ZNAS
Zweckverband Nahverkehr
Amberg-Sulzbach

NAHVERKEHRSPLAN 2023

# NAHVERKEHRSPLAN 2023

VGN

# Nahverkehrsplan

# für den Zweckverband Nahverkehr Amberg-Sulzbach (ZNAS)

# Endbericht

**April 2023**

**Aufgestellt:**

**Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH**
**Rothenburger Str. 9**
**90443 Nürnberg**

**Bearbeiter: Jonas Hüsam, Dipl. Geogr.**

# Inhaltsverzeichnis


**1. Rahmenbedingungen und Zielvorgaben ..... 7**
1.1 Ausgangslage 7
1.2 Gesetzliche Rahmenbedingungen 7
1.3 Gültigkeit 8
1.4 Zielvorgaben 8
1.5 Finanzielle Rahmenbedingungen 11
1.6 Arbeitsschritte 12

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

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

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

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

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

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

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

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

**10. Karten ..... 33**

**11. Tabellen ..... 50**

**12. Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen im VGN ..... 69**
12.1 Vorwort 69
12.2 Haltestellentypen 70
12.3 Bauliche Mindeststandards 70
12.4 Hinweise zur Schnittstelle Fahrzeug – Haltestelle 74
12.5 Umsetzbarkeit des Mindeststandards und Prüfen von Alternativen 75

**13. RNVP Modul I Bedarfsverkehre ..... 76**
13.1 Einführung 76
13.2 Ausgangslage 76
13.3 Produktdefinitionen für Bedarfsverkehre 76
13.4 Qualitätsstandards für Bedarfsverkehre 77

# 1. Rahmenbedingungen und Zielvorgaben



## 1.1 Ausgangslage

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

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

## 1.2 Gesetzliche Rahmenbedingungen

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

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

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

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

Mit der im Jahre 1998 veröffentlichten **Leitlinie zur Nahverkehrsplanung** (LzN) hat das damalige Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie den Aufgabenträgern/ Planern inhaltliche und organisatorische Handlungsempfehlungen für die Erstellung von Nahverkehrsplänen an die Hand gegeben. Diese enthält konkrete Planungs- und Bewertungskriterien sowie Empfehlungen zu **Grenzwerten** (Mindestanforderungen an den ÖPNV) und **Richtwerten** (guter ÖPNV-Standard) für das ÖPNV-Angebot. Damit „(...) sollen Hinweise zum Begriff ‚ausreichende Verkehrsbedienung’ im Sinne des § 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG gegeben werden. Ob eine ‚ausreichende Verkehrsbedienung’ gegeben ist, ist in jedem Einzelfall zu entscheiden.“[7] Wesentliche Kriterien beziehen sich beispielsweise auf Merkmale wie ÖPNV-Erschließung, Erreichbarkeit und Bedienungshäufigkeit. Hierbei überlässt der Gesetzgeber den Aufgabenträgern bei der Auslegung der Empfehlungen relativ große Spielräume.

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

2 PBefG §8 Abs. 3

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

4 PBefG §8 Abs. 3a Satz 1

5 BayÖPNVG Art. 8 Abs. 1

6 BayÖPNVG Art. 15 Abs. 1

7 Bayerische Leitlinie zu Nahverkehrsplanung, Anhang C, C1

Diese Kriterien wurden von einem projektbegleitenden Arbeitskreis erörtert und Vorgaben für die Bewertung der ÖPNV-Situation (Ist-Zustand) festgelegt. Neben Vertretern der Stadt Amberg und dem Landkreis Amberg-Sulzbach wurden auch Vertreter der Verkehrsunternehmen, die im Stadt-/Kreisgebiet mindestens eine Linie nach § 42 PBefG betreiben, eingeladen, ebenso wie Vertreter der Schülerbeförderung sowie der Behindertenbeauftragte des Landkreises Amberg-Sulzbach.

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

## 1.3 Gültigkeit

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

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

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

- Erstellung des regionalen Nahverkehrsplans (RNVP)
- Abstimmung der Nahverkehrsplanung der Verbandsmitglieder
- Mitwirkung bei der SPNV-Planung
- Infrastrukturplanung
- Objektplanung und Stellungnahme zur Bauleitplanung

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

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

Sofern landkreisübergreifende Linien in das Gebiet von Aufgabenträgern fahren, die nicht Verbandsmitglieder des ZVGN sind, ist ggf. eine direkte Abstimmung mit dem betroffenen Landkreis erforderlich.

Der Nahverkehrsplan behält bis zur Fortschreibung desselben seine Gültigkeit. Laut Art. 13 Abs. 2 Satz 3 BayÖPNVG ist der Nahverkehrsplan in regelmäßigen Zeitabständen zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben. Es ist nach der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung aufgrund der Verfügbarkeit von Rahmendaten zweckmäßig, einen Zeitabstand von 5 Jahren zu wählen.

## 1.4 Zielvorgaben

Grundsätzliche Ziele der Gesamtverkehrsplanung sind auch im Nahverkehrsplan zu verankern bzw. zu beschließen. Es sind die seit Jahrzehnten geltenden Überlegungen:

- Verkehr vermeiden
- Verkehr verlagern
- Verkehr verträglicher gestalten

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

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

Um das Klimaziel des Bundes, die CO2-Emission von 1990 bis 2030 um 55 %[8] zu reduzieren, auch im Verkehrsbereich zu stützen, ist eine Verlagerung zwischen den Ver-kehrsmitteln notwendig. Es sind dabei nicht nur Emissionen von $CO_2$, Feinstaub, NOx, etc. bedeutend, sondern auch Lärm und logistische Probleme, wie Straßenbelastung und Parkraumbeschaffung.

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

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

kehrsträgerwahl haben, kommunalpolitisch nicht beeinflussbar.

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

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

### Ausreichende Verkehrsbedienung

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

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

### Barrierefreiheit

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

Die ad-hoc-Arbeitsgruppe der Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände hält in ihrer Schrift „Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV“[9] fest, dass die Aufgabenträger die Pflicht haben, „sich mit der gesetzlichen Zielbestimmung zu befassen, die Belange der Barrierefreiheit bei der Aufstellung eines Nahverkehrsplanes (NVP) angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen und dabei die Verbände, Beauftragten und Beiräte der Betroffenen anzuhören. Kommen sie der Pflicht nach, sind sie keinem (erhöhten) Klagerisiko ausgesetzt. Nahverkehrspläne haben keinen verbindlichen Rechtscharakter und es gibt keinen subjektiven Anspruch auf die Umsetzung einzelner Maßnahmen.“

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

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

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

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

Die Information vor Ort an den Haltestellen und in den Fahrzeugen muss jedoch vom Aufgabenträger definiert und im Rahmen des barrierefreien Ausbaus der Infrastruktur umgesetzt werden. Der barrierefreie Zugang zur Information richtet sich im Allgemeinen nach den Vorgaben der Verbundgesellschaft, welche in der Schrift *„Kapitel 12. Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen im VGN“ auf Seite 69* festgehalten sind. Der Erhalt der Barrierefreiheit und der Betrieb bei Infrastruktur und Fahrzeugen müssen ständig gewährleistet sein. Daher legt der Aufgabenträger im Nahverkehrsplan vorrangig Kriterien für den barrierefreien Ausbau der Infrastruktur und der Fahrzeuge fest. Diese sind unter *„Kapitel 4. Schwachstellenanalyse“ auf Seite 19 aufgelistet.*

### Bedienungsstandards und Angebotsgestaltung

Vorrangig soll der ÖPNV auf die Bedürfnisse des Schülerverkehrs ausgerichtet sowie für den Berufsverkehr als möglichst gleichwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr dienen (d.h. auch in den Ferien für den Berufsverkehr ein Angebot). Wo Schüler auf Unterrichtsstätten außerhalb des eigenen Verantwortungsbereichs angewiesen sind, sollen diese angemessen erreichbar sein.

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

Freigestellte Schülerverkehre sind nach Möglichkeit in den ÖPNV zu integrieren.

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

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

Die Qualitätsstandards für Bedarfsverkehre (Benutzungshinweis, Fahrzeugkennzeichnung, etc.) müssen den Anforderungen des *„Kapitel 13. RNVP Modul I Bedarfsverkehre“ auf Seite 76* entsprechen.

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

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

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

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

### Infrastruktur und Beschleunigung

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

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

Bei Straßenumbauten oder Haltestellenausbau sollte von Seiten der jeweiligen Straßenbaulastträger darauf geachtet werden, in Zukunft zur Beschleunigung des ÖPNV – wo möglich – Buskaps an Stelle von Bushaltebuchten zu errichten. Ausnahmen ergeben sich an Haltestellen, bei denen es regelmäßig zu längeren Wartezeiten kommt (z.B. vor Schulen oder an Endhaltestellen) sowie an stark frequentierten Straßen. Zur weiteren Beschleunigung sollten auch zusätzliche Vorrangschaltungen für Busse an Lichtsignalanlagen geprüft und wo sinnvoll durch die entsprechenden Straßenbaulastträger umgesetzt werden sowie Vorfahrtregelungen entlang der Linienwege geändert werden.

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

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

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

10 Förderrichtlinie zur Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum

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

### Fahrzeuge

Die im Verbundverkehr eingesetzten Fahrzeuge haben Qualitätsstandards zu erfüllen, wie z.B. gut lesbare VGN-Liniennummer und Zielschild an den vorgegebenen Seiten des Fahrzeugs oder optische und akustische Informationseinrichtungen zur Ankündigung der nächsten Haltestelle. Diese Qualitätsstandards sind im Assoziierungsvertrag der einzelnen Unternehmen mit der Verbundgesellschaft im Anhang 2 derselben festgehalten.

### Busdesign

Die Aufgabenträger im VGN-Gebiet haben sich im Rahmen des Regionalen Nahverkehrsplans darauf verständigt, ein einheitliches Außendesign der Fahrzeuge bei der Vergabe von Verkehrsleistungen zu fordern. Der ZNAS schreibt daher diese Gestaltung der Fahrzeuge vor, sofern keine anderen Vorgaben im Rahmen des RNVP gemacht wurden *(vgl. Abbildung 1)*. Sollten Städte oder Gemeinden einen wesentlichen Anteil der Betriebsleistung eines Linienbetriebes mitfinanzieren und findet dieser Verkehr ausschließlich auf dem Gebiet der entsprechenden Kommune statt, besteht die Möglichkeit, dass sich diese mit dem eigenen Wappen/Logo im Bereich hinter dem zweiten Radkasten mitpräsentieren.

### Fahrplan und Fahrgastinformation

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

Um Echtzeitdaten an die Kunden übermitteln zu können und die Anschlusssicherung innerhalb der Bündel sowie an Schienenhaltepunkten sicherzustellen, haben die Busbetreiber ein passendes RBL (rechnergestütztes Betriebsleitsystem)[12] zu nutzen und sich an das DEFAS-System der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) anzuschließen. Notwendig hierfür ist, dass in jedem Bus ein entsprechender Bordrechner und elektronischer Fahrscheindrucker eingesetzt wird. Das RBL und die Bordrechner müssen in der Lage sein, Informationen über verspätete Zubringer zu empfangen und an den Fahrer kommunizieren zu können.

### Tarifgestaltung

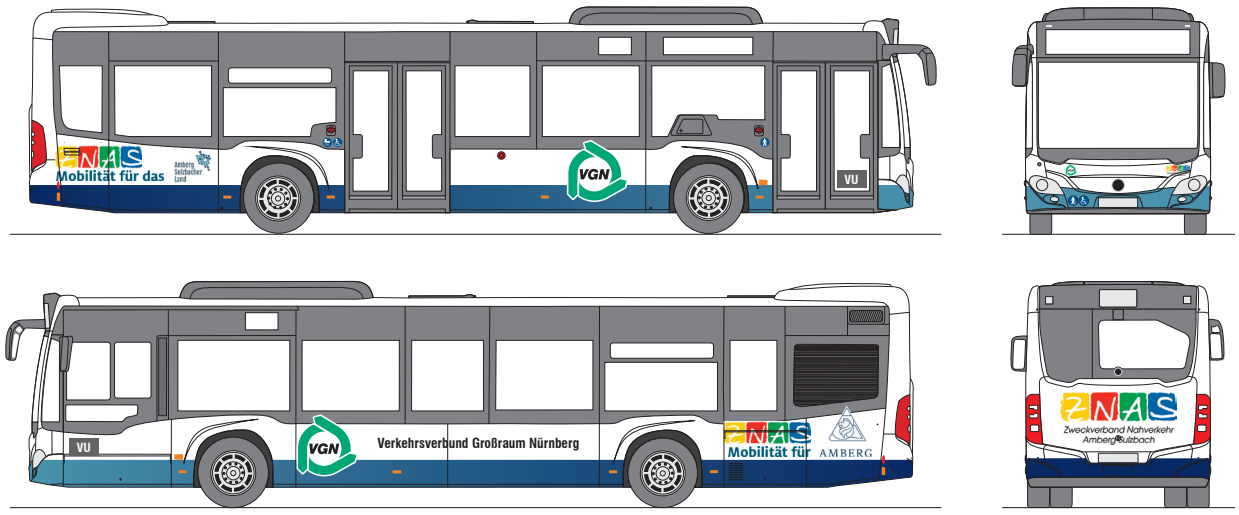
Der VGN-Tarif ist anzuwenden. Zudem sind Fahrausweise des VGN Gemeinschaftstarifs zu verkaufen. Hierbei sind die Vorgaben der Anlage 5 zum Assoziierungsvertrag einzuhalten. Auf der Schienenstrecke von Sulzbach-Rosenberg über Amberg in den Landkreis Schwandorf ist bei grenzüberschreitenden Fahrten der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

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

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

## 1.5 Finanzielle Rahmenbedingungen

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




© MR Clipart 2017

***Abb. 1: Außendesign für Fahrzeuge (Modellbeispiel)***

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

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

Grundsätzlich ist eine Steigerung der Verkehrsnachfrage im ÖPNV anzustreben. Dafür sind die Vorgaben im Nahverkehrsplan Grundlage für eine Vorabbekanntmachung. Leistungen sollen dabei nach Möglichkeit eigenwirtschaftlich von den Verkehrsunternehmern erbracht werden. Sollte jedoch kein eigenwirtschaftlicher Antrag eingehen, so wird die Leistung durch den ZNAS nach den gesetzlichen Vorgaben im Rahmen einer europaweiten Ausschreibung veröffentlicht und im offenen Ausschreibungsverfahren vergeben. Nach § 31 Abs. 1 der Kommunalhaushaltsverordnung-Kameralistik (KommHV-Kameralistik) bzw. § 30 Abs. 1 Kommunalhaushaltsverordnung-Doppik (KommHV-Doppik) sind Bayerische Kommunen verpflichtet, grundsätzlich eine öffentliche Ausschreibung durchzuführen, sofern nicht die Natur des Geschäfts oder besondere Umstände eine beschränkte Ausschreibung oder eine freihändige Vergabe rechtfertigen.

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

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

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

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

Die Auslastung des Verkehrsangebotes soll regelmäßig überprüft werden.

