



Landkreis
Lichtenfels

NAHVERKEHRSPAN 1. TEILFORTSCHRIBUNG 2023

Nahverkehrsplan

für den

Landkreis Lichtenfels

1. Teilfortschreibung

Laut Beschluss des Kreistages vom 18. April 2023

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 Gültigkeitsbereich	8
1.4 Arbeitsschritte	8
1.5 Zielvorgaben	8
2. Bestandsaufnahme	10
2.1 Raumstruktur	10
2.2 Verkehrsnachfrage	11
2.3 Derzeitiges Angebot Schienenpersonennahverkehr	11
2.4 Derzeitige Nutzung	12
3. Ausreichende Verkehrsbedienung	13
3.1 Gebietstypen	13
3.2 Erschließung	13
3.3 Erreichbarkeit	15
3.4 Bedienungshäufigkeiten	16
3.5 Auslastung	16
4. Schwachstellenanalyse	17
4.1 Ergebnisse aus den Rechenläufen	17
4.2 Infrastruktur und Schnittstellen	18
4.3 Defizitbewertung	18
5. Voraussichtliche Entwicklungen	21
5.1 Siedlungsflächen und Infrastruktur	21
5.2 Planungen anderer Aufgabenträger	21
5.3 Verkehrsprognose	21
5.4 Linienbündel	22
6. Maßnahmenpaket	24
6.1 Maßnahmenfinanzierung	24
6.2 Leistungsangebot	24
6.3 Barrierefreiheit	25
6.4 Information	28
6.5 Tarif	28
6.6 Neue Bedienformen	28
6.7 Fifty-Fifty-Bus und Taxi-Projekt	29
6.8 Trendkonferenz im Landkreis Lichtenfels	29
7. Wirkungen des Maßnahmenpaketes	30
7.1 Verkehrliche Wirkung	30
7.2 Finanzielle Wirkung	30
8. Bewertung des Maßnahmenpaketes	32
8.1 Gesamtbewertung	32
8.2 Zeitliche Reihung der Einzelmaßnahmen	32
9. Beteiligungsverfahren	33
9.1 Beteiligung der Verkehrsunternehmer	33
9.2 Weitere Beteiligungen	33
9.3 1. Teilfortschreibung 2023	33

10. Anhang	34
Abbildungen	
Tabellen	
Sonstige Anlagen	
Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN	
Kreistagsbeschluss	

1. Rahmenbedingungen und Zielvorgaben

1.1 Ausgangslage

Am 24. Juli 1995 verabschiedete der Kreistag von Lichtenfels seinen ersten Nahverkehrsplan für den Landkreis (Laufzeit 1996 bis 2001). Überprüfungen und ggf. Fortschreibungen erfolgten im Fünfjahres-Turnus. In seiner Sitzung am 03.11.2014 hat der Kreistag den Beitritt des Landkreises zum Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN), zum Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (ZVGN) sowie zum Grundvertrags-Ausschuss (GA) beschlossen. Dies bedeutete eine grundlegende Neuorientierung im ÖPNV. Daher wurde entschieden, dass der VGN-Tarif ab dem 01.01.2015 im gesamten Landkreisgebiet zur Anwendung kommt (Ergänzung des gültigen Nahverkehrsplans aus dem Jahr 2001), und dass aufgrund der großen Veränderungen im ÖPNV ein neuer Nahverkehrsplan zu erstellen und dem Kreistag zur Beschlussfassung vorzulegen ist.

Am 15.06.2015 wurde die VGN GmbH mit der Erstellung des Nahverkehrsplanes beauftragt. Am 07.11.2016 hat der Kreistag von Lichtenfels den neuen Nahverkehrsplan einstimmig beschlossen. In den Kapiteln 6 und 8 wurden im April 2023 im Rahmen der ersten Teilfortschreibung die Abschnitte, die den Stadtverkehr Lichtenfels betreffen, teilfortgeschrieben.

1.2 Gesetzliche Rahmenbedingungen

Nach § 8 Abs. 3 PBefG ist der **Aufgabenträger** für eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zuständig.

Seit 1996 sind dies mit dem Wirksamwerden des Gesetzes zur Regionalisierung des Öffentlichen Personennahverkehrs (**RegG**) sowie des Personenbeförderungsgesetzes (**PBefG**) und des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (**BayÖPNVG**) die Landkreise und kreisfreien Städte.

Art. 8 Abs. 1 BayÖPNVG legt fest, dass „die Planung, Organisation und Sicherstellung des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) eine freiwillige Aufgabe der Landkreise und kreisfreien Gemeinden im eigenen Wirkungskreis ist. Sie führen diese Aufgaben in den Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit durch.“¹ Hingegen ist der „Schienenpersonennahverkehr in Bayern ... Aufgabe des Freistaates Bayern“.²

Der Aufgabenträger „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**“.³ Dieser Nahverkehrsplan ist ein unerlässliches Instrument zur Gestaltung des allgemeinen ÖPNV und bildet den Rahmen

für die Entwicklung des ÖPNV-Angebotes. Ein wichtiges Ziel ist es, die sogenannte **Ausreichende Verkehrsbedienung** - im Sinne von angemessen - zu definieren.

