

# Regionaler Nahverkehrsplan Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

Stand: 29.11.2022

VGN / Verkehrsplanung

Auftraggeber: Zweckverband  
Verkehrsverbund  
Großraum Nürnberg



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

# Inhalt

<b>1</b>	<b>AUSGANGSLAGE UND RAHMENBEDINGUNGEN</b>	<b>2</b>
1.1	Rechtliche Rahmenbedingungen	3
1.2	Aufgaben des ZVGN	4
1.3	Entscheidungsgremien	5
1.4	Konsensprinzip	5
1.5	Beteiligung der Verkehrsunternehmen	5
1.6	Beteiligung von Vertretern der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen	5
1.7	Abstimmung der lokalen Nahverkehrspläne	6
<b>2</b>	<b>BESTANDSAUFNAHME</b>	<b>8</b>
2.1	Regionaler Nahverkehrsraum	8
2.2	Grenzüberschreitende Linien	11
<b>3</b>	<b>ZIELVORGABEN</b>	<b>12</b>
3.1	Verkehrspolitische Zielvorgaben	12
3.2	Ausreichende Verkehrsbedienung	13
3.3	Barrierefreiheit	13
<b>4</b>	<b>MAßNAHMEN</b>	<b>15</b>
4.1	Abstimmung der lokalen Nahverkehrspläne	15
4.2	Landesbedeutsame Linien	15
4.3	Gemeinsame Produktdefinitionen und Qualitätsstandards	15
4.3.1	Modul I: Bedarfsverkehre	16
4.3.2	Modul II: Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN	16
4.3.3	Modul III: Einheitliches Busdesign und Kennzeichnung von Fahrzeugen im VGN	16
4.3.4	Modul IV: Haltestellenausstattung Bus im VGN	17
4.3.5	Modul V: Fahrgastinformation über Monitore im Fahrzeug	17

# 1 Ausgangslage und Rahmenbedingungen

Die 29. Verbandsversammlung des Zweckverbands Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (ZVGN) hat mit Beschluss vom 10.07.1997 die VGN GmbH mit der Erstellung des Regionalen Nahverkehrsplanes beauftragt. Der erste Sachstandsbericht zum Regionalen Nahverkehrsplan im Auftrag des ZVGN wurde 2008 vorgestellt und in den Folgejahren fortentwickelt. 2016 erfolgte erstmals der Beschluss des RNVP durch die Verbandsversammlung des ZVGN. Mit der aktuell vorliegenden Fortschreibung wurden sowohl der Regionale Nahverkehrsraum entsprechend der Verbundraumentwicklung erweitert, als auch Inhalte aktualisiert und angepasst sowie um neue Module ergänzt.

Der Regionale Nahverkehrsplan für den Verkehrsverbund Großraum Nürnberg ist Ausdruck und Rahmen der unter 1.2 beschriebenen Aufgaben. Dabei hat der Regionale Nahverkehrsplan nicht die Zielsetzung die lokalen Nahverkehrspläne der Aufgabenträger zu ersetzen. Vielmehr bietet der Regionale Nahverkehrsplan den im ZVGN zusammengeschlossenen Aufgabenträgern die Möglichkeit, grundsätzliche Absprachen, Zielsetzungen und Standards hinsichtlich einer gemeinsamen Entwicklung des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg zu treffen und umzusetzen. Wichtig ist hierbei auch, dass durch die Vorgaben im Regionalen Nahverkehrsplan ein einheitliches Erscheinungsbild forciert wird, um den Fahrgästen die Nutzung zu erleichtern und die Erkennbarkeit des ÖPNV im Verbundgebiet zu verdeutlichen.

Die Wirkung des Regionalen Nahverkehrsplans und seiner Module erfolgt nicht direkt als eigenständiger Nahverkehrsplan – er ist vielmehr Ausdruck der inhaltlichen Abstimmung der Aufgabenträger im ZVGN untereinander. Die Module des Regionalen Nahverkehrsplans fließen als Selbstverpflichtung in die lokalen Nahverkehrspläne der einzelnen Aufgabenträger ein.

Die Landkreise als Aufgabenträger des allgemeinen ÖPNV können einzelne der damit verbundenen Aufgaben den kreisangehörigen Gemeinden oder deren Zusammenschlüsse gemäß Art. 9 Abs. 1 und 2 BayÖPNVG übertragen. In diesem Zusammenhang müssen die Landkreise als Verbandsmitglieder des ZVGN sicherstellen, dass der Regionale Nahverkehrsplan und seine Module auch für die Gebietskörperschaften mit übertragenen Aufgaben Gültigkeit besitzt und zur Anwendung gebracht wird.

Neben der Darstellung der rechtlichen Rahmenbedingungen und einer Bestandsaufnahme werden im Regionalen Nahverkehrsplan auch Zielvorgaben definiert und Maßnahmen beschrieben.

Im Bereich der Maßnahmen werden als zentraler Baustein gemeinsame Produktdefinitionen und Qualitätsstandards modular betrachtet und dargestellt. Diese Module sollen als Selbstverpflichtung in die lokalen Nahverkehrspläne der einzelnen Aufgabenträger einfließen, um Fahrgästen einheitliche Qualitätsstandards im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg zu gewährleisten und den gestiegenen Anforderungen im ÖPNV Rechnung zu tragen.

## 1.1 Rechtliche Rahmenbedingungen

Die gesetzlichen Grundlagen und Rahmenbedingungen für die Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs innerhalb des Gebiets des Zweckverbands Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (ZVG) bilden die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 der Europäischen Union, das Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz) vom 27.12.1993 (BGBl. I S. 2378, 2395), zuletzt geändert durch Art. 1 des 6. Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes vom 16.07.2021 (BGBl. I S. 3011, ausgegeben am 22.07.2021), das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 08.08.1990 (BGBl. I 1690), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungswesens vom 16.04.2021 (BGBl. I S. 822, ausgegeben am 27.04.2021) sowie das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 30.07.1996 (GVBl 1996, S. 336), zuletzt geändert durch § 1 Abs. 367 der Verordnung zur Anpassung des Landesrechts an die geltende Geschäftsverteilung vom 26.03.2019 (GVBl. S. 98, ausgegeben am 16.04.2019).