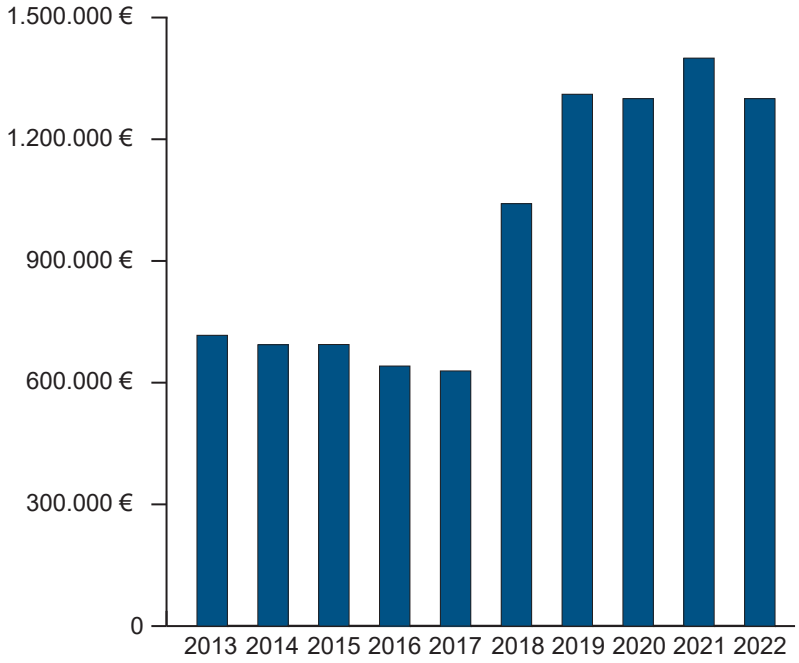



***Abb. 2: Entwicklung der ÖPNV-Zuweisungen im Verbandsgebiet***

## 1.6 Arbeitsschritte

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

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

# 2. Bestandsaufnahme



## 2.1 Raumstruktur

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

### Zentralörtliche Gliederung

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

### Zentrale Orte

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

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

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

### Gebietskategorien

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

### Strukturdaten

**Einwohner**

Im Gebiet des ZNAS leben insgesamt ca. 145.000 Einwohner (Stadt Amberg: 41.994, Landkreis Sulzbach-Rosenberg: 103.277)[14]. Diese verteilen sich auf 28 Gemeinden.

Die Einstufung des Landkreises als „ländlicher Raum“ spiegelt sich in der Einwohnerdichte wieder. Die Siedlungsdichte schwankt zwischen Werten von 30 Einwohnern pro Quadratkilometer bis zu 842. Durchschnittlich leben hier 112 Einwohner auf einem Quadratkilometer.

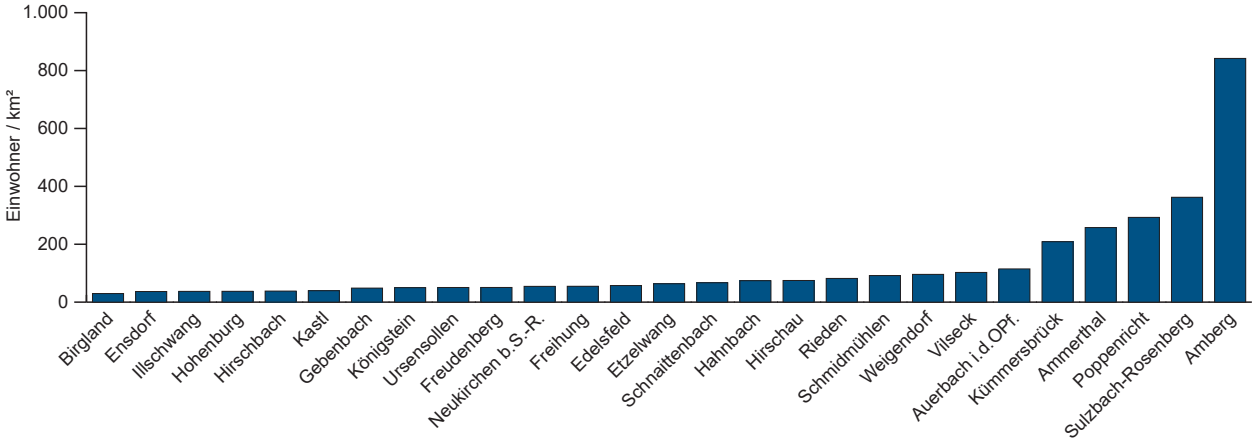
Die Siedlungsdichte der einzelnen Städte und Gemeinden sind Abbildung 3 zu entnehmen. Detaillierte Daten sind im Anhang in *„Tabelle 2: Einwohner, Fläche und Siedlungsdichte nach Gemeinden“ auf Seite 52* sowie in *„Karte 01-III Siedlungsstruktur“ auf Seite 37* zu finden.

### Arbeitsplätze

Für die Ermittlung der Arbeitsplätze in den Städten, Märkten und Gemeinden werden die Daten der Bundesagentur für Arbeit bezüglich der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten aus dem Jahr 2021 herangezogen. Demnach hat die Stadt Amberg mit knapp 18.000 Einpendlern mit Abstand die meisten Beschäftigten. Dieser folgen Sulzbach-Rosenberg (5.400), Auerbach i.d.OPf. (2.700) und Kümmersbruck

13 vgl. Landesentwicklungsprogramm Bayern 2013

14 Stand: Juli 2022




Quelle: Gemeindedaten des Landratsamtes, Stand 31.12.2021

***Abb. 3: Siedlungsdichte in den Gemeinden***

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

### Schul- und Hochschulstandorte

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

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

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

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

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

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

## 2.2 Verkehrsnachfrage

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

### Pendlerbeziehungen

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

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

## 2.3 Derzeitiges ÖPNV-Angebot

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

### Schienenpersonennahverkehr

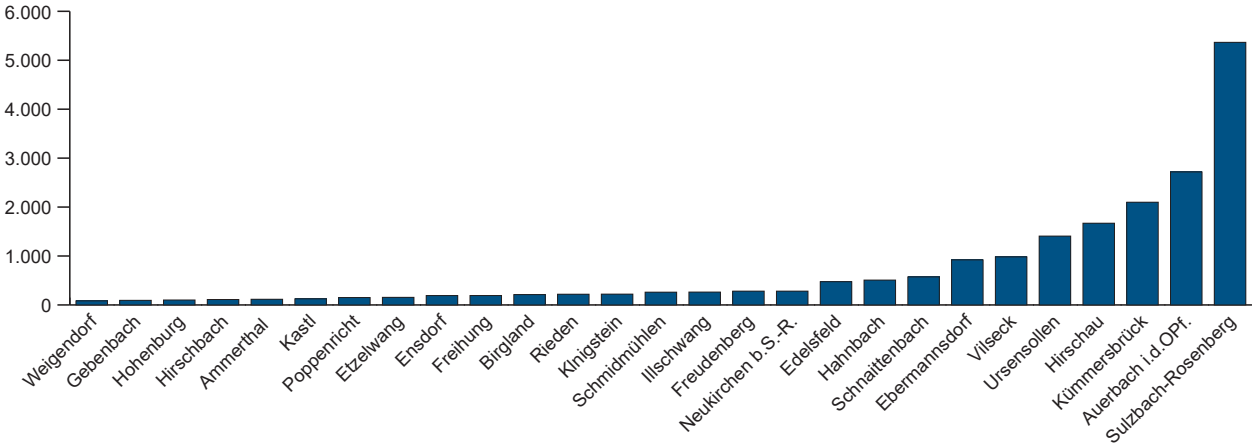
Nach Art. 15 BayÖPNVG ist der Freistaat Bayern Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Er bedient sich zur Durchführung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG).

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

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

### Öffentlicher Linienverkehr nach § 42 PBefG

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




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

***Abb: 4: sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort***

### Linienverkehr nach § 43 PBefG

Freigestellte Schülerverkehre gibt es vor allem im Grund-, Mittel- und Förderschulbereich. In Abstimmung mit den entsprechenden Gemeinden bzw. Schulverbändern soll bei der Vergabe von Linienbündeln geprüft werden, in wie weit diese freigestellten Verkehre in die öffentlichen Linien integriert werden können.
Zudem gibt es zwei **Berufsverkehre** aus dem Gebiet des ZNAS zur Firma BMW in Regensburg sowie einen Berufsverkehr zur Firma Diehl GmbH in Röthenbach a.d. Pegn., die montags bis freitags verkehren.
Weitere Informationen hierzu sind in *„Tabelle 5: Freigestellte Schülerverkehre und Berufsverkehre nach § 43 PBefG“ auf Seite 57* dargestellt.

### Haltestellen

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

### Verknüpfungspunkte im SPNV

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

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

### Tarifsystem

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

## 2.4 Derzeitige Nutzung

### Fahrgäste

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

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

### Pkw-Verfügbarkeit

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

### Verkehrsmittelwahl

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

# 3. Ausreichende Verkehrsbedienung

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

## 3.1 Berücksichtigte Orte

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

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

## 3.2 Gebietstypen

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

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

**Verdichtete Räume**

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

**Verkehrsachsen:**

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

**Ländlicher Raum**

- Alle übrigen Orte über 150 EW

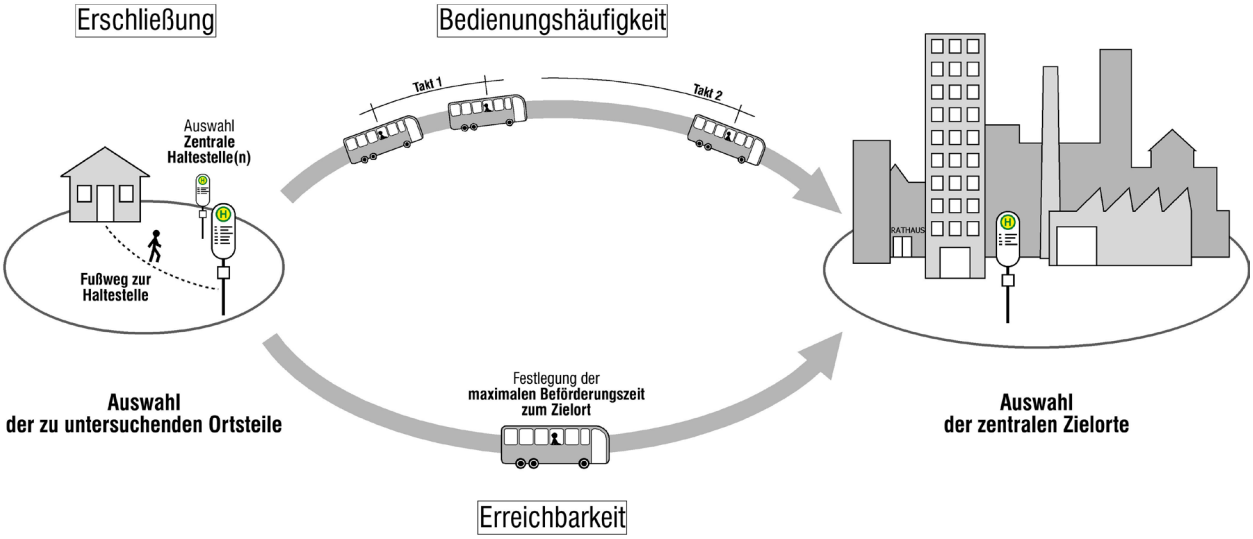



*Abb. 5: Kriterien für die Angebotsanalyse nach der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung*

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

## 3.3 Erschließung

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

**Radius für Haltestellen:**

**Kernbereich:**

- Bus: 300 m, Bahn: 600 m

**zentrales /nicht zentrales Gebiet:**

- Bus: 400 m, Bahn: 600 m

**Verkehrsachse/ländlicher Raum:**

- Bus: 500 m, Bahn: 1.000

## 3.4 Erreichbarkeit

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

### Zielorte

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

### Zeitfenster

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

**Intervalle für Zeitfenster:**

- Hinfahrt Mo – Fr: 6 – 8 Uhr
- Hinfahrt Sa: 7 – 9 Uhr
- Hinfahrt So: 8 – 10 Uhr

**Für alle Tagesarten:**

- Rückfahrt 1: 12 – 13:30 Uhr
- Rückfahrt 2: 15:30 – 18:30 Uhr

### Reisezeit

Für diese Fahrten ist eine maximale Reisezeit vorgegeben. Sie setzt sich zusammen aus der reinen Fahrzeit (Beförderungszeit), der Umsteigezeit und den **Ab- und Zugangszeiten**. Die Ab- und Zugangszeiten zur Haltestelle sollen in der Summe **10 Minuten**, die **Umsteigezeit** maximal **15 Minuten** betragen. Es soll höchstens zweimal umgestiegen werden.

**Reisezeit in die Zielorte:**

| | |
|---|---|
| GHO/Stadtgebiet AM: | 30 Minuten |
| Zielort im Landkreis: | 40 Minuten |
| Zielort im Nachbarlkr.: | 60 Minuten |
| Nürnberg/Regensburg: | 90 Minuten |

## 3.5 Bedienungshäufigkeit

Das Kriterium der Bedienungshäufigkeit gibt an, wie oft am Tag eine Verkehrszelle durch eine öffentliche Linie bedient wird. Die Standards richten sich nach den festgelegten Gebietstypen. Die Leitlinie gibt entsprechend der Gebietstypen die verschiedene Taktfolgen Haupt- (HVZ), Neben- (NVZ) sowie Schwachverkehrszeit (SVZ) vor. Die zeitliche Lage der Verkehrszeiträume muss der Aufgabenträger selbst definieren.

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

## 3.6 Auslastung

Die Leitlinie schreibt vor, die derzeitige ÖPNV-Nutzung zu untersuchen und zu prüfen, ob auf einzelnen Linien Maßnahmen zur Erhöhung bzw. Senkung der Auslastung getroffen werden müssen. Hierbei wird nach dem Besetzungsgrad und der Tagesauslastung unterschieden. Sie setzt demnach keine Maßstäbe für

***Abb. 6: Zuordnung der grenzüberschreitenden Verkehre***

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

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

### Besetzungsgrad

Der Besetzungsgrad ist die prozentuale Auslastung eines Fahrzeuges zwischen zwei Haltestellen. Für die Untersuchung wird die höchste Fahrgastbesetzung am Tag gewählt, in Stundengruppen aufgeteilt und mit den Vorgaben der Leitlinie verglichen. Der Besetzungsgrad erlaubt Aussagen zur Notwendigkeit von Verstärkerfahrten bzw. zur Taktfolge in der Hauptverkehrszeit. Außerhalb der Hauptverkehrszeit spielt die Maximalbesetzung keine Rolle.

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

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

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

### Tagesauslastung

Bei der Tagesauslastung wird im Vergleich zum Besetzungsgrad die ganze Linie an einem durchschnittlichen Werktag betrachtet. Hinzu kommt eine Entfernungsvariable, d.h. die Tagesauslastung wird aus dem Quotienten von Personenkilometern und Platzkilometern gewonnen. Dabei sind die Personenkilometer die Summe der im Bus zurückgelegten Kilometer aller Fahrgäste und die Platzkilometer das Produkt aus Betriebsleistung (Buskilometer) und der vorhandenen Kapazität an Sitz- und Stehplätzen. Sie ist Indikator für zu geringe bzw. zu hohe Nachfrage auf einzelnen Linien.

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

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

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

Die Leitlinie unterscheidet die kundenorientierte von der betriebswirtschaftlichen Sichtweise. Abhängig von den Werten sollen Maßnahmen zur Verringerung bzw. Erhöhung der Auslastung geprüft werden.

**Kundenorientierte Sicht:**
Auslastung > 30% Prüfung von Maßnahmen zur Verringerung der Auslastung.
**Betriebswirtschaftliche Sicht:**
Auslastung < 15% Prüfung von Maßnahmen zur Erhöhung der Auslastung.