Dabei wirkt nach § 8 Abs. 3a Satz 1 PBefG „die Genehmigungsbehörde ... im Rahmen ihrer Befugnisse nach diesem Gesetz und unter Beachtung des Interesses an einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung an der Erfüllung der dem Aufgabenträger ...“ obliegenden Aufgabe der Sicherstellung einer Ausreichenden Verkehrsbedienung mit. „Sie hat hierbei einen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen, der unter den Voraussetzungen des Absatzes 3 Satz 6⁴ zustande gekommen ist und vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet.“

In Weiterführung des Rechtsgedankens des § 8 Abs. 4 Satz 1 PBefG, 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.⁵

Die Verordnung (EG) 1370/2007 kommt insbesondere dann zur

¹ BayÖPNVG Art. 8 Abs. 1

² BayÖPNVG Art. 15 Abs. 1

³ PBefG §8 Abs. 3

⁴ PBefG §8 Abs. 3 Satz 6: 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.

⁵ vgl. Bayerische Leitlinien zur Anwendung der Verordnung (EG) 1370/2007, Ziffer 3.4

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 der im Jahre 1998 veröffentlichten Leitlinie zur Nahverkehrsplanung (LzN) hat das 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 und Empfehlungen zu **Grenz- und Richtwerten** für das ÖPNV-Angebot. Damit „...sollen Hinweise zum Begriff ‚ausreichende Verkehrsbedienung‘ im Sinne des § 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG gegeben werden.“ Ob eine ‚ausreichende Verkehrsbedienung‘ gegeben ist, ist in jedem Einzelfall zu entscheiden.“⁶ Wesentliche Kriterien beziehen sich beispielsweise auf Merkmale wie ÖPNV-Erschließung, Erreichbarkeit und Bedienungshäufigkeit. Hierbei überlässt der Gesetzgeber den Aufgabenträgern bei der Auslegung der Empfehlungen jedoch relativ große Spielräume.

Eine Arbeitsgruppe Nahverkehrsplan Landkreis Lichtenfels erörtere diese Kriterien und legte Vorgaben für die Bewertung der ÖPNV-Situation (Ist-Zustand) fest. Zu dieser Arbeitsgruppe gehörten neben den Vertretern der einzelnen Fraktionen auch alle Bürgermeister, der Behindertenvertreter des Landkreises sowie die Verkehrsunternehmer, die im Landkreis eine Linie betreiben.

1.3 Gültigkeitsbereich

Der Gültigkeitsbereich des Nahverkehrsplans ist auf den Zustän-

digkeitsbereich des Landkreises begrenzt.

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

Im „regionalen ÖPNV“ hat der ZVGN die „Aufgabe der regionalen Nahverkehrsplanung“, insbesondere mit folgenden Inhalten:

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

Grenzübergreifende Linien werden im Regionalen Nahverkehrsplan formal behandelt, der vom ZVGN in Auftrag gegeben und von der VGN GmbH begonnen wurde. Davon betroffene Linien bedürfen einer weiteren Untersuchung, insbesondere was die überregionale Funktion betrifft.

Die Realisierung dieser Planung liegt jedoch weiterhin bei den Aufgabenträgern des ÖPNV.

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 Arbeitsschritte

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

- Festlegung der Kriterien
- Schwachstellenanalyse
- Defizitbewertung
- Maßnahmenentwicklung
- Maßnahmenbewertung

1.5 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 vertraglicher gestalten

Diese sind insbesondere auf den motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Güterverkehr anzuwenden. Daher 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 notwendigen MIV

Um das Klimaziel des Bundes, die CO₂-Emission von 1990 bis 2020 um 40% zu reduzieren, auch im Verkehrsbereich zu stützen, ist eine Verlagerung zwischen den Verkehrsmitteln notwendig. Es sind dabei nicht nur Emissionen von CO₂, Feinstaub, NOx, etc. bedeutend, sondern auch Lärm und logistische Probleme, wie Straßenbelastung und Parkraumbeschaffung.

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

Möchte man die Schadstoff- und Lärmemissionen verringern, muss man sich konkrete Ziele setzen und entsprechende Maßnahmen umsetzen.

Diese Grundzielsetzung wird von weiteren Zielvorgaben begleitet, die sich primär aus den gesetzlichen

⁶ Bayerische Leitlinie zu Nahverkehrsplanung, Anhang C, C1

Grundlagen des § 8 Abs. 3 PBefG und dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (Art. 2, 4, 13 BayÖPNVG) ableite.

Ausreichende Verkehrsbedienung

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

Als Ausreichende Verkehrsbedienung hat der Kreistag von Lichtenfels in seiner Sitzung am 02.11.2015 den **Richtwert** festgelegt.