Art. 8 Abs. 1 BayÖPNVG 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.“<sup>1</sup> Hingegen ist der „Schienenpersonennahverkehr (...) in Bayern (...) Aufgabe des Freistaates Bayern“.<sup>2</sup>

Gemäß Art. 6 Abs. 1 BayÖPNVG hat die Regierung – wenn die Beziehungen und Verkehrsverflechtungen des allgemeinen ÖPNV in wesentlichem Umfang über den Bereich einer kreisfreien Gemeinde oder eines Landkreises hinaus reichen – im Einvernehmen mit den betroffenen Aufgabenträgern unter Beachtung der Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung einen Regionalen Nahverkehrsraum abzugrenzen.

„Einen zentralen Punkt im Rahmen der Regionalisierung nimmt der Nahverkehrsplan ein, dessen Begriff im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) erstmalig genannt und in den Ländergesetzen detaillierter ausgeführt wird.“<sup>3</sup> Eng verbunden ist hiermit der Begriff der „Ausreichenden Verkehrsbedienung“. „Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs.“<sup>4</sup>

Nach § 8 Abs. 3 PBefG und Art. 13 Abs. 1 BayÖPNVG können die Aufgabenträger des allgemeinen ÖPNV einen Nahverkehrsplan (NVP) erstellen. Dieser Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV-Angebotes und ist ein unerlässliches Instrument zur Gestaltung des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs in den Landkreisen und kreisfreien Städten bzw. im Regionalen Nahverkehrsraum.

Dabei wirkt nach § 8 Abs. 3a (1) PBefG „die Genehmigungsbehörde (...) im Rahmen ihrer Befugnisse nach diesem Gesetz und unter Beachtung des Interesses an einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung an der Erfüllung der dem Aufgabenträger (...)“ obliegenden Aufgabe der

---

<sup>1</sup> Art. 8 Abs. 1 BayÖPNVG.

<sup>2</sup> Art. 15 Abs. 1 BayÖPNVG.

<sup>3</sup> Der Nahverkehrsplan. Scherrer, Kons. BEKA-Verlag Köln, 1996, S. 6.

<sup>4</sup> § 8 Abs. 3 Satz 7 PBefG.

Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung mit. „Sie hat hierbei einen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen, (...)“ der unter der frühzeitigen Beteiligung der vorhandenen Verkehrsunternehmen zustande gekommen ist und vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet.“<sup>5</sup> Zudem gilt gem. § 8 Abs. 3 Satz 6 PBefG, dass „soweit vorhanden (...) Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören (sind). Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.“

Mit der 1998 herausgegebenen Bayerischen Leitlinie zur Nahverkehrsplanung (LzN) hat das damalige Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie den Aufgabenträgern/Planern inhaltliche und organisatorische Handlungsempfehlungen für die Erstellung von Nahverkehrsplänen an die Hand gegeben. Die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung enthält konkrete Planungs- und Bewertungskriterien und Empfehlungen zu Grenz- und Richtwerten für das ÖPNV-Angebot. Damit „sollen Hinweise zum Begriff ‚ausreichende Verkehrsbedienung‘ im Sinne des § 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG gegeben werden.“<sup>6</sup>

## 1.2 Aufgaben des ZVGN

Nach § 4 Abs. 1 der Satzung des Zweckverbandes Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (ZVGN) hat der Zweckverband die Aufgabe der regionalen Nahverkehrsplanung gemäß dem BayÖPNVG.

Diese umfasst insbesondere:

- Erstellung des Regionalen Nahverkehrsplans (RNVP) einschließlich der hierzu notwendigen konzeptionellen Verkehrsplanung,
- die zur Sicherung der regionalen Nahverkehrsplanung erforderliche Abstimmung der Nahverkehrsplanungen seiner Verbandsmitglieder,
- Mitwirkung bei der SPNV-Planung nach Art. 18 BayÖPNVG,
- Infrastrukturplanung sowie
- Objektplanung und Stellungnahmen zur Bauleitplanung.

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wird im regionalen Nahverkehrsplan nur nachrichtlich erwähnt. Die Zuständigkeit hierfür liegt beim Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr und der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH (BEG). Die VGN GmbH wirkt bei den SPNV-Planungen mit, jedoch nicht in Form des Regionalen Nahverkehrsplans.

Auch die Objektplanung und die Stellungnahmen zur Bauleitplanung werden zwar nach Satzung des ZVGN durch die VGN GmbH ausgeführt, jedoch auch nicht im Rahmen des Regionalen Nahverkehrsplans.

---

<sup>5</sup> § 8 Abs. 3a Satz 2 PBefG.

<sup>6</sup> Bayerische Leitlinie zur Nahverkehrsplanung, Anhang C, C1.

### **1.3 Entscheidungsgremien**

Die Verbandsversammlung des ZVGN beschließt den Regionalen Nahverkehrsplan und seine Module. Der Planungsprozess wird dabei durch den Arbeitskreis Regionaler Nahverkehrsplan begleitet, der auch die Information der Verbandsversammlung und die notwendigen Entscheidungen vorbereitet. Abstimmungen erfolgen im Detail mit den jeweils betroffenen Aufgabenträgern.

### **1.4 Konsensprinzip**

Der ZVGN ist für die übergeordnete Koordination und Planung der grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrsinteressen zwischen verschiedenen Aufgabenträgern zuständig. Dies soll in enger Abstimmung mit den Aufgabenträgern erfolgen. Die Realisierung von Maßnahmen ist Aufgabe der Verbandsmitglieder.

Mit den jeweils betroffenen Aufgabenträgern wird ein Konsens zu den Planungen und der Finanzierung angestrebt. Ist dies trotz intensiver Gespräche und Verhandlungen nicht möglich, wird die Sachlage im Arbeitskreis vorgetragen und diskutiert. Kann dabei weiterhin kein Einvernehmen hergestellt werden, wird in der ZVGN-Verbandsversammlung eine Entscheidung zur Planung herbeigeführt. Eine Umsetzung der vom ZVGN beschlossenen Planung kann nur im Konsens mit den betroffenen Aufgabenträgern erfolgen.