*Abb. 7: Verkehrszeiträume und Bedienungshäufigkeit*

**Verkehrszeiten Montag - Freitag**

| NVZ | | HVZ | | NVZ | | HVZ | | NVZ | | HVZ | | NVZ | | SVZ | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| von | bis | von | bis | von | bis | von | bis | von | bis | von | bis | von | bis | von | bis |
| 04:30 | 06:00 | 06:01 | 08:00 | 08:01 | 12:00 | 12:01 | 14:00 | 14:01 | 15:30 | 15:31 | 18:30 | 18:31 | 20:30 | 20:31 | 02:00 |

**Verkehrszeiten Samstag**

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

**Verkehrszeiten Sonn-/Feiertag**

| SVZ | |
|---|---|
| von | bis |
| 08:00 | 23:00 |

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

# 4. Schwachstellenanalyse



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

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

## 4.1 Ergebnisse aus den Rechenläufen

In *Abbildung 8* sind die Anzahl der Defizite je Kriterium zusammengefasst, differenziert nach Schul-, Ferientagen, Samstagen und Sonn-/Feiertagen sowie nach Richt- und Grenzwert. Der Begriff „Defizit“ bezeichnet lediglich den Sachverhalt, dass die Vorgaben nach dem Richt- oder Grenzwert nicht erfüllt werden. Damit wurde noch keine Aussage zum Ausmaß der Abweichung und zur Gewichtung des Defizits oder zum Aufwand für dessen Behebung getroffen.

### Ergebnisüberblick Montag bis-Freitag

Das Kriterium „Erreichbarkeit des Gemeindehauptortes“ wird für den jeweiligen Gemeindehauptort selber nicht untersucht. Darüber hinaus gibt die Leitlinie vor, nur Ortsteile zu untersuchen, die mehr als drei Straßenkilometer vom Gemeindehauptort entfernt liegen. Demnach wurden bei diesem Kriterium nur 50 Ortsteile/Verkehrszellen untersucht. Bei den Zielorten 1 – 3 wurden alle 130 Ortsteile untersucht, für den Zielort 4 nur die Verkehrszellen in Amberg sowie Hirschau.

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

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

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

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

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

Bei der **Erreichbarkeit** übergeordneter Ziele sind zwei Anforderungen zu erfüllen. Zum einen müssen jeweils Fahrtmöglichkeiten zur Hin- und Rückfahrt in einem vorgegebenen Intervall vorhanden sein, zum anderen darf eine bestimmte Reisezeit nicht überschritten werden. Zu beachten ist, dass der Zielort 4 nur für Amberg und Hirschau (30 Verkehrszellen) untersucht wurde, hier demnach eine wesentlich geringere Anzahl an Verkehrszellen untersucht wurde.

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

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

Für die **Bedienungshäufigkeit** müssen eine bestimmte Anzahl an Fahrten in den Zeitlagen Hauptverkehrszeit, Nebenverkehrszeit und Schwachverkehrszeit vorhanden sein. Vor allem der Grenzwert an Schultagen wird in der Haupt- und Nebenverkehrszeit oft erfüllt, aber auch in den Ferien sind hier die Kriterien für die meisten Verkehrszellen erfüllt. Den Richtwert können weit weniger Verkehrszellen erfüllen. Die Schwachverkehrszeit kann ebenso an Schul- und Ferientagen für viele Verkehrszellen erfüllt werden, es bleiben aber auch zahlreiche Defizite, die bei der Neuplanung auch hier verbessert werden müssen.

### Ergebnisüberblick am Wochenende

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

### Auslastungsanalyse

Wie unter *„Kapitel 2.4 Derzeitige Nutzung“ auf Seite 15* beschrieben, gibt es aktuell keine einheitlichen Erhebungsdaten für alle Buslinien. Da für den Besetzungsgrad der Angebotsanalyse Personenkilometer benötigt werden und diese nicht durch eine Zählung alleine, sondern nur in Kombination mit einer Befragung ermittelt werden können, sind diese Daten nicht durch die jährlich zu ermittelnden Fahrgastzahlen der Verkehrsunternehmer zu errechnen. Daher muss auf eine allgemeine Auslastungsanalyse im Nahverkehrsplan verzichtet werden. Sollten Probleme auf einzelnen Linien im Zusammenhang mit der Auslastung entstehen, so muss der Einzelfall genauer geprüft und ggf. entsprechend reagiert werden.

## 4.2 Defizitbewertung

### Klassifizierung des Handlungsbedarfes

Im Rahmen der Angebotsanalyse sind Defizite durch den Abgleich des bestehenden ÖPNV-Angebotes mit den Vorgaben des Nahverkehrsplans ermittelt worden. Für jedes Defizit wurde die Ursache ermittelt sowie die Abweichung vom Richt- bzw. Grenzwert beurteilt. Des Weiteren wurden diese anhand von Kriterien entsprechend ihrer Bedeutung für den Fahrgast sowie möglicher Fahrgastpotentiale klassifiziert, gewichtet und der Handlungsbedarf ermittelt. Für die Schul- und Ferientage sind diese in *Abbildung 9* und *Abbildung 10* tabel-

***Abb. 9: Defizitbewertung an Schultagen***

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

***Abb. 10: Defizitbewertung an Ferientagen***

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

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

### Defizitkriterium Erschließung

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

**Priorität 1**
Handlungsbedarf **vorrangig** zu beheben

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

**Priorität 2**
Handlungsbedarf **mittelfristig** - nach Möglichkeit zu beheben

- 150 – 500 Einwohner werden nicht ausreichend erschlossen.

**Priorität 3**
Handlungsbedarf **langfristig** - zu beheben, wenn Finanzierung gesichert bzw. mit wenig Aufwand möglich

- Bis zu 150 Einwohner werden nicht ausreichend erschlossen.

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

### Defizitkriterium Erreichbarkeit

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

**Priorität 1**
Handlungsbedarf **vorrangig** zu beheben

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

**Priorität 2**
Handlungsbedarf **mittelfristig** - nach Möglichkeit zu beheben

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

**Priorität 3**
Handlungsbedarf **langfristig** - zu beheben, wenn Finanzierung gesichert bzw. mit wenig Aufwand möglich

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

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

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

### Defizitkriterium Bedienungshäufigkeit

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

**Priorität 1**
Handlungsbedarf **vorrangig** - vorrangig zu beheben

- Es besteht keine Fahrt innerhalb des Verkehrszeitintervalls.

**Priorität 2**
Handlungsbedarf **mittelfristig** - nach Möglichkeit zu beheben

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

**Priorität 3**
Handlungsbedarf **langfristig** - zu beheben, wenn Finanzierung gesichert bzw. mit wenig Aufwand möglich

- Die Anzahl der Fahrten liegt zwischen Richtwert und Grenzwert.

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

Da aktuell die Überplanungen der einzelnen Linienbündel (Inbetriebnahme 2024 – 2030) starten, muss bei der jeweiligen Neustrukturierung darauf geachtet werden, die Defizite entsprechend abzubauen. Dabei ist auch auf die voraussichtliche Entwicklung der Bevölkerung und des Arbeitsmarktes sowie auf die voraussichtliche Veränderung der Verkehrsinfrastruktur zu achten.

## 4.3 Barrierefreiheit bei Haltestellen und Fahrzeugen

### Standards der Barrierefreiheit

Der Aufgabenträger richtet sich bei der Definition der baulichen Mindeststandards von Haltestellen an der Vorlage der Verbundgesellschaft zu „Baulichen Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN“ *(vgl. „Kapitel 12. Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen im VGN“ auf Seite 69 )*.

Die Vorgaben für barrierefreie Fahrzeuge orientieren sich nach der Verordnung (EG) Nr. 661/209 i.V.m. Abs. 3.11.4.1.3 der UN-ECE Regelung 107. Diese Verordnung legt z.B. die Kriterien für den Niederflureinstieg, Stellplätze für Rollstuhl, Kinderwagen, etc. oder Klapprampen fest.

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

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

### Erstellung eines Haltestellenkatasters

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

### Schwachstellenanalyse

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

### Prioritätenbildung und Definition von Ausnahmen

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

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

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

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

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

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

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

Folgende Kriterien sind für die Priorisierungsstufen ausschlaggebend:

- **Netzfunktion** – Die Haltestelle hat eine bedeutende Funktion im ÖPNV-Netz.
  - **Umsteigeknoten**: Bedienung durch zwei oder mehr Linien mit Möglichkeit zum Umstieg
  - **Fahrtenhäufigkeit**: Zweistundentakt in der HVZ/NVZ oder häufiger, im ländlichen Raum mindestens sechs Fahrtenpaare
  - **Bedienform**: Bedienung der Haltestelle durch Linienbus

- **Einrichtungen** – Wichtige Einrichtungen liegen im Einzugsgebiet der Haltestelle
  - Einrichtungen, die für besonders mobilitätseingeschränkte Personen relevant sind, wie Krankenhaus, Alten- bzw. Pflegeheim, Behindertenwerkstätten
  - allgemein wichtige Ziele, wie z.B. Bahnhof, Behörden, Schulen, Einkaufsmöglichkeiten
  - Besondere Gewichtung für besonders große Einrichtungen bzw. wichtige Haltestellen (große Schulen, Bahnhöfe, etc.)

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

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

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

**Priorität 1**: vorrangig zu beheben
- fünf oder mehr Kriterien sind erfüllt

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

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

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

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

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

### Ergebnis

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

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

**Fünf Kriterien erfüllt:**
- Amberg Beethovenstraße[18]
- Amberg Berufsschule – FOS (Pfistermeisterstr.)
- Amberg Berufsschule – FOS (Raigeringer Str.)
- Amberg Erasmus-Gymnasium
- Amberg Lebenshilfe
- Amberg Marienstr./Sparkasse
- Amberg Abzw. Max-Josef-Str.
- Amberg Maxplatz[18]
- Amberg OTH/Fleurystraße
- Amberg Willmannschule

18 bereits barrierefrei bzw. einseitig barrierefrei ausgebaut.

- Auerbach Abzw. Bahnhof
- Auerbach Krankenhaus[18]
- Auerbach Schule
- Birgland Schwend
- Ensdorf Rathaus
- Etzelwang Abzw. Bahnhof
- Gebenbach Ort
- Hahnbach Schule
- Hohenburg Marktplatz
- Illschwang Dorfplatz
- Illschwang Schule
- Kastl Bahnhof[18]
- Königstein Marktplatz
- Haselmühl Altenheim
- Neukirchen Bahnhof
- Poppenricht Drei Mohren
- Rieden Brücke
- Schmidmühlen Bahnhofstraße
- Schnaittenbach Schule
- Su.-Ro.-Gymnasium
- Su.-Ro. Jahnschule
- Su.-Ro. Krankenhaus
- Su.-Ro. Luitpoldplatz
- Su.-Ro. Rosenberger Str.
- Ursensollen Hauptstraße
- Vilseck Milchhof
- Vilseck Schule
- Vilseck Vorstadt

Die baulichen Mindeststandards von Haltestellen sollen sich nach der Vorlage der Verbundgesellschaft zu „Baulichen Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN“ richten *(vgl. „Kapitel 12. Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen im VGN“ auf Seite 69 )*. Die Bordsteinhöhe sollte dabei zwischen 20 und 22 cm liegen und reifenschonende Formsteine (Kasseler Sonderboard) verwendet werden.

**Wesentliche Elemente für eine barrierefreie Haltestelle sind:**

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

# 5. Voraussichtliche Entwicklungen



## 5.1 Siedlungsflächen und Infrastruktur

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

Das Bayerische Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung gibt alle zwei Jahre eine Bevölkerungsvorausberechnung heraus. Demnach nimmt die Bevölkerung im Landkreis Amberg-Sulzbach von 2020 mit 103.000 Einwohnern auf 101.700 Einwohner im Jahr 2040[19] ab. Im gleichen Zeitraum nimmt laut der Prognose die Einwohnerzahl in der Stadt Amberg von 42.100 auf 40.600 ab. In *„Tabelle 7: Bevölkerungsvorausberechnung“ auf Seite 60 sind* die Prognosedaten für die einzelnen Gemeinden dargestellt.

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

### Siedlungsflächen

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

**Wohnbauflächen**

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

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

**Gewerbliche Bauflächen**

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

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

### Verkehrsinfrastruktur

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

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

## 5.2 Planungen anderer Aufgabenträger

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

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

## 5.3 Verkehrsprognose

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

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

Der Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (ZVGN) und die Bayerische Straßenbauverwaltung haben eine gemeinsame Datenbank, in die sowohl ÖPNV- als auch MIV-Daten einfließen, erstellt. Diese Gesamtverkehrsdatenbasis DIVAN bildet die Grundlage für eine gebietsbezogene Prognose des zukünftig zu erwartenden Verkehrsaufkommens. In diese Verkehrsmodellierung sind auch die Verkehrsdaten der verbundweiten Verkehrserhebung eingeflossen. Da zum Zeitpunkt der letzten Verkehrserhebung 2017 das Gebiet des ZNAS nur im Schienenbereich sowie im ein- und ausbrechenden Verkehr erhoben wurden sind hier nur vereinzelt Daten für das ZNAS-Gebiet vorhanden. Somit kann eine Verkehrsprognose zum aktuellen Zeitpunkt nicht für dieses Gebiet erfolgen. Eine Prognose soll bei der nächsten Fortschreibung des Nahverkehrsplans erfolgen, wenn auch Zahlen für das ZNAS-Gebiet vorliegen.

## 5.4 Linienbündel

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge und soll im Interesse des Umweltschutzes, der Verkehrssicherheit, der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur sowie der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen im gesamten Staatsgebiet als eine möglichst vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu Verfügung stehen *(vgl. Art. 2 BayÖPNVG)*.

§ 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG erteilt den Aufgabenträgern die Aufgabe zur Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung. Hierbei hat nach § 8 Abs.3a die Genehmigungsbehörde die Aufgabenträger unter Beachtung einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung zu unterstützen.

Nach § 9 Abs. 2 PBefG kann, „soweit es die Zielsetzung des § 8 erfordert, (…) die Genehmigung für eine Linie oder für mehrere Linien gebündelt erteilt werden.“

Entsprechend § 13 Abs. 2 (3) ist die Genehmigung unter anderem zu versagen, wenn „der beantragte Verkehr einzelne ertragreiche Linien oder ein Teilnetz aus einem vorhandenen Verkehrsnetz oder aus einem im Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Abs. 3 festgelegten Linienbündel herauslösen würde.“

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

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

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

Folgende Kriterien werden für die Linienbündel herangezogen:

- Linien sollen geographisch / verkehrlich bei einander liegen
- die Linienbündel sollen mittelstandsfreundlich gestaltet werden.

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

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

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

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

# 6. Maßnahmen



## 6.1 Leistungsangebot

Im Folgenden werden die Maßnahmen in Kürze vorgestellt:

### Linienbündel 1: Stadtverkehr Amberg

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

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

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

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

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

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

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

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

### Linienbündel 2: Stadtverkehr Sulzbach-Rosenberg

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

### Linienbündel 3: Auerbach mit Umland

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

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

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

### Linienbündel 4: West

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

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

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

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

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

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

Der Schülerverkehr auf der Linie 465 bleibt wie heute erhalten.

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

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

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

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

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

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

## 6.2 Neue Nummerierung

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

Folgende Nummern sind für die einzelnen Bereiche vorgesehen:

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

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

## 6.3 Information

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

# 7. Wirkungen des Maßnahmenpaketes



## 7.1 Verkehrliche Wirkung

Durch die Maßnahmen im Nahverkehrsplan wird sich die Reisezeit vor allem durch neue Direkt- bzw. Durchbindungen, wie z.B. die direkte Linienführung aller Fahrten aus dem Vilstal am Siemensstandort vorbei oder die durchgebundene Linie von Sulzbach-Rosenberg über Auerbach nach Pegnitz verkürzen. Auf vielen bestehenden Buslinien wird die Reisezeit hingegen in etwa gleichbleiben, da sich hier an den Linienwegen nichts wesentlich ändern wird. Jedoch wird bei der Umsetzung der Maßnahmen die Verbindung zwischen Bus und Bahn geprüft und wo möglich, optimiert. Hier ist vor allem in den Stadtverkehren Sulzbach-Rosenberg sowie Amberg mit vielen Verbesserungen der Umsteigezeiten zu rechnen.