Bedingungsstandards und Angebotsgestaltung

Vorrangig soll der ÖPNV für den Schüler- und Berufsverkehr als mögliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr dienen (d.h. auch in den Ferien für den Berufsverkehr ein Angebot sein).

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

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

Die Bedienung in Ortsteilen unter 150 Einwohnern außerhalb des Schülerverkehrs, die nicht im Nahverkehrsplan berücksichtigt werden, kann durch alternative Bedienungsformen, wie Bedarfsverkehre, Bürgerbusse o.ä. abgedeckt werden. Zumindest sollte hier für Besorgungsfahrten oder Arztbesuche - vor allem für ältere Personen und Menschen ohne Möglichkeit zur individuellen motorisierten Beförderung - ein

Angebot geschaffen werden. Dieses Angebot wird jedoch nicht durch den Landkreis im Rahmen des Nahverkehrsplans finanziert, sondern liegt in den Händen der einzelnen Städte, Märkte und Gemeinden.

Barrierefreiheit

In der Neufassung des PBefG vom 01.01.2013 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 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen (§ 8 Abs. 3 PBefG). 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“⁷ 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.“

„Der Gesetzgeber hat mit der Zielbestimmung eines barrierefreien

ÖPNV bis 2022 keine neuen technischen Anforderungen definiert: „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 realistischlicherweise nicht zu erreichen.“

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

Der Landkreis Lichtenfels schließt sich diesen Formulierungen der ad-hoc-Arbeitsgruppe an.

Die Umsetzung der Barrierefreiheit bei der Information der Fahrgäste soll vor allem durch eine Anpassung der Internetauskunft sowie mobiler Endgeräte erfolgen. Dieses Aufgabefeld kann nicht vom Aufgabenträger umgesetzt werden, sondern wird für alle Aufgabenträger im Verbundgebiet durch die Verbundgesellschaft realisiert. Die Information vor Ort an der Haltestelle und im Fahrzeug muss jedoch vom Aufgabenträger definiert werden und ist im Rahmen des barrierefreien Ausbaus der Infrastruktur von den entsprechenden Verkehrsunternehmen umzusetzen. Daher legt der Aufgabenträger im Nahverkehrsplan vorrangig Kriterien für den barrierefreien Ausbau der Infrastruktur und der Fahrzeuge fest. Diese sind im Nahverkehrsplan unter dem Gliederungspunkt 6.3 aufgelistet.

Die Aufgabenträger im VGN-Gebiet haben sich im Rahmen des Regionalen Nahverkehrsplans darauf verständigt, ein einheitliches Außendesign der Fahrzeuge bei der Vergabe von Verkehrsleistungen zu fordern. Der Landkreis Lichtenfels wird daher auch diese Gestaltung der Fahrzeuge bei seinen Vergaben vorschreiben.

Abb. 04-IV: Außendesign für Fahrzeuge

> Abbildungen und Tabellen ab S. 28 im Anhang

⁷ ad-hoc-Arbeitsgruppe der BAG ÖPNV „Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV“; 09/2014

2. Bestandsaufnahme

2.1 Raumstruktur

Bei den Kriterien Haltestelleneinzugsbereiche und Bedienungshäufigkeiten unterscheidet die Leitlinie nach verschiedenen Gebietstypen. Dies erfordert die Aufnahme der Raumordnung und Landesplanung.

Zentralörtliche Gliederung

Der Landkreis Lichtenfels liegt im regionalen Planungsverband 4 „Oberfranken-West“.⁸

Zentrale Orte

Der Landkreis Lichtenfels besitzt kein eigenes **Oberzentrum**. Die nächstgelegenen Oberzentren sind Bamberg, Coburg und Kulmbach.

Bislang gibt es im Landkreis die **Mittelzentren** „Lichtenfels“ und „Burgkunstadt/Altenkunstadt“. Bad Staffelstein strebt derzeit an, gemeinsam mit der Stadt Lichtenfels ein Mittelzentrum zu werden, ebenso wie Weismain gemeinsam mit Burgkunstadt und Altenkunstadt (s. LEP-Fortschreibung unter www.landesentwicklung-bayern.de).

Im Regionalplan des regionalen Planungsverbandes Oberfranken-West sind Bad Staffelstein, Ebensfeld, Michelau, Redwitz a.d. Rodach und Weismain als **Grundzentren** sowie Hochstadt am Main und Marktzeuln als gemeinsames Grundzentrum definiert.

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.

⁸ Vgl. Landesentwicklungsprogramm Bayern 2013

Raumstruktur

Burgkunstadt, Marktgraitz, Marktzeuln, Michelau und Redwitz a.d. Rodach sind als ländlicher Raum mit Verdichtungsansatz definiert, die übrigen Gemeinden als ländlicher Raum. Der ganze Landkreis ist als Raum mit besonderem Handlungsbedarf bezeichnet.