### **1.5 Beteiligung der Verkehrsunternehmen**

Da die Wirkung des Regionalen Nahverkehrsplans und seiner Module nicht direkt als eigenständiger Nahverkehrsplan erfolgt, ist eine Beteiligung der vorhandenen Verkehrsunternehmen nicht erforderlich. Die Module des Regionalen Nahverkehrsplans sind vielmehr Ausdruck der inhaltlichen Abstimmung der Aufgabenträger im ZVGN. Die Beratung und Abstimmung der Inhalte der einzelnen Module erfolgt jedoch unter Beteiligung von Vertretern der Gesellschafter der VGN GmbH im Arbeitskreis RNVP.

Die Erstellung der lokalen Nahverkehrspläne erfolgt unter Beteiligung der vorhandenen Verkehrsunternehmen.

Mit den jeweils betroffenen Verkehrsunternehmen werden bei Einzelmaßnahmen oder Teilräume betreffenden Maßnahmenpaketen individuell oder in Gruppen Gespräche geführt. Sie erhalten in verschiedenen Phasen der Planung die Möglichkeit aktiv mitzuwirken und Stellung zu nehmen.

### **1.6 Beteiligung von Vertretern der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen**

Da der Regionale Nahverkehrsplan und seine Module Ausdruck der inhaltlichen Abstimmung der Aufgabenträger im ZVGN sind und daher keine direkte Wirkung als eigenständiger Nahverkehrsplan entfaltet, ist eine Beteiligung von Behindertenbeauftragten oder entsprechender Vertreter nicht erforderlich.

Die Erstellung der lokalen Nahverkehrspläne erfolgt unter Anhörung der vorhandenen Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände.

## **1.7 Abstimmung der lokalen Nahverkehrspläne**

Die regionale Nahverkehrsplanung erfolgt auf Grundlage der lokalen Nahverkehrspläne der Aufgabenträger. Die Umsetzung der im Regionalen Nahverkehrsplan beschlossenen Vorgaben oder Empfehlungen sind in die lokalen Nahverkehrspläne zu übernehmen. Eine Umsetzung der Maßnahmen kann jedoch immer nur durch die entsprechenden Aufgabenträger erfolgen.

### **Bei der Erstellung eines lokalen Nahverkehrsplans ist folgendes zu beachten:**

- Der Nahverkehrsplan muss die Voraussetzungen, die das PBefG und das BayÖPNVG an ihn stellen, erfüllen. Eine rechtssichere Erstellung des Nahverkehrsplans wird sichergestellt, indem die Erarbeitung und Fortschreibung anhand der Bayerischen Leitlinie zur Nahverkehrsplanung durchgeführt wird.
- Die Empfehlungen der Genehmigungsbehörde zur Bearbeitung von lokalen Nahverkehrsplänen sind zu beachten:
  - Beteiligung der vorhandenen Verkehrsunternehmen, die eine Konzession nach § 42 PBefG im Geltungsbereich des Planungsgebiets besitzen.
  - Zur ersten Sitzung des planungsbegleitenden Gremiums des Aufgabenträgers (bspw. Interfraktioneller Arbeitskreis oder Lenkungsausschuss) sollten die Verkehrsunternehmen bereits eingeladen werden. In dieser Sitzung sollte u. a. neben dem Ablauf der Planung und der einzelnen Bearbeitungsschritte auch die Beteiligung der Verkehrsunternehmer bei den einzelnen Planungsphasen erläutert und abgesprochen werden.
  - Sobald Planungsergebnisse vorliegen, die vom zuständigen Gremium des Aufgabenträgers beschlossen werden sollen, sind die Verkehrsunternehmen rechtzeitig vorher zu beteiligen, damit diese vor den Beschlüssen bzw. Festlegungen Gelegenheit zur Stellungnahme haben.
- Insbesondere in Bezug auf die barrierefreie Gestaltung des ÖPNV sind die vorhandenen Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände, zu beteiligen. Die zu beteiligenden Vertreter sind zusammen mit dem Behindertenbeauftragten auszuwählen. Hierbei ist auf eine möglichst breite Aufstellung hinsichtlich der vertretenen Beeinträchtigungen zu achten. Ebenso sind nur lokal vorhandene Verbände bzw. Vertreter zu beteiligen. Neben diesen und den Verkehrsunternehmen sollten zu diesen Sitzungsblöcken auch Vertreter der Straßenbaulastträger eingeladen werden.<sup>7</sup>
- Bei der Erstellung von Nahverkehrsplänen sind auch Fahrgastverbände zu beteiligen.

---

<sup>7</sup> Vgl. Ad-hoc-AG der Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (Hrsg.): „Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV“ – Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG“, September 2014, S. 28f.

- Insbesondere bei starken Verkehrsverflechtungen ist eine Abstimmung benachbarter Aufgabenträger hinsichtlich der Kriterien für die ausreichende Verkehrsbedienung empfehlenswert. Insbesondere sollten die Kriterien nach der Bayerischen Leitlinie zur Nahverkehrsplanung für angrenzende Verkehrszellen und durch grenzüberschreitende Linien verbundene Ortsteile harmonisiert werden. Für vergleichbare Gebietstypen sollten kompatible Festsetzungen zu den verschiedenen Parametern für die ausreichende Verkehrsbedienung verwendet werden.
- Empfehlenswert ist die Abstimmung benachbarter Aufgabenträger auch bei der Harmonisierung von Genehmigungszeiten grenzüberschreitender Linien zur Umsetzung einer übergreifenden Planung.



## 2 Bestandsaufnahme

### 2.1 Regionaler Nahverkehrsraum

Nach Art. 6 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) hat die Regierung – wenn die Beziehungen und Verkehrsverflechtungen des allgemeinen ÖPNV in wesentlichem Umfang über den Bereich einer kreisfreien Gemeinde oder eines Landkreises hinaus reichen – im Einvernehmen mit den betroffenen Aufgabenträgern das Gebiet unter Beachtung der Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung als regionalen Nahverkehrsraum abzugrenzen. Des Weiteren sind bei der Abgrenzung neben organisatorisch und wirtschaftlich sinnvollen Einheiten auch die Belange vorhandener Verkehrs Kooperationen zu berücksichtigen.

