

LANDKREIS
TIRSCHENREUTH



NAHVERKEHRSPPLAN 2025



Nahverkehrsplan

für den Landkreis Tirschenreuth

Endbericht 2025

Dezember 2025

Aufgestellt:



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH
Rothenburger Str. 9
90443 Nürnberg

In Kooperation mit: Fabian Müller, M. Sc. Verkehrswesen (Traffic and Transport)

Inhaltsverzeichnis

1. Rahmenbedingungen und Zielvorgaben	6
1.1 Ausgangslage	6
1.2 Gesetzliche Rahmenbedingungen	6
1.3 Gültigkeit	7
1.4 Zielvorgaben	7
1.5 Finanzielle Rahmenbedingungen	10
1.6 Arbeitsschritte	10
2. Bestandsaufnahme	11
2.1 Raumstruktur	11
2.2 Verkehrsnachfrage	12
2.3 Derzeitiges ÖPNV-Angebot	13
2.4 Derzeitige Nutzung	13
3. Ausreichende Verkehrsbedienung	15
3.1 Ortsteile	15
3.2 Gebietstypen	15
3.3 Erschließung	15
3.4 Erreichbarkeit	15
3.5 Bedienungshäufigkeit	16
3.6 Auslastung	16
4. Schwachstellenanalyse	18
4.1 Ergebnisse aus den Rechenläufen	18
4.2 Defizitbewertung	19
4.3 Barrierefreiheit bei Haltestellen und Fahrzeugen	21
5. Voraussichtliche Entwicklungen	23
5.1 Siedlungsflächen und Infrastruktur	23
5.2 Planungen anderer Aufgabenträger	23
5.3 Verkehrsprognose	24
6. Maßnahmenpaket	25
6.1 Vorgelagerte Bürgerbeteiligung	25
6.2 Angebotsausbau „BAXI“	25
6.3 Innerörtliche E-BAXIs	26
6.4 Grenzüberschreitende Linien	26
6.5 Weitere Planungen	27
7. Auswirkung und Bewertung des Maßnahmenpakets	28
7.1 Verkehrliche Wirkung	28
7.2 Finanzielle Wirkung	28
7.3 Gesamtbewertung	28
8. Beteiligungsverfahren	29
8.1 Beteiligung der Verkehrsunternehmen	29
8.2 Weitere Beteiligungen	29
8.3 Zeitliche Reihung der Beteiligung	29
9. Karten	30
10. Tabellen	41

1. Rahmenbedingungen und Zielvorgaben

1.1 Ausgangslage

Der Landkreis Tirschenreuth hat in einer Vereinbarung mit der VGN GmbH vom 19.03.2024 die Verbundgesellschaft beauftragt, den Nahverkehrsplan (NVP) zu erstellen und regelmäßig fortzuschreiben. Der letzte Nahverkehrsplan datiert vom April 1996 und wurde von der RBO GmbH Regensburg entwickelt.

Am 23.04.2024 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 Entwicklung des ÖPNV-Angebotes. Dabei ist die Definition der sogenannten **Ausreichenden Verkehrsbedienungs** 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 Nahverkehrsplanung (LzN)** hat das damalige Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie den Aufgabenträgern/Planern inhaltliche und organisatorische Handlungsempfehlungen für die Erstellung von Nahverkehrsplänen an die Hand gegeben. Diese enthält konkrete Planungs- und Bewertungskriterien sowie Empfehlungen zu **Grenzwerten** (Mindestanforderungen an den ÖPNV) und **Richtwerten** (guter ÖPNV-Standard) für das ÖPNV-Angebot. Damit „(...) sollen Hinweise zum Begriff ‚ausreichende Verkehrsbedienungs‘ im Sinne des § 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG gegeben werden. Ob eine ‚ausreichende Verkehrsbedienungs‘ 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 große Spielräume, wodurch sich Aufgabenträger gegenüber den 1998 veröffentlichten Anforderungen bei Bedarf differenzieren können.

Diese Kriterien wurden von einer projektbegleitenden interfraktionellen **Arbeitsgruppe Nahverkehrsplan** erörtert und Vorgaben für die Bewertung der ÖPNV-Situation (Ist-Zustand) festgelegt. Neben Vertretern der einzelnen Fraktionen wurden auch die Verkehrsunternehmer,

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

2 PBefG §8 Abs. 3

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

4 PBefG §8 Abs. 3a Satz 1

5 BayÖPNVG Art. 8 Abs. 1

6 BayÖPNVG Art. 15 Abs. 1

7 Bayerische Leitlinie zu Nahverkehrsplanung, Anhang C, C1

die im Kreisgebiet mindestens eine Linie nach §42 PBefG betreiben, eingeladen.

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

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 (ZVG) die „Aufgabe der regionalen Nahverkehrsplanung“, insbesondere mit folgenden Inhalten:

- Erstellung des regionalen Nahverkehrsplans (RNVP)
- Abstimmung der Nahverkehrsplanung der Verbandsmitglieder
- Mitwirkung bei der SPNV-Planung

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

- Infrastrukturplanung
- Objektplanung und Stellungnahme zur Bauleitplanung

Der Regionale Nahverkehrsplan wurde vom ZVG 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 ZVG untereinander. Darüber hinaus bietet der RNVP den im ZVG 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 ZVG 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, NOx, etc. bedeutend, sondern auch Lärm und logistische Probleme, wie Straßenbelastung und Parkraumbeschaffung.

Nicht immer hat der Aufgabenträger die Möglichkeiten, die Entwicklung zu beeinflussen. Zum Beispiel sind die technische Entwicklung für emissionsärmere Fahrzeuge oder die Benzinpreisentwicklung, die große Auswirkungen auf die Ver-

⁹ Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit: Klimaschutz in Zahlen (https://www.bmuv.de/fileadmin/Daten_BMU/Pool/Broschueren/klimaschutz_zahlen_2020_broschue_bf.pdf)

kehrsträgerwahl haben, kommunalpolitisch nicht beeinflussbar.

Möchte man die Schadstoff- und Lärmemissionen verringern, muss man sich konkrete Ziele setzen und entsprechende Maßnahmen umsetzen. Um diesen Zielen gerecht zu werden, setzt sich der Landkreis Tirschenreuth 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

Ausreichende Verkehrsbedien

Mit der Festlegung einer „Ausreichenden Verkehrsbedien“ 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, Per-

sonen mit Kinderwagen, Personen ohne Führerschein/PKW) sind zu berücksichtigen.

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

Barrierefreiheit

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

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

es gibt keinen subjektiven Anspruch auf die Umsetzung einzelner Maßnahmen.“

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

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

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

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

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

Die Information vor Ort an den Haltestellen und in den Fahrzeugen muss jedoch vom Aufgabenträger definiert und im Rahmen des barrierefreien Ausbaus der Infrastruktur umgesetzt werden. Der barrierefreie Zugang zur Information richtet sich im Allgemeinen nach den Vorgaben der Verbundgesellschaft, welche im 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

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

legt der Aufgabenträger im Nahverkehrsplan vorrangig Kriterien für den barrierefreien Ausbau der Infrastruktur und der Fahrzeuge fest. Diese sind im Nahverkehrsplan unter „Kapitel 4.3 Barrierefreiheit bei Haltestellen und Fahrzeugen“ auf Seite 21 aufgelistet.

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.

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

In Gebieten und zu Verkehrszeiten mit schwacher Nachfrage sollen bedarfsgesteuerte Verkehre (Rufbus, 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 zum Großteil durch den Landkreis finanziert.

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 Ein-

zugsbereiche von Bahnhaltepunkten 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.

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 Tirschenreuth wird die Gestaltung der Fahrzeuge bei seinen Vergaben auf Basis der VGN-weiten Mindeststandards vorschreiben. Ein einheitliches Gesamtdesign wird nicht verlangt, sofern keine anderen Vorgaben im Rahmen des RNVP gemacht wurden. Die Anbringung individueller Werbung auf den eingesetzten Fahrzeugen ist ausdrücklich möglich.

Fahrplan und Fahrgastinformation

Die Fahrpläne sollen soweit möglich durch die Vereinheitlichung der Lini-

¹¹ Die Zuständigkeit dafür ist im BayÖPNVG nicht geregelt.

enwege für den Kunden übersichtlich gestaltet werden. Bedienungsverbote und Verkehrsbeschränkungen (z. B. „nur montags“ oder „nicht freitags“) sollen vermieden werden.

Um Echtzeitdaten an die Kunden übermitteln zu können und die Anschlussicherung innerhalb der Bündel sowie an Schienenhaltepunkten sicherzustellen, haben die Busbetreiber ein passendes RBL (rechnergestütztes Betriebsleitsystem)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.

Im grenzüberschreitenden Verkehr zum Landkreis Neustadt a.d. Waldnaab ist der TON-Tarif anzuwenden (Stand: Februar 2025).

Digitale und mobile Dienste wie HandyTicket, eTicketing, mobile Echtzeitauskunft, freies WLAN etc. gewinnen zunehmend an Bedeutung. Sie dienen einer kundenfreundlichen Nutzung des ÖPNV und oft

auch als Ersatz zum Kundencenter. Daher sollen diese Entwicklungen vorangetrieben und – wo dies wirtschaftlich vertretbar ist – realisiert werden. Auch hierfür ist in jedem Bus ein elektronischer Fahrscheindrucker notwendig.

1.5 Finanzielle Rahmenbedingungen

Grundsätzlich ist eine Steigerung der Verkehrsnachfrage im ÖPNV anzustreben. Dafür sind die Vorgaben im Nahverkehrsplan Grundlage für eine Vorabbekanntmachung. Leistungen sollen dabei nach Möglichkeit eigenwirtschaftlich von den Verkehrsunternehmen erbracht werden. Sollte jedoch kein eigenwirtschaftlicher Antrag eingehen, so wird die Leistung von der Landkreisverwaltung nach den gesetzlichen Vorgaben im Rahmen einer europaweiten Ausschreibung veröffentlicht und im offenen Ausschreibungsverfahren vergeben. Neben einer europaweiten Ausschreibung im offenen Verfahren besteht hierbei auch die Möglichkeit, die Leistungen im Rahmen einer Inhouse-Vergabe an die ESKA GmbH, das landkreiseigene Verkehrsunternehmen, zu übertragen. 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 allgemeinen ÖPNV-Finanzierung existieren derzeit keine flächendeckenden Vereinbarungen zwischen dem Landkreis und den Gemeinden. Das vorhandene ÖPNV-Angebot wird zum Großteil durch den Landkreis finanziert.

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

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

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 Tirschenreuth liegt zum überwiegenden Teil in der Region Oberpfalz-Nord. Die Gemeinde Waldershof befindet sich in der Region Oberfranken-Ost.¹³

Zentrale Orte

Die nächstgelegenen **Oberzentren** für den Landkreis Tirschenreuth befinden sich in Waldsassen/Cheb (Eger, gemeinsames Oberzentrum), Weiden i.d.OPf. sowie Marktredwitz/Wunsiedel (gemeinsames Oberzentrum).

Die Städte Tirschenreuth und Kemnath sind **Mittelzentren** im Kreisgebiet, die Städte Erbendorf und Windischeschenbach (Landkreis Neustadt a.d.Waldnaab) sowie der Markt Wiesau und die Stadt Mitterteich bilden **gemeinsame Mittelzentren**.

Gemäß Fortschreibungsentwurf des Regionalplans zur Anpassung an das Landesentwicklungsprogramm werden die bestehenden Unterzentren, Kleinzentren und Siedlungsschwerpunkte künftig als **Grundzentren** klassifiziert¹⁴. Grund-

zentren im Landkreis Tirschenreuth sind Plößberg und Bärnau. Brand und Ebnath sowie Neusorg und Pullenreuth bilden jeweils ein gemeinsames Grundzentrum.

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

Gebietskategorien

Der gesamte Landkreis Tirschenreuth ist als allgemeiner ländlicher Raum mit besonderem Handlungsbedarf eingestuft (vgl. „Karte 01-I Raumstruktur“ auf Seite 31).

Strukturdaten

Einwohner

Der Landkreis Tirschenreuth hat insgesamt rund 72.000 Einwohner (Stand 31.12.2023). Diese verteilen sich auf 26 Gemeinden. Angrenzend sind die Landkreise Wunsiedel, Bayreuth, Neustadt an der Waldnaab sowie die Tschechische Republik mit ihren Regionen Karlsbad und Pilsen.

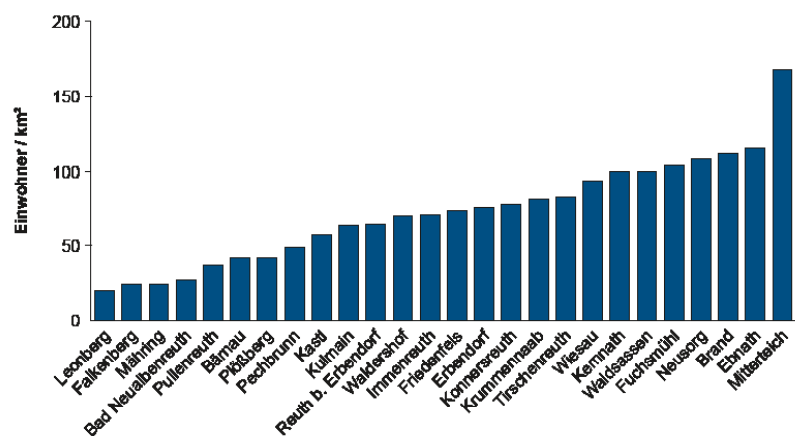
Der Landkreis zeichnet sich durch eine ländliche Prägung mit einer vergleichsweise geringen Bevölkerungsdichte aus. Die Siedlungsstruktur besteht hauptsächlich aus kleineren Städten, Gemeinden und Dörfern, die sich oft in die hügelige und walddreiche Landschaft einfügen. Die meisten Siedlungen sind verstreut und weisen eine lockere Bebauung auf. Durchschnittlich leben ca. 67 Einwohner pro km² im Landkreis.

Die Siedlungsdichten der einzelnen Städte und Gemeinden im Landkreis sind *Abbildung 1* zu entnehmen. Weitere detaillierte Daten hierzu sind in „Tabelle 2: Einwohner, Fläche und Siedlungsdichte nach Gemeinden“ auf Seite 44 sowie in „Karte 01-III Siedlungsstruktur“ auf Seite 33 zu finden.

Arbeitsplätze

Für die Ermittlung der Arbeitsplätze in den Städten, Märkten und Gemeinden des Landkreises Tirschenreuth werden Daten der Bundesagentur für Arbeit bezüglich sozialversicherungspflichtig Beschäftigter aus dem Jahr 2022 herangezogen. Demnach weist die Stadt Tirschenreuth

Abb. 1: Siedlungsdichte in den Gemeinden (in Einwohner/km²)

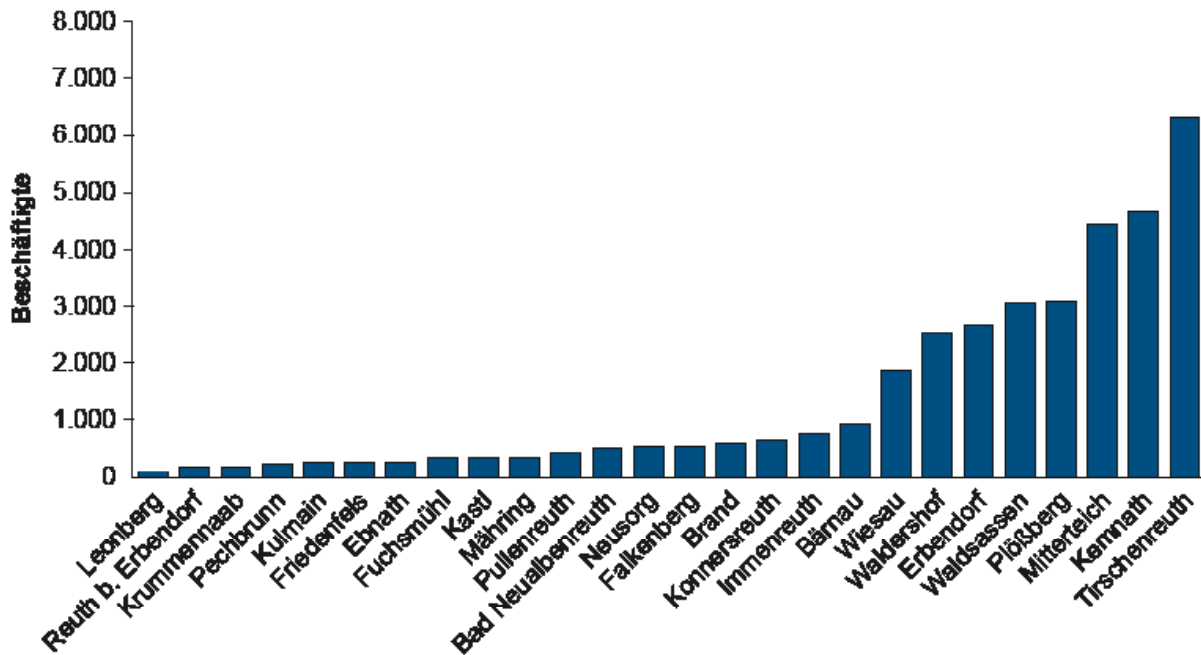


Quelle: Gemeindedaten für Bayern 2022, Stand 31.12.2021

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: sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort



Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder, Deutschland, 2023. Stand 30.06.2022

mit etwa 6.324 Arbeitsplätzen die höchste Anzahl an Beschäftigten auf, gefolgt von Kemnath mit rund 4.670 Arbeitsplätzen und Mitterteich mit etwa 4.450 Arbeitsplätzen. Weitere bedeutende Standorte sind Waldsassen und Plößberg mit jeweils 3.062 und 3.089 Arbeitsplätzen. In der Kategorie mit 1.000 bis 2.000 Beschäftigten befinden sich Wiesau, Erbdorf und Waldershof. Kleinere Gemeinden wie Leonberg, Reuth b. Erbdorf und Pechbrunn haben jeweils weniger als 300 Arbeitsplätze (vgl. Abbildung 2).

Schulstandorte

In der Stadt Tirschenreuth gibt es ein Gymnasium, darüber hinaus existieren Realschulen in Kemnath und Waldsassen.

Das Berufsschulzentrum in Wiesau ist die größte berufliche Bildungseinrichtung im Landkreis und hat 1.679 Schülerinnen und Schüler. Sie bietet eine Vielzahl an Ausbildungsprogrammen und ist ein wichtiger Standort für die berufliche Bildung. Weitere kleinere Berufsschulstandorte befinden sich in Erbdorf und Tirschenreuth.

In Tirschenreuth, Mitterteich und Immenreuth gibt es Angebote im Förderschulbereich.

Es existieren 19 Grundschulen und sieben Mittelschulen.

Im Schuljahr 2023/2024 besuchen ca. 2.100 Schülerinnen und Schüler die Gymnasien und Realschulen. Darüber hinaus waren gut 3.500 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 im Anhang in „Tabelle 5: Schulen und Schüler im Landkreis“ auf Seite 48 sowie in „Karte 01-IV Schulstandorte“ auf Seite 34 dargestellt.

Tourismus

Ein wichtiger Indikator für die touristische Bedeutung des Landkreises ist die Zahl der Gästeübernachtungen. Im Jahr 2022 wurden im Landkreis Tirschenreuth insgesamt rund 281.000 Übernachtungen registriert. Die meisten Übernachtungen fanden in Bad Neualbenreuth mit 79.087, gefolgt von Mitterteich mit 38.468 und Tirschenreuth mit 34.319 statt.

Weitere Gemeinden mit hohen Übernachtungszahlen sind Waldsassen (29.776) und Wiesau (27.620).

Ausführliche Daten können „Tabelle 6: Gästeübernachtungen nach Gemeinden“ auf Seite 49 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. Wichtige Arbeitsorte der Bevölkerung im Landkreis sind:

1. Weiden i.d.OPf. (≈ 2.500)
2. Marktredwitz (≈ 2.300)
3. Tirschenreuth (≈ 2.300)
4. Mitterteich (≈ 1.600)
5. Kemnath (≈ 1.100)
6. Plößberg (≈ 1.000)
7. Bayreuth (≈ 900)
8. Erbendorf (≈ 750)
9. Waldsassen (≈ 700)
10. Wiesau (≈ 450)¹⁵

Pkw-Verfügbarkeit

Die PKW-Dichte liegt im Landkreis mit 687 PKW pro 1.000 Einwohner über dem Bundesdurchschnitt von 582 PKW pro 1.000 Einwohner (Stand 01.01.2024).¹⁶

Verkehrsmittelwahl

Der Landkreis Tirschenreuth 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 73 % (62 % PKW-Fahrer, 11 % PKW-Mitfahrer) den größten Anteil auf, der ÖPNV dagegen nur 4 %. Die übrigen Anteile verteilen sich auf 19 % Fußgänger und 5 % Fahrradverkehr.

2.3 Derzeitiges ÖPNV-Angebot

Ausführliche Informationen sind „Tabelle 7: Bahnstrecken und öffentliche Buslinien nach § 42 PBefG“ auf Seite 50, „Karte 03-I Liniennetz“ auf Seite 39 sowie „Karte 03-II Tarifzonenplan“ auf Seite 40 zu entnehmen.

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.

- **RE 2** Hof – Marktredwitz – Weiden – Schwandorf – Regensburg – Landshut – München
- **RE 23** Marktredwitz – Weiden – Schwandorf – Regensburg
- **RE 31** Nürnberg – Hersbruck – Pegnitz – Kirchenlaibach – Marktredwitz – Hof
- **RE 33** Nürnberg – Hersbruck – Pegnitz – Kirchenlaibach – Marktredwitz – Cheb/CZ
- **RB 23** Marktredwitz – Weiden – Schwandorf – Regensburg
- **RB 34** Weiden – Bayreuth – Weidenberg
- **RB 97** Bayreuth – Kirchenlaibach – Marktredwitz – Hof – Bad Steben

Öffentlicher Linienverkehr nach § 42 PBefG

Der Landkreis wird von **28 öffentlichen Buslinien** erschlossen. Darüber hinaus gibt es ein Bedarfsangebot von **23 Rufbuslinien** („BAXI“).

Linienverkehr nach § 43 PBefG

Freigestellte Schülerverkehre gibt es bei allen Schularten. So gibt es Verkehre zu den weiterführenden Schulen in Wiesau, Weiden, Eschenbach, Neustadt/Waldnaab, Tirschenreuth, Waldsassen, Kemnath. Des Weiteren wird die Förderschule in Immenreuth mit freigestellten Schülerverkehren angebunden. Vereinzelt existieren auch Einzelbeförderungsmodelle. In Abstimmung mit den entsprechenden Gemeinden bzw. Schulverbänden soll bei der Vergabe von Linienbündeln geprüft werden, inwieweit diese freigestellten Verkehre in die öffentlichen Linien integriert werden können.