Abb. 01-I: Raumstruktur

Strukturdaten

Einwohner

Die Einstufung des Landkreises in den Gebietstyp „ländlicher Raum“ spiegelt sich in der Einwohnerdichte wider. Durchschnittlich leben hier 131 Einwohner auf einem Quadratkilometer (vgl. Grafik 1).

Tabelle 1: Einwohner, Fläche und Siedlungsdichte nach Gemeinden

Abb. 01-III: Siedlungsstruktur

Arbeitsplätze

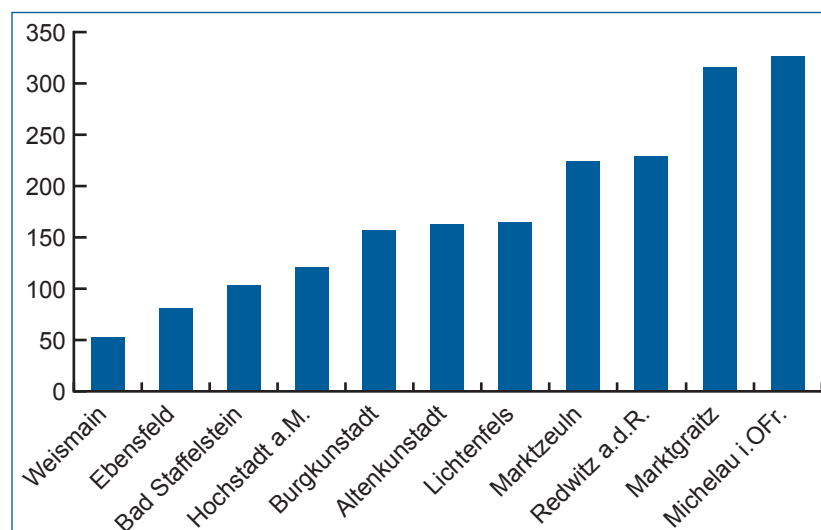
Für die Ermittlung der Arbeitsplätze in den Kommunen werden die Daten der Bundesagentur für Arbeit bezüg-

lich der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten vom Jahr 2015 herangezogen. Demnach hat die Stadt Lichtenfels mit gut 7.600 Personen mit Abstand die meisten Beschäftigten. Dieser folgen Michelau (3.900), Burgkunstadt (3.900) und Bad Staffelstein (3.600) (vgl. Grafik 2).

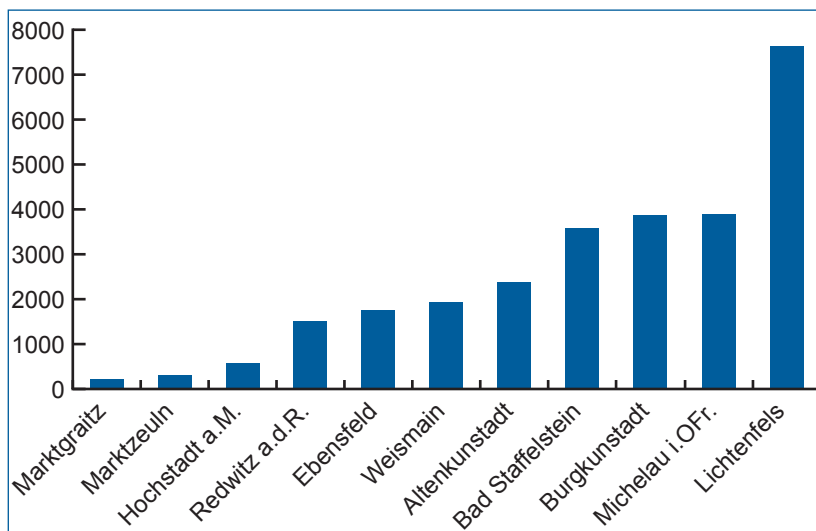
Schulplätze

Die meisten Schülerinnen und Schüler gehen auf weiterführende Schulen im Landkreis. Neben den Gymnasien in Burgkunstadt und Lichtenfels sowie den Realschulen in Bad Staffelstein und Burgkunstadt gibt es in Lichtenfels auch eine Private Wirtschaftsschule. In Lichtenfels gibt es zusätzlich eine Staatliche Berufsschule, zu der die Staatliche Berufsfachschule für technische Assistenten für Informatik sowie die Staatliche Berufsfachschule für Flechtwerkgestaltung gehört. Des Weiteren befinden sich in Kutzenberg, am Klinikum Lichtenfels und in Vierzehnheiligen drei Berufsfachschulen in privater Trägerschaft.

Es gibt elf Grund-, zwei Mittel- und vier gemischte Grund- und Mit-



Grafik 1: Bevölkerungsdichte



Grafik 2: sozialversicherungspflichtig Beschäftigte

telschulen. Im Förderschulbereich gibt es in Lichtenfels die Maximilian-Kolbe-Schule und die St.-Katharina-Schule sowie in Burgkunstadt die Regens-Wagner-Schule.

