahrmöglichkeit des Bords, entsprechendem Fahrzeugeinsatz und einer Wartefläche mit Tiefe kleiner als 2,50 m, soll aus Sicht der Barrierefreiheit eine Bordsteinhöhe geprüft werden, die einen barrierefreien Ein- und Ausstieg gemäß DIN 18040-3 ohne manuell bedienbare Klapprampe gewährleistet (beispielsweise durch eine **Bordsteinhöhe von 20 bis 22 cm**)
- der Einsatz von (meist weißen) Haltestellenborden aus Formstein, so genannten **Sonderborden**, ist hierbei ausdrücklich empfohlen – nach Möglichkeit mit **Spurführung**; dadurch bessere Reduzierung der Reststufe und des Restspaltes durch Kontaktfahrt; hierbei zugleich Schonung der Busreifen sowie der Karosserie und des Fahrgestells



Abb. 13: Hochbord ohne Spurführung

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

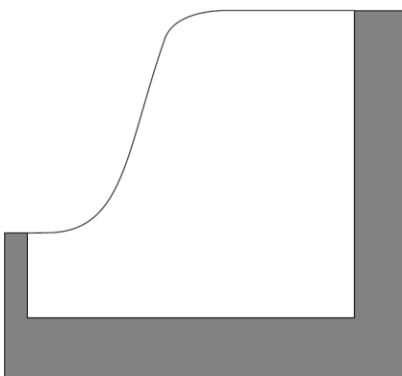


Abb. 14: Hochbord mit Spurführung, so genanntes „Sonderbord“

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

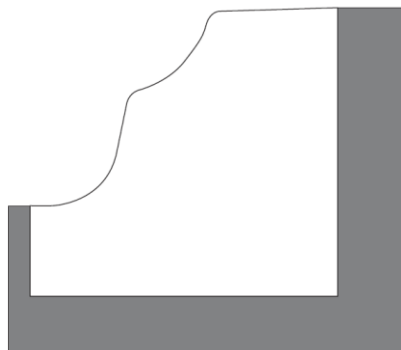


Abb. 15: Hochbord mit Spurführung und oberer Hohlkehle, welches Karosseriebeschädigungen beim spaltnahen Anfahren der Haltestelle vermeiden soll.

- Geprüft werden kann an einer Haltestelle auch, ob erforderlichenfalls eine Höhenzonierung oder ein vergleichbares Verfahren umgesetzt werden sollte. Dies kann dann erforderlich sein, wenn ein Überstreichen der Fahrzeuge bei der Anfahrt aufgrund der Haltestellenlage nicht auszuschließen ist, z. B. bei Anfahrt aus einer starken Kurve.



Abb. 16: Haltestelle Hirschenstr., Fürth

Die Überstreichungsfläche in der Anfahrt ist mit einem 16 cm hohen Sonderbord mit Spurführung ausgestattet; erst ab dem grünen Pfeil wurde auf einer Länge von rund 9 Metern ein 22 cm hohes Sonderbord mit oberer Hohlkehle verbaut, was extrem dichtes Heranfahren ermöglicht. Rollatornutzer und Rollstuhlfahrer können durch die Minimierung des Restspaltes ohne besondere Erschwernis an Tür 2 ein- und aussteigen. Das helle Hochbord bietet größtmöglichen Kontrast zu dunklem Asphalt und rötlichem Pflaster und ist daher für Sehbehinderte gut zu erkennen.

- Bussteigkantenabschnitte, die einen barrierefreien Ein- und Ausstieg gemäß DIN 18040-3 ohne Einsatz der Klapprampe ermöglichen sollen, müssen im Grundriss gerade verlaufen.



Abb. 17: Haltestelle Stein Forum, Lkr. Fürth
Haltestelle am Fahrbahnrand mit 24 cm hohem Sonderbord mit Spurführung. Durch den Radfahrstreifen im Anfahrsbereich der Haltestelle gilt ein Halteverbot am Straßenrand. Es können also keine parkenden Autos die – schon weit vor der Haltestelle beginnende – gerade Anfahrt des Busses zum Haltestellenbord behindern.