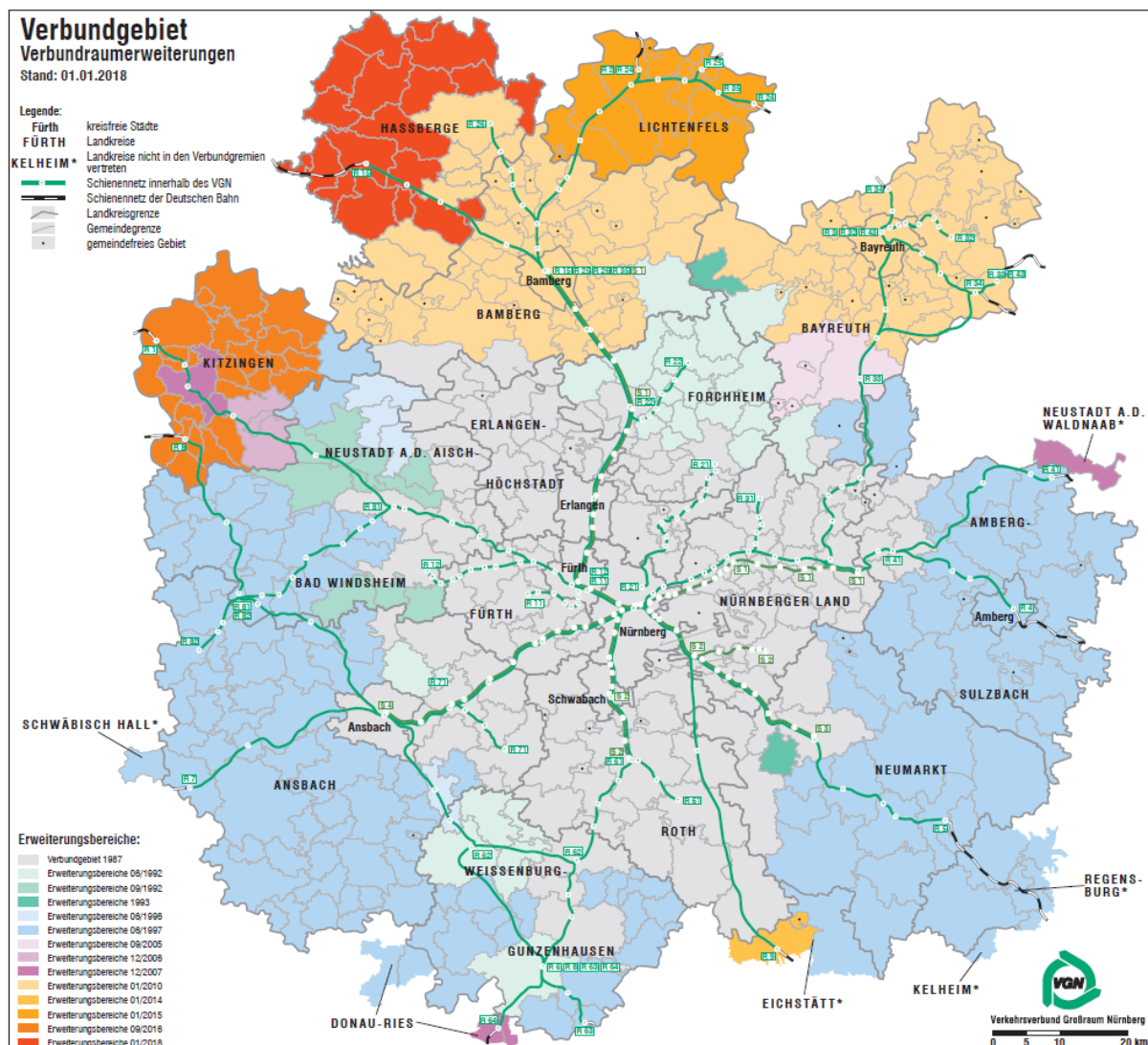


Abbildung 1: Verbundgebiet des VGN mit den Erweiterungsgebieten seit 01.01.2018

Das Gebiet des Verkehrsverbunds Großraum Nürnberg umfasst derzeit den ursprünglichen Kern der Europäischen Metropolregion Nürnberg und hat Anteil an den Planungsregionen Region 2 (Würzburg), Region 3 (Main-Rhön), Region 4 (Oberfranken-West), Region 5 (Oberfranken-Ost), Region 6 (Oberpfalz-Nord), Region 7 (Region Nürnberg), Region 8 (Westmittelfranken), Region 9 (Augsburg), Region 10 (Ingolstadt) und Region 11 (Regensburg).

Mitglieder des ZVGN sind die kreisfreien Städte Ansbach, Bamberg, Bayreuth, Erlangen, Fürth, Nürnberg und Schwabach sowie die Landkreise Ansbach, Bamberg, Bayreuth, Donau-Ries, Erlangen-Höchstadt, Forchheim, Fürth, Haßberge, Kitzingen, Lichtenfels, Neumarkt, Neustadt/Aisch-Bad Windsheim, Nürnberger Land, Roth, Weißenburg-Gunzenhausen und der Zweckverband Nahverkehr Amberg-Sulzbach (Stadt Amberg und Landkreis Amberg-Sulzbach).

Zum heutigen Verbundgebiet gehören außerdem einzelne Gemeinden in angrenzenden Landkreisen, die nicht dem Grundvertrag beigetreten bzw. im ZVGN vertreten sind. Hierbei sind insbesondere Gemeinden der Landkreise Eichstätt, Kehlheim, Regensburg, Neustadt/Waldnaab und Schwäbisch Hall mit dem ZVGN-Raum verflochten.