Im Schuljahr 2014/2015 besuchten ca. 3.000 Schülerinnen und Schüler die Gymnasien und Realschulen und gut 300 die Förderschulen im Landkreis. Darüber hinaus waren gut 3.000 Schülerinnen und Schüler an den Grund- und Mittelschulen.

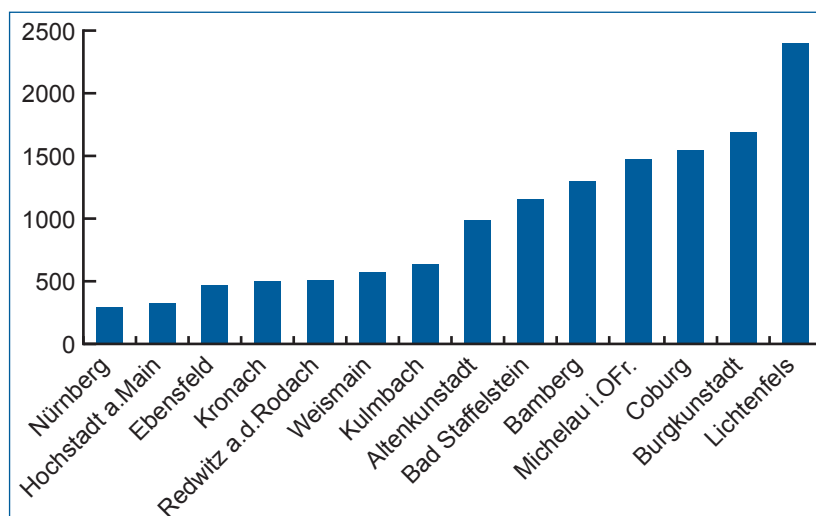
*Tabelle 2: Schulen und Schüler
Abb. 01-IV: Schulstandorte*

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. Für den Landkreis Lichtenfels stehen aktuell jedoch nur wenige Daten zur Verkehrsnachfrage zur Verfügung.

Pendlerbeziehungen

Die Bundesagentur für Arbeit ermittelt jährlich die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit ihrem Arbeitsort. Hieraus leiten sich die Pendlerbeziehungen ab. Die Freiberuflichen und die Beamten fehlen jedoch in dieser Aufstellung. Die



Grafik 3: Landkreisbewohner, die zur Arbeit ihr Gemeindegebiet verlassen (ab 250 Beschäftigten)

Binnenpendler innerhalb einer Kommune sind ebenso nicht erfasst.

Ca. 2.500 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte pendeln aus Ihrem Gemeindegebiet nach Lichtenfels, gefolgt von Burgkunstadt (1.700), Coburg (1.500), und Michelau i. OFr. (1.500) (vgl. Grafik 3).

Verkehrsmittelverfügbarkeit

Die PKW-Dichte liegt im Landkreis mit 0,63 PKW pro Einwohner leicht über dem Bundesdurchschnitt von 0,62 PKW pro Einwohner.

Verkehrsmittelwahl

Aktuell gibt es keine Untersuchung zur Verkehrsmittelwahl im Landkreis Lichtenfels. Der Landkreis hat sich jedoch an der deutschlandweiten Erhebung „Mobilität in Deutschland“ (MiD) beteiligt, die im Laufe des Jahres 2016 durchgeführt und voraussichtlich bis Ende 2017 ausgewertet sein wird. Daher können diese Werte erst in der Fortschreibung des Nahverkehrsplans dargestellt werden.

2.3 Derzeitiges Angebot Schienenpersonennahverkehr

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

Da das Angebot des SPNV auch in die Angebotsanalyse mit eingeflossen ist, soll es hier nachrichtlich erwähnt werden.

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

- **R2** Nürnberg - Bamberg - Lichtenfels - Schney (- Coburg)
- **R24** (Coburg -) Schney - Lichtenfels - Mainroth (- Kulmbach)
- **R25** Bamberg - Lichtenfels - Redwitz (- Kronach)
- **R35** Bamberg - Lichtenfels - Mainroth (- Kulmbach)

Öffentlicher Linienverkehr nach § 42 PBefG

Der Landkreis wird von 29 öffentlichen Buslinien erschlossen. Sechs Linien fahren als Stadtbuslinien in Lichtenfels, die übrigen Linien sind regionale Linienverkehre. 19 Linien sind davon in das Tarifsystem des VGN integriert. Sechs Linien verlaufen grenzüberschreitend in die benachbarten Landkreise.

Tabelle 3: Bahnstrecken und öffentliche Buslinien

Abb. 04-I: Liniennetz

Abb. 04-II: Tarifzonenplan

Linienverkehr nach § 43 PBefG

Freigestellter Schülerverkehr gibt es vor allem im Grund- und Mittelschulbereich. In Abstimmung mit den entsprechenden Gemeinden bzw. Schulverbänden soll bei der Vergabe von Linienbündeln geprüft werden, inwieweit diese freigestellten Verkehre in die öffentlichen Linien integriert werden können.