Beispiel Haltestellenbucht mit Nase



Abb. 18: Haltestelle Stein Fabergut, Lkr. Fürth
Die Busbucht mit Nase ermöglicht eine parallele, spaltminimierende Anfahrt des Steiges. Auf Höhe der Einbuchtung (grüner Pfeil) ist der Gehsteig nur 12 cm hoch und kann dadurch leicht überstrichen werden. Im Bereich der 9 Meter langen Aufstellfläche wurde ein 22 cm hohes Sonderbord verbaut.

- An jeder Haltestelle sollte auf ganzer Länge eine Höhenplanung über den gesamten Querschnitt

aus Bussteig und Fahrfläche vorgenommen und im Anschluss die maximale Bordsteinhöhe festgelegt werden. Der Grund hierfür ist, dass die Bordsteinhöhe im An- und Abfahrtsbereich so gewählt werden muss, dass ein Aufsetzen des Busses während des Überstreichens ausgeschlossen wird. Dies ist mit max. 16 cm Bordhöhe genau nur dann gewährleistet, wenn Bussteig- und Fahrfläche gleiche Richtung und gleichen Betrag der Querneigung aufweisen. Bei unterschiedlichen Beträgen und insbesondere bei gegenläufigen Neigungen kann es zum Aufsetzen und kommen. Um dies zu vermeiden sind im An- und Abfahrtsbereich ggf. deutlich geringere Bordhöhen als 16 cm nötig.

Bei Bordsteinen grundsätzlich zu beachten

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

2.3 Haltbarkeit der Fahrbahn

Ergänzung / Empfehlung

Bauliche Zielsetzung

möglichst lange Haltbarkeit der Fahrbahn

- bei hohem Fahrzeugaufkommen, vor allem bei Stadtverkehren: Prüfung des Einbaus einer halbstarren Decke oder den kompletten Einsatz von Beton für die Fahrbahn im Bereich der Haltestelle, dadurch dauerhafte Wahrung der Einstieghöhe, weil die Bildung von Spurrillen verhindert wird.



Abb.19: Haltestelle Wiesenstraße, Fürth
Entstehung einer festen, verformungsfreien Fahrs pur durch den Einbau von Betonplatten im Haltestellenbereich im Zuge des barrierefreien Umbaus; anschließend wird die Asphaltschicht aufgetragen.

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

Bauliche Zielsetzung (1)

ausreichend **Fläche** für Rangiervorgänge auf der Bewegungsfläche

2.4.1 Mindestanforderung

- 1,50 m x 1,50 m Mindestflächenbedarf für Rollstuhlfahrer (Manövrierfläche für Drehung um 90 Grad)
- Position, Länge und Tiefe der Bewegungsfläche orientiert sich an einem Zustieg für Rollstuhlfahrer an Tür 2 der potenziell eingesetzten Bustypen



Abb. 20: Haltestelle Egersdorf Nord, Lkr. Fürth
Die Manövrierfläche für Rollstuhlfahrer ist sowohl auf Höhe Tür 1, als auch auf Höhe der wichtigeren Tür 2 ausreichend vorhanden.

- Bei Einsatz einer Klapprampe ist eine Tiefe von 2,50 m erforderlich, bestehend aus 1,0 m Klapprampe und 1,50 m Mindestflächenbedarf Rollstuhlfahrer (vgl. auch Abb. 9)

2.4.2 Ergänzung / Empfehlung

- nach Möglichkeit Ausweitung der nutzbaren Breite auf mindestens 3,0 m



Abb. 21: Haltestelle Nikolaus-Fiebinger-Str., Erlangen

Die Gehwegbreite wurde im Bereich der rund 20 Meter langen Fahrgastaufenthaltsfläche auf ca. 3 Meter verbreitert, wodurch für Rollstuhlfahrer ausreichend Bewegungsfläche für Rangiervorgänge geschaffen wurde.

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



Abb. 22: Durch nahes Anfahren und Kneeling-Funktion des Busses kann die Reststufe und Spaltbreite zwischen Fahrzeugboden und Bussteigkante deutlich reduziert werden – im Idealfall auf 5 x 5 cm.

Bauliche Zielsetzung (2)

Neigungsarme Gestaltung der Bewegungsfläche mit geringem Quergefälle

2.4.3 Mindestanforderung

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

2.4.4 Ergänzung / Empfehlung

- Bei schwierigen topographischen Höhenverhältnissen und einer Längsneigung von 3 bis 6 % sollten nach längstens 10 m jeweils Erholungsebenen mit maximal 3 % Längsneigung vorgesehen werden (vgl. Abb. 31).
- Grundsätzlich sollte auch ein Höhenplan für den gesamten Querschnitt erstellt werden, um die Anfahrbarkeit vorab zu überprüfen.