Am 25.07.2022 wurde für das Gebiet der Zweckverbandsmitglieder des Verkehrsverbundes Großraum Nürnberg erneut ein Regionaler Nahverkehrsraum formal nach Art. 6 Abs. 1 BayÖPNVG abgegrenzt.

Damit gehören zum Regionalen Nahverkehrsraum Verkehrsverbund Großraum Nürnberg folgende Gebiete:

#### Regierungsbezirk Mittelfranken

- Stadt Ansbach
- Stadt Erlangen
- Stadt Fürth
- Stadt Nürnberg
- Stadt Schwabach
- Landkreis Ansbach
- Landkreis Erlangen-Höchstadt
- Landkreis Fürth
- Landkreis Neustadt/Aisch-Bad Windsheim
- Landkreis Nürnberger Land
- Landkreis Roth
- Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen

#### Regierungsbezirk Oberfranken

- Stadt Bamberg
- Stadt Bayreuth
- Landkreis Bamberg
- Landkreis Bayreuth
- Landkreis Forchheim
- Landkreis Lichtenfels

#### Regierungsbezirk Unterfranken

- Landkreis Haßberge
- Landkreis Kitzingen

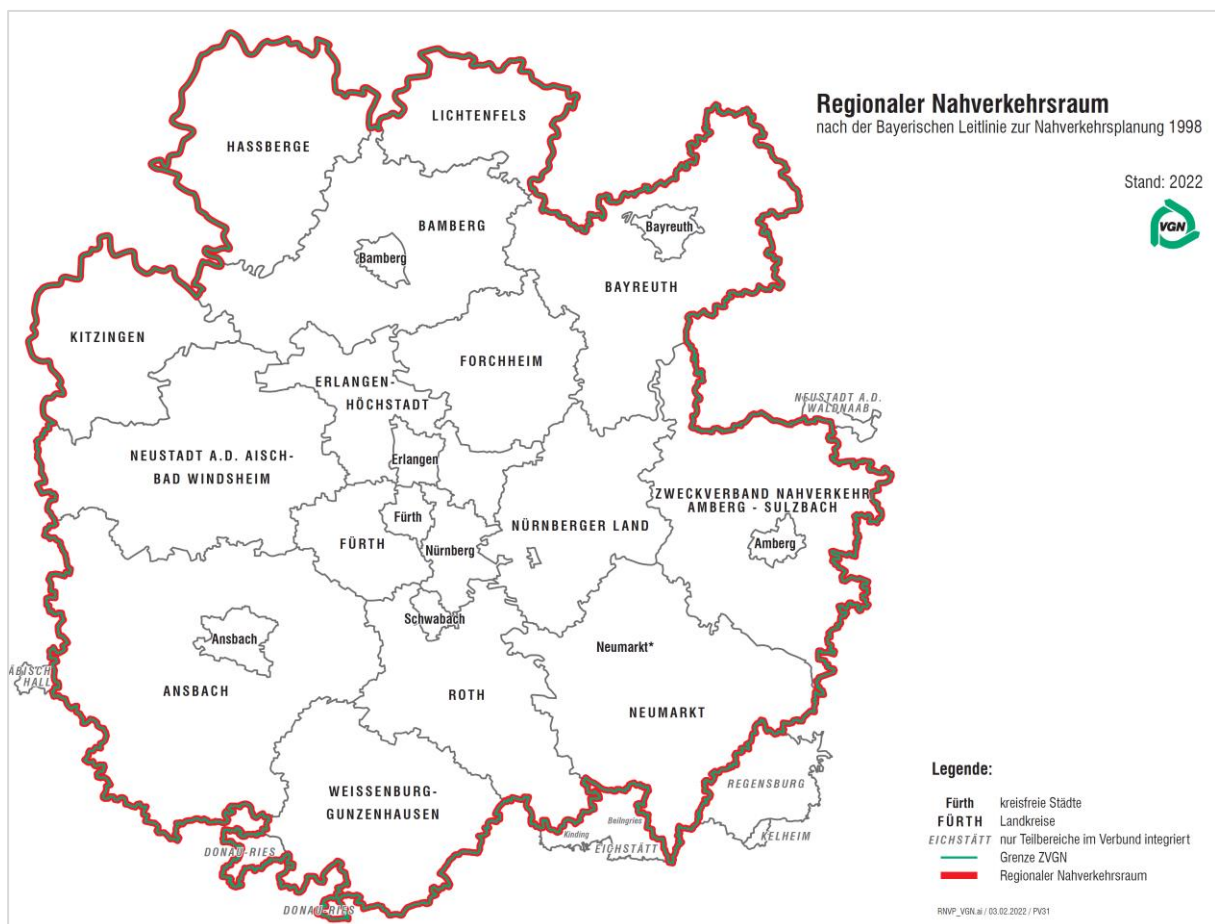
### Regierungsbezirk Oberpfalz

- Stadt Amberg
- Landkreis Amberg-Sulzbach
- Landkreis Neumarkt

### Regierungsbezirk Schwaben

- Gemeinden Hainsfarth, Monheim, Oettingen, Otting (Landkreis Donau-Ries)

Da hierdurch mehrere Regierungsbezirke berührt werden, wurde die Abgrenzung durch die Regierung von Mittelfranken (Schwerpunkt des VGN-Gebietes) im Einvernehmen mit den anderen betroffenen Regierungen vorgenommen.



**Abbildung 2: Abgrenzung des Regionalen Nahverkehrsraumes**

Grundsätzlich können die Randbereiche des Regionalen Nahverkehrsraums Verkehrsverbund Großraum Nürnberg bei hinreichend vorhandenen Verkehrsverflechtungen mit anderen benachbarten regionalen Nahverkehrsräumen überlappen. Dies gilt insbesondere für die Landkreise Donau-Ries, Haßberge und Kitzingen sowie den südlichen Landkreis Neumarkt. Die daraus resultierenden zusätzlichen Abstimmungserfordernisse sind bei der konkreten Ausgestaltung und Umsetzung der Festsetzungen aus dem Regionalen Nahverkehrsplan des ZVGN angemessen zu berücksichtigen.