Es gibt einen Berufsverkehr der Firma SMIA B.V. & Co. KG.

Tabelle 4: Freigestellte Schülerverkehre und Berufsverkehre

Bürgerbusse

In Bad Staffelstein, Burgkunstadt, Ebensfeld und Weismain verkehren Bürgerbusse. In Bad Staffelstein fährt zusätzlich noch ein Citybus auf drei Linien verschiedene touristische Ziele an. Diese Verkehre sind alle nicht in den VGN integriert, im Citybus in Bad Staffelstein wird der VGN-Fahrschein aktuell anerkannt.

2.4 Derzeitige Nutzung

Fahrgäste

Da es momentan keine Auswertungen über die Fahrgastzahlen gibt, können diese erst in der nächsten Fortschreibung des Nahverkehrsplans dargestellt werden. Auf den VGN-Linien findet im Jahr 2017 die nächste Verkehrserhebung statt.

Fahrzeugauslastung

Da es aktuell keine Auswertungen über die Fahrgastzahlen gibt, kann auch keine Auswertung über die Auslastung der Fahrzeuge erfolgen. Diese können erst in der nächsten Fortschreibung des Nahverkehrsplans dargestellt werden.

Verkehrsleistung

Für die Darstellung der Verkehrsleistung gilt das Gleiche wie für die vorgenannten Punkte.

3. Ausreichende Verkehrsbedienun

g

Mit der Festlegung von Grenz- und Richtwerten definiert der Aufgabenträger den Begriff der „Ausreichenden Verkehrsbedienun

(LEP) wurden die zu untersuchen- den Orte im Landkreis nach den Gebietstypen aus der Leitlinie klassi- fiziert.

eine Bewertung des ÖPNV-Angebo- tes vorgenommen werden soll. Nach der Leitlinie ist die Erschließung aller Teilflächen ab 500 Einwohner (Grenzwert) und 200 Einwohner (Richtwert) zu untersuchen.

Verkehrsachse: Alle Orte an Bahnhöfen oder in direkter Umge- bung eines Bahnhofes, sowie die Gemeindehauptorte Alenkun- stadt, Marktgraitz, Marktzeuln und Weismain

Ländlicher Raum: Alle übrigen Orte

Die Teilflächen gelten als erschlos- sen, wenn mindestens 80 % der Einwohner (EW) der Teilflächen im Einzugsbereich von Haltestellen lie- gen. Da kein Kartenmaterial zur Ver- fügung steht, das die Verteilung der Einwohner in der Fläche berücksich- tigt, wird der Einwohner-Prozentwert durch einen Flächen-Prozentwert ersetzt. Das heißt, die Erschließung ist dann gegeben, wenn mindestens 80% der Siedlungsfläche im Ein- zugsbereich von Haltestellen liegen.

Zur Sicherung und Verbesse- rung des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs hat der Kreistag in seiner Sitzung vom 2. November 2015 als „**Ausrei- chende Verkehrsbedienun**“ – im Sinne von „angemessener Ver- kehrsbedienun

Abb. 01-I: Raumstruktur
Abb. 01-II: Gebietstypen
Tabelle 6: Erschließung und Gebietstypen

3.2 Erschließung

Zunächst ist vom Aufgabenträger festzulegen, für welche Ortsteile (OT)

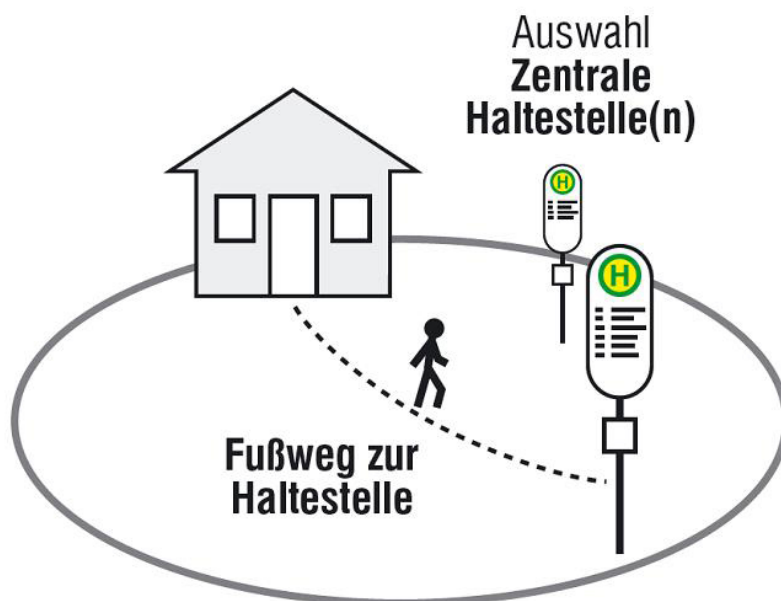
Die Leitlinie gibt je nach Gebietstyp unterschiedliche Luftlinienentfer- nungen für die Einzugsbereiche vor, wobei die Entfernungen zu den Hal- testellen nach Verkehrsträgern (Bus/ Straßenbahn und S-, U-, Eisenbahn)