2.5 Taktils / Visuelles Leitsystem

Bauliche Zielsetzung

Um blinden und sehbehinderten Fahrgästen die Orientierung zu erleichtern und den selbständigen Einstieg ins Fahrzeug zu ermöglichen: optisch und haptisch (= mit dem Tastsinn) erfassbare **Bodenindikatoren**.

2.5.1 Mindestanforderung

- **Auffindestreifen** mit 60 cm breitem Rippenprofil parallel zum Bord (vorzugsweise 90 cm) auf Höhe von Tür 1 über die gesamte Gehwegbreite.
- **Einstiegsfeld** mit Rippenprofil, ebenfalls parallel zum Bord, mindestens auf Höhe der Tür 1; es weist eine Länge von 120 cm parallel zur Bordsteinkante und eine Tiefe von 90 cm auf.
- Das Einstiegsfeld befindet sich in 30 cm Entfernung zur Bordsteinkante.

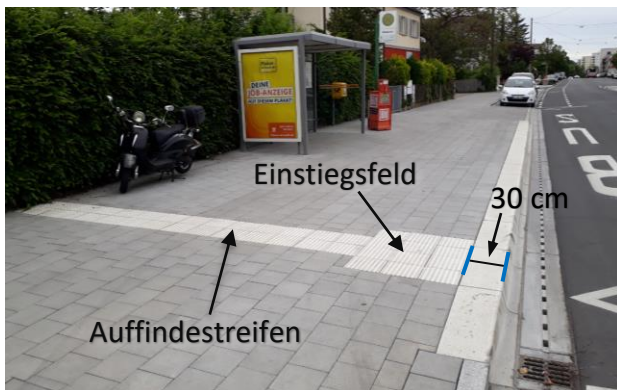


Abb. 23: Haltestelle Wiesenstraße (Steig 2), Fürth
Der über die gesamte Breite des Gehwegs befindliche Auffindestreifen weist Blinde und Sehbehinderte Menschen auf die Haltestelle hin. Er hebt sich farblich von den grauen Gehwegplatten ab. Das direkt daran anschließende Einstiegsfeld markiert die Position der Tür 1 (Kontaktaufnahme zum Fahrer möglich) und befindet sich in 30 cm Entfernung von der Bordsteinkante.

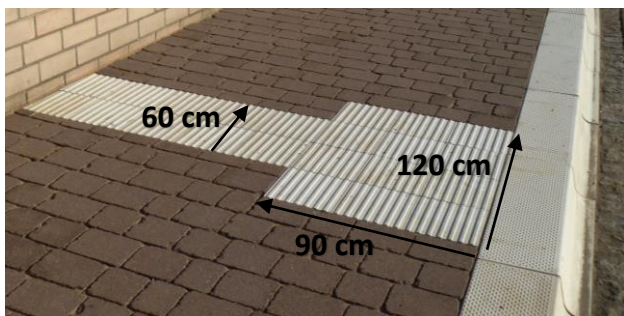


Abb. 24: Haltestelle Feucht Zeidlersiedlung, Lkr. Nürnberger Land
Die Rippen der Platten sind jeweils längs zum Gehweg verbaut worden, so dass blinde Menschen sie mit dem Langstock problemlos ertasten können.

Der 60 cm breite Auffindestreifen wurde von der Kante des Bords bis zur Hauswand verbaut. Durch den starken Kontrast der weißen Bodenindikatoren zum rötlichen Belag des Gehwegs können auch Sehbehinderte Fahrgäste diese erkennen.

- taktils Leitsystem mit visuell kontrastierenden Bodenindikatoren
Zu beachten: Die Bodenindikatoren müssen sich immer klar vom Umfeld unterscheiden, da sich viele Sehbehinderte hauptsächlich daran orientieren – auch wenn manche Sehbehinderte zur Nahfeldsicherung den weißen Langstock verwenden.