Das Gebiet des regionalen Nahverkehrsraums umfasst mit seinen acht kreisfreien Städten und 16 Landkreisen insgesamt 439 Gemeinden mit einer Fläche von 15.843 km<sup>2</sup>. Es leben

2,87 Mio. Einwohner in seinem Gebiet. Es gibt 778 Linien, die von 135 Verkehrsunternehmen betrieben werden (Stand Januar 2022).

## **2.2 Grenzüberschreitende Linien**

Als grenzüberschreitende Linien gelten PBefG-Linien, die das Gebiet von mehr als einem Aufgabenträger betreffen und Verkehrsbeziehungen über die Grenzen der lokalen Aufgabenträger ermöglichen, unabhängig davon, ob es sich um VGN-Buslinien handelt, oder um Buslinien, die nicht in den VGN integriert sind. In der Regel handelt es sich bei grenzüberschreitenden Linien um Linienverkehre nach § 42 PBefG. Sonderformen des Linienverkehrs nach § 43 PBefG werden im Regionalen Nahverkehrsplan nur betrachtet, wenn sie Auswirkungen auf das Angebot oder die Nachfrage von Linien nach § 42 PBefG haben. Straßenbahnen, U-Bahnen und Bahnen besonderer Bauart zählen nach Art. 1 Abs. 2 BayÖPNVG und § 4 PBefG zum schienengebundenen allgemeinen ÖPNV. Sie sind damit grundsätzlich Gegenstand des Regionalen Nahverkehrsplanes, sofern sie mehr als einen Aufgabenträger betreffen.

Zum Zeitpunkt der Erstellung des Regionalen Nahverkehrsplans bildeten darin grenzüberschreitende Linien ein zentrales Element. Im Laufe der Jahre zeigte sich jedoch immer deutlicher, dass diese Linien primär in den lokalen Nahverkehrsplänen und in Abstimmung zwischen den – meistens zwei – Aufgabenträgern behandelt werden. Oft sind diese auch Teil von Linienbündeln der Aufgabenträger und eine separate Betrachtung ist nicht zielführend. Daher sollen grenzüberschreitende Linien künftig in Abstimmung der Beteiligten Aufgabenträger von diesen geplant und gemeinsame Qualitätskriterien erarbeitet und in den jeweiligen lokalen Nahverkehrsplänen aufgenommen werden. Im Falle von größeren Verflechtungen (z. B. im Stadt-Umland-Bereich) kann es auch sinnvoll sein einen gemeinsamen lokalen Nahverkehrsplan zu erstellen oder zumindest ein gemeinsames Kapitel in die jeweiligen Nahverkehrspläne aufzunehmen, in denen gemeinsame Vorgaben definiert werden.

Bei grenzüberschreitenden Linien ist festzulegen, welcher Aufgabenträger hauptverantwortlich für die Linie ist. Diesem obliegt die Gestaltung der Konzessionsvergabe sowie ggf. auch die Aufnahme in das eigene Linienbündelungskonzept. Bei den Vorbereitungen ist jedoch immer eine Absprache mit den weiteren beteiligten Aufgabenträgern erforderlich.

Ist trotz intensiver Gespräche und Verhandlungen ein Konsens für die grenzüberschreitenden Verkehre zwischen den beteiligten Aufgabenträger nicht möglich, kann die Verbundgesellschaft, als vom ZVGN beauftragte Stelle für die Erstellung und Betreuung des Regionalen Nahverkehrsplans hinzugezogen werden, um eine einvernehmliche Lösung aller Beteiligten zu erwirken. Ggf. kann die Sachlage auch im Arbeitskreis RNVP vorgetragen und diskutiert werden. Kann dabei weiterhin kein Einvernehmen hergestellt werden, wird in der ZVGN-Verbandsversammlung eine Entscheidung herbeigeführt. Eine Umsetzung kann nur im Konsens mit den betroffenen Aufgabenträgern erfolgen.

## 3 Zielvorgaben

### 3.1 Verkehrspolitische Zielvorgaben

Grundsätzliche Ziele der General- und Gesamtverkehrsplanung sind auch im Regionalen Nahverkehrsplan zu verankern. Es sind die seit Jahrzehnten geltenden Überlegungen:

- Verkehr vermeiden
- Verkehr verlagern
- Verkehr verträglicher gestalten

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

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

Um das Klimaziel des Bundes, die CO<sub>2</sub>-Emission von 1990 bis 2030 um mindestens 55 % zu reduzieren<sup>8</sup>, auch im Verkehrsbereich zu stützen, ist eine Verlagerung zwischen den Verkehrsmitteln notwendig. Es sind dabei nicht nur Emissionen von CO<sub>2</sub>, Feinstaub, NO<sub>x</sub>, etc. bedeutend, sondern auch Lärm und logistische Probleme, wie Straßenbelastung und Parkraumbeschaffung.

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

Diese Grundzielsetzung kann durch weitere Maßnahmen begleitet werden, die jedoch im Falle eines Landkreises nicht durch diesen, sondern durch die Kommunen im Landkreis umgesetzt werden müssten. Für kreisfreie Städte obliegt die Möglichkeit zur Umsetzung in deren Aufgabengebiet.

Die möglichen Maßnahmen sind zum Beispiel:

- Siedlungsentwicklung unter Gesichtspunkten der „Stadt der kurzen Wege“
- Reduzierung des Verkehrsraums und attraktive Gestaltung des öffentlichen Raums
- 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 Verkehrsraums
- Einführung des VGN-FirmenAbos

---

<sup>8</sup> Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit: Klimaschutz in Zahlen ([https://www.bmu.de/fileadmin/Daten\\_BMU/Pool/Broschueren/klimaschutz\\_zahlen\\_2020\\_broschuere\\_bf.pdf](https://www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Pool/Broschueren/klimaschutz_zahlen_2020_broschuere_bf.pdf))

## 3.2 Ausreichende Verkehrsbedienung

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

Die Vorgaben zur Ausreichenden Verkehrsbedienung sind in der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern vordefiniert und werden von den Aufgabenträgern im Rahmen der lokalen Nahverkehrspläne entsprechend der räumlichen Struktur festgelegt.