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

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

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

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

### Veränderung des Fahrgastaufkommens

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

### Veränderung der Einnahmen

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

## 7.2 Finanzielle Wirkung

Die oben beschriebenen Maßnahmen bewirken eine Zunahme der Verkehrsleistung, die auf den Verkehrsachsen mindestens dem Stundentakt entspricht, in den ländlichen Regionen mindesten fünf Fahrtenpaaren am Tag. Sollten bereits bestehende Fahrten zu einem Angebot über den Vorgaben des Nahverkehrsplanes liegen, so werden diese nicht abgebaut, sondern bleiben weiterhin bestehen. Dies gilt insbesondere für Fahrten im Schülerverkehr. Somit wird es mit der Umsetzung des Nahverkehrsplanes zu einem Ausbau der Leistungen kommen. Hierfür wird auch ein zusätzlicher finanzieller Aufwand notwendig.

### Veränderung der Betriebsleistung und finanzieller Aufwand

Zur Berechnung der Veränderung der Betriebsleistung wird der Status Quo des aktuell im ZNAS-Gebiet verkehrenden ÖPNV mit den Fahrplanentwürfen für das Maßnahmenpaket verglichen. Die Änderungen werden sowohl für den Busbetrieb als auch den Bedarfsverkehr errechnet.

Wird bei der künftigen Vergabe für ein Linienbündel ein eigenwirtschaftlicher Antrag gestellt, so entstehen keine Kosten für dieses Bündel. Sollte kein eigenwirtschaftlicher Antrag eingehen, so wird die Leistung vom Aufgabenträger ausgeschrieben. Da aktuell nicht bekannt ist, zu welchem Kostensatz die Leistung vergeben werden wird, soll für die Berechnung der Kosten eine Spannweite von im VGN-Gebiet gängigen Kostensätzen pro ausge-

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

Für die Berechnung der Rufbus-Kosten gilt darüber hinaus die Annahme, dass nach einer ca. zwei bis dreijährigen Eingewöhnungsphase ca. 15 % aller Rufbusfahrten nachgefragt werden und jede Fahrt durchschnittlich zu 70 % ihrer Fahrplanlänge gefahren wird (da im Rufbuseinsatz nur von der gewünschten Start- zur gewünschten Zielhaltestelle gefahren wird, wird nicht die ganze Länge der im Fahrplan vorgegebenen Fahrt gefahren). Beide Werte sind Durchschnitts- bzw. Erfahrungswerte von Bedarfsverkehren im VGN-Gebiet.

Da diese Angaben vertraulich behandelt werden müssen, werden im Nahverkehrsplan nur die gesamte neue Betriebsleistung und die gesamten Kosten dargestellt. Auf eine liniengenaue Darstellung wird verzichtet.

Demnach werden die Betriebskilometer pro Jahr im Busbetrieb von aktuell ca. 4,7 Mio. auf ca. 5,1 Mio, im Bedarfsverkehr von 0,9 Mio. auf ca. 2,1 Mio. (nach Fahrplan) zunehmen..

Nach den oben beschriebenen Annahmen werden sich die zusätzlichen Kosten für die neu eingeführten Betriebskilometer des Maßnahmenpaketes im Bus sowie im Rufbusbereich (ohne Einnahmen) auf eine Summe von 1,6 Mio. Euro bis 2,7 Mio. Euro belaufen.

### Investitionskosten

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

### Veränderung in den Betriebskostenzuschüssen

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

# 8. Bewertung des Maßnahmenpaketes



## 8.1 Gesamtbewertung

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

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

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

## 8.2 Zeitliche Reihung der Einzelmaßahmen

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

Während der Konzessionslaufzeit der einzelnen Linien ist i.d.R. nur eine begrenzte Zubestellung von Leistungen möglich. Hier soll gemeinsam mit den Unternehmen geprüft werden, welche Maßnahmen des Nahverkehrsplans bereits während der Laufzeit umgesetzt werden können. Bei den kommerziellen Linien muss mit den Verkehrsunternehmen geklärt werden, ob ohne zusätzliche Finanzmittel das Leistungsangebot ausgebaut werden kann.

Da somit die Umsetzung der Leistungen während der aktuellen Konzessionslaufzeiten nicht möglich ist, soll eine vollständige Umsetzung der Maßnahmen nach Ablauf der jeweiligen Linienkonzession im Zuge der Neuvergabe dieser umgesetzt werden. Dies erfordert einen Zeitraum bis Mitte 2030 (*vgl. „Tabelle 10: Linienbündelung“ auf Seite 65)*.

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

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

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

# 9. Beteiligungsverfahren

Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes wurden die Verkehrsunternehmen, die Behindertenbeauftragten des Landkreises sowie der Stadt Amberg, Fahrgastverbände, die Interessensvertreter und öffentlichen Stellen der in Ihrer Mobilität eingeschränkten Personen sowie die Gemeinden beteiligt. Es wurden auch die Schulaufwandsträger entsprechend mit in die Erstellung des Nahverkehrsplans integriert.

## 9.1 Beteiligung der Verkehrsunternehmen

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

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

## 9.2 Weitere Beteiligungen

Nach PBefG § 8 Abs. 3 müssen darüber hinaus - soweit vorhanden - Fahrgastverbände angehört werden. Diesen wurden ebenso wie den Gemeinden des Landkreises sowie den benachbarten Aufgabenträgern der Zwischenbericht sowie Endbericht zugesandt. Die Möglichkeit zur Stellungnahme wurde dabei gewährleistet.

Verbände, der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste sind ebenso zu beteiligen. Diese wurden zum Thema Barrierefreiheit bereits in der Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans im Jahr 2019 zu den entsprechenden Sitzungen eingeladen und Ihnen die Möglichkeit zur Stellungnahme gegeben.

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

## 9.3 Zeitliche Reihung der Beteiligung

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

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

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

- **November 2022**
  Beteiligungsverfahren Zwischenbericht

- **März 2023**
  Beteiligungsverfahren Endbericht

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

# 10. Karten




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

# Nahverkehrsplan für den Zweckverband Nahverkehr Amberg-Sulzbach

## Karte 01-I
## Raumstruktur

**Legende:**

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

**Gebietskategorien**

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

**Zentrale Orte**

- Oberzentrum
- Mittelzentrum
- Grundzentrum
- Gemeinsames Grundzentrum

Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

Ohrenbach, Nasnitz, Degelsdorf, Michelfeld, Auerbach i.d. OPf., Welluck, Nitzelbuch, Ranna, Kürmreuth, Königstein, Sorghof, Tanzfleck, Thansüß, Freihung, Elbart, Reisach, Schlicht, Vilseck, Seugast, Ebersbach, Massenricht, Eschenfelden, Edelsfeld, Weißenberg, Schönlind, Großschönbrunn, Ehenfeld, Irlbach, Hirschbach, Großalbersrid, Kirchenreinbach, Iber, Süß, Atzmannsricht, Holzhammer, Hirschau, Schnaittenbach, Gebenbach, Etzelwang, Neukirchen b.S.-R., Hahnbach, Feuerhof, Gallmünz, Mimbach, Kauerhof, Kemnath a. Buchberg, Sulzbach-Rosenberg, Kempfenhof, Weigendorf, Haunritz, Högen, Ursulapoppenricht, Obersdorf, Speckshof, Tafelberg, Heimaterde, Neubernricht, Freudenberg, Wutschdorf, Kropfersricht, Poppenricht, Traßlberg, Witzlhof, Lintach, Stockeichen, Karmensölden, Luitpoldhöhe, Ammersricht, Aschach, Schäflohe, Raigering, Fürnried, Fichtenhof, Illschwang, Eglsee, Persenricht, Ammerthal, Fuchsstein, Speckmannshof, Krumbach, Amberg, Paulsdorf, Etsdorf, Gärbershof, Moos, Viehberg, Hiltersdorf, Birgland, Gailoh, Gärmersdorf, Kümmersbruck, Haselmühl, Schwend, Köfering, Lengenfeld, Betzenberg, Ursensollen, Hohenkemnath, Theuern, Ebermannsdorf, Pittersberg, Kastl, Pfaffenhofen, Garsdorf, Wolfsbach, Hausen, Ensdorf, Utzenhofen, Thanheim, Rieden, Mendorferbuch, Allersburg, Hohenburg, Vilshofen, Schmidmühlen, Emhof

AS01-1_Raumstruktur.ai / 02.11.2022 / PV31

# Nahverkehrsplan für den Zweckverband Nahverkehr Amberg-Sulzbach

## Karte 01-IIa
## Gebietstypen
## Landkreis Amberg-Sulzbach

**Legende:**

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

**Verdichtungsraum**

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

- Verkehrsachse Schiene
- Verkehrsachse Bus

VGN
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

Pegnitz
Ohrenbach
Nasnitz
Degelsdorf
Michelfeld
Auerbach i.d. OPf.
Welluck
Nitzelbuch
Ranna
Neuhaus
Tanzfleck
Thansüß
Sorghof
Freihung
Elbart
Weiden
Kürmreuth
Königstein
Schlicht
Reisach
Vilseck
Seugast
Ebersbach
Massenricht
Eschenfelden
Edelsfeld
Weißenberg
Schönlind
Ehenfeld
Groß-schönbrunn
Irlbach
Hirschbach
Atzmannsricht
Holzhammer
Groß-albershof
Süß
Kirchen-reinbach
Iber
Hirschau
Schnaittenbach
Wernberg-Köblitz
Gebenbach
Etzelwang
Neukirchen b.S.-R.
Hahnbach
Feuerhof
Gallmünz
Mimbach
Kauerhof
Kemnath a. Buchberg
Kempfenhof
Sulzbach-Rosenberg
Ursula-poppenricht
Nürnberg
Weigendorf
Haunritz
Högen
Bereitschafts-polizei
Industrie-park Ost
Obers-dorf
Speckshof
Tafelberg
Heimaterde
Weubern-richt
Freudenberg
Wutschdorf
Traßl-berg
Kropfersricht
Poppenricht
Industrie-park Nord
Lintach
Sieben-eichen
Witzlhof
Ammers-richt
Aschach
Karmen-sölden
Luitpold-höhe
Raigering
Schäflohe
Fürnried
Fichtenhof
Eglsee
Illschwang
Krumbach
Persenricht
Fuchsstein
Speck-mannshof
Ammerthal
Amberg
Etsdorf
Paulsdorf
Gärbershof
Moos
Langenloh
Viehberg
Hiltersdorf
Birgland
Gailoh
Gärmers-dorf
Kümmersbruck
Schwend
Hasel-mühl
Betzenberg
Köfering
Lengenfeld
Schwandorf
Ursensollen
Hohen-kemnath
Theuern
Ebermannsdorf
Kastl
Garsdorf
Pittersberg
Pfaffenhofen
Wolfsbach
Neumarkt i.d.OPf.
Hausen
Ensdorf
Utzenhofen
Thanheim
Rieden
Mendorferbuch
Allersburg
Vilshofen
Hohenburg
Schmidmühlen
Maxhütte-Haidhof
Emhof

# Nahverkehrsplan für den Zweckverband Nahverkehr Amberg-Sulzbach

## Karte 01-IIb
## Gebietstypen
## Stadt Amberg

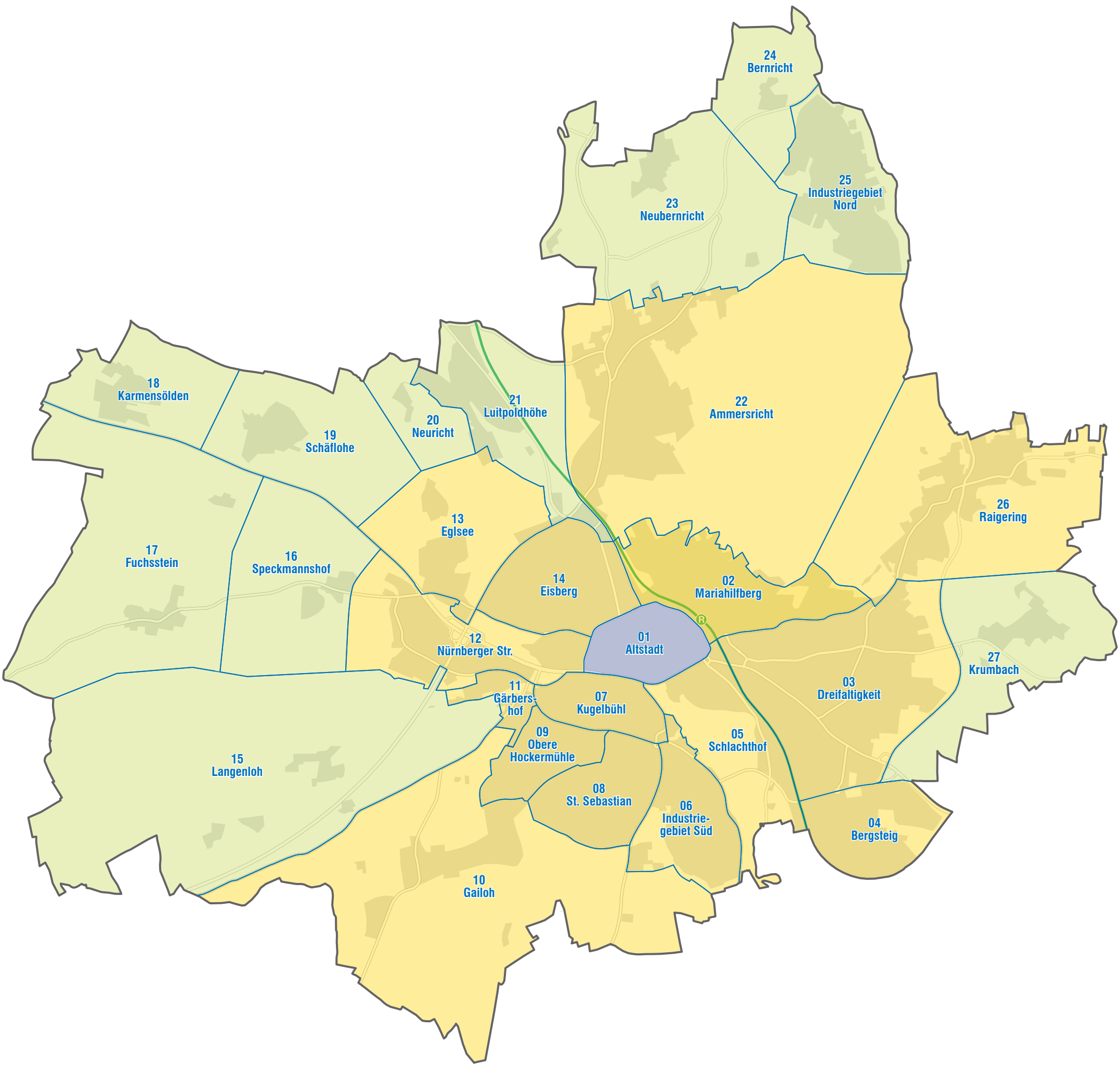
**Legende:**

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

**Verdichtungsraum**

- Kernbereich
- Zentrales Gebiet
- Nicht zentrales Gebiet

VGN
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg



# Nahverkehrsplan für den Zweckverband Nahverkehr Amberg-Sulzbach

## Karte 01-III
## Siedlungsstruktur

**Legende:**

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

**Einwohnerzahlen der Ortsteile**

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

**Bevölkerungsdichte**

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

VGN
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

Ohrenbach
Nasnitz
Degelsdorf
Michelfeld
Auerbach i.d. OPf.
Welluck
Nitzelbuch
Ranna
Kürmreuth
Königstein
Sorghof
Reisach
Schlicht
Vilseck
Ebersbach
Tanzfleck
Thansüß
Freihung
Elbart
Seugast
Massenricht
Eschenfelden
Edelsfeld
Weißenberg
Schönlind
Irlbach
Ehenfeld
Groß-schönbrunn
Hirschbach
Kirchen-reinbach
Groß-albershof
Iber
Süß
Atzmannsricht
Hirschau
Holzhammer
Schnaittenbach
Gebenbach
Hahnbach
Etzelwang
Neukirchen b.S.-R.
Feuerhof
Gallmünz
Mimbach
Kauerhof
Kempfenhof
Sulzbach-Rosenberg
Kemnath a. Buchberg
Weigendorf
Haunritz
Högen
Ursula-poppenricht
Speckshof
Obers-dorf
Heimaterde
Neubern-richt
Freudenberg
Wutschdorf
Kropfersricht
Sieben-eichen
Traßl-berg
Poppenricht
Witzlhof
Lintach
Aschach
Karmen-sölden
Luitpold-höhe
Ammers-richt
Schäflohe
Raigering
Fichtenhof
Eglsee
Fürnried
Illschwang
Persenricht
Fuchsstein
Speck-mannshof
Krumbach
Ammerthal
Amberg
Gärbershof
Paulsdorf
Etsdorf
Moos
Viehberg
Gärmers-dorf
Hiltersdorf
Birgland
Gailoh
Kümmersbruck
Hasel-mühl
Schwend
Köfering
Lengenfeld
Betzenberg
Ursensollen
Hohen-kemnath
Ebermannsdorf
Theuern
Pittersberg
Garsdorf
Wolfsbach
Pfaffenhofen
Kastl
Hausen
Ensdorf
Thanheim
Utzenhofen
Rieden
Mendorferbuch
Allersburg
Hohenburg
Vilshofen
Schmidmühlen
Emhof