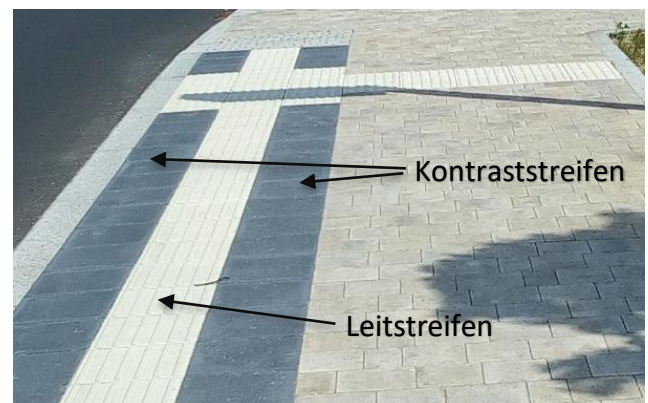


Abb. 25: Kastl Bahnhof, Lkr. Amberg-Weilburg
Da der Kontrast zwischen dem Pflasterbelag des Gehwegs einerseits und Leitstreifen, Einstiegsfeld sowie Aufmerksamkeitsfeld andererseits zu gering war, kamen dunkle Platten zur Verstärkung des Hell-Dunkel-Kontrastes zum Einsatz (sog. Kontraststreifen); diese hätten idealerweise zusätzlich auf Höhe des Auffindestreifens verbaut werden können.

Zu beachten: Ein Leitstreifen parallel zum Busbord ist in den Beispielen der Abbildungen 23 und 24 nicht notwendig, da im direkten Umkreis der Haltestellen keine weiteren Blindenleitsysteme, z. B. Straßenquerung, vorhanden sind.

- quert ein Radweg den Auffindestreifen, ist der Auffindestreifen zu unterbrechen
- Einstiegsfeld(er) mit Rippenprofil je auf Höhe der Türen 1 **und** 2 in 30 cm Entfernung zur Bordsteinkante



Abb. 26: Haltestelle Gostenhof Ost, Nürnberg

Flächen mit Bodenindikatoren gelten für blinde und sehbehinderte Menschen als sichere Bewegungs- und Aufenthaltsbereiche. Daher dürfen auf Flächen wie z. B. Radwegen keine taktilen Bodenindikatoren verlegt werden.

Der Auffindestreifen wird an obiger Haltestelle daher durch den querenden Radweg unterbrochen. Der Radweg verläuft hinter dem Fahrgastunterstand. Aufgrund einer Vorgabe der Stadt Nürnberg befindet sich auch an Tür 2 ein zweites Einstiegsfeld, welches durch einen Leitstreifen mit dem Einstiegsfeld an Tür 1 verbunden ist. Zwischen Leitstreifen und Sonderbord wurden dunkle Platten verlegt (Kontraststreifen).

- Abstand Leitstreifen zum Bord mindestens 60 cm



Abb. 28: Der Leitstreifen ist – von der Straßenquerung kommend – gefährlich nah an den Bordsteinrand gebaut worden. Zwischen Bordsteinkante und Leitstreifen muss ein Abstand von mindestens 60 cm vorgehen werden.

2.5.2 Ergänzung / Empfehlung

- Bei Verknüpfungsanlagen bzw. Umsteigebauwerken oder wenn im angrenzenden Straßenraum ein Blindenleitsystem vorhanden ist:
Leitstreifen längs des Bushaltes bis zu Einstiegsfeld(ern) / Aufmerksamkeitsfeld(ern);



Abb. 27: Haltestelle Nürnberg Hauptbahnhof, Steig D
Vom Bussteig führt das Blindenleitsystem unterirdisch zu den U-Bahnen und Zügen sowie oberirdisch zur Straßenbahn und in Richtung Altstadt.

2.6 Zugänglichkeit der Haltestelle

Bauliche Zielsetzung (1)

stufenlose Erreichbarkeit der **Wartefläche**

2.6.1 Mindestanforderung (1)

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

2.6.2 Ergänzung / Empfehlung (1)

- nutzbare Gehwegbreite von mindestens 1,50 m
- bei kombiniertem Fuß- und Radweg mindestens 3,00 m



Abb. 29: Trotz 18 cm-Hochbord mit Spurführung ist an dieser Haltestelle bei nur 1 m Gehwegbreite keine Barrierefreiheit gegeben: keine ausreichende Rangierfläche für Rollstuhlfahrer und sehr schmale Zuwegung.