Haltestellen

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

Verknüpfungspunkte im SPNV

Die sieben **Bahnhöfe** bzw. **Haltepunkte** an den drei Bahnstrecken im Landkreis bieten ideale Verknüpfungspunkte zwischen dem Individualverkehr (IV) und dem ÖPNV-Netz. Bisher sind an **vier** Bahnhaltepunkten offizielle Pkw-Parkplätze (P+R) und Fahrradstellplätze (B+R) eingerichtet worden. Die Bahnhöfe in Pechbrunn, Wiesau und Reuth b. Erbendorf ermöglichen den Landkreisbürgern schnelle Zugverbindungen in den Norden (Hof) und Süden (Weiden, Regensburg, München). Durch die Bahnhöfe in Waldershof, Neusorg, Immenreuth und Kemnath-Neustadt können (teils mit Umstiegen) die Oberzentren Weiden und Bayreuth sowie die Metropole Nürnberg erreicht werden.

Eine Auflistung aller Park & Ride- bzw. Bike & Ride-Anlagen im Landkreis sind in „Tabelle 9: Park & Ride- (P+R), bzw. Bike & Ride (B+R)-Plätze“ auf Seite 56 dargestellt.

Tarifsystem

Der Landkreis Tirschenreuth ist Mitglied im Grundvertragsausschuss (GA) und Zweckverband Großraum Nürnberg (ZVGN). Auf allen öffentlichen Linien nach §42 PBefG gilt der VGN-Tarif. Ausgenommen sind ein- und ausbrechende Verkehre vom/ zum Landkreis Neustadt a.d. Waldnaab. Hier ist der TON-Tarif anzuwenden (vgl. „Karte 03-II Tarifzonenplan“ auf Seite 40).

2.4 Derzeitige Nutzung

Fahrgäste

Da die Ergebnisse der Fahrgastbefragung durch den Verkehrsverbund zum Zeitpunkt der Erstellung des

¹⁵ vgl. Statistische Ämter des Bundes und der Länder, Deutschland, 2023 (Stand 30.06.2022)

¹⁶ vgl. Kraftfahrt-Bundesamt, Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Zulassungsbezirken

Nahverkehrsplans noch nicht vorliegen, wird in diesem Kapitel auf die Zähl- und Daten der BAXI-Unternehmer zurückgegriffen, die den landkreisweiten Bedarfsverkehr betreiben.

Insgesamt gab es im Jahr 2023 über 74.000 Fahrgäste, die das Bedarfsverkehrssystem im Landkreis nutzten. Davon entfielen ca. 13 % (10.025 Fahrgäste) auf das Tursolino-BAXI innerhalb der Stadt Tirschenreuth. Dahinter folgt die Relation Bärnau – Tirschenreuth mit 5.929 Fahrgästen (Anteil ca. 8 %) sowie das KEM BAXI innerhalb der Stadt Kemnath mit 5.356 Fahrgästen (ca. 7 %).

Weitere wichtige Verbindungen sind folgende:

- Tirschenreuth – Wiesau (3.963)
- Bad Neualbenreuth – Tirschenreuth (3.726)
- Marktredwitz – Mitterteich (2.885)
- Immenreuth – Kemnath (2.424)
- Ebnath – Neusorg (2.361)
- Kemnath – Speichersdorf (2.012)

Detaillierte Ergebnisse sind in „Tabelle 8: Fahrgäste im BAXI“ auf Seite 52 dargestellt.

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 84 % der Bevölkerung in die Analyse ein.

3.2 Gebietstypen

Bei den Kriterien Erschließung und Bedienungshäufigkeiten unterscheidet die Leitlinie nach unterschiedlichen Gebietstypen. Unter Beachtung von Regionalplan, Landesentwicklungsprogramm (LEP), Pendlerverflechtungen und Schienenstrecken wurden zu untersuchende Orte und Ortsteile im Landkreis nach den untenstehenden Gebietstypen klassifiziert.

Vorhandene Bahnhaltelpunkte führen im jeweiligen Ortsteil stets zu einer Klassifizierung als „Verkehrsachse“.

Verkehrsachse: Immenreuth, Neusorg, Pechbrunn, Reuth b. Erben-dorf, Waldershof, Wiesau

Ländlicher Raum: Alle übrigen Orte

(vgl. „Karte 01-I Raumstruktur“ auf Seite 31, „Karte 01-II Gebietstypen“ auf Seite 32)

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.

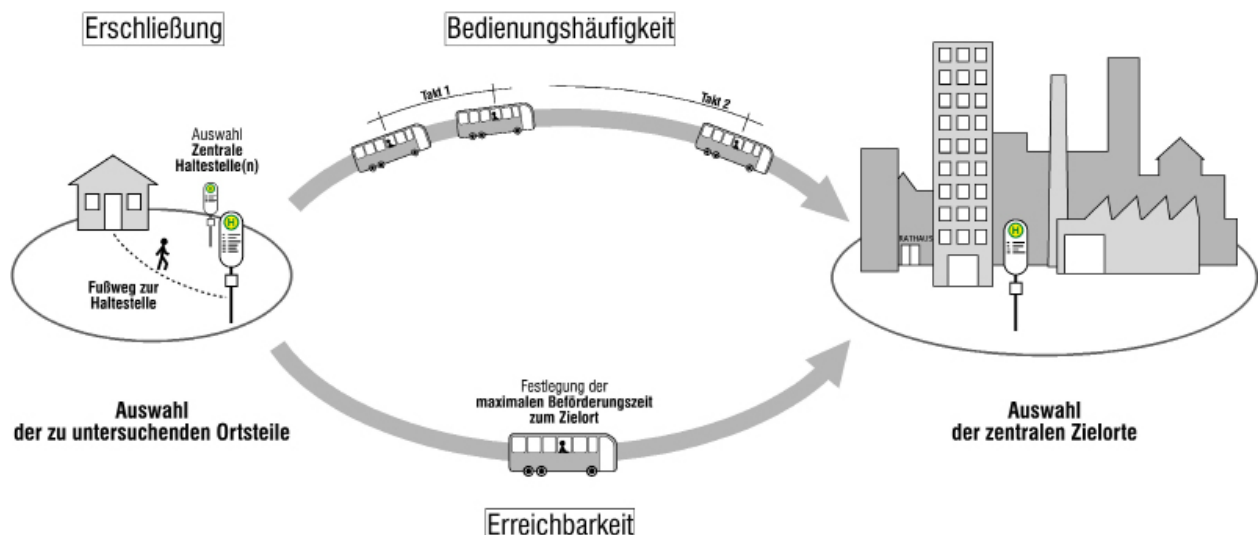
Radius für Haltestellen:

- Bus: 500 m
- Bahn: 1.000 m

3.4 Erreichbarkeit

Die Leitlinie gibt vor, Zielorte zu bestimmen, die aus den Ortsteilen innerhalb eines bestimmten Zeitfens-

Abb. 3: Kriterien für die Angebotsanalyse nach der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung



ters in einer bestimmten Reisezeit erreichbar sein sollen.

Zielorte

Für die zu untersuchenden Ortsteile soll die Erreichbarkeit zu übergeordneten Zielen sowie des sog. Nachbarschaftsbereiches ermittelt werden. Beim Nachbarschaftsbereich handelt es sich um den Gemeindehauptort. Die Zielorte werden in Anlehnung an die unter „Kapitel 2.1 Raumstruktur“ auf Seite 11 aufgeführten zentralen Orte übernommen. Die Auswahl orientiert sich entsprechend der Bayerischen Leitlinie zur Nahverkehrsplanung an der zentralörtlichen Gliederung der Regionalplanung (Mittel-/Oberzentrum) sowie an der Berufspendlerstatistik (sozialversicherungspflichtig Beschäftigte) der Bundesagentur für Arbeit (vgl. „Tabelle 10: Zielorte für das Erreichbarkeitskriterium“ auf Seite 57).

Zeitfenster

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

Intervalle für Zeitfenster:

Mo-Fr

- Hinfahrt: 06:00 – 08:00
- Rückfahrt 1: 12:00 – 14:00
- Rückfahrt 2: 15:30 – 18:30

Sa

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

So

- Hinfahrt: 08:00 – 11:00
- Rückfahrt 1: 11:00 – 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 maximal 10 Minuten darf höchstens einmal umgestiegen werden.

Reisezeit in die Zielorte:

- Gemeindehauptort: 30 min
- Zielort 1: 40 min
- Zielorte 2 & 3: 50 min
- Zielorte 4 & 5: 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 Tirschenreuth hinsichtlich Gebietstypen und Taktfolgen zeit- und raumgemäß angepasst. Dabei wurde sich insbesondere an den Vorgaben zum Förderprogramm „Mobilität im ländlichen Raum“ orientiert. Die zeitliche Lage der Verkehrszeiträume muss der Aufgabenträger selbst definieren.

Die Anzahl der notwendigen Fahrten sowie die Zeitlagen der Tageszeiten sind in Abbildung 4 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 Entfernungvariable, 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.

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

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

Kundenorientierte Sicht:

Auslastung > 30%

- Prüfung von Maßnahmen zur Verringerung der Auslastung

Betriebswirtschaftliche Sicht:

Auslastung < 15%

- Prüfung von Maßnahmen zur Erhöhung der Auslastung

Die Leitlinie unterscheidet die kundenorientierte von der betriebswirtschaftlichen Sichtweise. Abhängig von den Werten sollen Maßnahmen zur Verringerung bzw. Erhöhung der Auslastung geprüft werden (vgl. „Tabelle 1: Zusammenfassung der Kriterien“ auf Seite 42).

Abb. 4: Bedienstandards und Verkehrszeiten

Bedienstandards (Taktfolgen bzw. Fahrtenpaare = FP)	Grenzwert			Richtwert		
	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ
Verkehrsachsen	60	60	120	30	30	60
Montag - Freitag						
Ländlicher Raum: > 3.000 EW	6,5 FP	4 FP	2,5 FP	13 FP	8 FP	5 FP
Ländlicher Raum: 1.000 – 3.000 EW	3 FP	2 FP	1 FP	6 FP	4 FP	2 FP
Ländlicher Raum: 150 – 1.000 EW	3 FP	2 FP	1 FP	6 FP	4 FP	2 FP
Samstag						
Ländlicher Raum: > 3.000 EW	-	3 FP	1 FP	-	6 FP	2 FP
Ländlicher Raum: 1.000 – 3.000 EW	-	3 FP	1 FP	-	6 FP	2 FP
Ländlicher Raum: 150 – 1.000 EW	-	3 FP	1 FP	-	6 FP	2 FP
Sonntag						
Ländlicher Raum: > 3.000 EW	-	2,5 FP	1 FP	-	5 FP	2 FP
Ländlicher Raum: 1.000 – 3.000 EW	-	2,5 FP	1 FP	-	5 FP	2 FP
Ländlicher Raum: 150 – 1.000 EW	-	2,5 FP	1 FP	-	5 FP	2 FP

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	00:00
Samstag	NVZ		SVZ		Sonn- und Feiertag				NVZ		SVZ					
	bis	bis	bis	bis					von	bis	von	bis				
	06:00	18:00	18:01	00:00					08:00	18:00	18:01	00:00				

4. Schwachstellenanalyse

Insgesamt wurden 64 Ortsteile untersucht. Für jeden untersuchten Ortsteil wurden Berechnungen zu den bis zu zehn Kriterien (ein Kriterium für Erschließung, sechs Kriterien für Erreichbarkeit, drei Kriterien für Bedienungshäufigkeit) durchgeführt.

Bei der Bewertung diente der modifizierte Richtwert als maßgebende Orientierungsgröße. Die Untersuchung erfolgte Mitte 2024. Verglichen wurden die Vorgaben mit den Fahrplanständen zu folgenden Daten:

- Mo-Fr (Schultag): **08.07.2024**
- Mo-Fr (Ferien tag): **12.08.2024**
- Samstag: **29.06.2024**
- Sonntag: **30.06.2024**

4.1 Ergebnisse aus den Rechenläufen

In *Abbildung 5* 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.

In einigen Gemeinden wurden nicht für alle fünf Zielorte Ortsteile festgelegt; stattdessen wurden teilweise nur drei oder vier Zielorte definiert. Dies führt dazu, dass die Anzahl der erfassten Ortsteile je nach Zielort variiert. Zum Beispiel umfasst Zielort 1 insgesamt 51 Ortsteile, während Zielort 2 54 Ortsteile und Zielort 3 41 Ortsteile umfasst. Zielort 4 und Zielort 5 beinhalten jeweils 64 Ortsteile, wobei alle Ortsteile berücksichtigt wurden. Aufgrund dieser unterschiedlichen Festlegungen variiert die Gesamtanzahl der Ergebnisse je nach Gemeinde und den festgelegten Zielorten.

Die Unterschiede zwischen Schul- und Ferientagen sind dabei deutlich zu erkennen. Während an Schultagen beim Kriterium „Erreichbarkeit“ 178 Defizite auftreten, sind es in den Ferien 215. Insbesondere beim Kriterium „Bedienungshäufigkeit“ lassen sich Diskrepanzen feststellen,

dies betrifft insbesondere die Haupt- und Nebenverkehrszeit.

Beim Kriterium **Erschließung** wurden drei Defizite festgestellt, die lediglich alle langfristig zu lösen sind, da nur wenige Einwohner davon betroffen sind. Folgende Ortsteile (Einwohnerzahl in Klammern) sind dabei defizitär:

- **Erbendorf**
 - Wildenreuth (612)
- **Waldsassen**
 - Münchenreuth (195)
- **Wiesau**
 - Triebendorf (200)

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.

Die Erreichbarkeit der Gemeindehauptorte ist an Werktagen meist sichergestellt und liegt größtenteils im Rahmen der vorgegebenen

Abb. 5: Ergebnisüberblick Defizite (Anzahl Ortschaften) der Angebotsanalyse

	Schultage	Ferientage	Samstag	Sonntag
Erschließung	3	3	3	3
Erreichbarkeit Gemeindehauptort	10	16	11	20
Erreichbarkeit Zielort 1	22	27	20	34
Erreichbarkeit Zielort 2	24	34	20	35
Erreichbarkeit Zielort 3	22	32	24	32
Erreichbarkeit Zielort 4	51	56	42	42
Erreichbarkeit Zielort 5	49	50	57	58
Bedienungshäufigkeit Hauptverkehrszeit	19	35	-	-
Bedienungshäufigkeit Nebenverkehrszeit	5	15	26	8
Bedienungshäufigkeit Schwachverkehrszeit	50	50	40	53
Summe Vorgaben nicht erfüllt:	255	318	243	285

Abb. 6: Erschließungsdefizite

Ort	Ortsteil	EW	Erschlossene Fläche	Nicht erschlossene EW	Differenz zu 80 % der EW*	Handlungsbedarf
Erbendorf	Wildenreuth	612	73%	165	43	langfristig
Waldsassen	Münchenreuth	195	47%	103	64	langfristig
Wiesau	Triebendorf	200	64%	72	32	langfristig
nicht ausreichend erschlossen: * Einwohner bis 80 % Erschließungsgrad nach BayLzN						3

maximalen Reisezeit von 30 Minuten. Jedoch gibt es bei punktuellen außergemeindlichen Verbindungen Defizite, insbesondere zwischen dem nördlichen Landkreis und der Kreisstadt Tirschenreuth sowie bei Verbindungen zu zentralen Orten außerhalb des Landkreises (Grafenwöhr, Windischeschenbach, Marktredwitz, Weiden, Bayreuth). Hinsichtlich der Bedienungshäufigkeit sind die Defizite in der Haupt- und Nebenverkehrszeit gering, jedoch treten in der Schwachverkehrszeit deutliche Einschränkungen auf, die die Mobilität erheblich beeinträchtigen können.

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 in 70 % der Ortsteile erreicht. Der Grenzwert wird sogar zu immerhin 95 % erfüllt. In Ferientagen sinken diese Werte jedoch auf 45 % (Richtwert) respektive 89 % (Grenzwert), was auf einen nicht unbedeutenden Anteil an Schülerfahrten hinweist. Im Gegensatz zur Haupt- und Nebenverkehrszeit lässt sich feststellen, dass in der Schwachverkehrszeit nur in 22 % aller untersuchten Ortsteile der Richtwert erfüllt wird. Auch der Grenzwert wird zu nur 55 % erfüllt, wodurch es in 45 % aller Ortsteile mittel- und kurzfristige Defizite zu beanstanden gibt.

Ergebnisüberblick am Wochenende

Am Wochenende setzt sich das Angebotsgefälle zwischen Schul-

und Ferientagen weiter fort, wobei die Vorgaben am Sonntag eher erfüllt werden als am Samstag. Die Probleme bei der Erreichbarkeit verstärken sich durch den Mangel an Angebot dadurch nochmals.

Beim Kriterium der **Bedienungshäufigkeit** gibt es am Samstag und am Sonntag keine Hauptverkehrszeit, sondern nur Neben- und Schwachverkehrszeit. Auch hier sind ähnlich der wochentäglichen Schwachverkehrszeit viele Ortsteile von Defiziten betroffen.

Auslastungsanalyse

Wie unter „Kapitel 2.4 Derzeitige Nutzung“ auf Seite 13 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 allein, 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 Nahverkehrsplan verzichtet werden. Sollten Probleme auf einzelnen Linien im Zusammenhang mit der Auslastung entstehen, so muss der Einzelfall genauer geprüft und ggf. entsprechend reagiert werden.

4.2 Defizitbewertung

Klassifizierung des Handlungsbedarfes

Im Rahmen der Angebotsanalyse sind Defizite durch den Abgleich des bestehenden ÖPNV-Angebotes mit

den Vorgaben des Nahverkehrsplans ermittelt worden. Für jedes Defizit wurde die Ursache ermittelt sowie die Abweichung vom Richt- bzw. Grenzwert beurteilt. Des Weiteren wurden diese anhand von Kriterien entsprechend ihrer Bedeutung für den Fahrgast sowie möglicher Fahrgastpotentiale klassifiziert, gewichtet und der Handlungsbedarf ermittelt.

Defizitkriterium Erschließung

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

Priorität 1

Handlungsbedarf **vorrangig** zu beheben

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

Priorität 2

Handlungsbedarf **mittelfristig** – nach Möglichkeit zu beheben

- 150 – 500 Einwohner werden nicht ausreichend erschlossen.

Priorität 3

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

- Bis zu 150 Einwohner werden nicht ausreichend erschlossen.

Wie Abbildung 5 zeigt sind derzeit drei Ortsteile nicht ausreichend an das ÖPNV-Netz angebunden. Diese sind Wildenreuth (Gemeinde Erbendorf), Münchenreuth (Gemeinde Waldsassen) sowie Triebendorf (Gemeinde Wiesau). Aufgrund des ausreichenden Erschließungsgrades bzw. den geringen betroffenen Ein-

Abb. 7: Defizitbewertung an Schultagen

	Erreichbarkeit						Bedienungshäufigkeit		
	GHO	Zielort 1	Zielort 2	Zielort 3	Zielort 4	Zielort 5	HVZ	NVZ	SVZ
vorrangig	4	7	9	5	14	8	0	0	16
mittelfristig	1	8	2	4	28	22	3	0	13
langfristig	5	8	13	13	9	18	16	5	21
Defizite gesamt	10	23	24	22	51	48	19	5	50

Abb. 8: Defizitbewertung an Ferientagen

	Erreichbarkeit						Bedienungshäufigkeit		
	GHO	Zielort 1	Zielort 2	Zielort 3	Zielort 4	Zielort 5	HVZ	NVZ	SVZ
vorrangig	10	14	14	11	20	14	0	0	16
mittelfristig	1	5	5	7	27	16	7	1	13
langfristig	5	8	15	14	9	19	28	14	21
Defizite gesamt	16	27	34	32	56	49	35	15	50

wohnerzahlen sind die Defizite lediglich langfristig anzugehen.

Defizitkriterium Erreichbarkeit

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

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 gesi-

chert 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 einen Anstieg an vorrangig zu behebbenden Defizite gegenüber Schultagen (vgl. Abbildung 7 und Abbildung 8). Die meisten Defizite sind bei der Erreichbarkeit der größtenteils weiter entfernten Zielorte 4 und 5 festzustellen. Jedoch wurden alle Gemeinden auf diese Zielorte analysiert, während für manche Gemeinden aufgrund ihrer zentralörtlichen Bedeutung keine Zielorte 1 und 2 festgelegt hat.

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 behebbende Defizite bestehen ganztägig, wobei der Großteil der Defizite in der abendlichen Schwachverkehrszeit festgestellt werden kann. Tagsüber sind die meisten Defizite nur langfristig zu lösender Natur. Dies weist auf ein Verkehrssystem hin, das den Anforderungen der ausreichenden

Verkehrsbedienungen zumindest während der HVZ und NVZ weitestgehend entspricht.

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“ auf Seite 63 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 Klapprampen fest.

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

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

Schwachstellenanalyse

Derzeit gibt es im Landkreis Tirschenreuth 829 Bushaltestellen entlang öffentlicher Linien. Die meisten Haltestellen haben mehrere Bussteige, an denen die Busse halten (i.d.R. in zwei Richtungen). Einige Haltestellen sind zudem nur für den Bedarfsverkehr eingerichtet und besitzen demnach auch kein Haltestellenschild. 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-Zu-

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

Folgende Kriterien sind für die Prioritätsstufen ausschlaggebend:

- **Netzfunktion** – Die Haltestelle hat eine bedeutende Funktion im ÖPNV-Netz.
 - **Umsteigeknoten:** Bedienung durch zwei oder mehr Linien mit Möglichkeit zum Umstieg
 - **Fahrtenhäufigkeit:** 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.
 - **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 Halstellenausbaus, 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. Da zum Zeitpunkt der Analyse Daten zu den Ein- und Aussteigern pro Haltestelle nicht vorhanden waren, wurde auf die Analyse dieses Kriteriums verzichtet. In einer Fortschrei-

bung des Nahverkehrsplans sind die Daten gemäß der Priorisierungslogik zu aktualisieren.

Mit der Priorität 1 wurden folgende Haltestellen ermittelt:

Fünf Kriterien erfüllt:

- Immenreuth, Bahnhof
- Kemnath, Kemnath-Neustadt Bahnhof
- Kemnath, Realschule
- Neusorg, Bahnhof
- Reuth bei Erbendorf, Bahnhof
- Tirschenreuth, Gymnasium
- Waldershof, Ringstr.
- Wiesau, Bahnhof
- Wiesau, Egerstr.

Im Landkreis Tirschenreuth liegt derzeit kein Haltestellenkataster vor, sodass nicht beurteilt werden kann, ob die genannten Haltestellen gegebenenfalls bereits barrierefrei ausgebaut wurden.

Die **baulichen Mindeststandards** von Haltestellen sollen sich nach der Vorlage der Verbundgesellschaft zu „Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen im VGN“ (vgl. *VGN-Website*, <https://www.vgn.de/planungsprojekte/rnvp/modul2.pdf>) richten. Wesentliche Elemente für eine barrierefreie Haltestelle sind u.a.:

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

5. Voraussichtliche Entwicklungen

5.1 Siedlungsflächen und Infrastruktur

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

Das Bayerische Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung gibt alle zwei Jahre eine Bevölkerungsvorausberechnung heraus. Demnach nimmt die Bevölkerung im Landkreis Tirschenreuth von 2019 mit 72.046 Einwohnern auf 67.720 Einwohner im Jahr 2033 ab. In „Tabelle 19: Bevölkerungsvorausberechnung“ auf Seite 72 sind die Prognosedaten für die Gemeinden im Landkreis dargestellt. Über die Arbeitsplätze lässt sich keine Prognose erzielen, da keine entsprechenden Daten vorliegen.