# Nahverkehrsplan für den Zweckverband Nahverkehr Amberg-Sulzbach

## Karte 01-IV
## Schulstandorte

**Legende:**

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

- Grundschule
- Mittelschule
- Realschule
- Gymnasium
- Berufsschule
- Wirtschaftsschule
- Förderschule
- Universität / Hochschule

VGN
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

AS01-4_Schulstandorte.ai / 20.10.2022 / PV31

# Nahverkehrsplan für den Zweckverband Nahverkehr Amberg-Sulzbach

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

**Legende:**

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

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

**Defizite bei der Erschließung**

- Erschließungsdefizit

**Defizite bei der Erreichbarkeit**

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

**Defizite bei der Bedienungshäufigkeit**

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

VGN
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

Ohrenbach, Nasnitz, Degelsdorf, Michelfeld, Auerbach i.d. OPf., Welluck, Nitzelbuch, Ranna, Kürmreuth, Königstein, Sorghof, Reisach, Schlicht, Vilseck, Ebersbach, Tanzfleck, Thansüß, Freihung, Elbart, Seugast, Massenricht, Eschenfelden, Edelsfeld, Weißenberg, Schönlind, Irlbach, Ehenfeld, Groß-schönbrunn, Hirschbach, Kirchen-reinbach, Groß-albershof, Iber, Süß, Atzmannsricht, Hirschau, Gebenbach, Schnaittenbach, Holzhammer, Etzelwang, Neukirchen b.S.-R., Hahnbach, Feuerhof, Gallmünz, Kauerhof, Mimbach, Kemnath a. Buchberg, Weigendorf, Haunritz, Högen, Kempfenhof, Bereit-schafts-polizei, Sulzbach-Rosenberg, Tafelberg, Industrie-park Ost, Ursula-poppenricht, Speckshof, Ober-sdorf, Heimaterde, Traßl-berg, Freudenberg, Aschach, Lintach, Kropfersricht, Poppenricht, Witzlhof, Sieben-eichen, Fichtenhof, Fürnried, Illschwang, Persenricht, Ammerthal, Amberg, Paulsdorf, Etsdorf, Moos, Gärmers-dorf, Hiltersdorf, Birgland, Viehberg, Schwend, Betzenberg, Haselmühl, Kümmersbruck, Köfering, Lengenfeld, Ursensollen, Hohen-kemnath, Theuern, Ebermannsdorf, Kastl, Pfaffenhofen, Garsdorf, Wolfsbach, Pittersberg, Hausen, Utzenhofen, Ensdorf, Thanheim, Rieden, Mendorferbuch, Allersburg, Hohenburg, Vilshofen, Schmidmühlen, Emhof

# Nahverkehrsplan für den Zweckverband Nahverkehr Amberg-Sulzbach

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

**Legende:**

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

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

**Defizite bei der Erschließung**

- Erschließungsdefizit

**Defizite bei der Erreichbarkeit**

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

**Defizite bei der Bedienungshäufigkeit**

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

VGN
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

24 Bernricht
23 Neubernricht
25 Industriegebiet Nord
18 Karmensölden
19 Schäflohe
20 Neuricht
21 Luitpoldhöhe
22 Ammersricht
26 Raigering
17 Fuchsstein
16 Speckmannshof
13 Eglsee
14 Eisberg
02 Mariahilfberg
12 Nürnberger Str.
01 Altstadt
27 Krumbach
03 Dreifaltigkeit
11 Gärbershof
07 Kugelbühl
09 Obere Hockermühle
05 Schlachthof
15 Langenloh
08 St. Sebastian
06 Industriegebiet Süd
04 Bergsteig
10 Gailoh

# Nahverkehrsplan für den Zweckverband Nahverkehr Amberg-Sulzbach

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

**Legende:**

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

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

**Defizite bei der Erschließung**

- Erschließungsdefizit

**Defizite bei der Erreichbarkeit**

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

**Defizite bei der Bedienungshäufigkeit**

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

VGN
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

Ohrenbach, Nasnitz, Degelsdorf, Michelfeld, Auerbach i.d. OPf., Welluck, Nitzelbuch, Ranna, Kürmreuth, Königstein, Sorghof, Reisach, Schlicht, Vilseck, Ebersbach, Tanzfleck, Thansüß, Freihung, Elbart, Seugast, Massenricht, Eschenfelden, Edelsfeld, Weißenberg, Schönlind, Irlbach, Ehenfeld, Groß-schönbrunn, Hirschbach, Kirchen-reinbach, Groß-albershof, Iber, Süß, Atzmannsricht, Hirschau, Gebenbach, Schnaittenbach, Holzhammer, Etzelwang, Neukirchen b.S.-R., Hahnbach, Feuerhof, Gallmünz, Kauerhof, Mimbach, Kemnath a. Buchberg, Weigendorf, Haunritz, Högen, Kempfenhof, Bereit-schafts-polizei, Sulzbach-Rosenberg, Tafelberg, Industrie-park Ost, Ursula-poppenricht, Speckshof, Ober-sdorf, Heimaterde, Traßl-berg, Freudenberg, Aschach, Lintach, Kropfersricht, Poppenricht, Witzlhof, Sieben-eichen, Fichtenhof, Fürnried, Illschwang, Persenricht, Ammerthal, Amberg, Paulsdorf, Etsdorf, Moos, Gärmers-dorf, Hiltersdorf, Birgland, Viehberg, Schwend, Betzenberg, Haselmühl, Kümmersbruck, Köfering, Lengenfeld, Ursensollen, Hohen-kemnath, Theuern, Ebermannsdorf, Pittersberg, Garsdorf, Wolfsbach, Pfaffenhofen, Kastl, Hausen, Ensdorf, Thanheim, Utzenhofen, Mendorferbuch, Rieden, Allersburg, Hohenburg, Vilshofen, Schmidmühlen, Emhof

# Nahverkehrsplan für den Zweckverband Nahverkehr Amberg-Sulzbach

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

**Legende:**

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

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

**Defizite bei der Erschließung**

- Erschließungsdefizit

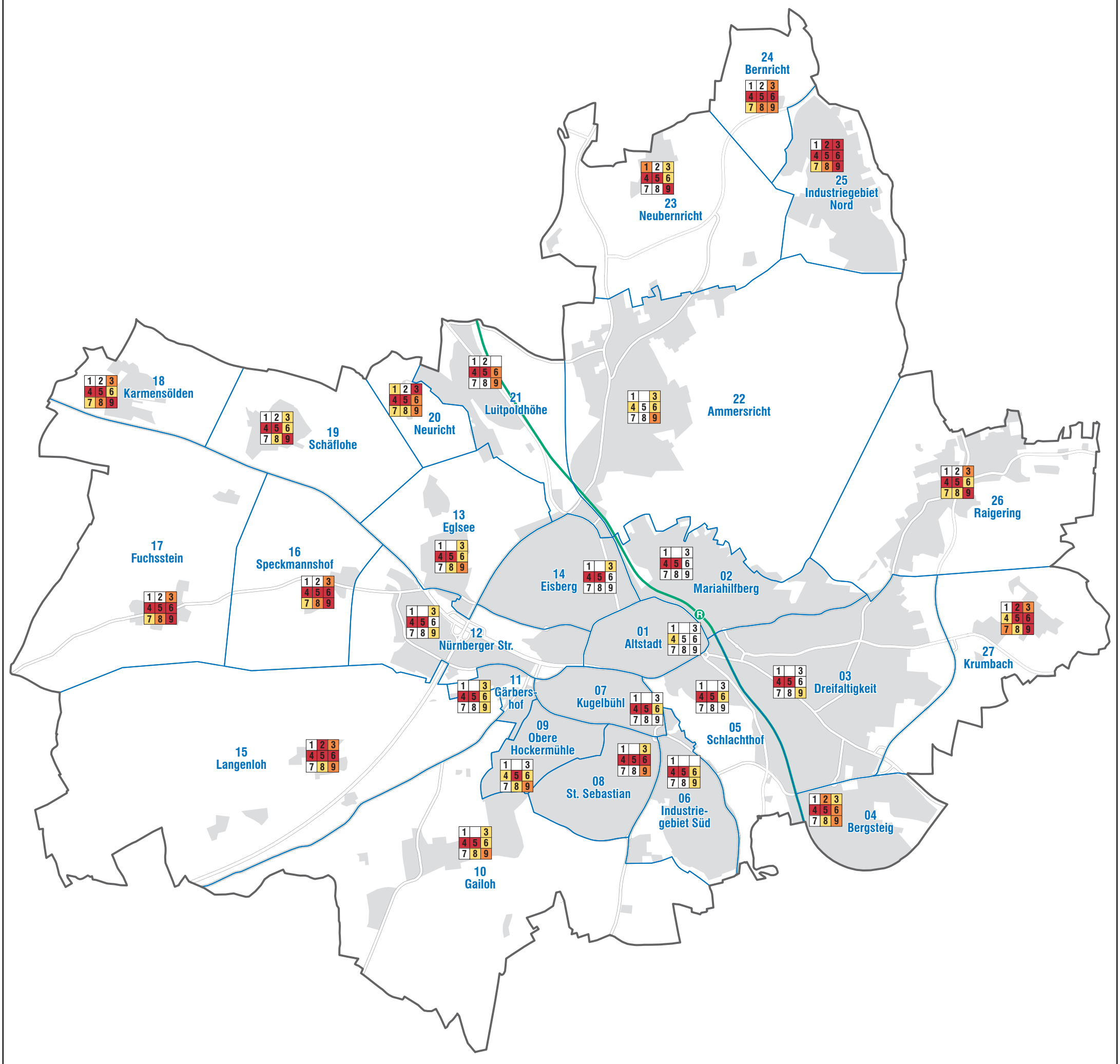
**Defizite bei der Erreichbarkeit**

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

**Defizite bei der Bedienungshäufigkeit**

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

VGN
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg



# Nahverkehrsplan für den Zweckverband Nahverkehr Amberg-Sulzbach

## Karte 03-IIIa
## Handlungsbedarf
## an Samstagen Landkreis Amberg-Sulzbach

**Legende:**

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

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

**Defizite bei der Erschließung**

- Erschließungsdefizit

**Defizite bei der Erreichbarkeit**

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

**Defizite bei der Bedienungshäufigkeit**

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

VGN
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

Ohrenbach, Nasnitz, Michelfeld, Degelsdorf, Auerbach i.d. OPf., Welluck, Nitzelbuch, Ranna, Kürmreuth, Königstein, Sorghof, Tanzfleck, Thansüß, Freihung, Elbart, Reisach, Schlicht, Vilseck, Seugast, Ebersbach, Massenricht, Eschenfelden, Edelsfeld, Weißenberg, Schönlind, Irlbach, Ehenfeld, Groß-schönbrunn, Hirschbach, Kirchen-reinbach, Groß-albershof, Iber, Süß, Atzmannsricht, Hirschau, Gebenbach, Schnaittenbach, Holzhammer, Etzelwang, Neukirchen b.S.-R., Hahnbach, Feuerhof, Gallmünz, Kauerhof, Mimbach, Kemnath a. Buchberg, Weigendorf, Haunritz, Högen, Kempfenhof, Bereit-schafts-polizei, Sulzbach-Rosenberg, Tafelberg, Industrie-park Ost, Ober-sdorf, Heimaterde, Speckshof, Ursula-poppenricht, Traßl-berg, Freudenberg, Aschach, Lintach, Kropfersricht, Poppenricht, Witzlhof, Sieben-eichen, Fichtenhof, Fürnried, Illschwang, Persenricht, Ammerthal, Amberg, Paulsdorf, Etsdorf, Moos, Gärmers-dorf, Hiltersdorf, Birgland, Schwend, Betzenberg, Haselmühl, Kümmersbruck, Köfering, Lengenfeld, Ursensollen, Hohen-kemnath, Theuern, Ebermannsdorf, Pfaffenhofen, Kastl, Garsdorf, Wolfsbach, Pittersberg, Hausen, Utzenhofen, Ensdorf, Thanheim, Rieden, Mendorferbuch, Allersberg, Hohenburg, Vilshofen, Schmidmühlen, Emhof

# Nahverkehrsplan für den Zweckverband Nahverkehr Amberg-Sulzbach

## Karte 03-IIIb
## Handlungsbedarf
## an Samstagen Stadt Amberg

**Legende:**

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

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

**Defizite bei der Erschließung**

- Erschließungsdefizit

**Defizite bei der Erreichbarkeit**

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

**Defizite bei der Bedienungshäufigkeit**

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

VGN
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

24 Bernricht
23 Neubernricht
25 Industriegebiet Nord
18 Karmensölden
19 Schäflohe
20 Neuricht
21 Luitpoldhöhe
22 Ammersricht
26 Raigering
17 Fuchsstein
16 Speckmannshof
13 Eglsee
14 Eisberg
02 Mariahilfberg
12 Nürnberger Str.
01 Altstadt
27 Krumbach
03 Dreifaltigkeit
11 Gärbershof
07 Kugelbühl
09 Obere Hockermühle
05 Schlachthof
15 Langenloh
08 St. Sebastian
06 Industriegebiet Süd
04 Bergsteig
10 Gailoh

# Nahverkehrsplan für den Zweckverband Nahverkehr Amberg-Sulzbach

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

**Legende:**

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

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

**Defizite bei der Erschließung**

- Erschließungsdefizit

**Defizite bei der Erreichbarkeit**

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

**Defizite bei der Bedienungshäufigkeit**

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

VGN
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

Ohrenbach, Nasnitz, Degelsdorf, Michelfeld, Auerbach i.d. OPf., Welluck, Nitzelbuch, Ranna, Kürmreuth, Königstein, Sorghof, Tanzfleck, Thansüß, Freihung, Elbart, Reisach, Schlicht, Vilseck, Seugast, Ebersbach, Massenricht, Eschenfelden, Edelsfeld, Weißenberg, Schönlind, Irlbach, Ehenfeld, Groß-schönbrunn, Hirschbach, Kirchen-reinbach, Groß-albershof, Iber, Süß, Atzmannsricht, Hirschau, Gebenbach, Schnaittenbach, Holzhammer, Etzelwang, Neukirchen b.S.-R., Hahnbach, Feuerhof, Gallmünz, Kauerhof, Mimbach, Kemnath a. Buchberg, Weigendorf, Haunritz, Högen, Kempfenhof, Bereit-schafts-polizei, Sulzbach-Rosenberg, Tafelberg, Ober-sdorf, Heimaterde, Industrie-park Ost, Speckshof, Ursula-poppenricht, Freudenberg, Kropfersricht, Poppenricht, Sieben-eichen, Witzlhof, Traßl-berg, Aschach, Lintach, Fürnried, Illschwang, Persenricht, Fichtenhof, Ammerthal, Amberg, Paulsdorf, Etsdorf, Moos, Gärmers-dorf, Hiltersdorf, Birgland, Schwend, Betzenberg, Haselmühl, Kümmersbruck, Köfering, Lengenfeld, Ursensollen, Hohen-kemnath, Theuern, Ebermannsdorf, Kastl, Pfaffenhofen, Garsdorf, Wolfsbach, Pittersberg, Hausen, Ensdorf, Thanheim, Utzenhofen, Mendorferbuch, Rieden, Allersburg, Hohenburg, Vilshofen, Schmidmühlen, Emhof