Alternativen für einen barrierefreien Umbau dieser Haltestelle:

- sofern an dieser Stelle verkehrstechnisch möglich, Verbreiterung des Gehwegs auf mindestens 1,50 m (unter Beachtung der Zuwegung) und unter Verwendung eines Hochbordes mit 20 bis 22 cm
- Anlage einer Kaphaltestelle mit 16 bis 18 cm Bordhöhe und 2,50 m Tiefe
- ggf. besserer Standort durch Verlegung der Haltestelle im Umkreis von ca. 100 Metern.

Bauliche Zielsetzung (2)

verkehrssichere und barrierefreie **Steigungen/ Gefälle**

2.6.3 Mindestanforderung (2)

- Mindestbreite 1,20 m
- Längsgefälle max. 6 % (bzw. max. 12 % auf einer Länge von höchstens 1,00 m)
- an Zu- und Abgängen Bewegungsflächen von mindestens 1,50 x 1,50 m
- nach je 10 m Länge ist ein mindestens 1,50 m langes Ruhepodest mit maximal 3 % Längsneigung vorzusehen

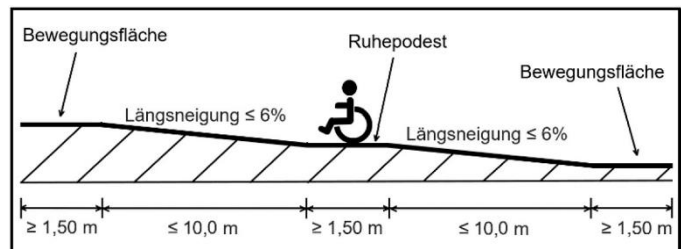


Abb. 30: Schematischer Aufbau einer Steigung mit Ruhepodest nach jeweils 10 m Länge

2.6.4 Ergänzung / Empfehlung (2)

- im Falle hoher Frequentierung sollten die Begegnungsflächen auf 1,80 x 1,80 m geplant werden

2.7 Oberflächenbelag

Bauliche Zielsetzung

gefährlos begeh- und befahrbarer **Bodenbelag**

2.7.1 Mindestanforderungen

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

2.7.2 Ergänzung / Empfehlung

- visuelle Unterscheidung zur Fahrbahn hin, möglichst fugenlose Oberflächen
- z. B. Asphaltbelag, Gehwegplatten oder Betonpflaster

2.8 Beleuchtung

Bauliche Zielsetzung

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

2.8.1 Mindestanforderung

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



Abb. 31: Kap-Haltestelle mit vorgelagerter Grünfläche, Oberasbach Albrecht-Dürer-Platz, Lkr. Fürth: der Fahrgastunterstand ist direkt beleuchtet.

2.8.2 Ergänzung / Empfehlung

- es soll eine blendfreie Grundbeleuchtung ohne Schattenbildung insbesondere auch für Orientierungssysteme ermöglicht werden

2.9 Ausstattung allgemein

Bauliche Zielsetzung

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

Die Ausstattung

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

2.10 Haltestellenmast / H-Schild

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

- das H-Schild erfüllt die VGN-Standards (vgl. Kapitel 4, S. 18)
- ist ortsfest verankert und quer zur Fahrtrichtung angeordnet
- erwirkt gemäß StVO ein Parkverbot von jeweils 15 Metern Länge vor und nach seinem Standort. Diese zusammen 30 Meter Länge reichen für eine barrierefreie Anfahrbarkeit durch Standardbusse in keinem Fall aus. Es ist ein absolutes Haltverbot auf insgesamt mindestens 65 Metern Länge nötig, in Analogie zur Busbucht (vgl. Kapitel 1.1 bis 1.3)

2.11 Fahrgastunterstand

- Aus Sicherheitsgründen und um Sichtkontakt zwischen Fahrer und Fahrgast herzustellen sind Fahrgastunterstände so zu bauen, dass die Wand in Richtung ankommender Bus durchsichtig ist.
- kontrastreiche Markierung der Glaswände
- Seiten- und Rückwände sollten max. 15 cm über dem Boden beginnen (taktile Erfassbarkeit); ansonsten Absicherung durch Tastleiste am Boden



Abb. 32: Haltestelle Stein Palm Beach, Lkr. Fürth Fahrgastunterstand mit einsehbarem und ausreichend dimensionierten Wartebereich, der eine gute Aufenthaltsqualität vermittelt.