Siedlungsflächen

In den Gemeinden des Landkreises Tirschenreuth sind derzeit keine größeren Wohn- oder Gewerbeentwicklungen bekannt. Kleinere Nachverdichtungen oder Einzelmaßnahmen können im Rahmen der bestehenden Bebauungspläne erfolgen.

Wohnbauflächen

Aktuell liegen keine größeren Erweiterungen oder neuen Planungen für Wohngebiete in den Kommunen des Landkreises Tirschenreuth vor.

Gewerbliche Bauflächen

Auch für gewerbliche Bauflächen sind derzeit keine bedeutenden Erweiterungen oder neuen Baugebiete im Landkreis Tirschenreuth geplant.

Verkehrsinfrastruktur

Sowohl im Straßenbereich als auch im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sind aktuell keine Projekte im Landkreis geplant, welche eine Auswirkung auf den ÖPNV haben könnten.

5.2 Planungen anderer Aufgabenträger

Landkreis Wunsiedel im Fichtelgebirge

Die Landkreise Tirschenreuth und Wunsiedel im Fichtelgebirge haben im Jahr 2023 gemeinsam einen landkreisübergreifenden Expressbus auf der Relation Selb – Marktredwitz – Mitterteich / Waldershof initiiert. Die Umsetzung erfolgt im Rahmen einer Zweckvereinbarung mit gemeinsamer Finanzierungs- und Planungsverantwortung.

Vor dem Hintergrund der angespannten Haushaltslage sowie der rückläufigen Förderkulisse prüfen beide Landkreise derzeit eine Anpassung des Verkehrsangebots.

Darüber hinaus beabsichtigen die Landkreise Bayreuth und Wunsiedel i. Fichtelgebirge, vorbehaltlich verfügbarer Haushaltsmittel, die Einrichtung einer landesbedeutenden Buslinie im Rahmen einer noch zu erwartenden Förderricht-

linie des Freistaates Bayern. Die geplante Linienführung Marktredwitz – Wunsiedel – Weißenstadt / Fichtelberg – Bischofsgrün – Bayreuth schafft insbesondere im Korridor der Fichtelnaab zwischen Fichtelberg und Brand sowie in Marktredwitz potenzielle Anknüpfungspunkte zu den Planungen des Landkreises Tirschenreuth.

Die Gemeinde Brand würde nach derzeitigem Planungsstand durch dieses Vorhaben eine direkte Anbindung an die Oberzentren Marktredwitz/Wunsiedel und Bayreuth erhalten.

Landkreis Bayreuth

Im Landkreis Bayreuth ist perspektivisch die Einführung einer stündlichen Taktlinie zwischen Speichersdorf (Bahnhof Kirchenlaibach) und Kemnath im Landkreis Tirschenreuth vorgesehen. Diese Maßnahme ist Bestandteil der Maßnahmenkonzeption des dortigen Nahverkehrsplans. Seit 2024 erfolgt bereits eine Erschließung der Ortsteile von Speichersdorf über das BAXI-System des Landkreises Neustadt a. d. Waldnaab, welches Verbindungen zum Bahnhof Kirchenlaibach sowie in Richtung Neustadt a. d. Waldnaab, Speinshart und Eschenbach i. d. OPf. herstellt.

Die Realisierung der im Nahverkehrsplan angedachten Verdichtungsline ist derzeit aufgrund haushalterischer Konsolidierungsmaßnahmen unklar, da sie im Vergleich zu anderen Projekten nicht prioritär eingestuft wird.

Parallel dazu verfolgen die Landkreise Bayreuth und Wunsiedel i. F.

die Initiierung einer landesbedeutenden Buslinie ab 2026 (Marktredwitz – Wunsiedel – Weißenstadt/ Fichtelberg – Bischofsgrün – Bayreuth). Hierdurch entstehen ebenfalls Schnittstellen zu den Planungen des Landkreises Tirschenreuth, insbesondere im Bereich Brand – Fichtelberg.

Ergänzend besteht im Fichtelgebirgsraum die Absicht, die bestehenden Expressbuslinien Bayreuth – Weißenstadt sowie Bayreuth – Marktredwitz (jeweils zweistündlich) zu stärken und zu verdichten. Die Linie 369 (Weidenberg – Warmensteinach – Fichtelberg – Mehlmeisel) soll dabei erhalten und ausgebaut werden, um gemeinsam mit den genannten Schnellverbindungen eine stündliche Erreichbarkeit der Hauptorte im Fichtelgebirge zu gewährleisten.

Landkreis Neustadt a. d. Waldnaab

Nach aktuellem Kenntnisstand sind im Landkreis Neustadt a. d. Waldnaab derzeit keine größeren Infrastruktur- oder ÖPNV-Entwicklungen geplant, die unmittelbare Auswirkungen auf den Landkreis Tirschenreuth hätten.

Zum 01.01.2026 wird der Landkreis gemeinsam mit der Stadt Weiden i. d. OPf. dem Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) beitreten.

sonennahverkehrs unter Berücksichtigung der Belange des Gesamtverkehrs zulassen.“

Der Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (ZVGN) und die Bayerische Straßenbauverwaltung haben eine gemeinsame Datenbank, in die sowohl ÖPNV- als auch MIV-Daten einfließen, erstellt. Diese Gesamtverkehrsdatenbasis DIVAN bildet die Grundlage für eine gebietsbezogene Prognose des zukünftig zu erwartenden Verkehrsaufkommens.

Da der Landkreis Tirschenreuth zum Zeitpunkt der Erstellung nicht Mitglied im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) war und somit nicht Bestandteil der gemeinsamen Datenbank DIVAN ist, wird auf die Erstellung einer Verkehrsprognose verzichtet.

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 Per-

6. Maßnahmenpaket

Im Folgenden werden Maßnahmen dargestellt, die im Rahmen der Erarbeitung des Nahverkehrsplanes durch die VGN GmbH der Arbeitsgruppe „Nahverkehrsplan VGN“ des Landkreises präsentiert wurden. Die Maßnahmen bewirken erhebliche Qualitätssteigerungen bzgl. der in der ausreichenden Verkehrsbedien-
ung definierten Kriterien Erreichbarkeit und Bedienungshäufigkeit sowie in Hinblick auf die Flexibilität des Bedarfsverkehrssystems.

Das dem Nahverkehrsplan zugrunde liegende Maßnahmenpaket beschreibt Angebotssteigerungen im Bedarfsverkehrssystem „BAXI“, die zur Erfüllung der „Richtlinie zum Förderprogramm Ergänzender Nahverkehrsangebote zur Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum mit bedarfsorientierten Bedienformen des allgemeinen ÖPNV und Pilotprojekten landkreisübergreifender Expressbusverbindungen im Omnibusverkehr (ErNa)“ erforderlich sind. Dadurch wird ein verbessertes Angebot für die Fahrgäste geschaffen und zugleich die weitere Inanspruchnahme von Finanzierungshilfen durch den Freistaat Bayern sichergestellt.

6.1 Vorgelagerte Bürgerbeteiligung

Im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplans wurde eine Bürgerbeteiligung in Form einer Online-Umfrage durchgeführt. Diese war Ende November 2024 über die Plattform Google Forms veröffentlicht worden und lief über einen Zeitraum von rund zwei Monaten.

Insgesamt nahmen 208 Personen an der Befragung teil, was einem Anteil von etwa 0,003 % der Bevölkerung des Landkreises ent-

spricht. Aufgrund dieser vergleichsweisen geringen Teilnehmerzahl ist eine detaillierte Auswertung in kleineren geografischen oder soziodemografischen Teilbereichen nur eingeschränkt möglich. Auffällig war zudem, dass Teilnehmende aus dem westlichen Landkreis unterrepräsentiert waren.

Die Ergebnisse zur Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) verdeutlichen, dass insbesondere Wiesau als überregionaler Bahnhaltepunkt eine zentrale Rolle einnimmt. Die Kreisstadt Tirschenreuth fungiert als wichtiges Ziel mit zentralörtlichen Funktionen, während Weiden als Bahnumsteigeknoten eine weitere Schlüsselfunktion im überregionalen Netz erfüllt. Als bedeutende Achse innerhalb des Landkreises wurde die Relation Waldsassen – Mitterteich – Wiesau – Tirschenreuth hervorgehoben.

Hinsichtlich der Wünsche und Erwartungen an das ÖPNV-Angebot zeigen sich mehrere Schwerpunktfelder. Besonders häufig genannt wurden eine Verbesserung des Fahrtenangebots, etwa durch eine dichtere Taktung, zusätzliche Verbindungen am Abend und Wochenende sowie eine bessere Abstimmung mit Bahnanschlüssen. Auch Struktur und Flexibilität standen im Fokus: Teilnehmende regten flexiblere Bedienformen im Sinne fahrplanfreier Angebote sowie eine Erweiterung der Haltestellen an.

Im Bereich Barrierefreiheit und Infrastruktur wurde vor allem der Wunsch nach einem barrierefreien Ausbau von Haltestellen und Bahnhöfen geäußert, ergänzt um die Forderung nach einer besseren Erreichbarkeit medizinischer Einrichtungen sowie ergänzenden Angeboten wie Haustürabholungen. Ebenso wurde auf den Ausbau der Fahrgastinfor-

mation hingewiesen. Genannt wurden unter anderem verständlichere Fahrpläne, der Ausbau digitaler Lösungen und eine transparentere Kommunikation von Fahrplanänderungen.

Darüber hinaus kamen in den Freitextfeldern finanzierungs- und gesellschaftspolitische Aspekte zur Sprache. Kritisch bewertet wurde die unzureichende Vergleichbarkeit des ÖPNV mit dem motorisierten Individualverkehr, insbesondere im Hinblick auf Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit. Die Finanzierung des Deutschlandtickets wurde aus Sicht der Teilnehmenden als ungerecht wahrgenommen, da die ländliche Bevölkerung zwar zahle, jedoch nur eingeschränkt von dem Angebot profitiere. Ergänzend wurde eine höhere Kilometerpauschale als Ausgleich für die eingeschränkte ÖPNV-Nutzung vorgeschlagen.

Zusammenfassend zeigen die Ergebnisse, dass die Bürgerinnen und Bürger des Landkreises Tirschenreuth insbesondere eine Stärkung des Angebots, mehr Flexibilität im Bedarfsverkehr, verbesserte Barrierefreiheit und eine transparentere Fahrgastinformation wünschen.

Die Rückmeldungen wurden in die Maßnahmenplanung des Nahverkehrsplans einbezogen.

6.2 Angebotsausbau „BAXI“

Die zukünftige Ausgestaltung des Bedarfsverkehrssystems „BAXI“ im Landkreis Tirschenreuth orientiert sich maßgeblich an den Anforderungen der „Richtlinie zum Förderprogramm Ergänzender Nahverkehrsangebote zur Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum mit bedarfsorientierten Bedienformen des allgemeinen ÖPNV und Pilot-

projekten landkreisübergreifender Expressbusverbindungen im Omnibusverkehr (ErNa)“. Diese legt Mindeststandards für Fahrtenhäufigkeit und Bedienzeiten fest, die Voraussetzung für eine dauerhafte Förderung durch den Freistaat Bayern sind.

Konkret schreibt die Richtlinie vor, dass in allen Orten ab 200 Einwohnern werktags (Montag bis Freitag) zwischen 7:00 und 20:00 Uhr mindestens eine zweistündliche Bedienung mit zehn Fahrtenpaaren pro Tag gewährleistet sein muss. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen gilt ein entsprechender zweistündlicher Bedienstandard im Zeitraum von 8:00 bis 18:00 Uhr. Hinzu kommen Vorgaben zur rechtzeitigen Buchbarkeit, die sicherstellen sollen, dass Fahrten sowohl am selben Tag als auch für den Folgetag planbar bleiben.

Die Analyse des aktuellen BAXI-Angebots zeigt, dass das Fahrtenangebot an Schultagen weitgehend ausreichend ist. Hier wird die geforderte Bedienungshäufigkeit in den meisten Gemeinden erreicht. Defizite treten vor allem an Ferientagen sowie an Wochenenden, insbesondere Sonntagen, auf, wo die Anzahl der angebotenen Fahrten nicht in allen Relationen den Förderkriterien entspricht. Besonders betroffen sind dabei Gemeinden im westlichen Landkreis sowie die Orte Mähring und Plößberg.

Vor diesem Hintergrund wurden drei Varianten zur Weiterentwicklung des BAXI-Angebots betrachtet:

- **Variante 1 (Status quo):** Das bestehende Angebot wird unverändert fortgeführt. Dies hätte jedoch zur Folge, dass mehrere Linien die Fördervorgaben nicht erfüllen und dadurch künftig nicht mehr förderfähig wären.
- **Variante 2 (flächendeckende Angebotsausweitung):** Alle Linien mit Defiziten werden so angepasst, dass die Förderfähigkeit im gesamten Landkreis gesichert wird.

- **Variante 3 (gezielte Angebotsausweitung):** Nur ausgewählte Linien mit deutlichen Angebotslücken werden ausgebaut. Dies führt jedoch dazu, dass andere Linien aus der Förderung herausfallen würden.

Nach Abwägung der Vor- und Nachteile hat sich der Landkreis für Variante 2 entschieden. Damit wird eine flächendeckende Anpassung des Angebots vorgenommen, sodass alle Linien auch künftig die Förderkriterien erfüllen. Der Schwerpunkt der Angebotsausweitungen liegt auf den Ferientagen sowie den Sonntagen, während an Schultagen und Samstagen nur punktuelle Ergänzungen notwendig sind.

Folgende Linien sollen hierbei ausgebaut werden:

- **Linie 1800:** Mehlmeisel – Brand – Ebnath – Neusorg – Pullenreuth – Kulmain – Kemnath
- **Linie 1801:** Kulmain – Immenreuth – Kemnath
- **Linie 1803:** Erbdorf – Kemnath – Kastl
- **Linie 1805:** Pullenreuth – Neusorg – Brand – Ebnath – Waldershof – Marktrechwitz
- **Linie 1806:** Friedenfels – Waldershof – Marktrechwitz
- **Linie 1807:** Erbdorf – Krummennaab – Reuth b. Erbdorf – Falkenberg – Tirschenreuth
- **Linie 1808:** Marktrechwitz – Pechbrunn – Mitterteich – Wiesau – Fuchsmühl – Friedenfels
- **Linie 1814:** Tirschenreuth – Mähring
- **Linie 1815:** Bad Neualbenreuth – Mähring – Bärnau – Plößberg

Das zur Erfüllung der Förderfähigkeit notwendige Zusatzangebot beläuft sich auf 49 Fahrtenpaare. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die konkrete Aufteilung der zusätzlichen Fahrtenpaare innerhalb der einzelnen Linien noch variieren kann. Ebenso ist nicht auszuschließen, dass weitere Linien in die Angebotsausweitung einbezogen werden müssen, sofern betriebliche Rahmenbedingungen oder orga-

nisatorische Gründe eine Anpassung erforderlich machen.

6.3 Innerörtliche E-BAXIs

Die Einführung weiterer innerörtlicher E-BAXIs neben Tirschenreuth und Kemnath wird als mögliche Option betrachtet, die bei entsprechendem Bedarf und geeigneten Rahmenbedingungen geprüft werden kann. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der tatsächliche Mobilitätsbedarf stark von lokalen Faktoren abhängt und sich nicht in allen Gemeinden gleichermaßen darstellt. Ebenso sind die finanziellen Auswirkungen derzeit nicht verlässlich abschätzbar und könnten den Landkreis im Falle einer verpflichtenden Umsetzung unverhältnismäßig belasten. Hinzu kommt, dass die Realisierbarkeit solcher Angebote von betrieblichen Voraussetzungen abhängt, insbesondere von der Verfügbarkeit geeigneter Betreiber, Fahrzeugflotten und Ladeinfrastruktur.

Vor diesem Hintergrund soll eine verbindliche Einführung innerörtlicher E-BAXIs nicht festgeschrieben werden. Vielmehr bleibt es Ziel, diese Option offenzuhalten, um bei künftigem Bedarf, passenden Rahmenbedingungen oder neuen Fördermöglichkeiten flexibel reagieren zu können.

6.4 Grenzüberschreitende Linien

Grenzüberschreitende Linien werden im Nahverkehrsplan als mögliche Ergänzung betrachtet. Eine Umsetzung kann – sofern entsprechende Nachfrage besteht und eine verkehrliche Sinnhaftigkeit gegeben ist – nach sorgfältiger Prüfung und Ermittlung des Finanzbedarfs erfolgen. Grundlage hierfür sind tragfähige Finanzierungsmöglichkeiten sowie Abstimmungen mit den beteiligten Partnern auf tschechischer Seite und den betroffenen Landkreismunicipalitäten.

Als denkbare Relationen werden beispielsweise Tachov – Bärnau – Tirschenreuth sowie Windischeschenbach – Tirschenreuth – Waldsassen – Eger genannt. Damit bleibt die Option für grenzüberschreitende Angebote offen, wobei eine Umsetzung sowohl kurzfristig als auch zu einem späteren Zeitpunkt in Betracht kommt, sofern die erforderlichen Rahmenbedingungen erfüllt sind.

6.5 Weitere Planungen

Das bestehende BAXI-Angebot soll fortlaufend überprüft und insbesondere nach dem geplanten Angebotsausbau evaluiert werden. Ziel ist es, die Wirksamkeit der Maßnahmen zu bewerten und gegebenenfalls weitere Anpassungen vorzunehmen. Neben der Betrachtung der Angebotsqualität sollen dabei auch neue Mobilitätsformen in den Blick genommen werden. Denkbar sind insbesondere fahrplanfreie On-Demand-Verkehre oder angepasste Linienführungen, die den veränderten Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung Rechnung tragen.

7. Auswirkung und Bewertung des Maßnahmenpakets

7.1 Verkehrliche Wirkung

Reisezeit

Durch den Ausbau des BAXI-Systems ergeben sich keine Veränderungen der Reisezeiten. Die Bedienung erfolgt weiterhin im Rahmen der bestehenden Strukturen, sodass die Fahrtdauer im Vergleich zum Status quo unverändert bleibt.

Verbindungshäufigkeit

Die maßgebliche verkehrliche Wirkung liegt in der deutlichen Erhöhung der Verbindungshäufigkeit. Mit dem geplanten Angebotsausbau wird auf allen Linien und in sämtlichen Gemeinden künftig ein bedarfsgerechtes Angebot bereitgestellt, das im Regelfall eine zweistündliche Fahrtmöglichkeit sowohl an Werktagen als auch am Wochenende in der Haupt- und Nebenverkehrszeit sicherstellt. Damit werden die Mindestanforderungen der Förderrichtlinie ErNa erfüllt und eine spürbare Verbesserung der Bedienungshäufigkeit für die Bevölkerung erreicht.

Veränderung des Fahrgastaufkommens

Eine verlässliche Abschätzung der zu erwartenden Veränderung des Fahrgastaufkommens ist im Bedarfsverkehr nicht möglich. Dies liegt zum einen an der flexiblen Inanspruchnahme solcher Systeme, zum anderen an einer Vielzahl externer Faktoren wie dem Anteil der Bevölkerung ohne eigenen Pkw oder ohne Füh-

erschein. Grundsätzlich ist jedoch davon auszugehen, dass eine Angebotsausweitung mit einer verbesserten Fahrtenhäufigkeit die Attraktivität des Systems erhöht und somit tendenziell zu einer stärkeren Nutzung führen kann.

7.2 Finanzielle Wirkung

Veränderung der Einnahmen

Aufgrund fehlender belastbarer Prognosen zum Fahrgastaufkommen lässt sich die Veränderung der Einnahmen nicht abschätzen. Es ist lediglich anzunehmen, dass mit einer Ausweitung des Angebots und einer höheren Fahrtenhäufigkeit auch eine verbesserte Einnahmesituation entstehen kann, wenngleich diese nicht in quantifizierbarer Form prognostiziert werden kann.

Veränderung der Betriebsleistung und finanzieller Aufwand

Die laufenden Kosten des Bedarfsverkehrs hängen maßgeblich vom zeitlichen und räumlichen Umfang des Angebots sowie von der tatsächlichen Nutzungsquote ab. Für die zusätzlich vorgesehenen Fahrten wird ein Abrufquote von rund 70 % unterstellt, was eine optimistische Annahme darstellt. Unter Zugrundelegung der aktuell aufgerufenen Preise pro Fahrt ergibt sich hieraus ein zusätzlicher Finanzbedarf von etwa 230.000 € jährlich. Zudem ist zu berücksichtigen, dass mit der Vor-

gabe einer Anmeldung bis 90 Minuten vor Fahrtbeginn organisatorische und technische Mehrkosten verbunden sind, die in die Kalkulation einzubeziehen sind.

Investitionskosten

Investitionskosten fallen im Rahmen des geplanten Ausbaus nicht an, da bestehende Strukturen und Fahrzeuge genutzt werden.

7.3 Gesamtbewertung

Der Ausbau des BAXI-Angebots ist notwendig, um die Förderfähigkeit gemäß der Förderrichtlinie ErNa auch künftig sicherzustellen. Ohne Anpassung des Angebots würde ein erheblicher Teil der Linien aus der Förderung herausfallen, was zu höheren Eigenkosten bei gleichzeitig reduziertem Leistungsumfang führen würde. Mit dem geplanten Ausbau wird dagegen ein qualitativ besseres Angebot geschaffen, das allen Gemeinden im Landkreis eine zweistündliche Grundbedienung gewährleistet. Damit wird sowohl die langfristige finanzielle Stabilität durch den Erhalt der Fördermittel gesichert als auch die Mobilität der Bevölkerung im ländlichen Raum nachhaltig verbessert.

8. Beteiligungsverfahren

Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes wurden die Verkehrsunternehmen, die Landkreismunicipalitäten, der Behindertenbeauftragte des Landkreises, Fahrgastverbände sowie die Interessensvertreterinnen und öffentlichen Stellen der in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen beteiligt.

8.1 Beteiligung der Verkehrsunternehmen

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

Alle Unternehmen, die im Landkreis eine Linienkonzession besitzen, wurden am 23. April 2024 zur ersten Sitzung des Nahverkehrsplans eingeladen. Hier wurden die einzelnen Schritte und das Vorgehen bei der Erstellung des Nahverkehrsplans erläutert sowie die Kriterien zur ausreichenden Verkehrsbedienung festgelegt. Die Unternehmen wurden zudem zu den weiteren Sitzungen im Laufe der Erstellung des Nahverkehrsplanes eingeladen. Darüber hinaus erhielten sie sowohl der Zwischenbericht als auch der Endbericht zu. Die Möglichkeit der Stellungnahme wurde bei allen Unternehmen gegeben.

8.2 Weitere Beteiligungen

Nach § 8 Abs. 3 PBefG müssen darüber hinaus vorhandene Fahrgastverbände eingeladen werden. Diesen wurde, ebenso den benachbarten Aufgabenträgern, der Endbericht zugesandt. Die Möglichkeit zur Stellungnahme wurde dabei gewährleistet.

Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgästen sind ebenso zu beteiligen. Diese wurden zum Thema Barrierefreiheit zur Sitzung am 30. Oktober 2024 eingeladen und die Möglichkeit zur Stellungnahme gegeben.

Die eingegangenen Stellungnahmen sind in gekürzter Fassung in „Tabelle 20: Beteiligung der Verkehrsunternehmen (Stellungnahmen)“ auf Seite 41 sowie in „Tabelle 21: Sonstige Stellungnahmen“ auf Seite 73 wiedergegeben.

Bürgerbeteiligung

Im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplans wurde eine Bürgerbeteiligung in Form einer Online-Umfrage durchgeführt. Diese war Ende November 2024 über die Plattform Google Forms veröffentlicht worden und lief über einen Zeitraum von rund zwei Monaten.

8.3 Zeitliche Reihung der Beteiligung

Nachfolgend sind die wichtigsten Eckpunkte bei der Erstellung des Nahverkehrsplanes und der Möglichkeit der Beteiligung aufgelistet.

■ 23. April 2024

Eröffnungsveranstaltung im Rahmen der Arbeitsgruppe „Nahverkehrsplan VGN“

■ 10. Juni 2024

Definition der „ausreichenden Verkehrsbedienung“ im Rahmen der Arbeitsgruppe „Nahverkehrsplan VGN“

■ 30. Juli 2024

Vorstellung der Schwachstellenanalyse im Rahmen der Arbeitsgruppe „Nahverkehrsplan VGN“

■ 19. September 2024

Vorstellung des 1. Zwischenberichts im Kreistag

■ 30. Oktober 2024

Vorstellung des Themas „Barrierefreiheit im ÖPNV“ mit Beteiligung der Verkehrsunternehmen, Behindertenbeauftragten und Verbände

■ 25. Februar 2025

Auswertung der Bürgerbeteiligung sowie erste Ansätze zur Maßnahmenplanung im Rahmen der Arbeitsgruppe „Nahverkehrsplan VGN“

■ 27. März 2025

Versand des Zwischenberichts mit Möglichkeit zur Stellungnahme

■ 04. Juni 2025

Beschluss des Maßnahmenpakets im Rahmen der Arbeitsgruppe „Nahverkehrsplan VGN“

■ 24. Juli 2025

Vorstellung des 2. Zwischenberichts im Kreistag

■ 17. November 2025

Versand des Endberichts mit Möglichkeit zur Stellungnahme

■ 18. Dezember 2025

Beschluss des Nahverkehrsplans im Kreistag

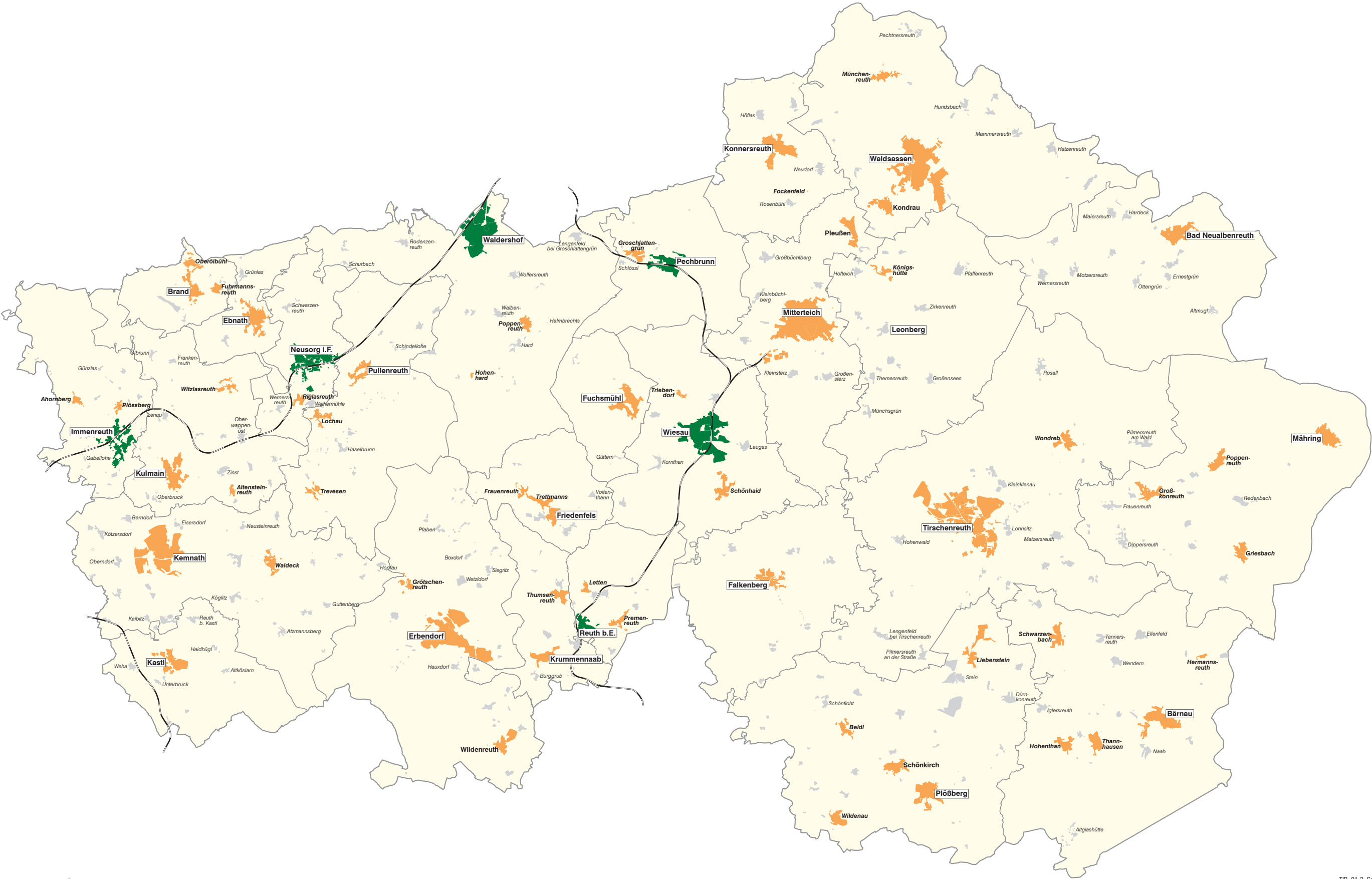
9. Karten

Karte 01-I	Raumstruktur
Karte 01-II	Gebietstypen
Karte 01-III	Siedlungsstruktur
Karte 01-IV	Schulstandorte
Karte 02-I	Handlungsbedarf an Schultagen
Karte 02-II	Handlungsbedarf an Ferientagen
Karte 02-III	Handlungsbedarf an Samstagen
Karte 02-IV	Handlungsbedarf an Sonn- und Feiertagen
Karte 03-I	Liniennetz
Karte 03-II	Tarifzonenplan

Nahverkehrsplan für den Landkreis Tirschenreuth

Karte 01-II Gebietstypen

- Legende:**
- Gemeindegrenze
 - Brand** Gemeindehauptort
 - Kondrau über 500 EW
 - Beidl 150 - 500 EW
 - Günzlas unter 150 EW
 - Orte an Schienenverkehrsachse
 - Orte ländlicher Raum



Nahverkehrsplan für den Landkreis Tirschenreuth

Karte 01-III Siedlungsstruktur

Legende:

- Gemeindegrenze
- Brand
- Gemeindehauptort
- Kondrau
- über 500 EW
- Beidl
- 150 - 500 EW
- Günzlas
- unter 150 EW

Bevölkerungsdichte

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

Einwohnerzahlen

- STADT
- Wiesau
- Bärnau
- Brand
- Beidl
- Liebenstein
- Wendern
- 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



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg



Nahverkehrsplan für den Landkreis Tirschenreuth

Karte 01-IV Schulstandorte

Legende:

- Gemeindegrenze
- Brand Gemeindehauptort
- Kondrau über 500 EW
- Beidl 150 - 500 EW
- Günzlas unter 150 EW

- Grundschule
- Mittelschule
- Realschule
- Gymnasium
- Berufsschule
- Wirtschaftsschule
- Fachoberschule
- Förderschule



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg



Nahverkehrsplan für den Landkreis Tirschenreuth

Karte 02-1 Handlungsbedarf

Montag - Freitag an Schultagen

Legende:

- Gemeindegrenze
- Brand Gemeindehauptort
- Kondrau über 500 EW
- Beidl 150 - 500 EW
- Günzles unter 150 EW

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

Defizite bei der Erschließung

- 1 2 3 4 5 Erschließungsdefizit

Defizite bei der Erreichbarkeit

- 1 2 3 4 5 Erreichbarkeit Gemeindehauptort
- 1 2 3 4 5 Erreichbarkeit Ziel 1

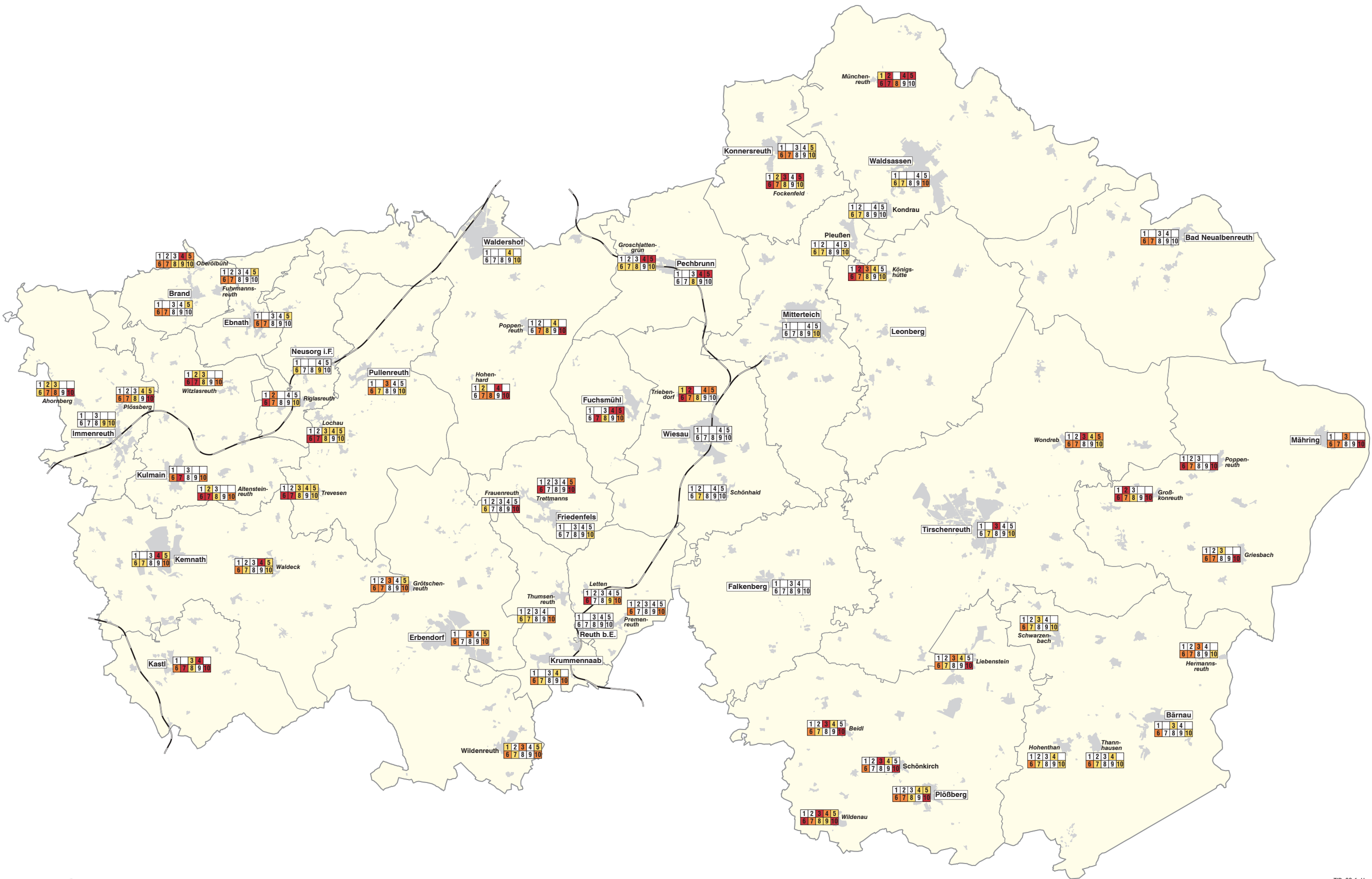
- 1 2 3 4 5 Erreichbarkeit Ziel 2
- 1 2 3 4 5 Erreichbarkeit Ziel 3
- 1 2 3 4 5 Erreichbarkeit Ziel 4
- 1 2 3 4 5 Erreichbarkeit Ziel 5

Defizite bei der Bedienungshäufigkeit

- 1 2 3 4 5 Bedienungshäufigkeit Hauptverkehrszeit (HVZ)
- 1 2 3 4 5 Bedienungshäufigkeit Nebenverkehrszeit (NVZ)
- 1 2 3 4 5 Bedienungshäufigkeit Schwachverkehrszeit (SVZ)



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg



Nahverkehrsplan für den Landkreis Tirschenreuth

Karte 03-I Liniennetz

Legende:

RB 97 R-RB 97
Neusorg

Regionalbahn mit Haltestelle
innerhalb des VGN

Pressath

Schienenstrecke mit Haltestelle
außerhalb des VGN

1867 1867
Dörnthal

Buslinie mit Haltestelle
innerhalb des VGN



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg



10. Tabellen

Tabelle 01	Zusammenfassung der Kriterien
Tabelle 02	Einwohner, Fläche und Siedlungsdichte nach Gemeinden
Tabelle 03	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte und Arbeitsplätze nach Gemeinden
Tabelle 04	Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Aus- und Einpendler nach Gemeinden
Tabelle 05	Schulen und Schüler im Landkreis
Tabelle 06	Gästeübernachtungen nach Gemeinden
Tabelle 07	Bahnstrecken und öffentliche Buslinien nach § 42 PBefG
Tabelle 08	Fahrgäste im BAXI
Tabelle 09	Park & Ride- (P+R) bzw. Bike & Ride (B+R)-Plätze
Tabelle 10	Zielorte für das Erreichbarkeitskriterium
Tabelle 11	Erschließung und Gebietstypen
Tabelle 12	Erreichbarkeit Gemeindehauptort
Tabelle 13:	Erreichbarkeit Zentraler Ort 1
Tabelle 14:	Erreichbarkeit Zentraler Ort 2
Tabelle 15:	Erreichbarkeit Zentraler Ort 3
Tabelle 16:	Erreichbarkeit Zentraler Ort 4
Tabelle 17:	Erreichbarkeit Zentraler Ort 5
Tabelle 18:	Bedienungshäufigkeit
Tabelle 19:	Bevölkerungsvorausberechnung
Tabelle 20:	Beteiligung der Verkehrsunternehmen (Stellungnahmen)
Tabelle 21:	Sonstige Stellungnahmen

Tabelle 1: Zusammenfassung der Kriterien

Erschließung	Relevante Ortsteile		Alle Ortsteile über 150 Einwohner, zusätzlich Letten, Escheldorf, Röthenbach a. Steinwald (Reuth b. Erbendorf)
	Haltestelleneinzugsbereich		Bushaltestellen: 500 m Bahnhaltepunkte: 1.000 m
Erreichbarkeit	Zeitfenster	Mo-Fr	Hinfahrt 06.00 - 08.00 Uhr
			Rückfahrten 12.00 - 14.00 Uhr 15.30 - 18.30 Uhr
		Sa	Hinfahrt 07.00 - 10.00 Uhr
			Rückfahrten 11.00 - 14.00 Uhr 15.30 - 18.30 Uhr
		So	Hinfahrt 08.00 - 11.00 Uhr
			Rückfahrten 12.00 - 14.00 Uhr 15.30 - 18.30 Uhr
	Gemeindehauptort	Beförderungszeit	RW: 20 Min (GW: 30 Min)
		Reisezeit	RW: 30 Min (GW: 40 Min)
	Zentrale Orte	Beförderungszeit	Zielort 1: RW: 30 min (GW: 40 min) Zielort 2: RW: 40 min (GW: 70 min) Zielort 3: RW: 40 min (GW: 70 min) Zielort 4: RW: 50 min (GW: 80 min) Zielort 5: RW: 50 min (GW: 80 min)
		Reisezeit	Zielort 1: RW: 40 min (GW: 50 min) Zielort 2: RW: 50 min (GW: 80 min) Zielort 3: RW: 50 min (GW: 80 min) Zielort 4: RW: 60 min (GW: 90 min) Zielort 5: RW: 60 min (GW: 90 min)
	Umstiege	Umsteigezeit	RW: 10 min (GW: 15 min)
		Gemeindehauptort	Max. 1 Umstieg
		Zentrale Orte	Max. 1 Umstieg
Bedienungshäufigkeit	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 00.00 Uhr
	Verkehrszeiten Samstag		NVZ 06.00 Uhr bis 18.00 Uhr SVZ 18.01 Uhr bis 00.00 Uhr
	Verkehrszeiten Sonn-/Feiertag		NVZ 08.00 Uhr bis 18.00 Uhr SVZ 18.01 Uhr bis 00.00 Uhr
	Verkehrsangebot Montag - Freitag	Verkehrsachsen (Takt)	HVZ: 30 ; NVZ: 30 ; SVZ: 60
		Ländlicher Raum > 3.000 EW (Fahrtenpaare)	HVZ: 13 ; NVZ: 8 ; SVZ: 5
		Ländlicher Raum 1.000 - 3.000 EW (Fahrtenpaare)	HVZ: 6 ; NVZ: 4 ; SVZ: 2
		Ländlicher Raum 150 - 1.000 EW (Fahrtenpaare)	HVZ: 6 ; NVZ: 4 ; SVZ: 2
	Verkehrsangebot Samstag	Verkehrsachsen (Takt)	NVZ: 30 ; SVZ: 60
		Ländlicher Raum > 3.000 EW (Fahrtenpaare)	NVZ: 6 ; SVZ: 2
		Ländlicher Raum 1.000 - 3.000 EW (Fahrtenpaare)	NVZ: 6 ; SVZ: 2
		Ländlicher Raum 150 - 1.000 EW (Fahrtenpaare)	NVZ: 6 ; SVZ: 2

Bedienungs- häufigkeit	Verkehrsangebot Sonn- und Feiertag	Verkehrsachsen (Takt) NVZ: 30 ; SVZ: 60
		Ländlicher Raum > 3.000 EW (Fahrtenpaare) NVZ: 5 ; SVZ: 2
		Ländlicher Raum 1.000 - 3.000 EW (Fahrtenpaare) NVZ: 5 ; SVZ: 2
		Ländlicher Raum 150 - 1.000 EW (Fahrtenpaare) NVZ: 5 ; SVZ: 2
Auslastung	Besetzungsgrad	NVZ: 50% Spitzenstunde: RW: 65% ; Einzelfahrten bis 100%
	Tagesauslastung	Kundenorientierte Sichtweise: > 30%
		Betriebswirtschaftliche Sichtweise: < 15%

Tabelle 2: Einwohner, Fläche und Siedlungsdichte nach Gemeinden

Gemeinde	Einwohner	Fläche in km²	Siedlungsdichte in Pers./km²
Bad Neualbenreuth	1.351	50	27
Bärnau	3.102	74	42
Brand	1.155	10	112
Ebnath	1.267	11	115
Erbendorf	5.106	68	76
Falkenberg	933	39	24
Friedenfels	1.201	16	74
Fuchsmühl	1.537	15	104
Immenreuth	1.889	26	71
Kastl	1.414	25	57
Kemnath	5.698	57	100
Konnersreuth	1.843	23	78
Krummennaab	1.435	18	81
Kulmain	2.267	36	64
Leonberg	1.038	51	20
Mähring	1.751	73	24
Mitterteich	6.621	39	168
Neusorg	1.934	18	108
Pechbrunn	1.309	26	49
Plößberg	3.124	74	42
Pullenreuth	1.591	43	37
Reuth b. Erbendorf	1.092	17	65
Tirschenreuth	8.586	104	83
Waldershof	4.229	60	70
Waldsassen	6.684	67	100
Wiesau	3.998	43	94
gesamt / Durchschnitt	72.155	1.084	67

Stand: 30.09.2023

Quelle: Einwohnerzahlen am 30.09.2023. Gemeinden, Kreise und Regierungsbezirke in Bayern. Basis: Zensus 2011

Tabelle 3: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte und Arbeitsplätze nach Gemeinden

Gemeinde	Arbeitsplätze	Einpendler	Auspendler	Pendlersaldo	Binnenpendler
Bad Neualbenreuth	512	307	498	-191	205
Bärnau	937	489	1.219	-730	448
Brand	608	454	512	-58	154
Ebnath	276	149	551	-402	127
Erbendorf	2.668	1.530	1.686	-156	1.138
Falkenberg	539	408	396	12	131
Friedenfels	274	120	530	-410	154
Fuchsmühl	350	193	723	-530	157
Immenreuth	768	484	805	-321	284
Kastl	356	222	776	-554	134
Kemnath	4.670	3.382	1.962	1.420	1.288
Konnnersreuth	640	410	740	-330	230
Krummennaab	186	65	726	-661	121
Kulmain	262	97	1.067	-970	165
Leonberg	111	35	501	-466	76
Mähring	357	142	743	-601	215
Mitterteich	4.450	2.808	2.005	803	1.642
Neusorg	538	323	786	-463	215
Pechbrunn	240	121	544	-423	119
Plößberg	3.089	2.506	1.161	1.345	583
Pullenreuth	436	269	738	-469	167
Reuth b. Erbendorf	176	80	551	-471	96
Tirschenreuth	6.324	3.975	2.328	1.647	2.349
Waldershof	2.524	1.899	1.775	124	625
Waldsassen	3.062	1.749	2.114	-365	1.313
Wiesau	1.883	1.241	1.514	-273	642

Stand: 30.06.2022

Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder, Deutschland, 2023

Tabelle 4: Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Aus- und Einpendler nach Gemeinden