AS03-4a_Handlung_So.ai / 01.12.2022 / PV31

# Nahverkehrsplan für den Zweckverband Nahverkehr Amberg-Sulzbach

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

**Legende:**

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

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

**Defizite bei der Erschließung**

- Erschließungsdefizit

**Defizite bei der Erreichbarkeit**

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

**Defizite bei der Bedienungshäufigkeit**

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

VGN
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

24 Bernricht
23 Neubernricht
25 Industriegebiet Nord
18 Karmensölden
19 Schäflohe
20 Neuricht
21 Luitpoldhöhe
22 Ammersricht
26 Raigering
17 Fuchsstein
16 Speckmannshof
13 Eglsee
14 Eisberg
02 Mariahilfberg
12 Nürnberger Str.
01 Altstadt
27 Krumbach
11 Gärbershof
07 Kugelbühl
03 Dreifaltigkeit
09 Obere Hockermühle
05 Schlachthof
15 Langenloh
08 St. Sebastian
06 Industriegebiet Süd
04 Bergsteig
10 Gailoh

# Nahverkehrsplan für den Zweckverband Nahverkehr Amberg-Sulzbach

## Karte 04-I
## Liniennetz

**Legende:**

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

VGN Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

R RE 30 Bayreuth
RE 31 Kirchenlaibach
RE 32 Bayreuth
RE 33 Kirchenlaibach

R RE 30 Nürnberg
RE 31 Nürnberg
RE 32 Nürnberg
RE 33 Nürnberg
RB 30 Nürnberg

Bus 446 Hersbruck
Bus 336 Pommelsbrunn
R RE 40 Nürnberg
RE 41 Nürnberg
S S1 Nürnberg Bamberg
Bus 460 Neumarkt i.d.OPf.
Bus 583 Neumarkt i.d.OPf.
Bus 455 Weiden (OPf.)
Bus 444 Nabburg
DB 870 Weiden (OPf.)
DB 870 Schwandorf
Bus 109 Schwandorf
110 Schwandorf
Bus 110 Bubach
Bus 451 Regensburg

Pegnitz, Neuhof, Troschenreuth, Mühldorf, Ligenz, Ranzenthal, Hainbronn, Hagenohe, Gunzendorf, Ortlesbrunn, Weidlwang, Steinamwasser, Ohrenbach, Nasnitz, Pferrach, Degelsdorf, Reichenbach, Zogenreuth, Michelfeld, Auerbach i.d.OPf., Welluck, Schaubergwerk, Nitzelbuch, Ranna, Mosenberg, Sackdilling, Lehnershof, Krottensee, Grottenhof, Neuhaus (Pegnitz), Finstermühle, Rothenbruck, Bärnhof, Velden, Engelthal

Oberrsee, Eschenbach i.d.OPf., Kirchenthumbach, Sommerau, Altzirkendorf, Ernstfeld, Treinreuth, Haselmühle, Metzenhof, Göttersdorf, Dammelsdorf

Grafenwöhr, Kaltenbronn, Tanzfleck, Thansüß, Freihung, Seugast

Bürgerwald, Gressenwöhr, Triebweg, Heringnohe, Sorghof, Sigl, Ködritz, Axtheid-Berg, Vilseck, Reisach, Wickenricht, Seiboldsricht, Schlicht, Ebersbach, Kalchsreuth, Birkhof, Sigras, Wegscheid, Kürmreuth, Gaißach, Loch, Mitteldorf, Königstein, Pruihausen, Namsreuth, Kleinalbershof, Boden, Niederärndt, Pruppach, Eschenfelden, Riglashof, Fichtenhof, Eggenberg, Unterachtel, Unter-klausen, Ober-klausen, Steinbach, Schnellersdorf, Oberndorf, Weißenberg, Edelsfeld, Steinling, Sinnleithen, Gaßenhof, Großalbershof, Forsthof, Mittelreinbach, Gaisheim, Holnstein, Habres, Bernricht, Hirschbach, Schmidtstadt, Kirchenreinbach, Grasberg, Albersdorf, Tabernackel, Fischbrunn, Lehendorf, Lehenhammer, Penzenhof, Etzelwang, Röckenricht, Lockenricht, Kleinfalz, Kummerthal, Großenfalz, Niederricht, Neukirchen b.S.-R., Seidersberg, Gallmünz, Rummersricht, Dürrnsricht, Pickenricht, Hahnbach, Schalkenthann, Kümmersbuch, Kötzersricht, Mimbach, Godlricht, Laubhot, Ursulapoppenricht, Hartmannshof, Oed, Weigendorf, Stephansricht, Hundheim, Kempfenhof, Haid, Fichtelbrunn, Büchelberg, Bachetsfeld, Schwand, Högen, Haunritz, Güntersrieth, Tannlohe, Lichtenegg, Kutschendorf, Waizenfeld, Heldmannsberg, Ammenried, Dollmannsberg, Wurmrausch, Wüllersdorf, Hofstetten, Frankenhof, Aichazandt, Haar, Hackern, Höfling, Rothsricht, Sunzendorf, Mörswinkl, Angfeld, Seibershof, Prohof, Kropfersricht, Grund, Stiftershohe, Siebeneichen, Häringlohe, Poppenricht, Traßlberg, Witzlhof, Karmensölden, Schäflohe, Odputzberg, Pfaffenhof, Ritzelsdorf, Neuöd, Nonnhof, Einsricht, Fürnried, Reichenunholden, Eckertsfeld, Troßalter, Frechetsfeld, Geigenwang, Woppenthal, Pesenricht, Schöpfendorf, Reichertsfeld, Illschwang, Gehrsricht, Kühnhof, Pürschlag, Dietersberg, Fichtenhof, Speckmannshof, Fuchsstein, Ammerthal, Herrmannsberg, Viehberg, Ritzenfeld, Götzendorf, Kegelheim, Eckeltshof, Wolfertsfeld, Hainfeld, Schwenderöd, Altensee, Wirsfeld, Augsberg, Hirschricht, Schwend, Leinhof, Poppberg, Baumgarten, Betzenberg, Gronatshof, Matzenhof, Ödhaag, Aicha, Dettnach, Drahberg, Wolfsfeld, Brünnthal, Hainhof, Allmannsfeld, Giggelsberg, Ehringsfeld, Deinshof, Hohenkemnath, Ursensollen, Ober-leinsiedel, Unter-leinsiedel, Oberhof, Ullersberg, Haag, Weiherzant, Kotzheim, Ehringsfeld, Hainhof, Stockau, Zant, Heimhof, Hammermühle, Thonhausen, Malsbach, Ödlerzhof, Eglhofen, Wollenzhofen, Eigentshofen, Richtheim, Ödgötzendorf, Wappersdorf, Gunzelsdorf, Sauheim, Salleröd, Reinbrunn, Bittenbrunn, Erlheim, Garsdorf, Waldhaus, Unter-schalkenbach, Ober-schalkenbach, Ölhof, Adlholz, Hohezant, Schlüsselhof, Gumpenhof, Kagerhof, Unter-weißenbach, Ober-weißenbach, Irlbach, Kreuzberg, Mülles, Fronhof, Süß, Wüstenau, Iber, Großalbershof, Riglashof, Schönlind, Klein-schönbrunn, Groß-schönbrunn, Atzmannsricht, Kainsricht, Gebenbach, Hirschau, Massenricht, Unter-steinbach, Ober-steinbach, Trägelhof, Ehenfeld, Neuersdorf, Holzhammer, Schnaittenbach, Demenricht, Sitzambuch, Monte Kaolino, Weiher, Krondorf, Ursprung, Steiningloh, Höhengau, Immenstetten, Hainstetten, Mertenberg, Kemnath am Buchberg, Döswitz, Trichenricht, Götzendorf, Pursruck, Witzelricht, Freudenberg, Schleißdorf, Ellersdorf, Lintach, Aschach, Bernricht, Kienlohe, Industriegebiet Amberg Nord, Unterammersricht, Altmannshof, Obersdorf, Lohe, Tafelberg, Sulzbach-Rosenberg, S.-R. Hütte, Raigering, Kleinraigering, Amberg, Bushalte Amberg, Krumbach, Engelsdorf, Moos, Gärmersdorf, Paulsdorf, Altenricht, Etsdorf, Unterpenading, Hohersdorf, Inzendorf, Rottendorf, Kadermühle, Trisching, Schmidgaden, Högling, Jeding, Wolfring, Hartenricht, Knölling, Dürnsricht, Hasenmühl, Kümmersbruck, Penkhof, Köfering, Ebermannsdorf, Schafhof, Theuern, Diebis, Ipflheim, Götzenöd, Wolfsbach, Leidersdorf, Ensdorf, Seulohe, Thanheim, Ruiding, Langenwies, Au, Dauching, Haselbach, Irlbach, Pittersberg, Breitenbrunn, Arling, Frauenlohe, Niederarling, Kreith, Rieden, Siegenhofen, Vilshofen, Vilswörth, Ettsdorf, Harschhof, Schmidmühlen, Adlhof, Eglsee, Emhof, Lauterhofen, Pattershofen, Pfaffenhofen, St. Lampert, Kasti, Lauterach, Reusch, Aicha, Flügelsbuch, Appesloh, Oberfeld, Wolfersdorf, Urmelsdorf, Mühlhausen, Utzenhofen, Freischweibach, Bernla, Ransbach, Allersburg, Berghausen, Mendorferbuch, Friebertsheim, Egelsheim, Allertshofen, Lammerthal, Voggenhof, Winbuch, Stettkirchen, Hohenburg, Adertshausen

RE 30, RE 31, RE 32, RE 33, RE 40, RE 41, RB 30

# Nahverkehrsplan für den Zweckverband Nahverkehr Amberg-Sulzbach

## Karte 04-II
## Tarifzonenplan

**Legende:**

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

VGN
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

# Nahverkehrsplan für den Zweckverband Nahverkehr Amberg-Sulzbach

## Karte 04-III
## Linienbündel

**Legende:**

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

VGN
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

RE 30 Bayreuth
RE 31 Kirchenlaibach
RE 32 Bayreuth
RE 33 Kirchenlaibach
Pegnitz
Neuhof
Troschenreuth
Hainbronn
Mühldorf
Ligenz
Ranzenthal
Hagenohe 441
Gunzendorf
Ortlesbrunn
Bus 452 Pressath
Weidlwang
Steinamwasser
Ohrenbach
Dammelsdorf
Nasnitz
Pferrach
Reichenbach
Degels-
reuth
Zogenreuth 452
Michelfeld
Auerbach i.d.OPf. 339 441 442 450 452 457
Welluck
Schaubergwerk
Nitzelbuch 442
Ranna
450 Mosenberg
Sackdilling
Lehnershof
RB 30 339 452
Neuhaus (Pegnitz)
Krotten-
see
Grottenhof
Finstermühle
Rothenbruck
Bärnhof
Velden
Engelthal
Kürmreuth
Gaißach
Loch
Mitteldorf
447 448 457 498 499 Königstein
Kalchsreuth
Birkhof
Sigras
Wegscheid
Pruihausen
Namsreuth
Kleinalbershof
Boden
Pruppach
Niederärndt
Eschenfelden
Riglashof
Fichtenhof
Oberndorf
Weißenberg
Eggenberg
Edelsfeld
Schnellersdorf
Unterachtel
Unter- Ober-
-klausen
Steinbach
Steinling
Sinnleithen
Riglashof
Mittelreinbach
Gaisheim
Holnstein
Bernricht
Habres
Gaßenhof
Großalbershof 425
Forsthof
Hirschbach
Schmidtstadt
Kirchen-
reinbach
Grasberg
Albersdorf 448
Tabernackel
Fischbrunn 446 498
Bus 446 Hersbruck
Etzelwang
Penzenhof
Lehendorf
Lehenhammer
Oed
Hart-
mannshof
Bus 336 Pommelsbrunn
RE 40 Nürnberg
RE 41 Nürnberg
Weigendorf
479
Haunritz
Günthersrieth
Tann-
lohe
Lichtenegg
Waizenfeld
Kutschendorf
476
Ammenried
Dollmannsberg
Wurmrausch
Heldmannsberg
Wüllersdorf
336
Hofstetten
Fürnried
424
Reichen-
unholden
Troßalter 424
Frechetsfeld
Kegelheim
Eckeltshof
Wolfertsfeld
424
Poppberg
Gronatshof
Matzenhof
Hirschricht
466
Schwend
Baumgarten
Aicha
Ödhaag
Brünnthal
Betzenberg
Leinhof
Schwenderöd
Hainfeld
Wolfsfeld
Drahberg
Dettnach
Deinshof
Giggelsberg
Hainhof
Ehringsfeld
Allmannsfeld
Neukirchen
b.S.-R.
430 447
Lockenricht
Röckenricht
Kleinfalz
Großen-
falz
Kummerthal
427 Niederricht
Seidersberg
Gallmünz
Rummersricht
Pickenricht 453
Dürrnsricht
Kümmersbuch
Kötzersricht 453
Laubhof
Godlricht
Höhengau
Ursula-
poppenricht
Mimbach
Hahnbach 453 464
Schalkenthan
Gebenbach 449
Kainsricht
Atzmannsricht
Iber 453
Wüstenau
Süß
Irlbach
Heroldsmühle
Schönlind 467
Kreuzberg
Mülles
Fronhof
Unter-
Ober-
-schalkenbach
Ölhof
Klein-
-schönbrunn
Groß-
Gumpenhof
Schlüsselhof
Hohezant
453 Adlholz
Kagerhof
Schlicht
Ebersbach
Seibolds richt
Wicken-
richt
Reisach
Sigl
Ködritz 467
Heringnohe
458 464 Sorghof
Gressenwöhr
Bürgerwald
Triebweg 464
Axtheid-Berg 456 464
Vilseck
Freihung
Seugast
Tanzfleck 480
RE 41 449 Thansüß
DB 870 Weiden i.d.OPf.
Massenricht
Unter-
-steinbach
Ober-
Rödlas
Träglhof
Bus 455 Weiden i.d.OPf.
Ehenfeld
Kindlas
Neuersdorf
444
Holzhammer
444 455 463 474 Schnaittenbach
Hirschau 463 468
Monte Kaolino
Demenricht
Sitzambuch
Krondorf
Weiher
Ursprung
Steiningloh
Immenstetten
Hainstetten
Mertenberg
459 474 Kemnath am Buchberg
Döswitz
Trichenricht
Götzendorf 474
Bus 444 Nabburg
Pursruck
Witzlricht
Freudenberg 459
Schleißdorf
Ellersdorf
Lintach
Aschach
Bushalte Amberg
401 402 403 404 405 406
407 408 409 410 411 412
414 443 449 451 454 455
456 457 458 459 460 461
462 465 471 472 476 480
486 490
Industriegebiet
Amberg Nord 414
Kienlohe
Bernricht
Unterammersricht
Amberg
RE 40
Raigering
Kleinraigering
Krumbach
469 Engelsdorf
Paulsdorf
Altenricht
Moos
Gärmersdorf
Unterpennading
462
Etsdorf
Hohersdorf
Inzendorf
Rottendorf
Kadermühle
Trisching
Schmidgaden
Högling
Jeding
Wolfring
Hartenricht
Knölling
Dürnsricht
DB 870 Schwandorf
Haselmühl
409 469 470 Kümmersbruck
Penkhof
Köfering
465 469
Ebermannsdorf
Schafhof
490
454 470 Theuern
Diebis
Ipfilheim
Götzenöd
Wolfsbach
Leidersdorf
109 Ensdorf
Seulohe
Langenwies
Thanheim
Ruiding
Dauching
Haselbach
Irlbach
Pittersberg
Breiten-
brunn
Frauenlohe
Arling
Niederarling
Au
Kreith
Bus 109 Schwandorf
110 Schwandorf
Bus 110 Bubach
Rieden
Siegenhofen
Vilshofen
Vilswörth
Ettsdorf
Harschhof
Schmidmühlen
454 461 473
Adlhof
Eglsee 451
Bus 451 Regensburg
Ernhof 454
Bus 460 Neumarkt i.d.OPf.
Lauterhofen
Pattershofen
St. Lampert
Pfaffen-
hofen
Kastl
445 460 477
Lauterach
Reusch
Aicha
472 Hausen
Heimhof
Hammermühle
Thonhausen
Malsbach
Ödlerzhof
Wollenzhofen
Eglhofen
Eigentshofen
Ödgötzendorf
Richtheim
Gunzelsdorf
Wappersdorf
Salleröd
Sauheim
Reinbrunn
Garsdorf
Waldhaus
Bittenbrunn
Stockau
Zant
Erlheim
Ursensollen
Unter-
-leinsiedel
Hohenkemnath
Haag
Oberhof
445 471
472 473
Weiherzant
Ullersberg
Kötzenheim
443
Viehberg
Ritzenfeld
Götzendorf
Augsberg
Altensee
Wirsfeld
Leinhof
Pesenricht
Schöpfendorf
Reichertsfeld
Kühnhof
Herrmannsberg
Ammerthal
Pürschlag
Dietersberg
Gehrsricht
Illschwang
466 476 477
Ritzelsdorf
Pfaffenhof
Ödputzberg
Neuöd
Einsricht
Nonnhof
Wonnenthal
Eckertsfeld
Reichen-
unholden
Fürnried
Hofstetten
Sunzendorf
Rothsricht
Höfling
Mörswinkl
Seibertshof
Angfeld
Hackern
Haar
Aichazandt
Frankenhof
Schwand
Büchelberg
Bachetsfeld
Haid
Fichtel-
brunn
Hundheim
Kempfenhof
Stephansricht
Sulzbach-
Rosenberg
420 421 422 423 424
425 426 427 447 448
456 457 463 464 466
477 479 480 481 486
S.-R. Hütte
Lohe
Tafelberg
Obersdorf
Altmannshof
Poppenricht
Traßberg
Siebeneichen
Häringlohe
Witzlhof
Grund
Stifterslohe
Prohof 426
Kropfersricht
Karmensölden
Schäflohe
Fuchsstein
Speckmannshof
Fichtenhof 443
Atzlricht
Lengenloh
Gailoh
Lohe
Tafelberg
Obersdorf
Altmannshof
Poppenricht
Traßberg
Siebeneichen
Häringlohe
Witzlhof
Grund
Stifterslohe
Prohof 426
Kropfersricht
Karmensölden
Schäflohe
Fuchsstein
Speckmannshof
Fichtenhof 443
Atzlricht
Lengenloh
Gailoh
Kaltenbronn
Bus 480 Grafenwöhr