- ausreichender Abstand des Fahrgastunterstands bzw. des Daches zum Bordstein, um die Gefahr einer Kollision des Seitenspiegels des Busses auszuschließen; bei geradliniger Anfahrt mindestens 0,50 m; bei Überstreichung des Bussteigs muss dies mittels Schleppkurve ermittelt werden
- ausreichender Sicherheitsabstand des Unterstands zum Bordstein bzw. zur Straße mit Blick auf wartende Fahrgäste
- aus Sicht der Kundenfreundlichkeit wird eine Position der Wartehalle in der Nähe des Einstiegsfeldes empfohlen, so dass Fahrgäste bei schlechtem Wetter geschützt sind und gleichzeitig kurze Wege zum Bus haben
- Anordnung Sitzgelegenheiten und Informationsvitrine / Aushangfahrpläne nebeneinander
- Abstand Unterkante Schutzdach zur Oberkante des Bodens mindestens 2,55 m (Kap. 4.1 u. 4.6 der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006, i. V. m. § 2 Abs. 5 Satz 3 StVO)

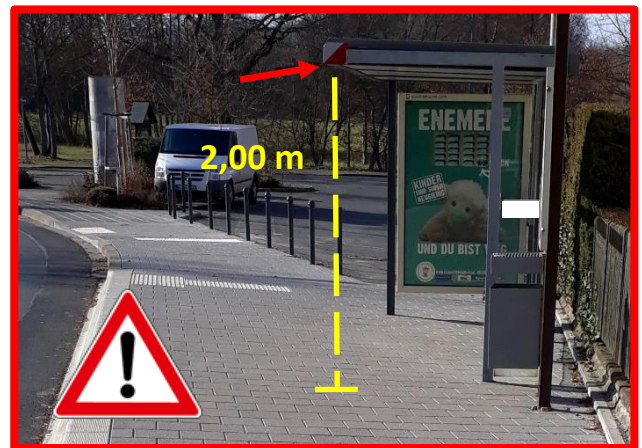


Abb. 33: Durch die Erhöhung des Bordsteins und der angrenzenden Fläche hat sich der Abstand zwischen Boden und vorderer linker Kante des Fahrgastunterstandes auf nur noch 2,00 m verringert (gelbe Linie). Auch der rot-weiße Reflektor (roter Pfeil) nutzt größeren blinden und sehbehinderten Fahrgästen nichts. Die Situation ist generell auch für größer gewachsene Fahrgäste und Fahrradfahrer gefährlich. Daher ist – wenn in Folge der Barrierefreiheit die Fläche des Unterstandes erhöht wird – zu prüfen, ob auch der Fahrgastunterstand höher gesetzt werden muss.

2.12 Aushangfahrpläne

Bauliche Zielsetzung

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

2.12.1 Mindestanforderung

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



Abb. 34: Hier ist das Aufstellen eines separaten Mastes dringend erforderlich!

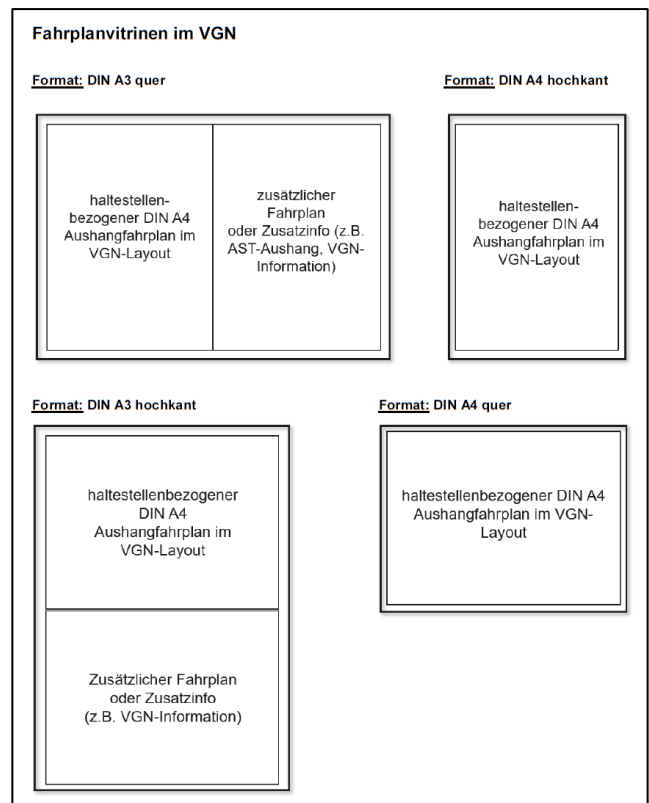


Abb. 35: schematischer Aufbau von Fahrplanvitriten gemäß VGN-Standard

2.12.2 Ergänzung / Empfehlung

- sofern ein Fahrgastunterstand vorhanden ist, sind Aushangfahrpläne nach Möglichkeit darin zu befestigen (= wettergeschützt) und nicht außerhalb am Mast
- unter dem Aushangfahrplan soll kein Abfallbehälter angebracht werden