## 3.3 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 eingeschränkte 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“<sup>9</sup> fest, dass die Aufgabenträger die Pflicht haben, „sich mit der gesetzlichen Zielbestimmung zu befassen, die Belange der Barrierefreiheit bei der Aufstellung eines Nahverkehrsplanes (NVP) angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen und dabei die Verbände, Beauftragten und Beiräte der Betroffenen anzuhören. Kommen sie der Pflicht nach, sind sie keinem (erhöhten) Klagerisiko ausgesetzt. Nahverkehrspläne haben keinen verbindlichen Rechtscharakter und es gibt keinen subjektiven Anspruch auf die Umsetzung einzelner Maßnahmen.“

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

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

---

<sup>9</sup> ad-hoc-Arbeitsgruppe der BAG ÖPNV „Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV“, Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG; 09/2014

Eine Festlegung wird hierzu in den lokalen Nahverkehrsplänen der einzelnen Aufgabenträger getroffen. Eine verbundweit einheitliche Vorgabe für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen ist unter Punkt 4.3.2 dargestellt.

Die Präzisierung dieser Zielsetzungen sowie die Empfehlung konkreter Maßnahmen obliegen den einzelnen Aufgabenträgern in ihren lokalen Nahverkehrsplänen. Hierdurch wird den lokalen Rahmenbedingungen, Schwerpunktsetzungen und ordnungspolitischen Möglichkeiten der einzelnen Gebietskörperschaften Rechnung getragen.

Der ZVGN hat darüber hinaus die Möglichkeit, die hier genannten verkehrspolitischen Zielvorgaben im Bereich der gemeinsamen Produktinformationen und Qualitätsstandards zu ergänzen und zu konkretisieren.

## **4 Maßnahmen**

### **4.1 Abstimmung der lokalen Nahverkehrspläne**

Zum Zeitpunkt des ersten Sachstandsberichts im Jahr 2008 hatten noch nicht alle Aufgabenträger im VGN einen lokalen Nahverkehrsplan erarbeitet. Zudem wurde je nach Aufgabenträger manchmal der Grenzwert (Mindeststandard) und manchmal der Richtwert (guter ÖPNV) gemäß LzN als ausreichende Verkehrsbedienung definiert.

Mittlerweile haben alle Landkreise und kreisfreien Städten des VGN einen lokalen Nahverkehrsplan erstellt, z. T. mehrfach fortgeschrieben bzw. arbeiten an dessen Ersterstellung. Bei allen bereits beschlossenen Nahverkehrsplänen gilt der Richtwert als ausreichende Verkehrsbedienung.

Lokale Nahverkehrspläne sollten bei starken verkehrlichen Verflechtungen aufeinander abgestimmt werden. Dies ist besonders im Stadt-Umland-Bereich entscheidend. Hier kann auch ein gemeinsamer Nahverkehrsplan oder zumindest ein gemeinsam verfasstes Kapitel erarbeitet werden, welches sich mit den grenzübergreifenden Verkehren sowie den Standards, die in beiden Gebieten gelten sollen, beschäftigt. Im Rahmen der Nahverkehrsplanung kann hierbei auch auf Kapazitäten bei der Verbundgesellschaft zurückgegriffen werden.

### **4.2 Landesbedeutsame Linien**

Landesbedeutsame Buslinien sollen das SPNV-Netz ergänzen und verdichten. Diese sollen zum einen der Anbindung von Ober- bzw. Mittelzentren an den nächstgelegenen Bahnhof bzw. untereinander dienen, zum anderen der Verbindung von Bahnendpunkten oder als Tangentiale im Bahnnetz, um schnellere Verbindungen herzustellen. Diese landesbedeutsamen Buslinien sollen vertaktet werden und kurze Übergangszeiten an den Verknüpfungspunkten haben. Darüber hinaus ist die Verbindungsgeschwindigkeit hoch zu halten, um die Attraktivität dieser Linien nicht zu untergraben. Der Freistaat fördert die Einrichtung solcher Linien.

Die Auswahl von landesbedeutsamen Linien soll Ebenen übergreifend unter der Beteiligung der lokalen Aufgabenträger sowie der BEG erfolgen. Landesbedeutsame Linien, die ganz oder auch nur teilweise im VGN-Gebiet liegen, sollen in den Regionalen Nahverkehrsplan aufgenommen werden.

### **4.3 Gemeinsame Produktdefinitionen und Qualitätsstandards**

Im Rahmen der Abstimmung der Nahverkehrsplanungen der Verbandsmitglieder des ZVGN ist es im Interesse eines attraktiven ÖPNV, gemeinsame Standards für die Dienstleistungsqualität zu definieren. Der Arbeitskreis RNVP hat sich in seiner Sitzung am 14.03.2014 darauf geeinigt, dass die VGN GmbH einen Vorschlag für ein Stufensystem von Qualitätsanforderungen entwickeln soll, dessen Mindestanforderungen als Vorgabe für die lokalen Nahverkehrspläne verwendet werden. Die darüber hinaus im Rahmen dieser Diskussion abzustimmenden Qualitätsstufen sollen von den Aufgabenträgern auch bei der Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen zur Anwendung gebracht werden.



Die konkrete Erarbeitung von gemeinsamen Produktdefinitionen und Qualitätsstandards erfolgt in enger Abstimmung mit den Aufgabenträgern und soll die bestehenden Festsetzungen der lokalen Nahverkehrsplanungen der Aufgabenträger sinnvoll ergänzen und konkretisieren. Die Umsetzung der gemeinsamen Standards ist Aufgabe der Verbandsmitglieder und soll in die lokalen Nahverkehrspläne eingehen. Sollten sich neue Erkenntnisse oder Entwicklungen ergeben, so sind die Module in Abstimmung mit allen Beteiligten zu überarbeiten und fortzuschreiben.