# 11. Tabellen


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

**Tabelle 1: Zusammenfassung der Kriterien**

<table>
<tr><td rowspan="3">Erschließung</td><td colspan="2">Relevante Ortsteile</td><td colspan="2">Alle Ortsteile über 150 Einwohner</td></tr>
<tr><td colspan="2" rowspan="3">Haltestelleneinzugsbereich</td><td>Kernbereich:</td><td>Bus: 300 m<br>Bahn: 600 m</td></tr>
<tr><td>zentrales / nicht zentrales Gebiet:</td><td>Bus: 400 m<br>Bahn: 600 m</td></tr>
<tr><td>Verkehrsachse / ländl. Raum:</td><td>Bus: 500 m<br>Bahn: 1.000 m</td></tr>
<tr><td rowspan="6">Erreichbarkeit</td><td rowspan="2">Zeitfenster</td><td>Hinfahrt</td><td colspan="2">Mo - Fr 06.00 - 08.00 Uhr<br>Sa 07.00 - 09.00 Uhr<br>So 08.00 - 10.00 Uhr</td></tr>
<tr><td>Rückfahrt</td><td colspan="2">12.00 - 13.30 Uhr<br>15.30 - 18.30 Uhr</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Gemeinde-hauptort / Stadtgebiet AM</td><td>Beförderungszeit</td><td colspan="2">RW: 20 Min (GW: 30 Min)</td></tr>
<tr><td>Reisezeit</td><td colspan="2">RW: 30 Min (GW: 40 Min)</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Weitere zentrale Orte</td><td>Beförderungszeit</td><td colspan="2">Zielort im Landkreis: RW: 30 min (GW: 40 min)<br>Zielort im Nachbarlandkreis: RW: 50 min (GW: 80 min)<br>Nürnberg bzw. Regensburg: RW: 80 min (GW: 110 min)</td></tr>
<tr><td>Reisezeit</td><td colspan="2">Zielort im Landkreis: RW: 40 min (GW: 50 min)<br>Zielort im Nachbarlandkreis: RW: 60 min (GW: 90 min)<br>Nürnberg bzw. Regensburg: RW: 90 min (GW: 120 min)</td></tr>
<tr><td rowspan="8">Bedienungs-häufigkeit</td><td colspan="2" rowspan="2">Verkehrszeiten Montag - Freitag</td><td rowspan="2">Hauptverkehrszeit (HVZ)<br>06.01 Uhr - 08.00 Uhr<br>12.01 Uhr - 14.00 Uhr<br>15.31 Uhr - 18.30 Uhr</td><td>Nebenverkehrszeit (NVZ)<br>04.30 Uhr - 06.00 Uhr<br>08.01 Uhr - 12.00 Uhr<br>14.01 Uhr - 15.30 Uhr<br>18.31 Uhr - 20.30 Uhr<br>Schwachverkehrszeit (SVZ)<br>20.31 Uhr - 02.00 Uhr</td></tr>
<tr></tr>
<tr><td colspan="2">Verkehrszeiten an Samstagen</td><td colspan="2">NVZ 07.00 Uhr bis 16.00 Uhr<br>SVZ 16.01 Uhr bis 02.00 Uhr</td></tr>
<tr><td colspan="2">Verkehrszeiten an Sonn-/Feiertagen</td><td colspan="2">SVZ 08.00 Uhr - 23.00 Uhr</td></tr>
<tr><td colspan="2" rowspan="5">Verkehrsangebot<br>Montag - Sonntag<br>in Taktfolgen (Minuten)<br>bzw. Fahrtenpaare (FP)</td><td colspan="2">Kernbereich:<br>HVZ: RW: 15 (GW: 30)<br>NVZ: RW: 15 (GW: 30)<br>SVZ: RW: 60 (GW: 60 als Bedarfsfahrt)</td></tr>
<tr><td colspan="2">Verdichtungsraum „zentrales Gebiet“:<br>HVZ: RW: 30 (GW: 60)<br>NVZ: RW: 30 (GW: 60)<br>SVZ: RW: 60 (GW: 60 als Bedarfsfahrt)</td></tr>
<tr><td colspan="2">Verdichtungsraum „nicht zentrales Gebiet“:<br>HVZ: RW: 60 (GW: 120)<br>NVZ: RW: 60 (GW: 120)<br>SVZ: RW: 60 BF (GW: 120 als Bedarfsfahrt)</td></tr>
<tr><td>Verkehrsachse<br><u>Schiene</u>:<br>HVZ: RW: 30 (GW: 60)<br>NVZ: RW: 30 (GW: 60)<br>SVZ: RW: 60 (GW: 60)</td><td><u>Bus</u>:<br>HVZ: RW: 60 (GW: 120)<br>NVZ: RW: 60 (GW: 120)<br>SVZ: RW: 60 (GW: 120)</td></tr>
<tr><td>Ländlicher Raum<br><u>1.000 - 3.000 EW/GÜ-Bus 1</u>:<br>HVZ: RW: 7 FP (GW: 4 FP)<br>NVZ: RW: 4 FP (GW: 2 FP)<br>SVZ[20]: RW: 2 BF FP (GW: 1 FP)</td><td><u>unter 1.000 EW/GÜ Bus 2</u>:<br>HVZ: RW: 4 FP (GW: 2 FP)<br>NVZ: RW: 2 FP (GW: 2 FP)<br>SVZ[20]: RW: 1 FP (GW: 1 FP)</td></tr>
</table>

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

**Tabelle 2: Einwohner, Fläche und Siedlungsdichte nach Gemeinden**

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

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

Stand: 31.12.2021

## Tabelle 3: Schulen und Schüler im Landkreis

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

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

Stand: Schuljahr 2022/2023

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

Für einige Schulen liegen keine aktuellen SchülerInnenzahlen vor.

## Tabelle 4: Bahnstrecken und öffentliche Buslinien nach § 42 PBefG

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

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

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

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

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

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

**Tabelle 5: Freigestellte Schülerverkehre und Berufsverkehre nach § 43 PBefG**

**Freigestellte Schülerverkehre an weiterführenden Schulen**

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

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

Stand: Schuljahr 2022/2023

**Berufsverkehre**

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

Stand: 2022

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

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

Quelle: VGN

### Tabelle 7: Bevölkerungsvorausberechnung

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

| | 2020 | 2040 |
|---|---|---|
| Stadt Amberg | 42.100 | 40.600 |
| Landkreis AS | 103.000 | 101.700 |

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

**Tabelle 8: Zielorte für das Kriterium „Erreichbarkeit“**

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

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

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

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

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

**Tabelle 9: Erschließung und Gebietstypen**

**Einzugsbereich von Haltestellen (mindestens 80% der Einwohner)**

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

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

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

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

**Tabelle 10: Linienbündelung**

| Bündel | Name | Linien | Betriebsleistung Busverkehr | Betriebsleistung Bedarfsverkehr* | Harmonisie-rungszeitraum | Laufzeit bis |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | StV Amberg | 401, 403-412, 414, 443, 459, 462, 486 | 1.070.000 | 5.000 | 31.12.2025 | 31.08.2035 |
| 2 | StV Sulzbach-Rosenberg | 420-423, 425-428 | 570.000 | 470.000 | 01.01.2024 | 31.08.2033 |
| 3 | Auerbach mit Umland | 441, 442, 450, 457 | 390.000 | 30.000 | 31.03.2028 | 31.08.2037 |
| 4 | West | 430, 447, 448 | 310.000 | 50.000 | 31.08.2028 | 31.08.2038 |
| 5 | Birgland | 424, 466, 476, 477, 481 | 290.000 | 130.000 | 31.10.2027 | 31.08.2037 |
| 6 | Kastler Umland | 445, 472, 473 | 70.000 | 50.000 | 31.08.2030 | 31.08.2040 |
| 7 | Südwest | 460, 461, 465, 471 | 430.000 | 20.000 | 31.12.2025 | 31.08.2035 |
| 8 | Südliches Vilstal | 454, 469, 470, 490 | 460.000 | 20.000 | 31.08.2026 | 31.08.2036 |
| 9 | Nordost | 402, 449, 455, 480 | 560.000 | 20.000 | 31.08.2030 | 31.08.2040 |
| 10 | Vilsecker und Hahnbacher Umland | 453, 456, 458, 463, 464 | 700.000 | 3.000 | 31.08.2029 | 31.08.2039 |

Fahrplanstand für Berechnung Betriebsleistung: März 2022
Die Betriebsleistung ist in Kilometern angegeben und wurde auf 10.000 km gerundet
* Die Betriebsleistung bezieht sich auf die Fahrplankilometer. Die tatsächlich abgerufenen Kilometer können in diesem Detaillierungsgrad nicht abgebildet werden.
Für das Linienbündel 2 wurde bereits die Kilometerleistung der Vergabe angegen, die ab 01.01.2024 gilt.

**Tabelle 11: Beteiligung der Verkehrsunternehmen (Stellungnahmen)**

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

**Tabelle 12: Beteiligung der Gemeinden sowie sonstige Stellungnahmen**

| Gemeinde | Datum | Anregung / Kritik | Verfahren |
|---|---|---|---|
| Gemeinde Birgland | 14.07.2022 | Bei Kriterium Erreichbarkeit soll Schwend als Zielort für Gemeindehauptort herangezogen werden. | Schwend wurde entsprechend in der Angebotsanalyse berücksichtigt. |
| Markt Königstein | 20.07.2022 | Die Verbindung Königstein - Neuhaus a.d.Pegn. soll als Achse definiert werden, da wichtige Verbindung. | Da die Pendlerzahl unter den Vorgaben des NVP liegt, wird dieser Antrag nicht als Vorgabe aufgenommen werden, es soll jedoch bei Vergabe der Leistung geprüft werden, ob eine bessere Anbindung möglich ist. |
| Stadt Vilseck | 28.07.2022 | Ortsteil „Südlager“ ist Teil des militärischen Sperrgebietes und muss daher nicht im NVP untersucht werden. | Das Südlager wurde aus der Untersuchung herausgenommen. |
| Gemeinde Ursensollen | 20.07.2022 | Frühe Fahrt vor 6 Uhr nach AM für Azubis fehlt; Querverbindungen sollen berücksichtigt werden. | Bei Umsetzung des Maßnamenpaketes wird auch eine Verbindung vor 6 Uhr verwirklicht. |
| Gemeinde Hohenburg | 16.08.2022 | Wenn keine Verschlechterung durch die Vorgaben im Nahverkehrsplan entstehen, dann gibt es keine Einwände. | keine Maßnahmen erforderlich |
| Gemeinde Gebenbach | 02.08.2022 | Linienbetrieb soll wie heute weitergeführt. Ortsteile unter 150 EW mitbedienen. In „busfreien“ Zeiten sollen Rufbusse eingeführt werden. | Ortsteile unter 150 EW werden nur im Schülerverkehr und wenn der Bus ohnehin vorbeifährt berücksichtigt. Rufbusse sollen künftig verstärkt eingesetzt werden. |
| Gemeinde Hahnbach | 02.08.2022 | Linienbetrieb soll wie heute weitergeführt. Ortsteile unter 150 EW mitbedienen. In „busfreien“ Zeiten sollen Rufbusse eingeführt werden. Schülerverkehre sollen optimiert werden. | s. Anmerkung Gebenbach, Schülerverkehre sollen darüber hinaus vor Vergabe der Konzession mit Gemeinde abgestimmt werden. |
| Gemeinden Neukirchen b. Su.-Ro., Etzelwang, Weigendorf | 31.08.2022 | Keine Einwände, es wird jedoch darauf hingewiesen, dass die Schülerverkehre auch weiterhin im ÖPNV bedient werden sollen, auch Orte unter 150 Einwohnern. | Schülerverkehre werden vor nächster Vergabe mit der Gemeinde abgestimmt. |
| Markt Kastl | 09.09.2022 | Vorgaben für Verkehrsachse Bus soll auf 30-Minuten-Takt verbessert werden. Kümmersbruck soll als Zielort an Stelle von Ursensollen berücksichtigt werden. | Pendlerzahlen für Kastl entsprechen nich Vorgaben des NVP, jedoch wird Stundentakt umgesetzt. Kümmersbruck wird in Untersuchung als Zielort aufgenommen. |
| Gemeinde Freudenberg | 04.04.2023 | Integration der freigestellten Schülerverkehre nach Kümmersbruck bzw. Freudenberg gewünscht. | Soll bei der Neuplanung der Linienbündel berücksichtigt werden. |
| Markt Freihung | 13.04.2023 | Bessere Verbindung von Freihung nach Hirschau/Schnaittenbach | |
| | | Ausbau des P&R-Platzes in Freihung erwünscht, da sehr stark ausgelastet | Die Errichtung von P&R Plätzen ist Aufgabe der Gemeinden |
| | | Bevölkerungsvorausberechnung wird aufgrund neuer Annahmen angezweifelt. | Die Darstellung der Bevölkerungsentwicklung basiert auf den Daten des Bayerischen Landesamt für Statistik, auf das kein Einfluss genommen werden kann. |
| | | Eine bessere Bedienung durch den ÖPNV ist gewünscht, vor allem auch im Bezug auf die Barrierefreiheit. | Der Nahverkehrsplan hat auch Bereich Freihung das Ziel, das ÖPNV-Angebot auszubauen. |
| Stadt Amberg | 11.04.2023 | Barrierefreier Ausbau der Haltestellen muss bis 2021 erfolgt sein, außer der nicht bis dahin erfolgte Ausbau kann begründet werden. Die Stadt Amberg bringt die personellen Möglichkeiten sowie die Zuweisung entsprechender finanzieller Mittel mit an. | Im NVP hat der Aufgabenträger bereits einige Gründe für den stufenweisen Ausbau der Haltestelleninfrastruktur aufgelistet. Die Anmerkung der Stadt Amberg wird hier als Ergänzung gesehen. |