Abb. 36: Das Anbringen des Mülleimers direkt unter dem Fahrplanaushang erschwert Fahrgästen das Lesen des Fahrplans; wenn keine andere Möglichkeit gegeben ist, sollte der Mülleimer zumindest vom Fahrplankasten weggedreht montiert sein.

3 Hinweise zur Schnittstelle Fahrzeug – Haltestelle

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

Hochflurbus

- keine Barrierefreiheit möglich

Niederflurbus / Low-Entry-Bus

- unter 16 cm Bordstein nicht barrierefrei
- ab 16 cm Bordstein in der Kombination Kneeling plus Klapprampe barrierefrei (Tiefe der Aufstellfläche von mindestens 2,50 m erforderlich)
- ab einem Resthöhenunterschied vom Fahrzeug zum Bordstein von 5 cm oder weniger ist keine fahrzeuggebundene Klapprampe erforderlich
- nur Bordsteinbereiche unter oder gleich 16 cm können beim An- und Abfahren überstrichen werden (jedoch nur bei geeigneten Querneignungsverhältnissen, vgl. Kap. 2.2, S. 9 oben).
- Die Höhe der Überstreichfähigkeit sowie der Absenkfähigkeit (Kneeling) der Fahrzeuge ist auch von den Einstellungen in den Werkstätten der Verkehrsunternehmen abhängig.



Abb. 37: Beim so genannten „Kneeling“ kann der Fahrzeugboden an der Einstiegsseite auf 27 bis 25 cm abgesenkt werden, so dass Fahrgästen das Einsteigen erleichtert wird. Beim Schließen der Türen wird der Bus wieder auf Normalniveau angehoben.

Minibus (auch Niederflur-/Low-Entry-Varianten)

- über 16 cm Bordstein nicht barrierefrei
- nur Bordsteinbereiche mit maximal 16 cm können aufgrund tief greifender Außenschwenktüren angefahren werden
- die Neigung der fahrzeuggebundenen Klapprampe darf maximal 12 % betragen



Abb.38: Hilpoltstein Bahnhof – Die Außenschwenktüren des Kleinbusses können das 20 cm-Hochbord beim Öffnen nicht überstreichen. Der Bus muss daher in relativ großem Abstand zum Bord halten.

PKW

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

Weiterhin zu beachten:

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

4 Umsetzbarkeit des Mindeststandards und Prüfen von Alternativen

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

- Kann die Haltestelle im Umkreis von ca. 100 Meter sinnvoll an einen anderen Standort verlegt werden, an welchem der geforderte Mindeststandard möglich ist?
- Kann mit vertretbarem Aufwand durch Zukauf eines Grundstücks angrenzend zum Bürgersteig die erforderliche Haltestellentiefe für den Einsatz der Einstiegshilfe (Klapprampe) hergestellt werden?
- Kann der Standard durch eine Neuordnung des Straßenraums sowie der Wahl eines anderen Haltestellentyps erreicht werden, z. B. durch eine Fahrbahneinengung bzw. den Bau eines Haltestellenkaps (vgl. Abb. 5 – 7)?

Umsetzung Barrierefreiheit nicht oder nur teilweise möglich – Ausnahmetatbestand

Wird nach Prüfung der oben genannten Möglichkeiten festgestellt, dass ein barrierefreier Ausbau der Haltestelle gemäß Mindeststandard aus sicherheitstechnischen bzw. rechtlichen Gründen oder sinnvoll bzw. verhältnismäßig nicht umsetzbar ist, liegt ein Ausnahmetatbestand vor.

Gründe hierfür können sein:

Bauliche Gründe, z. B.