Tabelle 5: Zusammenfassung der Kriterien

3.1 Gebietstypen

Bei den Kriterien Haltestellenein- zugsbereiche und Bedienungshäu- figkeiten unterscheidet die Leitlinie nach unterschiedlichen Gebietsty- pen. Dies erfordert die Aufnahme der räumlichen Gliederung des Pla- nungsraumes, wobei auch die Erfor- dernisse der Raumordnung und Lan- desplanung zu berücksichtigen sind. Unter Beachtung von Regionalplan und Landesentwicklungsprogramm

Grafik 4: Erschließung



differenziert werden. Abweichungen von diesen Entfernungswerten lässt der Gesetzgeber in begründeten Fällen zu.

Die Entscheidung, welche Ortsteile untersucht werden, orientiert sich primär an der Einwohnergröße (Fahrgastpotential). Alle später untersuchten Kriterien beziehen sich immer nur auf diese Ortsteile.

Unabhängig von dieser Entscheidung bleibt die Bedienung im Schülerverkehr für alle bisher bedienten Ortsteile weiter erhalten, auch für jeden unterhalb der festgelegten Schwellenwerten.

Räumliche Erschließung

Es sollen alle Ortsteile ab einer Größe von **150 Einwohnern** untersucht werden.

Zusätzlich:

- **Basilika Vierzehnheiligen** (touristische Bedeutung)
- **Bezirksklinikum Obermain** in Kutzenberg (wichtige Klinik)
- **Reha-Klinik Lautergrund** in Schwabthal (wichtige Klinik)
- **Kloster Banz / Neubanz** (touristische Bedeutung)
- **Hainweiher / Ebnet** (mehrfache Nachfrage)

Begründung:
Große Teile des Landkreises werden dem ländlichen Raum zugeordnet. In den betreffenden Ortsteilen liegt die Einwohnerzahl meistens unter 200 Einwohnern (vgl. Grafik 1).

Nach der Leitlinie kann der Aufgabenträger entscheiden, ob er die Anbindung aller Teilflächen ab 500 Einwohner (Grenzwert) oder 200 Einwohner (Richtwert) in die Bewertung zur Ausreichenden Verkehrsbedienung einbeziehen will. Wird der Grenzwert (500 EW) herangezogen, würden lediglich 16% der Ortsteile bzw. 74% der Bevölkerung in die Betrachtung einfließen. Bei Berücksichtigung des Richtwertes (200 EW) steigen die Anteile auf 35% der Ortsteile bzw. 88% der Bevölkerung.

In den Gemeinden im ländlichen Raum weisen die meisten Orte eine Einwohnerzahl unter 200 Einwohnern auf, d.h. dort wäre nur ein kleiner Anteil der Ortsteile von der Untersuchung betroffen. Je mehr Orte mit dem ÖPNV erschlossen werden, desto größer ist die Erschließungswirkung der bestehenden Linien. Um mehr als ein Drittel aller Orte bei der Untersuchung zu berücksichtigen, sollen alle Ortsteile ab 150 Einwohnern in die Analyse aufgenommen werden.

Damit werden im Landkreis 43% aller Ortsteile und 92% der Bevölkerung bei der Untersuchung berücksichtigt.

Die Ortsteile Kloster Banz / Neubanz sowie Ebnet und Hainweiher werden nur im Maßnahmenpaket mit Fahrten im Bedarfsverkehr berücksichtigt.

Einzugsbereiche von Haltestellen

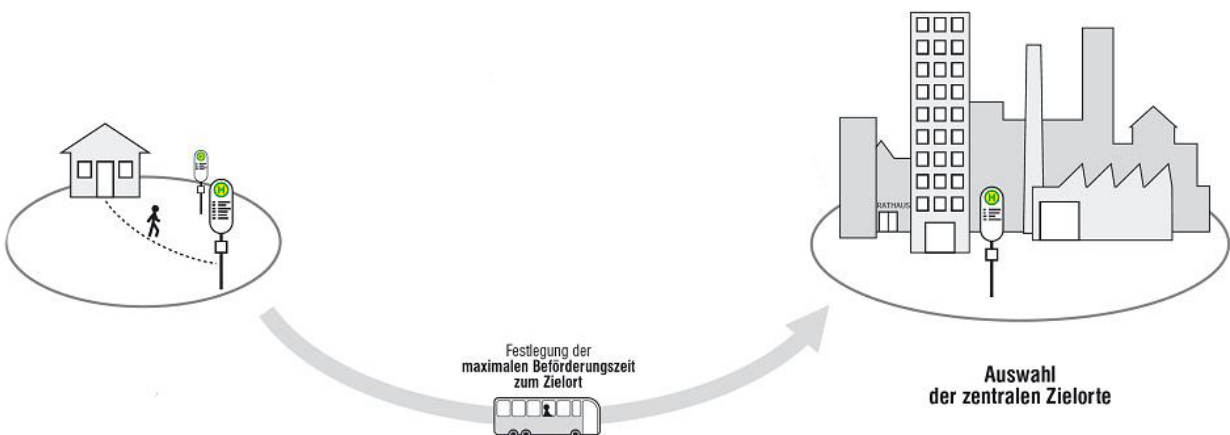
Die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung gibt Empfehlungen zu den Haltestelleneinzugsbereichen und differen-