Auspendler			Einpendler		
Gemeinde	Arbeitsort	Pendler	Gemeinde	Arbeitsort	Pendler
Bad Neualbenreuth	Tirschenreuth	96	Tschechien	Bad Neualbenreuth	84
Bad Neualbenreuth	Waldsassen	71	Tschechien	Bärnau	90
Bad Neualbenreuth	Mitterteich	67	Tirschenreuth	Bärnau	72
Bärnau	Tirschenreuth	304	Krummennaab	Erbendorf	128
Bärnau	Plößberg	182	Kemnath	Erbendorf	106
Bärnau	Weiden i.d.OPf.	134	Windischeschenbach	Erbendorf	93
Bärnau	Mitterteich	68	Weiden i.d.OPf.	Erbendorf	77
Brand	Marktredwitz	65	Reuth b.Erbendorf	Erbendorf	63
Ebnath	Marktredwitz	89	Pullenreuth	Erbendorf	54
Erbendorf	Weiden i.d.OPf.	334	Kulmain	Immenreuth	64
Erbendorf	Kemnath	147	Kemnath	Immenreuth	55
Erbendorf	Tirschenreuth	78	Speichersdorf	Kemnath	233
Erbendorf	Windischeschenbach	64	Kulmain	Kemnath	215
Erbendorf	Bayreuth	56	Tschechien	Kemnath	201
Falkenberg	Tirschenreuth	63	Immenreuth	Kemnath	177
Friedenfels	Weiden i.d.OPf.	59	Bayreuth	Kemnath	154
Fuchsmühl	Marktredwitz	99	Erbendorf	Kemnath	147
Fuchsmühl	Tirschenreuth	70	Kastl	Kemnath	143
Fuchsmühl	Wiesau	65	Pressath	Kemnath	85
Fuchsmühl	Mitterteich	61	Neusorg	Kemnath	82
Fuchsmühl	Weiden i.d.OPf.	50	Pullenreuth	Kemnath	72
Immenreuth	Kemnath	177	Neustadt am Kulm	Kemnath	71
Immenreuth	Bayreuth	113	Grafenwöhr	Kemnath	59
Kastl	Kemnath	143	Kirchenpingarten	Kemnath	53
Kastl	Weiden i.d.OPf.	60	Trabit	Kemnath	52
Kastl	Bayreuth	56	Tschechien	Konnereuth	95
Kastl	Pressath	55	Waldsassen	Konnereuth	68
Kemnath	Bayreuth	234	Waldsassen	Mitterteich	329
Kemnath	Weiden i.d.OPf.	144	Tschechien	Mitterteich	320
Kemnath	Erbendorf	106	Tirschenreuth	Mitterteich	238
Kemnath	Eschenbach i.d.OPf.	90	Wiesau	Mitterteich	187
Kemnath	Speichersdorf	67	Marktredwitz	Mitterteich	138
Kemnath	Grafenwöhr	65	Konnereuth	Mitterteich	101
Kemnath	Marktredwitz	60	Leonberg	Mitterteich	100
Kemnath	Immenreuth	55	Bärnau	Mitterteich	68
Kemnath	Pressath	54	Bad Neualbenreuth	Mitterteich	67
Konnereuth	Mitterteich	101	Fuchsmühl	Mitterteich	61
Konnereuth	Tirschenreuth	93	Mähring	Mitterteich	54
Konnereuth	Waldsassen	93	Windischeschenbach	Mitterteich	51
Konnereuth	Marktredwitz	85	Weiden i.d.OPf.	Mitterteich	50
Krummennaab	Erbendorf	128	Tschechien	Plößberg	709
Krummennaab	Weiden i.d.OPf.	120	Tirschenreuth	Plößberg	321
Kulmain	Kemnath	215	Bärnau	Plößberg	182
Kulmain	Bayreuth	124	Weiden i.d.OPf.	Plößberg	112
Kulmain	Immenreuth	64	Mähring	Plößberg	83
Kulmain	Marktredwitz	56	Mitterteich	Plößberg	79
Leonberg	Mitterteich	100	Wiesau	Plößberg	76
Leonberg	Tirschenreuth	68	Waldsassen	Plößberg	60
Leonberg	Waldsassen	53	Windischeschenbach	Plößberg	57
Mähring	Tirschenreuth	239	Mitterteich	Tirschenreuth	320

Gemeinde	Arbeitsort	Pendler
Mähring	Plößberg	83
Mähring	Mitterteich	54
Mitterteich	Tirschenreuth	320
Mitterteich	Marktrechwitz	190
Mitterteich	Weiden i.d.OPf.	178
Mitterteich	Waldsassen	165
Mitterteich	Plößberg	79
Mitterteich	Wiesau	73
Neusorg	Marktrechwitz	135
Neusorg	Kemnath	82
Neusorg	Bayreuth	50
Pechbrunn	Marktrechwitz	180
Plößberg	Weiden i.d.OPf.	244
Plößberg	Tirschenreuth	167
Pullenreuth	Marktrechwitz	128
Pullenreuth	Kemnath	72
Pullenreuth	Waldershof	55
Pullenreuth	Erbendorf	54
Reuth b.Erbendorf	Weiden i.d.OPf.	79
Reuth b.Erbendorf	Erbendorf	63
Tirschenreuth	Weiden i.d.OPf.	358
Tirschenreuth	Plößberg	321
Tirschenreuth	Mitterteich	238
Tirschenreuth	Waldsassen	92
Tirschenreuth	Bärnau	72
Tirschenreuth	Marktrechwitz	60
Waldershof	Marktrechwitz	644
Waldershof	Wunsiedel	108
Waldershof	Selb	54
Waldsassen	Mitterteich	329
Waldsassen	Tirschenreuth	291
Waldsassen	Marktrechwitz	158
Waldsassen	Weiden i.d.OPf.	147
Waldsassen	Konnertsreuth	68
Waldsassen	Wiesau	63
Waldsassen	Plößberg	60
Wiesau	Mitterteich	187
Wiesau	Tirschenreuth	169
Wiesau	Weiden i.d.OPf.	159
Wiesau	Marktrechwitz	119
Wiesau	Plößberg	76
Wiesau	Waldsassen	59

[illegible]

Stand: 30.06.2022

Tabelle 5: Schulen und Schüler im Landkreis

Schule	Grundschule	Mittelschule	Realschule	Gymnasium	Berufsschule / Berufsfach- schule	Förderschule
Bad Neualbenreuth	43	-	-	-	-	-
Bärnau	90	-	-	-	-	-
Ebnath / Neusorg	175	88	-	-	-	-
Erbendorf	167	100	-	-	40	-
Falkenberg	40	-	-	-	-	-
Friedenfels	27	-	-	-	-	-
Immenreuth	80	-	-	-	-	53
Kemnath	271	141	873	-	-	-
Konnersreuth	66	-	-	-	-	-
Krummennaab	105	-	-	-	-	-
Kulmain	98	-	-	-	-	-
Mähring	57	-	-	-	-	-
Mitterteich	274	122	-	-	-	72
Pechbrunn	48	-	-	-	-	-
Plößberg	102	-	-	-	-	-
Tirschenreuth	274	225	-	663	17	77
Waldershof	159	-	-	-	-	-
Waldsassen	243	200	637	-	-	-
Wiesau	172	91	-	-	1.679	-
gesamt	2.491	967	1.510	663	1.736	202

Stand: Schuljahr 2023/2024

Tabelle 6: Gästeübernachtungen nach Gemeinden

Ort	Gästeankünfte	Gästeübernachtungen
Bad Neualbenreuth	21.331	79.087
Bärnau	4.429	12.500
Brand	n.v.	n.v.
Ebnath	n.v.	n.v.
Erbendorf	n.v.	n.v.
Falkenberg	n.v.	n.v.
Friedenfels	2.084	21.554
Fuchsmühl	2.313	4.781
Immenreuth	n.v.	n.v.
Kastl	n.v.	n.v.
Kemnath	4.502	13.944
Konnersreuth	n.v.	n.v.
Krummennaab	n.v.	n.v.
Kulmain	n.v.	n.v.
Leonberg	n.v.	n.v.
Mähring	1.337	6.787
Mitterteich	15.072	38.468
Neusorg	n.v.	n.v.
Pechbrunn	n.v.	n.v.
Plößberg	1.004	7.017
Pullenreuth	1.338	5.130
Reuth b. Erbendorf	n.v.	n.v.
Tirschenreuth	7.296	34.319
Waldershof	n.v.	n.v.
Waldsassen	14.474	29.776
Wiesau	6.958	27.620
gesamt	82.138	280.983

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: 2022

Tabelle 7: Bahnstrecken und öffentliche Buslinien nach § 42 PBefG

Linien-Nr.	Verlauf (Bahn)	VU	Konzessions-ende	Betriebsleistung in Tausend Kilometern			
				Sch	Fer	Sa	So
RE 2	Hof - Marktredwitz - Weiden - Schwandorf - Regensburg - Landshut - München	DB	12/2028	198,9	68,5	53,5	66,8
RE 23	Marktredwitz - Weiden - Schwandorf - Regensburg	Länderbahn	12/2028	21,7	7,5	6,3	7,7
RE 31	Nürnberg - Hersbruck - Pegnitz - Kirchenlaibach - Marktredwitz - Hof	DB	12/2030	951,0	327,4	268,1	328,8
RE 33	Nürnberg - Hersbruck - Pegnitz - Kirchenlaibach - Marktredwitz - Cheb/CZ	DB	12/2030	358,7	125,4	103,1	124,5
RB 23	Marktredwitz - Weiden - Schwandorf - Regensburg	Länderbahn	12/2025	206,1	69,2	50,8	62,2
RB 34	Weiden - Bayreuth - Weidenberg	Agilis	12/2035	253,7	88,7	66,4	78,1
RB 97	Bayreuth - Kirchenlaibach - Marktredwitz - Hof - Bad Steben	Agilis	12/2035	767,4	268,6	209,1	242,5
RB31	Nürnberg - Simmelsdorf-Hüttenbach	DB	12.06.2031	202,1	66,7	21,8	26,0
RE40	Nürnberg - Hartmannshof - Amberg (- Regensburg)	DB	12.06.2031	157,0	51,7	33,0	19,5
RE41	Nürnberg - Hartmannshof - Weiden - Neustadt (Waldnaab)	DB	15.12.2030	580,3	190,5	145,5	181,8

Linien-Nr.	Verlauf (Bus)	VU	Konzessions-ende	Betriebsleistung in Tausend Kilometern			
				Sch	Fer	Sa	So
1700	Expressbus "FICHTEL-FLITZER" Selb - Marktredwitz - Mitterteich	VGF	30.04.2033	165,8	57,1	38,7	43,8
1703	Marktredwitz - Wunsiedel - Fichtelberg	VGF	31.05.2027	109,4	20,6	k.A.	
1713	Marktredwitz - Waldershof	VGF	31.05.2027	22,2	1,5	k.A.	
1840	Tirschenreuth - Leonberg - Mitterteich - Waldsassen	ESKA	30.11.2029	118,3	20,0	4,4	k.A.
1842	Tirschenreuth - Wernersreuth - Bad Neualbenreuth - Großkonreuth - Waldsassen	ESKA	31.05.2024	59,1	6,7	k.A.	
1843	Tirschenreuth - Schönficht (- Weiden)	ESKA	30.11.2029	9,1	1,6	1,3	k.A.
1844	Ellenfeld - Mähding - Bad Neualbenreuth - Waldsassen	ESKA	30.06.2029	27,1	k.A.		
1845	Tirschenreuth - Plößberg - Geisleithen (- Weiden)	ESKA	21.06.2027	66,8	11,9	2,4	k.A.
1850	Naabtal-Express: Tirschenreuth - Wiesau - Friedenfels - Erbdorf - Neusorg - Fichtelberg	ESKA	30.04.2024	k.A.		6,8	8,4
1854	Kemnath - Erbdorf - Tirschenreuth	RBO	31.03.2031	80,1	6,0	5,4	k.A.
1856	Tirschenreuth - Mähding	RBO	21.05.2027	28,7	7,6	k.A.	
1857	Wiesau - Tirschenreuth - Bärnau - Hermannsreuth	RBO	21.05.2027	101,1	22,0	2,0	k.A.
1858	Friedenfels - Wiesau - Tirschenreuth	RBO	21.05.2027	50,6	11,7	k.A.	
1860	Grenzland-Express: Tirschenreuth - Waldsassen - Eger	ESKA	?	k.A.		6,1	7,5
1861	Wildenau - Plößberg - Falkenberg - Wiesau - Waldsassen	ESKA	31.12.2027	26,9	k.A.		
1862	Wiesau - Mitterteich - Waldsassen	RBO	30.04.2024	56,5	18,2	5,6	k.A.
1866	Waldsassen - Konnersreuth - Arzberg	RBO	21.05.2027	18,8	3,6	k.A.	
1867	Waldsassen - Bad Neualbenreuth	RBO	21.05.2027	5,2	k.A.		
1871	Kemnath - Kirchenlaibach - Bayreuth	RBO	22.05.2027	33,0	4,9	1,0	k.A.
1872	Kemnath - Immenreuth/Grünberg/Ahornberg/Haidelfurth	RBO	21.05.2027	58,7	4,6	3,2	k.A.
1874	Wiesau - Kemnath	ESKA	31.08.2027	34,7	k.A.		
1876	Kemnath - Marktredwitz	VGF	31.05.2027	21,5	7,3	k.A.	
1881	Neusorg - Fichtelberg	RBO	30.06.2027	12,8	3,9	k.A.	
1883	Kronau - Wiesau	RBO	16.09.2028	21,3	k.A.		
1884	Friedenfels - Marktredwitz	VGF	31.05.2027	32,7	3,0	k.A.	
1951	Kemnath - Erbdorf - Frodersreuth (- Neustadt - Weiden)	RBO	06.09.2031	41,3	10,1	0,8	k.A.
1953	(Weiden - Windischeschenbach -) Premenreuth - Friedenfels	RBO	21.05.2028	8,0	1,5	k.A.	

Linien-Nr.	Verlauf (Bus)	VU	Konzessions-ende	Betriebsleistung in Tausend Kilometern			
				Sch	Fer	Sa	So
1983	(Eschenbach -) Troglau - Löschwitz - Kemnath	RBO	30.03.2027	98,9	4,5	4,6	k.A.

Linien-Nr.	Verlauf (BAXI)	VU	Konzessionsende
1800	Mehlmeisel - Brand - Ebnath - Neusorg - Pullenreuth - Kulmain - Kemnath	RBO (Priebe)	09.03.2027
1801	Kulmain - Immenreuth - Kemnath	RBO (Priebe)	09.03.2027
1802	Erbendorf - Friedenfels - Wiesau	RBO (Maischl)	09.03.2027
1803	Erbendorf - Kemnath - Kastl	RBO (Priebe)	09.03.2027
1805	"Pullenreuth - Neusorg - Brand - Ebnath - Waldershof - Marktrechwitz"	RBO (Farmbauer)	09.03.2027
1806	Friedenfels - Waldershof - Marktrechwitz	RBO (Farmbauer)	09.03.2027
1807	Erbendorf - Krummennaab - Reuth bei Erbendorf - Falkenberg - Tirschenreuth	RBO (Kopf)	09.03.2027
1808	Marktrechwitz - Pechbrunn - Mitterteich - Wiesau - Fuchsmühl - Friedenfels	RBO (Maischl)	09.03.2027
1809	Pechbrunn - Konnersreuth - Mitterteich - Leonberg - Tirschenreuth	RBO (Kohl&Schiml)	09.03.2027
1810	Tirschenreuth - Leonberg - Mitterteich - Wald-sassen	RBO (Kohl&Schiml)	09.03.2027
1811	Waldsassen - Leonberg - Mitterteich - Wiesau	RBO (Kohl&Schiml)	09.03.2027
1812	Bad Neualbenreuth - Tirschenreuth	RBO (Maischl)	09.03.2027
1813	"Bad Neualbenreuth - Waldsassen - Konnersreuth - Mitterteich - Pechbrunn - Marktrechwitz"	RBO (Maischl)	09.03.2027
1814	Tirschenreuth - Mährling	RBO (Kohl&Schiml)	09.03.2027
1815	Bad Neualbenreuth - Mährling - Bärnau - Plößberg	RBO (Fischer)	09.03.2027
1816	Bärnau - Tirschenreuth	RBO (Fischer)	09.03.2027
1817	Windischeschenbach - Plößberg - Tirschenreuth	RBO (Hart)	09.03.2027
1818	Kemnath - Tirschenreuth	RBO (Priebe)	09.03.2027
1819	Kemnath	RBO (Priebe)	09.03.2027
1820	Tirschenreuth	RBO (Kohl&Schiml)	09.03.2027
1821	Kemnath - Kirchenlaibach	RBO (Priebe)	09.03.2027
1822	Wiesau - Falkenberg - Tirschenreuth	RBO (Kohl&Schiml)	09.03.2027
1823	Waldershof - Tirschenreuth	RBO (Maischl)	09.03.2027
1883	Kronau - Wiesau	RBO	16.09.2028
1884	Friedenfels - Marktrechwitz	VGF	31.05.2027
1951	Kemnath - Erbendorf - Frodersreuth (- Neustadt - Weiden)	RBO	06.09.2031
1953	(Weiden - Windischeschenbach -) Premenreuth - Friedenfels	RBO	21.05.2028
1983	(Eschenbach -) Troglau - Löschwitz - Kemnath	RBO	30.03.2027

k.A. = kein Angebot

Stand: Januar 2025

Tabelle 8: Fahrgäste im BAXI

Fahrgäste pro Jahr in den BAXI-Linien

Linien-Nr.	Verlauf (BAXI)	Fahrgäste				
		Sch	Fer	Sa	So	Gesamt
1800	Mehlmeisel – Brand – Ebnath – Neusorg – Pullenreuth – Kulmain – Kemnath	3.425	1.089	480	277	5.271
1801	Kulmain – Immenreuth – Kemnath	3.143	894	432	5	4.474
1802	Erbendorf – Friedenfels – Wiesau	353	114	49	36	552
1803	Erbendorf – Kemnath – Kastl	2.183	663	278	206	3.330
1805	Pullenreuth – Neusorg – Brand – Ebnath – Waldershof – Marktrechwitz	1.429	241	99	10	1.779
1806	Friedenfels – Waldershof – Marktrechwitz	147	43	18	4	212
1807	Erbendorf – Krummennaab – Reuth bei Erbendorf – Falkenberg – Tirschenreuth	2.218	512	183	86	2.999
1808	Marktrechwitz – Pechbrunn – Mitterteich – Wiesau – Fuchsmühl – Friedenfels	2.567	774	347	158	3.846
1809	Pechbrunn – Konnersreuth – Mitterteich – Leonberg – Tirschenreuth	822	248	352	35	1.457
1810	Tirschenreuth – Leonberg – Mitterteich – Waldsassen	623	210	146	106	1.085
1811	Waldsassen – Leonberg – Mitterteich – Wiesau	1.784	519	434	221	2.958
1812	Bad Neualbenreuth – Tirschenreuth	3.895	570	166	86	4.717
1813	Bad Neualbenreuth – Waldsassen – Konnersreuth – Mitterteich – Pechbrunn – Marktrechwitz	5.491	1.910	1.281	767	9.449
1814	Tirschenreuth – Mähring	805	233	126	67	1.231
1815	Bad Neualbenreuth – Mähring – Bärnau – Plößberg	1.812	333	3	4	2.152
1816	Bärnau – Tirschenreuth	4.358	1.154	369	220	6.101
1817	Windischeschenbach – Plößberg – Tirschenreuth	1.614	550	217	127	2.508
1818	Kemnath – Tirschenreuth	695	337			1.032
1819	Kemnath	1.876	515	93	58	2.542
1820	Tirschenreuth	6.708	1.730	916	481	9.835
1821	Kemnath – Kirchenlaibach	1.629	523	376	216	2.744
1822	Wiesau – Falkenberg – Tirschenreuth	2.304	792	659	621	4.376
1823	Waldershof – Tirschenreuth	67	18			85
Gesamtergebnis:		49.948	13.972	7.024	3.791	74.735

Durchschnittliche Fahrgäste pro Tag in den BAXI-Linien

Linien-Nr.	Verlauf (BAXI)	Fahrgäste			
		Sch	Fer	Sa	So
1800	Mehlmeisel – Brand – Ebnath – Neusorg – Pullenreuth – Kulmain – Kemnath	18,4	17,0	9,6	4,3
1801	Kulmain – Immenreuth – Kemnath	16,9	14,0	8,6	0,1
1802	Erbendorf – Friedenfels – Wiesau	1,9	1,8	1,0	0,6
1803	Erbendorf – Kemnath – Kastl	11,7	10,4	5,6	3,2
1805	Pullenreuth – Neusorg – Brand – Ebnath – Waldershof – Marktrechwitz	7,7	3,8	2,0	0,2
1806	Friedenfels – Waldershof – Marktrechwitz	0,8	0,7	0,4	0,1
1807	Erbendorf – Krummennaab – Reuth bei Erbendorf – Falkenberg – Tirschenreuth	11,9	8,0	3,7	1,3
1808	Marktrechwitz – Pechbrunn – Mitterteich – Wiesau – Fuchsmühl – Friedenfels	13,8	12,1	6,9	2,4
1809	Pechbrunn – Konnersreuth – Mitterteich – Leonberg – Tirschenreuth	4,4	3,9	7,0	0,5
1810	Tirschenreuth – Leonberg – Mitterteich – Waldsassen	3,3	3,3	2,9	1,6
1811	Waldsassen – Leonberg – Mitterteich – Wiesau	9,6	8,1	8,7	3,4
1812	Bad Neualbenreuth – Tirschenreuth	20,9	8,9	3,3	1,3
1813	Bad Neualbenreuth – Waldsassen – Konnersreuth – Mitterteich – Pechbrunn – Marktrechwitz	29,5	29,8	25,6	11,8
1814	Tirschenreuth – Mähring	4,3	3,6	2,5	1,0
1815	Bad Neualbenreuth – Mähring – Bärnau – Plößberg	9,7	5,2	0,1	0,1
1816	Bärnau – Tirschenreuth	23,4	18,0	7,4	3,4

Linien-Nr.	Verlauf (BAXI)	Fahrgäste			
		Sch	Fer	Sa	So
1817	Windischeschenbach – Plößberg – Tirschenreuth	8,7	8,6	4,3	2,0
1818	Kemnath – Tirschenreuth	3,7	5,3	-	-
1819	Kemnath	10,1	8,0	1,9	0,9
1820	Tirschenreuth	36,1	27,0	18,3	7,4
1821	Kemnath – Kirchenlaibach	8,8	8,2	7,5	3,3
1822	Wiesau – Falkenberg – Tirschenreuth	12,4	12,4	13,2	9,6
1823	Waldershof – Tirschenreuth	0,4	0,3	-	-