Folgende Definitionen von Standards sind bislang in einzelnen Modulen gemeinsam erarbeitet worden:

#### **4.3.1 Modul I: Bedarfsverkehre**

Für das bayerische Ziel, gleichwertige Lebensbedingungen in allen Landesteilen zu sichern, ist ein flächendeckender Ausbau der ÖPNV-Leistung erforderlich. Insbesondere in ländlichen Regionen, aber auch in Zeitlagen geringer Nachfrage, ist ein bedarfsgesteuerter Verkehr eine sinnvolle Bedienform, um dieses Ziel effizient zu erreichen. Um den Fahrgästen im VGN den Zugang und die Nutzung dieser Bedienform zu erleichtern und eine bestmögliche Qualität zu gewährleisten, werden einheitliche Standards für die Gestaltung von bedarfsorientierten Bedienformen erarbeitet.

#### **4.3.2 Modul II: Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN**

Die regionale Nahverkehrsplanung formuliert und definiert gemeinsame Anforderungen und Empfehlungen hinsichtlich der Erlangung der Barrierefreiheit im ÖPNV für in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkte Personen. Für eine barrierefreie Nutzung müssen jedoch Fahrzeuge und Haltestelleninfrastruktur auf Basis der örtlichen Rahmenbedingungen aufeinander abgestimmt sein. Dies ist besonders bei grenzüberschreitenden Linien wichtig, wenn Busse vom Landkreis in die Stadt (bzw. umgekehrt) oder zwischen unterschiedlichen Landkreisen verkehren. Im Jahr 2020 hat der VGN daher in enger Abstimmung mit den Aufgabenträgern gemeinsame bauliche Standards anhand der gesetzlichen Vorgaben definiert und einen praxisnahen Leitfaden für den barrierefreien Aus- und Umbau von Bushaltestellen erstellt. Die konkrete Ausgestaltung vor Ort wie auch die Realisierung von Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit ist Aufgabe der Verbandsmitglieder bzw. im Fall der Infrastruktur der jeweiligen Straßenbaulastträger (Städte und Gemeinden) und erfolgt im Rahmen der jeweiligen lokalen Nahverkehrspläne der Aufgabenträger.

#### **4.3.3 Modul III: Einheitliches Busdesign und Kennzeichnung von Fahrzeugen im VGN**

Bei der Fahrzeuggestaltung gilt grundsätzlich, dass Busse als öffentliches Verkehrsmittel erkennbar sein müssen. Der Arbeitskreis Regionaler Nahverkehrsplan hat deshalb im Jahr 2015 nach umfangreichen Abstimmungen ein einheitliches, verbundweites Gestaltungskonzept für Fahrzeuge im Busverkehr beschlossen. Um der heterogenen Struktur des Verkehrsverbundes mit seinen 24 Aufgabenträgern Rechnung zu tragen, wurde die Gestaltung der Fahrzeuge so gewählt, dass zum einen das System VGN einheitlich zur Geltung kommt, zum anderen aber auch jeder Aufgabenträger individuell in Erscheinung tritt. Das Besondere des Gestaltungs-

konzeptes ist somit, dass die Optik der Busse einem einheitlichen Grundschema entspricht und damit VGN-weit einheitlich ist. Die Aufgabenträger haben jedoch die Möglichkeit die Farbe des umlaufenden Streifens zu bestimmen und das eigene Logo bzw. Wappen auf dem Bus zu platzieren, und somit individuelle Wünsche mit einzubringen. Dieses Design kann auf alle Fahrzeuge, egal ob 12-Meter, Gelenk- oder Kleinbus angewandt werden, so dass alle Busse als öffentlicher Verkehr erkennbar sind. Damit machen die Busse mit VGN-Busdesign auch im Straßenraum durch ihr einheitliches Erscheinungsbild auf das Verkehrsangebot des Landkreises bzw. der kreisfreien Stadt für seine Bevölkerung aufmerksam. Die Anwendung des VGN-Busdesigns erfolgt freiwillig, ist aber vielerorts bereits erfolgreich umgesetzt worden mit sehr positiven Rückmeldungen der Bürgerinnen und Bürger.

Jedoch gilt für alle Aufgabenträger verpflichtend, auch für diejenigen, die das VGN-Busdesign nicht übernehmen wollen, dass die Kennzeichnung der Busse durch ein VGN-Signet über Tür 1 oder an der Front auf der vom Fahrer aus gesehen rechten Seite anzubringen ist. Bei Anwendung des Busdesigns wird die Anbringung des VGN-Signets an der Busfront empfohlen.

Auch für Züge, die ausschließlich innerhalb des Verbundgebietes und damit nicht verbundgrenzenüberschreitend verkehren, gilt, dass das VGN-Logo“ (Aufkleber) seitlich beidseitig an den Triebköpfen angebracht wird.

Fahrzeuge, welche für die Durchführung von bedarfsgesteuerten Verkehren eingesetzt werden (z. B. Taxen), sind durch Stecktafeln oder Magnetschilder als Partner im VGN und damit als öffentliches Verkehrsmittel zu kennzeichnen.

#### **4.3.4 Modul IV: Haltestellenausstattung Bus im VGN**

Gemäß PBefG und BOKraft sowie spezifiziert durch den VGN-Assoziierungsvertrag, Anlage 2, Qualitätsstandards und -kontrollen im VGN (zuletzt geändert im Jahr 2019), gibt es detaillierte Vorgaben zur Ausstattung und Bezeichnung von Haltestellen. Im Detail betrifft dies das Haltestellenschild, die Fahrplan- und Informationskästen sowie die Fahrplan- und weiteren Aushänge.

#### **4.3.5 Modul V: Fahrgastinformation über Monitore im Fahrzeug**

Im Arbeitskreis Marketing wurde zuletzt im März 2019 ein neuer, einheitlicher Gestaltungsaufbau für die Darstellung der Kundeninformation auf Monitoren in Fahrzeugen beschlossen. Darin ist die Abfolge der Haltestellen und Umsteigebeziehungen festgelegt. Diese soll sukzessive mit dem Wissen um eine damit über Jahre hinweg unterschiedliche Darstellungsweise im VGN umgesetzt werden und wird Basis für künftige Ausschreibungen sein.