- unbefestigter Seitenstreifen (Bankett) ohne Verbindung zum öffentlichen Wegenetz und auf der Fahrbahn ein starker Kraftfahrzeugverkehr vorherrscht, der eine Benutzung der Fahrbahn für Behinderte als nicht vertretbar erscheinen lässt während gleichzeitig die Nutzungshäufigkeit keinen Gehwegbau zulässt (z. B. Abzweig-Haltestellen an Staats- oder Bundesstraßen)
- keine ausreichende Gehwegbreite, die nicht mit einem verhältnismäßigen Aufwand erweitert werden kann (z. B. Grunderwerb)

Topografische Gründe, z. B.

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

Funktionale Gründe, z. B.

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

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

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

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



Abb. 39: Aufbau eines Haltestellenschildes nach VGN-Standard

Literaturverzeichnis / Literaturhinweise

Folgende Quellen wurden für den vorliegenden Leitfaden „Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN“ verwendet. Die DIN-Normen sind in der jeweils aktuellen Fassung zu beachten.

- DIN 18040-1 – Deutsches Institut für Normung: Barrierefreies Bauen – Teil 1: Öffentlich zugängliche Gebäude
- DIN 18040-3 – Deutsches Institut für Normung: Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum
- DIN 32975 – Deutsches Institut für Normung: Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung
- DIN 32984 – Deutsches Institut für Normung: Bodenindikatoren im öffentlichen Raum
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ)
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Hinweise für den Entwurf von Verknüpfungsanlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (HVÖ)
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA)
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)
- Hamburger Verkehrsverbund (Hrsg.): Barrierefreier Neu-, Um- und Ausbau der Bushaltestellen im Hamburger Verkehrsverbund – Ein Leitfaden für Baulasträger (2016)
- Karlsruher Verkehrsverbund (Hrsg.): Leitfaden zum barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im KVV (2017)
- Stadt Bamberg (Hrsg.): Bodenindikatoren im öffentlichen Raum – Leitfaden zur praktischen Anwendung der DIN 32984 (2014)
- Stadt Fürth (Hrsg.): Haltestellen-Standard Fürth Stadt. Teil Markierungen (2019)
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (Hrsg.): Barrierefreier ÖPNV in Deutschland (2012)
- Verkehrsverbund Rhein-Neckar (Hrsg.): Barrierefreie Bushaltestellen – Empfehlungen für Aus- und Umbau im Verkehrsverbund Rhein-Neckar (2016)
- Verordnung EG des europäischen Parlaments und des Rates: Anhang IV zur Verordnung (EG) 661/2009 i. V. m. UN-ECE Regelung 107
- Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV: Hinweise für ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit Zielbestimmungen des novellierten PBefG. Ad-hoc-Arbeitsgruppe der BAG ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (2014)
- Wolf, J.: in Verkehr und Technik (01.18 + 02.18): Gestaltung von Omnibushaltestellen im ÖPNV unter besonderer Beobachtung der Grundsätze einer vollständigen Barrierefreiheit (2018)

Impressum

Herausgeber:

Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN GmbH)
Rothenburger Str. 9
90443 Nürnberg
Telefon 0911 27075-0
E-Mail info@vgn.de
Internet: www.vgn.de

Geschäftsführer:

Andreas Mäder
Anja Steidl

Konzeption: VGN GmbH,
Abteilung Verkehrsplanung

Redaktion: Thorsten Wüst

unter Mitwirkung von: Melanie Engler, Vincent Feige, Jonas Hüsam, Hartmut Müller, Patrick Preißer

und in Abstimmung mit: Vertretern der Landkreise, kreisfreien Städte und Verkehrsunternehmen
aus dem VGN-Arbeitskreis Regionaler Nahverkehrsplan

Zeichnungen und Fotos: VGN GmbH: Vincent Feige, Jonas Hüsam, Rüdiger Pohle, Thorsten Wüst

Wir danken dem Verkehrsbund Rhein-Neckar (VRN) für die Genehmigung, wesentliche Inhalte der im August 2016 erschienenen Broschüre „Barrierefreie Bushaltestellen – Empfehlungen für Aus- und Umbau im Verkehrsverbund Rhein-Neckar“ übernehmen zu dürfen. Diese Inhalte basieren auf einer Studienarbeit von Elena Fey an der Hochschule RheinMain in Wiesbaden.

Ebenfalls danken wir dem Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) für die Genehmigung aus dem 2017 erschienenen „Leitfaden zum barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im KVV“ die Haltestellentypen (Kapitel 2) übernehmen zu dürfen.