| Gemeinde | Datum | Anregung / Kritik | Verfahren |
|---|---|---|---|
| Markt Kastl | 20.24.2023 | Es bestehen insbesondere am Wochenende Defizite, besonders auch für den Ortsteil Utzenhofen. Bei Neuvergabe sollen diese Defizite behoben werden und im Vorfeld eine Absprache mit dem Markt Kast erfolgen. | Bei Neuvergabe der Linienkonzessionen sollen alle Defitzite, die in der Angebotsanalyse vorkommen, behoben werden. Die Gemeinden werden hier entsprechend mit einbezogen. |

| Beteiligter | Datum | Anregung / Kritik | Verfahren |
|---|---|---|---|
| Landratsamt Neumarkt | 14.04.2023 | Hinweis, dass bei der Vergabe der Linie 460 der Landkreis Neumarkt frühzeitig zu beteiligen ist, da diese Linie auch einen Teil der Strecke im Landkreis Neumarkt hinterlegt. Dies wurde bereits 2016 gemeinsam vereinbart. | Der ZNAS wird sich rechtzeitig bei Neuvergabe der Konzession mit dem Landkreis Neumarkt bzgl. der Vergabeunterlag absprechen. |

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



## 12.1 Vorwort

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

### Zusammenspiel und Einbeziehen unterschiedlicher Institutionen und Beteiligte

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

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

### Zwei-Sinne-Prinzip

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

### Zielsetzung

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

Sollte dies am vorgesehenen Standort unter den gegebenen Randbedingungen nicht möglich sein, gibt es alternative Möglichkeiten, die unter *„Kapitel 12.4 Hinweise zur Schnittstelle Fahrzeug – Haltestelle“ auf Seite 74* ebenfalls beschrieben werden.

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

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

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

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

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

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

## 12.2 Haltestellentypen

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

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

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

## 12.3 Bauliche Mindeststandards

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

### 12.3.1 Empfehlungen für einen barrierefreien Ausbau

Idealerweise enthält eine vollständig barrierefrei ausgebaute Bushaltestelle folgende Merkmale:

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

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

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

### 12.3.2 Art des Bordsteins

**Mindestanforderung**

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

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

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

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

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

### Ergänzumg / Empfehlung

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

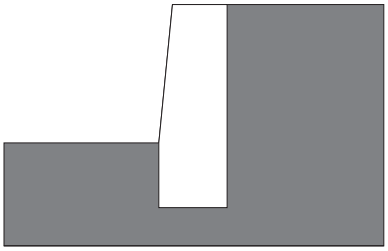


*Abb. 3: Hochbord ohne Spurführung*

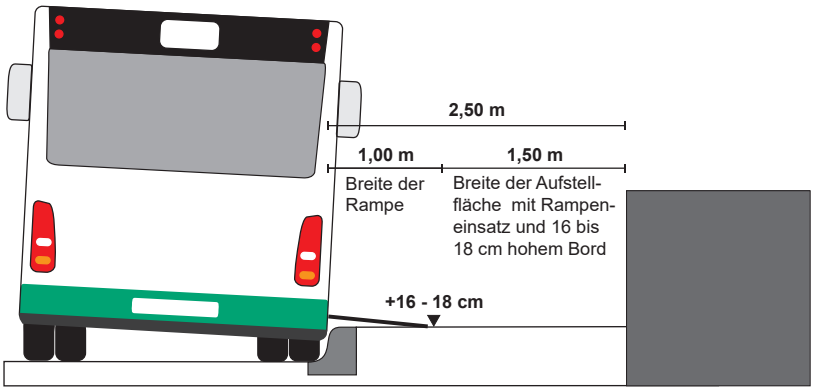



*Abb. 1: Haltesituation bei einer Bordsteinhöhe von 16 bis 18*

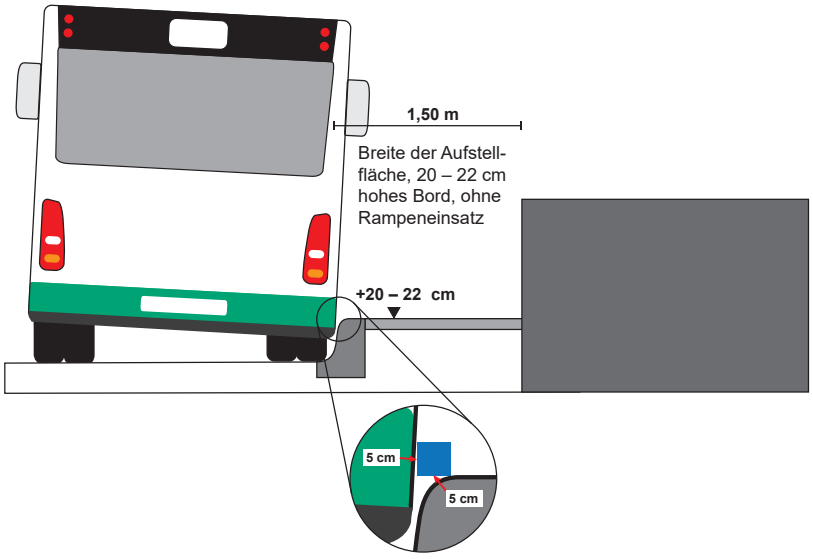



*Abb. 2: Haltesituation bei einer Bordsteinhöhe ab 20 cm*

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

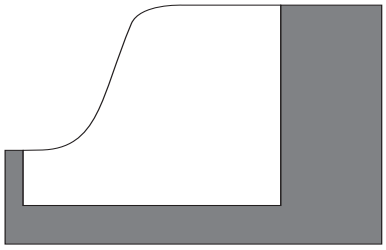


*Abb. 4: Hochbord mit Spurführung, so genanntes „Sonderbord“*

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

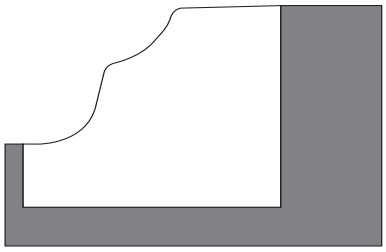


*Abb. 5: Hochbord mit Spurführung und oberer Hohlkehle*

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

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

Bussteigkantenabschnitte, die einen barrierefreien Ein- und Aus-

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

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

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

### 12.3.3 Haltbarkeit der Fahrbahn

**Bauliche Zielsetzung**
Möglichst lange Haltbarkeit der Fahrbahn

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### 12.3.5 Taktiles / Visuelles Leitsystem

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

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

**Ergänzung / Empfehlung**

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

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

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

### 12.3.6 Zugänglichkeit der Haltestelle

**Bauliche Zielsetzung (1)**
stufenlose Erreichbarkeit der Wartefläche

**Mindestanforderung (1)**

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

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

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

**Mindestanforderung (2)**

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

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

### 12.3.7 Oberflächenbelag

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

**Mindestanforderungen**

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

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

### 12.3.8 Beleuchtung

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

**Mindestanforderung**

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

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

### 12.3.9 Ausstattung allgemein

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

**Die Ausstattung**

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

### 12.3.10 Haltestellenmast / H-Schild

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

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

### 12.3.11 Fahrgastunterstand

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

Die Markierungen der Glaswände müssen kontrastreich gestaltet werden.

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

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

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

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

Sitzgelegenheiten und Informationsvitrine / Aushangfahrpläne sind nebeneinander anzuordnen.

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

### 12.3.12 Aushangfahrpläne

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

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

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

## 12.4 Hinweise zur Schnittstelle Fahrzeug – Haltestelle

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

**Hochflurbus**
- keine Barrierefreiheit möglich

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

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

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

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

## 12.5 Umsetzbarkeit des Mindeststandards und Prüfen von Alternativen

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

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

### Umsetzung Barrierefreiheit nicht oder nur teilweise möglich – Ausnahmetatbestand

Wird nach Prüfung der o.g. Möglichkeiten festgestellt, dass ein barrierefreier Ausbau der Haltestelle gemäß Mindeststandard aus sicherheitstechnischen bzw. rechtlichen Gründen oder sinnvoll bzw. verhältnismäßig nicht umsetzbar ist, liegt ein Ausnahmetatbestand vor. Gründe hierfür können sein:

**Bauliche Gründe, z.B.**

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

**Topografische Gründe, z.B.**

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

**Funktionale Gründe, z. B.**

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

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

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

Hierzu zählen besonders

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

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

# 13. RNVP Modul I Bedarfsverkehre

## 13.1 Einführung

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

## 13.2 Ausgangslage

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

Um gegenwärtige wie auch potenzielle Kunden bei der Ausweitung flexibler Bedarfsformen und den damit verbunden Änderungen in der „Handhabung“ des ÖPNV mitzunehmen, sind ein möglichst gleichartiges Vorgehen sowie einheitliche Produktdefinitionen und Qualitätsstandards innerhalb des VGN weiterhin unerlässlich. Ziel muss es sein die knappen Mittel für den ÖPNV möglichst effektiv einzusetzen. Hierzu gehören auch einheitliche Produkt und Vermarktungsstrategien, welche die Bedarfsverkehre im VGN als einfaches, flexibles, günstiges und qualitativ hochwertiges ÖPNV-Angebot kommunizieren.

Die Aufgabenträger des ZVGN tragen dieser zunehmenden Bedeutung der Bedarfsverkehre durch die folgenden gemeinsamen Definitionen und Standards für die Vorabbekanntmachungen und Vergaben von flexiblen Bedienformen Rechnung. Ziel ist es einen einheitlichen Rahmen für die Nutzung dieser Verkehrsformen zu erhalten bzw. wo noch nicht vorhanden zu schaffen und so einen weiteren Abbau von Zugangshemmnissen vorzunehmen.

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

## 13.3 Produktdefinitionen für Bedarfsverkehre

Im VGN wird bei Bedarfsverkehren zwischen drei Bedienungsformen unterschieden:

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

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

### 13.3.1 Rufbus (RBu)

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

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

**Definition Rufbus:**

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

### 13.3.2 Anruf-Sammel-Taxi (AST)

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

**Definition Anruf-Sammel-Taxi (AST):**

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

### 13.3.3 On-Demand-Verkehr (ODV)

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

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

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

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

**Definition On-Demand-Verkehre (ODV):**

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

## 13.4 Qualitätsstandards für Bedarfsverkehre

### 13.4.1 Benutzungshinweise für bedarfsgesteuerte Fahrten

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

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

**Verkehrsbezeichnung**

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

22 Unter dem Begriff „Verkehrsunternehmen“ ist in diesem Zusammenhang das Unternehmen zu verstehen, welches konkret sowohl die Kundenanfrage bearbeitet wie auch die Bedarfsfahrt durchführt. Dies können je nach Vertragsgestaltung für den jeweiligen Verkehr auch mehrere Unternehmen bzw. Auftragnehmer sein. Bei der Beteiligung von mehreren Unternehmen sind die jeweilige Aufgabenteilung sowie Kommunikations und Dokumentationspflichten festzulegen.

der nächsten Vergabe der jeweiligen Linienkonzession, anzupassen.

### Bedarfsverkehrs-Logo

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

### Konzessionsinhaber

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

### Vorbestellfrist

Die Frist für die Voranmeldung für einen bedarfsgesteuerten Verkehr soll in der Regel eine Stunde vor der fahrplanmäßigen Abfahrtszeit an der Einstiegshaltestelle, für die der Kunde den Fahrtwunsch hat, nicht überschreiten. Hierdurch soll sowohl den betrieblichen Vorlaufzeiten der Verkehrsunternehmen als auch den Erwartungen der Kunden an eine zeitnahe öffentliche Beförderung Rechnung getragen werden. Sollten kürzere Anmeldezeiten z. B. aufgrund kurzer Anfahrtswege möglich sein, sind diese im Sinne der Attraktivität gegenüber Fahrgästen umzusetzen.

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

Hinsichtlich der Länge der Frist zur Voranmeldung sind Ausnahmen möglich, wenn in Einzelfällen durch die örtliche Topografie des Bedienungsgebietes oder durch die Anzahl der Fahrgäste längere Vorlaufzeiten erforderlich sind. Falls bedarfsgesteuerte Verkehre außerhalb der Geschäfts- bzw. Bürozeiten des durchführenden Verkehrsunternehmens angeboten werden, kann die Möglichkeit zur Vorbestellung auf diese Geschäfts- bzw. Bürozeiten beschränkt werden.

### Nutzungsbeschränkungen bzw. Nutzungsausweitungen

Die für den jeweiligen Bedarfsverkehr geltenden Ausnahmen hinsichtlich der allgemeinen Nutzungsmöglichkeiten (beispielsweise hinsichtlich der Bedienung oder Nichtbedienung bestimmter Ortsteile in Flächenbediengebieten, der Möglichkeit zur Haustürbedienung, o.ä.) sind in den Bedienungshinweisen darzustellen und zu erläutern. Abweichungen von den allgemeinen Benutzungshinweisen sind auf ein Minimum zu reduzieren.

### App/Internet/Telefonnummer

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

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

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

### Zeitraum der Erreichbarkeit

Es sind die Geschäfts- bzw. Bürozeiten anzugeben, zu denen eine Bedarfsfahrt unter der angegebenen Telefonnummer angemeldet werden kann. Die Erreichbarkeit der Telefonnummer zu diesen Zeiten ist stets sicherzustellen.

### Bestellung

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

Abzufragen sind:

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

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

eines Bestellungsportals im Internet anzuwenden.

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

**Tarif**

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

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

Falls der Vertrieb von Fahrkarten im Bedarfsverkehr nur eingeschränkt erfolgen kann, ist ein entsprechender Hinweis über die Art der Beschränkung (Sortiment, Vertrieb nur für die Linie o.ä.) erforderlich.

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

**Zuschlag**

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

Für die Bildung des Zuschlags gelten folgende Regularien:

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

**Sonstige Hinweise**

Unter der Rubrik „Sonstige Hinweise“ sind alle weiteren kundenrelevanten Informationen zur Benutzung der bedarfsgesteuerten Verkehre zu veröffentlichen.

Insbesondere zählen hierzu Angaben zur Möglichkeit der Gruppenbeförderung, der Fahrradmitnahme und der Haustiermitnahme.

### 13.4.2 Fahrzeugkennzeichnung für bedarfsgesteuerte Fahrten

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

**Barrierefreiheit**

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

### 13.4.3 Ausstattung der Haltestellen für bedarfsgesteuerte Fahrten

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

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

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