Durchschnittliche Fahrgäste pro Tag in den BAXI-Relationen

Relation	Fahrgäste			
	Sch	Fer	Sa	So
Tirschenreuth – Tirschenreuth	36,8	27,5	18,5	7,5
Bärnau – Tirschenreuth	22,7	17,5	7,3	3,4
Kemnath – Kemnath	20,2	15,5	8,7	2,6
Bad Neualbenreuth – Tirschenreuth	16,4	7,8	2,5	0,7
Tirschenreuth – Wiesau	11,1	11,3	12,0	8,8
Ebnath – Neusorg	9,5	6,4	2,6	0,7
Marktrechwitz – Mitterteich	8,9	10,3	6,9	3,4
Immenreuth – Kemnath	8,5	8,8	5,4	0,0
Kemnath – Kulmain	6,9	4,8	2,1	0,3
Erbendorf – Tirschenreuth	6,6	2,9	0,9	0,2
Bad Neualbenreuth – Waldsassen	6,5	4,9	2,9	1,0
Mitterteich – Wiesau	6,2	4,8	2,5	1,5
Kemnath – Speichersdorf	6,1	6,2	5,8	3,0
Bad Neualbenreuth – Bad Neualbenreuth	5,7	1,7	1,6	0,8
Bärnau – Plößberg	5,6	1,7	0,0	0,0
Plößberg – Tirschenreuth	4,9	5,6	3,7	1,2
Waldsassen – Wiesau	4,9	4,8	4,5	1,8
Erbendorf – Kemnath	4,3	4,1	1,0	1,2
Marktrechwitz – Waldsassen	4,1	4,8	3,9	1,9
Mähring – Tirschenreuth	4,1	3,2	2,3	1,0
Mitterteich – Waldsassen	3,6	3,3	5,6	1,7
Mitterteich – Tirschenreuth	3,4	3,5	1,6	0,6
Brand – Neusorg	3,4	1,7	1,9	1,4
Kemnath – Tirschenreuth	3,1	4,8	-	-
Bad Neualbenreuth – Marktrechwitz	2,5	6,8	6,2	3,7
Erbendorf – Reuth b. Erbendorf	2,4	2,6	1,5	0,4
Bad Neualbenreuth – Bärnau	2,4	1,9	-	0,0
Brand – Kemnath	2,2	2,7	1,8	1,6
Konnersreuth – Mitterteich	2,2	2,0	1,3	1,4
Kastl – Kemnath	2,1	2,0	1,2	0,1
Ebnath – Marktrechwitz	1,8	2,3	1,5	0,1
Friedenfels – Mitterteich	1,7	0,5	0,2	0,0
Kemnath – Neusorg	1,6	1,4	0,6	0,3
Marktrechwitz – Pechbrunn	1,5	0,4	0,4	0,0
Bärnau – Bärnau	1,4	1,5	0,2	-
Plößberg – Plößberg	1,4	1,1	0,6	0,6
Kemnath – Pullenreuth	1,4	0,9	0,6	0,3
Friedenfels – Wiesau	1,3	1,3	0,4	0,2
Konnersreuth – Waldsassen	1,3	0,8	0,3	-
Ebnath – Kemnath	1,3	1,1	0,6	-
Fuchsmühl – Wiesau	1,2	0,8	0,2	0,1
Tirschenreuth – Windischeschenbach	1,2	1,1	0,0	0,2
Fuchsmühl – Marktrechwitz	1,2	1,8	2,0	0,2

Relation	Fahrgäste			
	Sch	Fer	Sa	So
Konnersreuth – Marktredwitz	1,2	1,0	0,7	0,5
Immenreuth – Kulmain	1,0	0,6	0,2	0,0
Erbendorf – Krummennaab	1,0	0,6	0,1	0,0
Mitterteich – Pechbrunn	1,0	1,1	6,9	0,2
Bad Neualbenreuth – Mitterteich	1,0	0,9	2,6	0,4
Tirschenreuth – Waldsassen	1,0	0,8	0,7	0,6
Erbendorf – Erbendorf	1,0	0,8	0,1	-
Mehlmeisel – Neusorg	0,9	1,1	0,6	0,0
Pechbrunn – Wiesau	0,9	0,0	0,0	-
Plößberg – Windischeschenbach	0,9	0,8	0,0	-
Falkenberg – Tirschenreuth	0,9	0,7	0,7	0,6
Fuchsmühl – Mitterteich	0,8	0,1	0,0	-
Reuth b. Erbendorf – Tirschenreuth	0,8	0,9	0,6	0,2
Marktredwitz – Wiesau	0,7	0,8	0,1	0,0
Bad Neualbenreuth – Plößberg	0,7	0,3	-	-
Marktredwitz – Pullenreuth	0,6	0,5	0,1	-
Konnersreuth – Pechbrunn	0,6	0,1	0,1	-
Marktredwitz – Waldershof	0,6	0,5	0,2	0,0
Neusorg – Pullenreuth	0,6	0,5	0,2	-
Neusorg – Neusorg	0,5	0,7	0,0	-
Tirschenreuth – Waldershof	0,5	0,5	0,0	-
Friedenfels – Marktredwitz	0,5	0,3	0,1	0,1
Konnersreuth – Tirschenreuth	0,5	0,1	-	-
Erbendorf – Wiesau	0,4	0,2	0,5	0,3
Waldsassen – Waldsassen	0,4	0,2	0,1	-
Mitterteich – Mitterteich	0,3	0,3	0,2	0,1
Pechbrunn – Waldsassen	0,3	0,3	0,1	-
Ebnath – Waldershof	0,3	0,2	-	-
Kulmain – Neusorg	0,3	0,1	0,0	-
Krummennaab – Tirschenreuth	0,3	0,3	0,0	0,1
Krummennaab – Reuth b. Erbendorf	0,3	0,2	0,3	0,5
Bad Neualbenreuth – Pechbrunn	0,2	0,1	-	0,1
Falkenberg – Wiesau	0,2	0,3	0,6	0,1
Erbendorf – Friedenfels	0,1	0,2	0,0	0,1
Bärnau – Mähding	0,1	0,3	0,0	-
Bad Neualbenreuth – Konnersreuth	0,1	0,2	0,1	0,1
Marktredwitz – Neusorg	0,1	-	0,1	-
Pechbrunn – Tirschenreuth	0,1	0,1	-	-
Bad Neualbenreuth – Mähding	0,1	0,1	-	-
Leonberg – Wiesau	0,1	0,0	0,0	0,0
Mähding – Marktredwitz	0,1	-	-	-
Plößberg – Waldershof	0,1	0,2	-	-
Pullenreuth – Pullenreuth	0,1	-	-	-
Erbendorf – Kulmain	0,1	-	0,1	0,1
Kemnath – Mehlmeisel	0,0	0,0	0,0	-
Mähding – Wiesau	0,0	-	-	-
Friedenfels – Waldershof	0,0	0,0	-	-
Neusorg – Waldershof	0,0	-	0,0	-
Erbendorf – Mähding	0,0	-	-	-
Wiesau – Wiesau	0,0	0,0	0,1	0,0
Brand – Marktredwitz	0,0	-	0,0	0,0
Leonberg – Leonberg	0,0	-	-	-
Marktredwitz – Marktredwitz	0,0	0,0	-	-
Wiesau – Windischeschenbach	0,0	0,0	-	-

Relation	Fahrgäste			
	Sch	Fer	Sa	So
Kulmain – Pullenreuth	0,0	-	-	-
Ebnath – Ebnath	0,0	-	-	-
Ebnath – Pullenreuth	0,0	-	-	-
Kastl – Kastl	0,0	-	-	-
Kulmain – Kulmain	0,0	-	-	-
Erbendorf – Kastl	0,0	0,0	0,0	0,0
Mähring – Plößberg	0,0	0,0	-	-
Brand – Ebnath	0,0	-	-	-
Ebnath – Kulmain	0,0	-	-	-
Friedenfels – Reuth b. Erbendorf	0,0	-	-	-
Mähring – Waldershof	0,0	-	-	-
Immenreuth – Immenreuth	-	0,1	0,1	-
Kulmain – Speichersdorf	-	0,0	-	-
Leonberg – Waldsassen	-	0,0	0,0	-
Falkenberg – Krummennaab	-	0,0	-	-
Mähring – Mitterteich	-	0,0	-	-
Reuth b. Erbendorf – Reuth b. Erbendorf	-	0,0	-	-
Falkenberg – Reuth b. Erbendorf	-	-	0,1	-
Waldershof – Waldershof	-	-	0,1	-
Friedenfels – Fuchsmühl	-	-	0,1	0,0
Konnersreuth – Konnersreuth	-	-	-	0,0

Stand: 2024

Quelle: Landkreis Tirschenreuth

Tabelle 9: Park & Ride- (P+R), bzw. Bike & Ride (B+R)-Plätze

Ort	Haltestelle	Bahnlinie	Abstellplätze für ...		
			Pkw	Behinder- ten Pkw	Fahrrad
Kemnath	Kemnath-Neustadt	RB 34	15	-	10
Pechbrunn	Pechbrunn	RB 23	10	1	12
Reuth b. Erbdorf	Reuth (b Erbdorf)	RB 23	39	2	7
Wiesau	Wiesau (Oberpf)	RE 2, RE 23, RB 23	291	1	30

Quellen: Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH

Tabelle 10: Zielorte für das Erreichbarkeitskriterium

Gemeinde	Gemeinde- hauptort ¹	Zielort 1	Zielort 2	Zielort 3	Zielort 4	Zielort 5
Bad Neualbenreuth	Bad Neualbenreuth	Waldsassen	Tirschenreuth	-	Marktredwitz	Weiden
Bärnau	Bärnau	Plößberg	Tirschenreuth	-	Marktredwitz	Weiden
Brand	Brand	Neusorg	Kemnath	Marktredwitz	Weiden	Bayreuth
Ebnath	Ebnath	Neusorg	Kemnath	Marktredwitz	Weiden	Bayreuth
Erbendorf	Erbendorf	Windisch- eschenbach	Kemnath	Tirschenreuth	Bayreuth	Weiden
Falkenberg	Falkenberg	Wiesau	Tirschenreuth	-	Marktredwitz	Weiden
Friedenfels	Friedenfels	Erbendorf	Wiesau	Tirschenreuth	Marktredwitz	Weiden
Fuchsmühl	Fuchsmühl	Wiesau	Tirschenreuth	Mitterteich	Marktredwitz	Weiden
Immenreuth	Immenreuth	Kemnath	-	-	Marktredwitz	Bayreuth
Kastl	Kastl	Kemnath	Grafenwöhr	-	Bayreuth	Weiden
Kemnath	Kemnath	Erbendorf	Grafenwöhr	Marktredwitz	Bayreuth	Weiden
Konnersreuth	Konnersreuth	Waldsassen	Mitterteich	Tirschenreuth	Marktredwitz	Weiden
Krummennaab	Krummennaab	Erbendorf	Tirschenreuth	-	Marktredwitz	Weiden
Kulmain	Kulmain	Kemnath	-	-	Bayreuth	Weiden
Leonberg	Leonberg	Mitterteich	Tirschenreuth	Waldsassen	Marktredwitz	Weiden
Mähring	Mähring	Tirschenreuth	-	-	Marktredwitz	Weiden
Mitterteich	Mitterteich	-	Tirschenreuth	Waldsassen	Marktredwitz	Weiden
Neusorg	Neusorg	-	Kemnath	Marktredwitz	Weiden	Bayreuth
Pechbrunn	Pechbrunn	Mitterteich	Tirschenreuth	-	Marktredwitz	Weiden
Plößberg	Plößberg	Bärnau	Neustadt/WN	Tirschenreuth	Marktredwitz	Weiden
Pullenreuth	Pullenreuth	Neusorg	Kemnath	Marktredwitz	Bayreuth	Weiden
Reuth b. Erben- dorf	Reuth b. Erben- dorf	Erbendorf	Windisch- eschenbach	Tirschenreuth	Marktredwitz	Weiden
Tirschenreuth	Tirschenreuth	Plößberg	Mitterteich	Waldsassen	Marktredwitz	Weiden
Waldershof	Waldershof	-	Tirschenreuth	-	Marktredwitz	Wunsiedel
Waldsassen	Waldsassen	-	Mitterteich	Tirschenreuth	Marktredwitz	Weiden
Wiesau	Wiesau	-	Mitterteich	Tirschenreuth	Marktredwitz	Weiden

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

Tabelle 11: Erschließung und Gebietstypen

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

Ort	Ortsteil	Gebietstyp	Einwohner	Erschlossene Fläche	Handlungsbedarf
Bärnau	Bärnau	Ländlicher Raum	1.242	99%	erfüllt
Bärnau	Hermannsreuth	Ländlicher Raum	214	100%	erfüllt
Bärnau	Hohenthan	Ländlicher Raum	302	98%	erfüllt
Bärnau	Schwarzenbach	Ländlicher Raum	319	100%	erfüllt
Bärnau	Thanhausen	Ländlicher Raum	438	100%	erfüllt
Brand	Brand	Ländlicher Raum	595	97%	erfüllt
Brand	Fuhrmannsreuth	Ländlicher Raum	183	95%	erfüllt
Brand	Oberölbühl	Ländlicher Raum	363	98%	erfüllt
Ebnath	Ebnath	Ländlicher Raum	1.016	91%	erfüllt
Erbendorf	Erbendorf	Ländlicher Raum	3.520	100%	erfüllt
Erbendorf	Grötschenreuth	Ländlicher Raum	185	100%	erfüllt
Erbendorf	Wildenreuth	Ländlicher Raum	612	73%	langfristig
Falkenberg	Falkenberg	Ländlicher Raum	748	92%	erfüllt
Friedenfels	Friedenfels	Ländlicher Raum	564	100%	erfüllt
Friedenfels	Frauenreuth	Ländlicher Raum	167	100%	erfüllt
Friedenfels	Trettmanns	Ländlicher Raum	347	100%	erfüllt
Fuchsmühl	Fuchsmühl	Ländlicher Raum	1.415	98%	erfüllt
Immenreuth	Immenreuth	Verkehrsachsen	1.333	98%	erfüllt
Immenreuth	Ahornberg	Ländlicher Raum	207	100%	erfüllt
Immenreuth	Plößberg	Ländlicher Raum	184	100%	erfüllt
Kastl	Kastl	Ländlicher Raum	952	100%	erfüllt
Kemnath	Kemnath	Ländlicher Raum	4.094	100%	erfüllt
Kemnath	Waldeck	Ländlicher Raum	473	100%	erfüllt
Konnersreuth	Konnersreuth	Ländlicher Raum	1.313	99%	erfüllt
Konnersreuth	Fockenfeld	Ländlicher Raum	166	100%	erfüllt
Krummennaab	Krummennaab	Ländlicher Raum	875	97%	erfüllt
Krummennaab	Thumsenreuth	Ländlicher Raum	406	97%	erfüllt
Kulmain	Kulmain	Ländlicher Raum	1.285	92%	erfüllt
Kulmain	Altensteinreuth	Ländlicher Raum	170	87%	erfüllt
Kulmain	Witzlasreuth	Ländlicher Raum	234	90%	erfüllt
Leonberg	Königshütte	Ländlicher Raum	191	100%	erfüllt
Mähring	Mähring	Ländlicher Raum	553	100%	erfüllt
Mähring	Griesbach	Ländlicher Raum	281	100%	erfüllt
Mähring	Großkonreuth	Ländlicher Raum	368	85%	erfüllt
Mähring	Poppenreuth b. Tirschenreuth	Ländlicher Raum	188	94%	erfüllt
Mitterteich	Mitterteich	Ländlicher Raum	5.731	98%	erfüllt
Mitterteich	Pleußen	Ländlicher Raum	599	100%	erfüllt
Neualbenreuth	Neualbenreuth	Ländlicher Raum	739	99%	erfüllt
Neusorg	Neusorg	Verkehrsachsen	1.535	97%	erfüllt
Neusorg	Riglasreuth	Ländlicher Raum	163	100%	erfüllt
Pechbrunn	Pechbrunn	Verkehrsachsen	878	100%	erfüllt
Pechbrunn	Groschlattengrün	Ländlicher Raum	373	97%	erfüllt
Plößberg	Plößberg	Ländlicher Raum	1.223	96%	erfüllt
Plößberg	Beidl	Ländlicher Raum	215	100%	erfüllt
Plößberg	Liebenstein	Ländlicher Raum	159	91%	erfüllt
Plößberg	Schönkirch	Ländlicher Raum	506	100%	erfüllt
Plößberg	Wildenau	Ländlicher Raum	482	93%	erfüllt
Pullenreuth	Pullenreuth	Ländlicher Raum	480	100%	erfüllt
Pullenreuth	Lochau	Ländlicher Raum	281	100%	erfüllt

Ort	Ortsteil	Gebietstyp	Einwohner	Erschlossene Fläche	Handlungsbedarf
Pullenreuth	Trevesen	Ländlicher Raum	240	92%	erfüllt
Reuth bei Erbendorf	Reuth b. Erbendorf	Verkehrsachsen	482	100%	erfüllt
Reuth bei Erbendorf	Letten	Ländlicher Raum	246	91%	erfüllt
Reuth bei Erbendorf	Premenreuth	Ländlicher Raum	288	87%	erfüllt
Tirschenreuth	Tirschenreuth	Ländlicher Raum	7.816	91%	erfüllt
Tirschenreuth	Wondreb	Ländlicher Raum	312	91%	erfüllt
Waldershof	Waldershof	Verkehrsachsen	3.256	96%	erfüllt
Waldershof	Hohenhard	Ländlicher Raum	166	100%	erfüllt
Waldershof	Poppenreuth	Ländlicher Raum	300	100%	erfüllt
Waldsassen	Waldsassen	Ländlicher Raum	5.903	98%	erfüllt
Waldsassen	Kondrau	Ländlicher Raum	510	93%	erfüllt
Waldsassen	Münchenreuth	Ländlicher Raum	195	47%	langfristig
Wiesau	Wiesau	Verkehrsachsen	3.267	99%	erfüllt
Wiesau	Schönhaid	Ländlicher Raum	422	99%	erfüllt
Wiesau	Triebendorf	Ländlicher Raum	200	64%	langfristig
nicht ausreichend erschlossen					3

Tabelle 12: 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	08:00 - 11:00
Beförderungszeit max.:	20 min	30 min	Rückfahrt1:	12:00 - 14:00	11:00 - 14:00	11:00 - 14:00
Umsteigezeit max.:	10 min	15 min	Rückfahrt2	15:30 - 18:30	15:30 - 18:30	15:30 - 18:30
Anzahl Umstiege	1 mal	1 mal				

Gemeinde	Teilort	Zielort	Einwohner Teilort	Handlungsbedarf			
					Ferien	Samstag	Sonntag
Bärnau	Hermannsreuth	Bärnau	214	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Bärnau	Hohenthan	Bärnau	302	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Bärnau	Schwarzenbach	Bärnau	319	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Bärnau	Thanhausen	Bärnau	438	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Brand	Fuhrmannsreuth	Brand	183	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Brand	Oberölbühl	Brand	363	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Erbendorf	Grötschenreuth	Erbendorf	185	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Erbendorf	Wildenreuth	Erbendorf	612	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Friedenfels	Frauenreuth	Friedenfels	167	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig
Friedenfels	Trettmanns	Friedenfels	347	erfüllt	erfüllt	vorrangig	erfüllt
Immenreuth	Ahornberg	Immenreuth	207	langfristig	vorrangig	erfüllt	vorrangig
Immenreuth	Plößberg	Immenreuth	184	erfüllt	vorrangig	erfüllt	vorrangig
Kemnath	Waldeck	Kemnath	473	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Konnertsreuth	Fockenfeld	Konnertsreuth	166	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig
Krummennaab	Thumsenreuth	Krummennaab	406	erfüllt	langfristig	erfüllt	vorrangig
Kulmain	Altensteinreuth	Kulmain	170	langfristig	langfristig	erfüllt	vorrangig
Kulmain	Witzlasreuth	Kulmain	234	langfristig	langfristig	erfüllt	vorrangig
Leonberg	Königshütte	Leonberg	191	vorrangig	vorrangig	erfüllt	erfüllt
Mähring	Griesbach	Mähring	281	erfüllt	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Mähring	Großkonreuth	Mähring	368	vorrangig	vorrangig	erfüllt	erfüllt
Mähring	Poppenreuth b. TIR	Mähring	188	erfüllt	vorrangig	erfüllt	erfüllt
Mitterteich	Pleußen	Mitterteich	599	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Neusorg	Riglasreuth	Neusorg	163	mittelfristig	mittelfristig	erfüllt	erfüllt
Pechbrunn	Groschlattengrün	Pechbrunn	373	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Plößberg	Beidl	Plößberg	215	erfüllt	erfüllt	langfristig	vorrangig
Plößberg	Liebenstein	Plößberg	159	erfüllt	langfristig	vorrangig	vorrangig
Plößberg	Schönkirch	Plößberg	506	erfüllt	erfüllt	langfristig	vorrangig
Plößberg	Wildenau	Plößberg	482	erfüllt	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Pullenreuth	Lochau	Pullenreuth	281	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Pullenreuth	Trevesen	Pullenreuth	240	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Reuth bei Erbendorf	Letten	Reuth b. Erbendorf	246	erfüllt	erfüllt	langfristig	vorrangig
Reuth bei Erbendorf	Premenreuth	Reuth b. Erbendorf	288	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Tirschenreuth	Wondreb	Tirschenreuth	312	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Waldershof	Hohenhard	Waldershof	166	langfristig	vorrangig	langfristig	langfristig
Waldershof	Poppenreuth	Waldershof	300	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Waldsassen	Kondrau	Waldsassen	510	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Waldsassen	Münchenreuth	Waldsassen	195	vorrangig	vorrangig	erfüllt	erfüllt
Wiesau	Schönhaid	Wiesau	422	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Wiesau	Triebendorf	Wiesau	200	vorrangig	vorrangig	erfüllt	erfüllt
Defizite (Anzahl Ortschaften)				10	16	11	20

Tabelle 13: 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	08:00 - 11:00
Beförderungszeit max.:	30 min	40 min	Rückfahrt1:	12:00 - 14:00	11:00 - 14:00	11:00 - 14:00
Umsteigezeit max.:	10 min	15 min	Rückfahrt2	15:30 - 18:30	15:30 - 18:30	15:30 - 18:30
Anzahl Umstiege	1 mal	1 mal				

Gemeinde	Teilort	Zielort	Einwohner Teilort	Handlungsbedarf			
					Ferien	Samstag	Sonntag
Bärnau	Bärnau	Plößberg	1.242	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Bärnau	Hermannsreuth	Plößberg	214	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Bärnau	Hohenthan	Plößberg	302	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Bärnau	Schwarzenbach	Plößberg	319	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Bärnau	Thanhausen	Plößberg	438	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Brand	Brand	Neusorg	595	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Brand	Fuhrmannsreuth	Neusorg	183	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Brand	Oberölbühl	Neusorg	363	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Ebnath	Ebnath	Neusorg	1.016	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Erbendorf	Erbendorf	Windisch- eschenbach	3.520	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig
Erbendorf	Grötschenreuth	Windisch- eschenbach	185	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig
Erbendorf	Wildenreuth	Windisch- eschenbach	612	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Falkenberg	Falkenberg	Wiesau	748	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Friedenfels	Friedenfels	Erbendorf	564	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Friedenfels	Frauenreuth	Erbendorf	167	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Friedenfels	Trettmanns	Erbendorf	347	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Fuchsmühl	Fuchsmühl	Wiesau	1.415	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Immenreuth	Immenreuth	Kemnath	1.333	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Immenreuth	Ahornberg	Kemnath	207	langfristig	vorrangig	mittelfristig	vorrangig
Immenreuth	Plößberg	Kemnath	184	erfüllt	vorrangig	mittelfristig	vorrangig
Kastl	Kastl	Kemnath	952	langfristig	langfristig	vorrangig	langfristig
Kemnath	Kemnath	Erbendorf	4.094	erfüllt	erfüllt	vorrangig	erfüllt
Kemnath	Waldeck	Erbendorf	473	erfüllt	erfüllt	vorrangig	erfüllt
Konnertsreuth	Konnertsreuth	Waldsassen	1.313	erfüllt	vorrangig	erfüllt	erfüllt
Konnertsreuth	Fockenfeld	Waldsassen	166	vorrangig	vorrangig	erfüllt	erfüllt
Krummennaab	Krummennaab	Erbendorf	875	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Krummennaab	Thumsenreuth	Erbendorf	406	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Kulmain	Kulmain	Kemnath	1.285	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Kulmain	Altensteinreuth	Kemnath	170	erfüllt	vorrangig	erfüllt	vorrangig
Kulmain	Witzlasreuth	Kemnath	234	langfristig	langfristig	erfüllt	vorrangig
Leonberg	Königshütte	Mitterteich	191	mittelfristig	vorrangig	erfüllt	erfüllt
Mähring	Mähring	Tirschenreuth	553	mittelfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt
Mähring	Griesbach	Tirschenreuth	281	langfristig	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Mähring	Großkonreuth	Tirschenreuth	368	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Mähring	Poppenreuth b. TIR	Tirschenreuth	188	erfüllt	vorrangig	erfüllt	erfüllt
Neualbenreuth	Neualbenreuth	Waldsassen	739	erfüllt	langfristig	erfüllt	vorrangig
Pechbrunn	Pechbrunn	Mitterteich	878	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Pechbrunn	Groschlattengrün	Mitterteich	373	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Plößberg	Plößberg	Bärnau	184	erfüllt	vorrangig	mittelfristig	vorrangig
Plößberg	Beidl	Bärnau	215	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Plößberg	Liebenstein	Bärnau	159	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Plößberg	Schönkirch	Bärnau	506	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Plößberg	Wildenau	Bärnau	482	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig

Gemeinde	Teilort	Zielort	Einwohner Teilort	Handlungsbedarf			
					Ferien	Samstag	Sonntag
Pullenreuth	Pullenreuth	Neusorg	480	mittelfristig	mittelfristig	erfüllt	vorrangig
Pullenreuth	Lochau	Neusorg	281	langfristig	langfristig	erfüllt	vorrangig
Pullenreuth	Trevesen	Neusorg	240	langfristig	langfristig	erfüllt	vorrangig
Reuth bei Erbdorf	Reuth b. Erbdorf	Erbdorf	482	erfüllt	erfüllt	erfüllt	mittelfristig
Reuth bei Erbdorf	Letten	Erbdorf	246	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Reuth bei Erbdorf	Premenreuth	Erbdorf	288	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Tirschenreuth	Tirschenreuth	Plößberg	7.816	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Tirschenreuth	Wondreb	Plößberg	312	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Defizite (Anzahl Ortschaften)				22	27	20	34

Tabelle 14: Erreichbarkeit Zentraler Ort 2

Voraussetzungen	Richtwert	Richtwert	Richtwert	Mo-Fr	Sa	So
Reisezeit (RZ) max.:	50 min	80 min	Hinfahrt:	06:00 - 08:00	07:00 - 10:00	08:00 - 11:00
Beförderungszeit max.:	40 min	70 min	Rückfahrt1:	12:00 - 14:00	11:00 - 14:00	11:00 - 14:00
Umsteigezeit max.:	10 min	15 min	Rückfahrt2:	15:30 - 18:30	15:30 - 18:30	15:30 - 18:30
Anzahl Umstiege	1 mal	1 mal				

Gemeinde	Teilort	Zielort	Einwohner Teilort	Handlungsbedarf			
					Ferien	Samstag	Sonntag
Bärnau	Bärnau	Tirschenreuth	1.242	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt
Bärnau	Hermannsreuth	Tirschenreuth	214	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt
Bärnau	Hohenthan	Tirschenreuth	302	langfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt
Bärnau	Schwarzenbach	Tirschenreuth	319	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt
Bärnau	Thanhausen	Tirschenreuth	438	langfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt
Brand	Brand	Kemnath	595	erfüllt	langfristig	erfüllt	vorrangig
Brand	Fuhrmannsreuth	Kemnath	183	erfüllt	langfristig	erfüllt	vorrangig
Brand	Oberölbühl	Kemnath	363	vorrangig	langfristig	erfüllt	vorrangig
Ebnath	Ebnath	Kemnath	1.016	erfüllt	langfristig	erfüllt	vorrangig
Erbendorf	Erbendorf	Kemnath	3.520	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Erbendorf	Grötschenreuth	Kemnath	185	erfüllt	langfristig	erfüllt	vorrangig
Erbendorf	Wildenreuth	Kemnath	612	erfüllt	langfristig	erfüllt	vorrangig
Falkenberg	Falkenberg	Tirschenreuth	748	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Friedenfels	Friedenfels	Wiesau	564	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Friedenfels	Frauenreuth	Wiesau	167	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Friedenfels	Trettmanns	Wiesau	347	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Fuchsmühl	Fuchsmühl	Tirschenreuth	1.415	vorrangig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Kastl	Kastl	Grafenwöhr	952	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Kemnath	Kemnath	Grafenwöhr	4.094	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Kemnath	Waldeck	Grafenwöhr	473	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Konnnersreuth	Konnnersreuth	Mitterteich	1.313	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Konnnersreuth	Fockenfeld	Mitterteich	166	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Krummennaab	Krummennaab	Tirschenreuth	875	langfristig	langfristig	erfüllt	vorrangig
Krummennaab	Thumsenreuth	Tirschenreuth	406	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
Leonberg	Königshütte	Tirschenreuth	191	langfristig	vorrangig	langfristig	langfristig
Mitterteich	Mitterteich	Tirschenreuth	5.731	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig
Mitterteich	Pleußen	Tirschenreuth	599	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig
Neualbenreuth	Neualbenreuth	Tirschenreuth	739	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Neusorg	Neusorg	Kemnath	1.535	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Neusorg	Riglasreuth	Kemnath	163	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Pechbrunn	Pechbrunn	Tirschenreuth	878	vorrangig	vorrangig	mittelfristig	mittelfristig
Pechbrunn	Groschlattengrün	Tirschenreuth	373	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Plößberg	Plößberg	Windisch- eschenbach	1.223	langfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Plößberg	Beidl	Windisch- eschenbach	215	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig
Plößberg	Liebenstein	Windisch- eschenbach	159	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig
Plößberg	Schönkirch	Windisch- eschenbach	506	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig
Plößberg	Wildenau	Windisch- eschenbach	482	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Pullenreuth	Pullenreuth	Kemnath	480	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Pullenreuth	Lochau	Kemnath	281	langfristig	vorrangig	erfüllt	vorrangig
Pullenreuth	Trevesen	Kemnath	240	langfristig	vorrangig	erfüllt	vorrangig

Gemeinde	Teilort	Zielort	Einwohner Teilort	Handlungsbedarf			
					Ferien	Samstag	Sonntag
Reuth bei Erbdorf	Reuth b. Erbdorf	Windisch- eschenbach	482	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Reuth bei Erbdorf	Letten	Windisch- eschenbach	246	erfüllt	langfristig	mittelfristig	vorrangig
Reuth bei Erbdorf	Premenreuth	Windisch- eschenbach	288	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
Tirschenreuth	Tirschenreuth	Mitterteich	7.816	erfüllt	langfristig	langfristig	langfristig
Tirschenreuth	Wondreb	Mitterteich	312	langfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig
Waldershof	Waldershof	Tirschenreuth	3.256	langfristig	vorrangig	mittelfristig	mittelfristig
Waldershof	Hohenhard	Tirschenreuth	166	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Waldershof	Poppenreuth	Tirschenreuth	300	langfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Waldsassen	Waldsassen	Mitterteich	5.903	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Waldsassen	Kondrau	Mitterteich	510	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Waldsassen	Münchenreuth	Mitterteich	195	vorrangig	vorrangig	erfüllt	erfüllt
Wiesau	Wiesau	Mitterteich	3.267	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Wiesau	Schönhaid	Mitterteich	422	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Wiesau	Triebendorf	Mitterteich	200	mittelfristig	mittelfristig	erfüllt	erfüllt
Defizite (Anzahl Ortschaften)				24	34	20	35

Tabelle 15: Erreichbarkeit Zentraler Ort 3

Voraussetzungen	Richtwert	Richtwert	Richtwert	Mo-Fr	Sa	So
Reisezeit (RZ) max.:	50 min	80 min	Hinfahrt:	06:00 - 08:00	07:00 - 10:00	08:00 - 11:00
Beförderungszeit max.:	40 min	70 min	Rückfahrt1:	12:00 - 14:00	11:00 - 14:00	11:00 - 14:00
Umsteigezeit max.:	10 min	15 min	Rückfahrt2:	15:30 - 18:30	15:30 - 18:30	15:30 - 18:30
Anzahl Umstiege	1 mal	1 mal				

Gemeinde	Teilort	Zielort	Einwohner Teilort	Handlungsbedarf			
					Ferien	Samstag	Sonntag
Brand	Brand	Marktredwitz	595	langfristig	langfristig	erfüllt	mittelfristig
Brand	Fuhrmannsreuth	Marktredwitz	183	langfristig	mittelfristig	erfüllt	vorrangig
Brand	Oberölbühl	Marktredwitz	363	mittelfristig	mittelfristig	erfüllt	vorrangig
Ebnath	Ebnath	Marktredwitz	1.016	langfristig	mittelfristig	erfüllt	mittelfristig
Erbendorf	Erbendorf	Tirschenreuth	3.520	langfristig	langfristig	erfüllt	vorrangig
Erbendorf	Grötschenreuth	Tirschenreuth	185	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Erbendorf	Wildenreuth	Tirschenreuth	612	langfristig	langfristig	langfristig	vorrangig
Friedenfels	Friedenfels	Tirschenreuth	564	erfüllt	langfristig	mittelfristig	langfristig
Friedenfels	Frauenreuth	Tirschenreuth	167	erfüllt	langfristig	mittelfristig	langfristig
Friedenfels	Trettmanns	Tirschenreuth	347	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	langfristig
Fuchsmühl	Fuchsmühl	Mitterteich	1.415	vorrangig	mittelfristig	langfristig	langfristig
Kemnath	Kemnath	Marktredwitz	4.094	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig
Kemnath	Waldeck	Marktredwitz	473	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig
Konnnersreuth	Konnnersreuth	Tirschenreuth	1.313	langfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Konnnersreuth	Fockenfeld	Tirschenreuth	166	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Leonberg	Königshütte	Waldsassen	191	erfüllt	vorrangig	erfüllt	erfüllt
Mitterteich	Mitterteich	Waldsassen	5.731	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Mitterteich	Pleußen	Waldsassen	599	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Neusorg	Neusorg	Marktredwitz	1.535	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Neusorg	Riglasreuth	Marktredwitz	163	erfüllt	erfüllt	erfüllt	mittelfristig
Pechbrunn	Pechbrunn	Waldsassen	878	vorrangig	vorrangig	erfüllt	erfüllt
Pechbrunn	Groschlattengrün	Waldsassen	373	vorrangig	vorrangig	erfüllt	erfüllt
Plößberg	Plößberg	Tirschenreuth	1.223	langfristig	vorrangig	langfristig	vorrangig
Plößberg	Beidl	Tirschenreuth	215	erfüllt	vorrangig	langfristig	vorrangig
Plößberg	Liebenstein	Tirschenreuth	159	erfüllt	vorrangig	langfristig	vorrangig
Plößberg	Schönkirch	Tirschenreuth	506	erfüllt	vorrangig	langfristig	vorrangig
Plößberg	Wildenau	Tirschenreuth	482	langfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Pullenreuth	Pullenreuth	Marktredwitz	480	erfüllt	erfüllt	langfristig	vorrangig
Pullenreuth	Lochau	Marktredwitz	281	langfristig	langfristig	langfristig	vorrangig
Pullenreuth	Trevesen	Marktredwitz	240	langfristig	langfristig	langfristig	vorrangig
Reuth bei Erbendorf	Reuth b. Erbendorf	Tirschenreuth	482	erfüllt	langfristig	erfüllt	mittelfristig
Reuth bei Erbendorf	Letten	Tirschenreuth	246	erfüllt	langfristig	langfristig	vorrangig
Reuth bei Erbendorf	Premenreuth	Tirschenreuth	288	erfüllt	langfristig	erfüllt	vorrangig
Tirschenreuth	Tirschenreuth	Waldsassen	7.816	erfüllt	langfristig	langfristig	langfristig
Tirschenreuth	Wondreb	Waldsassen	312	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig
Waldsassen	Waldsassen	Tirschenreuth	5.903	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig
Waldsassen	Kondrau	Tirschenreuth	510	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig
Waldsassen	Münchenreuth	Tirschenreuth	195	vorrangig	vorrangig	mittelfristig	langfristig
Wiesau	Wiesau	Tirschenreuth	3.267	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Wiesau	Schönhaid	Tirschenreuth	422	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Wiesau	Triebendorf	Tirschenreuth	200	mittelfristig	mittelfristig	erfüllt	erfüllt
Defizite (Anzahl Ortschaften)				22	32	24	32

Tabelle 16: 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	08:00 - 11:00
Beförderungszeit max.:	50 min	80 min	Rückfahrt1:	12:00 - 14:00	11:00 - 14:00	11:00 - 14:00
Umsteigezeit max.:	10 min	15 min	Rückfahrt2:	15:30 - 18:30	15:30 - 18:30	15:30 - 18:30
Anzahl Umstiege	1 mal	1 mal				

Gemeinde	Teilort	Zielort	Einwohner Teilort	Handlungsbedarf			
					Ferien	Samstag	Sonntag
Bärnau	Bärnau	Marktredwitz	1.242	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Bärnau	Hermannsreuth	Marktredwitz	214	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Bärnau	Hohenthan	Marktredwitz	302	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Bärnau	Schwarzenbach	Marktredwitz	319	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Bärnau	Thanhausen	Marktredwitz	438	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Brand	Brand	Weiden i.d.OPf.	595	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig
Brand	Fuhrmannsreuth	Weiden i.d.OPf.	183	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig
Brand	Oberölbühl	Weiden i.d.OPf.	363	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig
Ebnath	Ebnath	Weiden i.d.OPf.	1.016	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig
Erbendorf	Erbendorf	Bayreuth	3.520	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	vorrangig
Erbendorf	Grötschenreuth	Bayreuth	185	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	vorrangig
Erbendorf	Wildenreuth	Bayreuth	612	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	vorrangig
Falkenberg	Falkenberg	Marktredwitz	748	erfüllt	langfristig	mittelfristig	langfristig
Friedenfels	Friedenfels	Marktredwitz	564	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Friedenfels	Frauenreuth	Marktredwitz	167	langfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt
Friedenfels	Trettmanns	Marktredwitz	347	vorrangig	vorrangig	erfüllt	erfüllt
Fuchsmühl	Fuchsmühl	Marktredwitz	1.415	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt
Immenreuth	Immenreuth	Marktredwitz	1.333	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Immenreuth	Ahornberg	Marktredwitz	207	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig
Immenreuth	Plößberg	Marktredwitz	184	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig
Kastl	Kastl	Bayreuth	952	mittelfristig	mittelfristig	erfüllt	vorrangig
Kemnath	Kemnath	Bayreuth	4.094	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Kemnath	Waldeck	Bayreuth	473	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig
Konnersreuth	Konnersreuth	Marktredwitz	1.313	mittelfristig	mittelfristig	erfüllt	erfüllt
Konnersreuth	Fockenfeld	Marktredwitz	166	vorrangig	vorrangig	erfüllt	erfüllt
Krummenaab	Krummenaab	Marktredwitz	875	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Krummenaab	Thumsenreuth	Marktredwitz	406	langfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Kulmain	Kulmain	Bayreuth	1.285	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig
Kulmain	Altensteinreuth	Bayreuth	170	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Kulmain	Witzlasreuth	Bayreuth	234	vorrangig	langfristig	langfristig	vorrangig
Leonberg	Königshütte	Marktredwitz	191	vorrangig	vorrangig	mittelfristig	vorrangig
Mähring	Mähring	Marktredwitz	553	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Mähring	Griesbach	Marktredwitz	281	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Mähring	Großkonreuth	Marktredwitz	368	vorrangig	vorrangig	mittelfristig	vorrangig
Mähring	Poppenreuth b. TIR	Marktredwitz	188	vorrangig	vorrangig	erfüllt	erfüllt
Mitterteich	Mitterteich	Marktredwitz	5.731	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Mitterteich	Pleußen	Marktredwitz	599	langfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt
Neualbenreuth	Neualbenreuth	Marktredwitz	739	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig
Neusorg	Neusorg	Weiden i.d.OPf.	1.535	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Neusorg	Riglasreuth	Weiden i.d.OPf.	163	vorrangig	vorrangig	mittelfristig	mittelfristig
Pechbrunn	Pechbrunn	Marktredwitz	878	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Pechbrunn	Groschlattengrün	Marktredwitz	373	langfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt
Plößberg	Plößberg	Marktredwitz	184	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig
Plößberg	Beidl	Marktredwitz	215	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Plößberg	Liebenstein	Marktredwitz	159	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig

Gemeinde	Teilort	Zielort	Einwohner Teilort	Handlungsbedarf			
					Ferien	Samstag	Sonntag
Plößberg	Schönkirch	Marktredwitz	506	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Plößberg	Wildenau	Marktredwitz	482	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Pullenreuth	Pullenreuth	Bayreuth	480	mittelfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Pullenreuth	Lochau	Bayreuth	281	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Pullenreuth	Trevesen	Bayreuth	240	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Reuth bei Erbendorf	Reuth b. Erbendorf	Marktredwitz	482	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Reuth bei Erbendorf	Letten	Marktredwitz	246	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Reuth bei Erbendorf	Premenreuth	Marktredwitz	288	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Tirschenreuth	Tirschenreuth	Marktredwitz	7.816	erfüllt	mittelfristig	mittelfristig	erfüllt
Tirschenreuth	Wondreb	Marktredwitz	312	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	langfristig
Waldershof	Waldershof	Marktredwitz	3.256	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Waldershof	Hohenhard	Marktredwitz	166	erfüllt	vorrangig	erfüllt	erfüllt
Waldershof	Poppenreuth	Marktredwitz	300	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
Waldsassen	Waldsassen	Marktredwitz	5.903	langfristig	mittelfristig	erfüllt	erfüllt
Waldsassen	Kondrau	Marktredwitz	510	langfristig	mittelfristig	erfüllt	erfüllt
Waldsassen	Münchenreuth	Marktredwitz	195	vorrangig	vorrangig	erfüllt	erfüllt
Wiesau	Wiesau	Marktredwitz	3.267	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Wiesau	Schönhaid	Marktredwitz	422	erfüllt	mittelfristig	erfüllt	erfüllt
Wiesau	Triebendorf	Marktredwitz	200	vorrangig	vorrangig	erfüllt	erfüllt
Defizite (Anzahl Ortschaften)				51	56	42	42

Tabelle 17: Erreichbarkeit Zentraler Ort 5

Voraussetzungen	Richtwert	Richtwert	Richtwert	Mo-Fr	Sa	So
Reisezeit (RZ) max.:	60 min	90 min	Hinfahrt:	06:00 - 08:00	07:00 - 10:00	08:00 - 11:00
Beförderungszeit max.:	50 min	80 min	Rückfahrt1:	12:00 - 14:00	11:00 - 14:00	11:00 - 14:00
Umsteigezeit max.:	10 min	15 min	Rückfahrt2:	15:30 - 18:30	15:30 - 18:30	15:30 - 18:30
Anzahl Umstiege	1 mal	1 mal				

Gemeinde	Teilort	Zielort	Einwohner Teilort	Handlungsbedarf			
					Ferien	Samstag	Sonntag
Bärnau	Bärnau	Weiden i.d.OPf.	1.242	langfristig	langfristig	mittelfristig	vorrangig
Bärnau	Hermannsreuth	Weiden i.d.OPf.	214	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig
Bärnau	Hohenthan	Weiden i.d.OPf.	302	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Bärnau	Schwarzenbach	Weiden i.d.OPf.	319	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig
Bärnau	Thanhausen	Weiden i.d.OPf.	438	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Brand	Brand	Bayreuth	595	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	vorrangig
Brand	Fuhrmannsreuth	Bayreuth	183	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	vorrangig
Brand	Oberölbühl	Bayreuth	363	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	vorrangig
Ebnath	Ebnath	Bayreuth	1.016	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	vorrangig
Erbendorf	Erbendorf	Weiden i.d.OPf.	3.520	erfüllt	erfüllt	langfristig	mittelfristig
Erbendorf	Grötschenreuth	Weiden i.d.OPf.	185	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig
Erbendorf	Wildenreuth	Weiden i.d.OPf.	612	langfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig
Falkenberg	Falkenberg	Weiden i.d.OPf.	748	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	langfristig
Friedenfels	Friedenfels	Weiden i.d.OPf.	564	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig
Friedenfels	Frauenreuth	Weiden i.d.OPf.	167	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig
Friedenfels	Trettmanns	Weiden i.d.OPf.	347	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig
Fuchsmühl	Fuchsmühl	Weiden i.d.OPf.	1.415	vorrangig	langfristig	erfüllt	mittelfristig
Immenreuth	Immenreuth	Bayreuth	1.333	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Immenreuth	Ahornberg	Bayreuth	207	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Immenreuth	Plößberg	Bayreuth	184	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Kastl	Kastl	Weiden i.d.OPf.	952	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Kemnath	Kemnath	Weiden i.d.OPf.	4.094	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
Kemnath	Waldeck	Weiden i.d.OPf.	473	langfristig	langfristig	vorrangig	mittelfristig
Konnersreuth	Konnersreuth	Weiden i.d.OPf.	1.313	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Konnersreuth	Fockenfeld	Weiden i.d.OPf.	166	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Krummenaab	Krummenaab	Weiden i.d.OPf.	875	langfristig	langfristig	mittelfristig	vorrangig
Krummenaab	Thumsenreuth	Weiden i.d.OPf.	406	langfristig	langfristig	vorrangig	langfristig
Kulmain	Kulmain	Weiden i.d.OPf.	1.285	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Kulmain	Altensteinreuth	Weiden i.d.OPf.	170	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Kulmain	Witzlasreuth	Weiden i.d.OPf.	234	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Leonberg	Königshütte	Weiden i.d.OPf.	191	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Mähring	Mähring	Weiden i.d.OPf.	553	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Mähring	Griesbach	Weiden i.d.OPf.	281	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Mähring	Großkonreuth	Weiden i.d.OPf.	368	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Mähring	Poppenreuth b. TIR	Weiden i.d.OPf.	188	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig
Mitterteich	Mitterteich	Weiden i.d.OPf.	5.731	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	mittelfristig
Mitterteich	Pleußen	Weiden i.d.OPf.	599	langfristig	langfristig	mittelfristig	vorrangig
Neualbenreuth	Neualbenreuth	Weiden i.d.OPf.	739	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Neusorg	Neusorg	Bayreuth	1.535	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Neusorg	Riglasreuth	Bayreuth	163	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	mittelfristig
Pechbrunn	Pechbrunn	Weiden i.d.OPf.	878	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Pechbrunn	Groschlattengrün	Weiden i.d.OPf.	373	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig
Plößberg	Plößberg	Weiden i.d.OPf.	184	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Plößberg	Beidl	Weiden i.d.OPf.	215	langfristig	erfüllt	mittelfristig	vorrangig
Plößberg	Liebenstein	Weiden i.d.OPf.	159	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig

Gemeinde	Teilort	Zielort	Einwohner Teilort	Handlungsbedarf			
					Ferien	Samstag	Sonntag
Plößberg	Schönkirch	Weiden i.d.OPf.	506	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	vorrangig
Plößberg	Wildenau	Weiden i.d.OPf.	482	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Pullenreuth	Pullenreuth	Weiden i.d.OPf.	480	langfristig	vorrangig	mittelfristig	vorrangig
Pullenreuth	Lochau	Weiden i.d.OPf.	281	vorrangig	vorrangig	mittelfristig	vorrangig
Pullenreuth	Trevesen	Weiden i.d.OPf.	240	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Reuth bei Erbendorf	Reuth b. Erbendorf	Weiden i.d.OPf.	482	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Reuth bei Erbendorf	Letten	Weiden i.d.OPf.	246	erfüllt	langfristig	vorrangig	vorrangig
Reuth bei Erbendorf	Premenreuth	Weiden i.d.OPf.	288	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	vorrangig
Tirschenreuth	Tirschenreuth	Weiden i.d.OPf.	7.816	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Tirschenreuth	Wondreb	Weiden i.d.OPf.	312	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig
Waldershof	Waldershof	Wunsiedel	3.256	erfüllt	langfristig	langfristig	langfristig
Waldershof	Hohenhard	Wunsiedel	166	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Waldershof	Poppenreuth	Wunsiedel	300	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Waldsassen	Waldsassen	Weiden i.d.OPf.	5.903	langfristig	langfristig	mittelfristig	vorrangig
Waldsassen	Kondrau	Weiden i.d.OPf.	510	langfristig	langfristig	mittelfristig	vorrangig
Waldsassen	Münchenreuth	Weiden i.d.OPf.	195	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
Wiesau	Wiesau	Weiden i.d.OPf.	3.267	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Wiesau	Schönhaid	Weiden i.d.OPf.	422	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Wiesau	Triebendorf	Weiden i.d.OPf.	200	mittelfristig	mittelfristig	erfüllt	erfüllt
Defizite (Anzahl Ortschaften)				49	50	57	58

Tabelle 18: Bedienungshäufigkeit

Gemeinde	Teilort	EW	Gebietstyp	Handlungsbedarf									
				Schule			Ferien			Samstag		Sonntag	
				HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ
Bärnau	Bärnau	1.242	Ländlicher Raum	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig	langfristig	erfüllt	mittel- fristig
Bärnau	Hermannsreuth	214	Ländlicher Raum	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig	langfristig	erfüllt	langfristig
Bärnau	Hohenthan	302	Ländlicher Raum	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig	langfristig	erfüllt	mittel- fristig
Bärnau	Schwarzenbach	319	Ländlicher Raum	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig	langfristig	erfüllt	langfristig
Bärnau	Thanhausen	438	Ländlicher Raum	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig	langfristig	erfüllt	mittel- fristig
Brand	Brand	595	Ländlicher Raum	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
Brand	Fuhrmannsreuth	183	Ländlicher Raum	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
Brand	Oberölbühl	363	Ländlicher Raum	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig
Ebnath	Ebnath	1.016	Ländlicher Raum	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
Erbendorf	Erbendorf	3.520	Ländlicher Raum	erfüllt	erfüllt	mittel- fristig	erfüllt	erfüllt	mittel- fristig	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig
Erbendorf	Grötschenreuth	185	Ländlicher Raum	erfüllt	erfüllt	mittel- fristig	erfüllt	erfüllt	mittel- fristig	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig
Erbendorf	Wildenreuth	612	Ländlicher Raum	erfüllt	erfüllt	mittel- fristig	erfüllt	erfüllt	mittel- fristig	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig
Falkenberg	Falkenberg	748	Ländlicher Raum	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Friedenfels	Friedenfels	564	Ländlicher Raum	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig
Friedenfels	Frauenreuth	167	Ländlicher Raum	erfüllt	erfüllt	kurzfristig	erfüllt	erfüllt	kurzfristig	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig
Friedenfels	Trettmanns	347	Ländlicher Raum	erfüllt	erfüllt	kurzfristig	erfüllt	erfüllt	kurzfristig	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig
Fuchsmühl	Fuchsmühl	1.415	Ländlicher Raum	langfristig	erfüllt	mittel- fristig	langfristig	langfristig	mittel- fristig	mittel- fristig	kurzfristig	erfüllt	kurzfristig
Immenreuth	Immenreuth	1.333	Verkehrsachsen	erfüllt	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt	langfristig
Immenreuth	Ahornberg	207	Ländlicher Raum	mittel- fristig	erfüllt	kurzfristig	mittel- fristig	langfristig	kurzfristig	langfristig	mittel- fristig	mittel- fristig	mittel- fristig
Immenreuth	Plößberg	184	Ländlicher Raum	langfristig	erfüllt	kurzfristig	mittel- fristig	langfristig	kurzfristig	langfristig	mittel- fristig	mittel- fristig	mittel- fristig
Kastl	Kastl	952	Ländlicher Raum	langfristig	erfüllt	kurzfristig	langfristig	langfristig	kurzfristig	erfüllt	mittel- fristig	erfüllt	langfristig
Kemnath	Kemnath	4.094	Ländlicher Raum	erfüllt	erfüllt	mittel- fristig	erfüllt	erfüllt	mittel- fristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Kemnath	Waldeck	473	Ländlicher Raum	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Konnnersreuth	Konnnersreuth	1.313	Ländlicher Raum	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
Konnnersreuth	Fockenfeld	166	Ländlicher Raum	langfristig	erfüllt	langfristig	langfristig	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
Krummennaab	Krummennaab	875	Ländlicher Raum	erfüllt	erfüllt	mittel- fristig	langfristig	langfristig	mittel- fristig	langfristig	mittel- fristig	erfüllt	mittel- fristig
Krummennaab	Thumsenreuth	406	Ländlicher Raum	erfüllt	erfüllt	mittel- fristig	langfristig	langfristig	mittel- fristig	erfüllt	mittel- fristig	erfüllt	mittel- fristig
Kulmain	Kulmain	1.285	Ländlicher Raum	erfüllt	erfüllt	mittel- fristig	langfristig	erfüllt	mittel- fristig	erfüllt	langfristig	erfüllt	kurzfristig
Kulmain	Altensteinreuth	170	Ländlicher Raum	langfristig	erfüllt	mittel- fristig	langfristig	erfüllt	mittel- fristig	erfüllt	langfristig	erfüllt	kurzfristig
Kulmain	Witzlasreuth	234	Ländlicher Raum	langfristig	erfüllt	mittel- fristig	langfristig	erfüllt	mittel- fristig	erfüllt	langfristig	erfüllt	kurzfristig
Leonberg	Königshütte	191	Ländlicher Raum	langfristig	erfüllt	langfristig	mittel- fristig	erfüllt	langfristig	erfüllt	kurzfristig	erfüllt	kurzfristig
Mähring	Mähring	553	Ländlicher Raum	erfüllt	erfüllt	kurzfristig	langfristig	erfüllt	kurzfristig	langfristig	mittel- fristig	erfüllt	kurzfristig
Mähring	Griesbach	281	Ländlicher Raum	erfüllt	erfüllt	kurzfristig	langfristig	erfüllt	kurzfristig	mittel- fristig	mittel- fristig	langfristig	kurzfristig
Mähring	Großkonreuth	368	Ländlicher Raum	langfristig	erfüllt	kurzfristig	langfristig	erfüllt	kurzfristig	langfristig	mittel- fristig	erfüllt	kurzfristig
Mähring	Poppenreuth b. Tirschenreuth	188	Ländlicher Raum	erfüllt	erfüllt	kurzfristig	langfristig	erfüllt	kurzfristig	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig
Mitterteich	Mitterteich	5.731	Ländlicher Raum	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
Mitterteich	Pleußén	599	Ländlicher Raum	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
Neualbenreuth	Neualbenreuth	739	Ländlicher Raum	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Neusorg	Neusorg	1.535	Verkehrsachsen	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Neusorg	Riglasreuth	163	Ländlicher Raum	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig
Pechbrunn	Pechbrunn	878	Verkehrsachsen	langfristig	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Pechbrunn	Groschlattengrün	373	Ländlicher Raum	langfristig	erfüllt	langfristig	langfristig	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
Plößberg	Plößberg	1.223	Ländlicher Raum	erfüllt	erfüllt	kurzfristig	langfristig	erfüllt	kurzfristig	mittel- fristig	langfristig	langfristig	langfristig

Gemeinde	Teilort	EW	Gebietstyp	Handlungsbedarf									
				Schule			Ferien			Samstag		Sonntag	
				HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ
Plößberg	Beidl	215	Ländlicher Raum	erfüllt	erfüllt	kurzfristig	langfristig	erfüllt	kurzfristig	mittel- fristig	langfristig	langfristig	langfristig
Plößberg	Liebenstein	159	Ländlicher Raum	erfüllt	erfüllt	kurzfristig	langfristig	erfüllt	kurzfristig	mittel- fristig	langfristig	langfristig	langfristig
Plößberg	Schönkirch	506	Ländlicher Raum	erfüllt	erfüllt	kurzfristig	langfristig	erfüllt	kurzfristig	mittel- fristig	langfristig	langfristig	langfristig
Plößberg	Wildenau	482	Ländlicher Raum	langfristig	langfristig	kurzfristig	mittel- fristig	mittel- fristig	kurzfristig	mittel- fristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig
Pullenreuth	Pullenreuth	480	Ländlicher Raum	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig	erfüllt	mittel- fristig
Pullenreuth	Lochau	281	Ländlicher Raum	langfristig	erfüllt	langfristig	langfristig	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig	erfüllt	mittel- fristig
Pullenreuth	Trevesen	240	Ländlicher Raum	langfristig	erfüllt	langfristig	langfristig	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	mittel- fristig
Reuth bei Erbendorf	Reuth b. Erbendorf	482	Verkehrsachsen	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Reuth bei Erbendorf	Letten	246	Ländlicher Raum	erfüllt	langfristig	mittel- fristig	langfristig	langfristig	mittel- fristig	langfristig	mittel- fristig	erfüllt	mittel- fristig
Reuth bei Erbendorf	Premenreuth	288	Ländlicher Raum	erfüllt	erfüllt	mittel- fristig	langfristig	langfristig	mittel- fristig	langfristig	mittel- fristig	erfüllt	mittel- fristig
Tirschenreuth	Tirschenreuth	7.816	Ländlicher Raum	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Tirschenreuth	Wondreb	312	Ländlicher Raum	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Waldershof	Waldershof	3.256	Verkehrsachsen	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Waldershof	Hohenhard	166	Ländlicher Raum	mittel- fristig	erfüllt	kurzfristig	mittel- fristig	langfristig	kurzfristig	langfristig	langfristig	erfüllt	langfristig
Waldershof	Poppenreuth	300	Ländlicher Raum	langfristig	erfüllt	kurzfristig	mittel- fristig	langfristig	kurzfristig	mittel- fristig	mittel- fristig	erfüllt	mittel- fristig
Waldsassen	Waldsassen	5.903	Ländlicher Raum	erfüllt	erfüllt	mittel- fristig	langfristig	erfüllt	mittel- fristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
Waldsassen	Kondrau	510	Ländlicher Raum	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
Waldsassen	Münchenreuth	195	Ländlicher Raum	mittel- fristig	erfüllt	erfüllt	mittel- fristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
Wiesau	Wiesau	3.267	Verkehrsachsen	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Wiesau	Schönhaid	422	Ländlicher Raum	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig
Wiesau	Triebendorf	200	Ländlicher Raum	langfristig	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig
Defizite (Anzahl Ortschaften):				19	5	50	35	15	50	26	40	8	53

Tabelle 19: Bevölkerungsvorausberechnung

Gemeinde	2024	2025	2026	2027	2028	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
Bad Neualbenreuth	1.348	1.320	1.320	1.310	1.310	1.310	1.300	1.290	1.280	1.270	1.270	1.260	1.250	1.250	1.240						
Bärnau	3.105	3.050	3.020	2.980	2.950	2.950	2.920	2.870	2.850	2.820	2.800	2.780	2.760	2.740	2.720						
Brand	1.138	1.140	1.130	1.120	1.110	1.110	1.100	1.090	1.080	1.070	1.070	1.060	1.060	1.050	1.050						
Ebnath	1.269	1.260	1.250	1.250	1.240	1.240	1.230	1.220	1.210	1.210	1.200	1.200	1.190	1.190	1.180						
Erbendorf	5.033	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	4.800	4.800	4.800	4.800	4.800	4.800	4.800
Falkenberg	934	940	940	930	930	930	930	920	920	910	910	910	910	900	900						
Friedenfelds	1.223	1.220	1.200	1.180	1.160	1.160	1.140	1.120	1.110	1.100	1.080	1.060	1.050	1.040	1.030						
Fuchsmühl	1.527	1.530	1.530	1.520	1.520	1.520	1.510	1.510	1.500	1.500	1.490	1.490	1.480	1.470	1.470						
Innnenreuth	1.858	1.880	1.870	1.860	1.850	1.850	1.840	1.830	1.820	1.810	1.810	1.800	1.790	1.780	1.770						
Kastl	1.410	1.410	1.420	1.420	1.420	1.420	1.420	1.420	1.420	1.420	1.420	1.420	1.420	1.420	1.420						
Kemnath	5.494	5.500	5.500	5.500	5.500	5.500	5.500	5.500	5.500	5.500	5.500	5.500	5.500	5.500	5.500	5.500	5.500	5.500	5.500	5.500	5.500
Konnernsreuth	1.729	1.710	1.700	1.690	1.680	1.680	1.670	1.660	1.640	1.630	1.610	1.600	1.590	1.580	1.570						
Krummennaab	1.457	1.440	1.430	1.420	1.400	1.400	1.390	1.380	1.370	1.360	1.350	1.340	1.330	1.330	1.320						
Kulmain	2.241	2.260	2.240	2.220	2.200	2.200	2.180	2.160	2.140	2.120	2.090	2.070	2.060	2.040	2.020						
Leonberg	1.022	1.030	1.030	1.030	1.030	1.030	1.030	1.030	1.030	1.030	1.030	1.030	1.030	1.030	1.030						
Mähring	1.751	1.750	1.730	1.720	1.700	1.700	1.690	1.670	1.660	1.650	1.640	1.620	1.610	1.600	1.590						
Mitterteich	6.580	6.500	6.500	6.500	6.500	6.500	6.400	6.400	6.400	6.300	6.300	6.300	6.300	6.200	6.200	6.200	6.100	6.100	6.100	6.100	6.000
Neusorg	1.919	1.920	1.910	1.900	1.890	1.890	1.880	1.870	1.870	1.860	1.850	1.830	1.820	1.810	1.800						
Pechbrunn	1.354	1.340	1.330	1.320	1.320	1.320	1.310	1.300	1.290	1.280	1.270	1.250	1.250	1.240	1.230						
Plößberg	3.220	3.200	3.200	3.190	3.180	3.180	3.170	3.170	3.160	3.150	3.140	3.130	3.120	3.110	3.100						
Pullenreuth	1.663	1.650	1.630	1.610	1.590	1.590	1.570	1.550	1.520	1.500	1.490	1.480	1.460	1.450	1.440						
Reuth b. Erbendorf	1.118	1.120	1.110	1.100	1.090	1.090	1.090	1.080	1.070	1.060	1.050	1.040	1.030	1.030	1.020						
Tirschenreuth	8.712	8.600	8.600	8.500	8.500	8.500	8.500	8.400	8.300	8.300	8.300	8.200	8.200	8.200	8.200	8.100	8.100	8.100	8.000	8.000	8.000
Waldershof	4.261	4.260	4.230	4.210	4.190	4.190	4.170	4.150	4.130	4.120	4.100	4.080	4.070	4.060	4.050						
Waldsassen	6.668	6.600	6.600	6.600	6.600	6.600	6.500	6.500	6.500	6.400	6.400	6.400	6.400	6.400	6.300	6.300	6.300	6.300	6.300	6.200	6.200
Wiesau	4.012	3.970	3.950	3.930	3.910	3.910	3.900	3.880	3.860	3.850	3.840	3.810	3.800	3.790	3.770						
gesamt	72.046	71.600	71.370	71.010	70.770	70.770	70.340	70.010	69.720	69.430	69.010	68.840	68.560	68.380	68.110	67.720					

Die aktuellste Prognose bezieht sich auf das Basisjahr 2019. Bevölkerungstand jeweils zum 31.12.

Für Gemeinden unter 5.000 Einwohnern bestehen nur Vorausberechnungen bis zum Jahr 2033. Die Werte der Jahre 2020 bis 2033 wurden jeweils auf 10 Personen gerundet.

Bei Gemeinden über 5.000 Einwohnern wurden die Werte der Jahre 2020 bis 2039 jeweils auf 100 Personen gerundet.

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik, 2021

Tabelle 20: Beteiligung der Verkehrsunternehmen (Stellungnahmen)

Absender	Datum	Anregung / Kritik	Verfahren
-	-	-	-

Tabelle 21: Sonstige Stellungnahmen

Absender	Datum	Anregung / Kritik	Verfahren
Stellvertretende Behindertenbeauftragte des Landkreises Tirschenreuth	01.12.2025	Der Landkreis hat festgelegt, dass sich diese Vorgaben nur auf Fahrzeuge ab 22 Sitzplätzen beziehen, da es sich bei Fahrzeugen unter 22 Sitzplätze 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. Unabhängig von überdurchschnittlichen Quote von Menschen mit Behinderung von 18% (=13.500 Menschen mit Behinderungen) ist es perspektivisch in einem Landkreis mit einem hohen Durchschnittsalter und einer großen Anzahl von Senior:innen, die auch ohne ausgestellten Schwerbehindertenausweis von Altersbehinderungen v.a. im Bereich der Mobilitätseinschränkung und Sinnesbeeinträchtigung betroffen sind, erforderlich, eine barrierefreie Gestaltung des Sozialraums umzusetzen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der NVP trifft für den Bedarfsverkehr keine ausschließenden Regelungen und schließt den Einsatz barrierefreier Fahrzeuge unterhalb von 22 Sitzplätzen nicht aus. Die konkrete Ausgestaltung entsprechender Quoten ist eine nachgelagerte politische Entscheidung und nicht Bestandteil des vorliegenden NVP-Entwurfs.
		Gerade der Bedarfsverkehr über BAXI etc. trägt zur selbstbestimmten Nutzbarkeit des Nahraums bei und entlastet pflegende Angehörige und zivilgesellschaftliche Hilfsangebote wie Nachbarschaftshilfen und Quartiersmanagement. Deswegen ist mittelfristig auch eine feste Quote von Fahrzeugen mit weniger als 22 Sitzplätzen barrierefrei auszugestalten. Diese Quote ist durch den Kreistag festzulegen und praktikabel im Flächenlandkreis zur Sicherung zentraler Verkehrswege, insbesondere zu Nahversorgungs- und Gesundheitseinrichtungen zu verteilen.	
		Auch der Einsatz innerörtlicher E-Baxis wäre ein wichtiger Beitrag zu diesem Anliegen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der NVP schließt den Einsatz zusätzlicher innerörtlicher E-BAXIs nicht aus. Eine verbindliche Festlegung erfolgt jedoch aufgrund der derzeit nicht abschätzbaren Bedarfs- und Finanzlage bewusst nicht. Die Option bleibt ausdrücklich offen, sodass bei künftigem Bedarf, geeigneten Rahmenbedingungen oder neuen Förderprogrammen eine Umsetzung geprüft werden kann.

Absender	Datum	Anregung / Kritik	Verfahren
Stellvertretende Behindertenbeauftragte des Landkreises Tirschenreuth	01.12.2025	Die Haltestellen auf den zentralen Linien sind sukzessive bei Um- und Neubaumaßnahmen barrierefrei zu gestalten. Die Ergebnisse der Priorisierung sind ebenso zu begrüßen. Das fehlende Haltestellenkataster ist jedoch nachzu-erstellen, damit eine Überprüfung der Barrierefreiheit überhaupt gewährleistet werden kann. Ggf. müssen wichtige Veranstaltungs-, Versorgungs- und Umstiegsorte wie Bärnau, Erben-dorf, Pechbrunn (Bahnhof) entsprechend auf der Priorisierungsliste ergänzt werden.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genom-men. Die im NVP vorgesehene Priorisierung entlang zentraler Linien sowie in eigenständigen Ortslagen bestätigt die gewählte Heran-gehensweise. Das Haltestellenkataster wird zentral durch die BEG erstellt; bei Übernahme der Pflegeverpflichtung kann dieses künftig durch den Aufgabenträger fortgeführt werden. Die Priorisierung im NVP bleibt unverändert bestehen.
		Die Veröffentlichung von Informationen zur Bar-rierefreiheit der Haltestellen im Internet und in den Fahrplänen könnte zeitnah mit verwirklicht werden.	Die Veröffentlichung von Barrierefreiheitsmerk-malen erfolgt perspektivisch im Zuge des derzeit durch die BEG entwickelten Haltestellenkatas-ters. Dieses bildet künftig die Grundlage für eine einheitliche, barrierefreie Fahrplanauskunft.
		Die Ausstattung der Haltestellen mit auditiven und visuellen Unterstützungsmöglichkeiten ist mittelfristig mitzudenken.	Die Ausstattung der Haltestellen richtet sich nach den VGN-Haltestellenstandards und der Anlage „Bauliche Standards für den bar-rierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN“ (einsehbar unter www.vgn.de). Wei-tergehende Ausstattungen wie Blindenleit-systeme, auditive Signale oder Notrufein-richtungen sind Maßnahmenebene und abhängig von Bau- und Finanzierungskompe-tenzen der kommunalen Straßenbaulasträger. Der NVP setzt Mindeststandards und Priori-täten, ersetzt aber nicht die technische Detail-planung oder die Umsetzungsentscheidung der Gemeinden.
		Die Ausstattung der Busse ist in Bezug auf Ansa-gen und Haltestellenanzeige nicht beschrieben, ebenso die Ausgestaltung von Fahrkartenauto-maten (wo vorhanden).	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genom-men. Die Ausstattung der Busse hinsichtlich Bar-rierefreiheit – einschließlich Niederflureinstieg, Stellflächen, Rampen sowie weiterer barriere-freier Fahrzeugmerkmale – ist für Neufahrzeuge bereits durch die geltenden gesetzlichen Vorga-ben geregelt. Grundlage bilden insbesondere die Verordnung (EG) Nr. 661/2009 in Verbindung mit Abschnitt 3.11.4.1.3 der UN-ECE-Regelung Nr. 107. Diese Standards legen u. a. Anforderun-gen an Niederflureinstiege, Rollstuhl- und Kin-derwagenstellplätze sowie Klapprampen fest. Auch akustische und visuelle Haltestellenin-formationen sind Teil der barrierefreien Fahr-zeuganforderungen gemäß den einschlägigen gesetzlichen und normativen Vorgaben für den Busverkehr. Eine zusätzliche Regelung im NVP erfolgt nicht, da diese Standards bei Neufahr-zeugen ohnehin verbindlich einzuhalten sind.
		Auch eine Schulung der Busfahrer:innen in Bezug auf Inklusion kann zeitnah verwirklicht werden.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genom-men