ziert dabei nach Verkehrsmitteln und Gebietstypen. Die Bandbreite der Vorgaben reicht beim Busverkehr von 300 m (Ober-/Mittelzentrum) bis 1.000 m (ländlicher Raum). Für den Eisenbahnverkehr nennt die Leitlinie Werte zwischen 600 m und 1800 m. Es sollen folgende Werte gelten:

Radius für Haltestellen:

- **Bus:** 500 m
- **Bahn:** 1.000 m

Begründung:
Im Stadtverkehr Lichtenfels ist die Haltestellendichte bereits heute wesentlich höher, wodurch Werte von 300-400 m erreicht werden. Dies entspräche den Richtwerten für den Kernbereich bzw. Gebiete mit hoher Nutzungsdichte. Für die übrigen Gebietstypen wird ein einheitlich attraktiver Wert empfohlen. Zum einen sollen im Landkreis gleiche Zugangsbedingungen zum ÖPNV angeboten werden. Zum anderen sollen den bestehenden Linien durch attraktive Haltestelleneinzugsbereiche Fahrgäste zugeführt und nicht abgeschreckt werden. Besonders im ländlichen Raum besteht eine große Distanzempfindlichkeit, weswegen hier erfahrungsgemäß auch schon kurze Strecken mit dem PKW gefahren werden. Die Bereitschaft, längere Fußwege zur Haltestelle zurückzulegen, ist gering.



Grafik 5: Erreichbarkeit

3.3 Erreichbarkeit

Die Leitlinie gibt vor, **zentrale Orte** (Gemeindehauptort, Grund-, Mittel- und Oberzentrum) zu bestimmen, die für die Bürger der einzelnen Ortsteile in **bestimmter Zeit** und innerhalb **bestimmter Intervalle** erreichbar sein sollen.

Übergeordnete Ziele

Die Verbindung zum **Gemeindehauptort** bzw. zum Sitz der **Verwaltungsgemeinschaft** soll es Bürgern vor allem ermöglichen, die Gemeindeverwaltung zu erreichen, Waren des täglichen Bedarfs zu kaufen sowie Schülern die Grund- bzw. Mittelschule zu erreichen. Die Erreichbarkeit des jeweiligen Gemeindehauptortes wird für alle Ortsteile untersucht.

Darüber hinaus wird die Verbindung zum jeweiligen **Grundzentrum** untersucht. Da bis auf Marktgraitz alle anderen Gemeindehauptorte auch gleichzeitig Grundzentrum sind und für Marktgraitz Redwitz a.d. Rodach gleichzeitig Sitz der Verwaltungsgemeinschaft sowie Grundzentrum ist, wird auf diese Untersuchung verzichtet.

Ebenso wird die Erreichbarkeit der **Ober- und Mittelzentren** überprüft. Anhand der Pendlerdaten der Arbeitsagentur für Arbeit sollen für jede Gemeinde die wichtigsten Zentralen Orte gefunden werden. Da die einzelnen Gemeinden im Landkreis Lichtenfels zu mehreren Oberzentren in der Region eine bedeutsame Pendlerzahl aufweisen kann, sollen für jede Gemeinde zwei Oberzentren untersucht werden. Bei den Mittelzentren bestehen vor allem zur Kreisstadt Lichtenfels sowie zum gemeinsamen Mittelzentrum Burgkunstadt/Altenkunstadt wichtige Verflechtungen. Daher sollen diese von allen Gemeinden aus untersucht werden. Bei den übrigen Mittelzentren (Bad Staffelstein und Weismain werden im Vorgriff auf eine Aufwertung zum Mittelzentrum in die Untersuchung mit aufgenommen) werden nur Beziehungen untersucht, bei denen mehr als 50 Einpendler registriert werden.

Abb. 01-I: Raumstruktur

Tabelle 7: Erreichbarkeit übergeordneter Orte

Erreichbarkeit von Oberzentren:

- **Coburg** für alle Gemeinden mit ihren Ortsteilen außer Weismain
- **Bamberg** für Bad Staffelstein, Ebensfeld, Hochstadt a. Main, Lichtenfels, Marktzeuln, Michelau i.OFr. und Weismain
- **Kulmbach** für Altenkunstadt, Burgkunstadt, Marktgraitz, Redwitz a.d.Rodach und Weismain

Erreichbarkeit von Mittelzentren:

- **Lichtenfels** als Kreisstadt für alle Gemeinden mit ihren Ortsteilen
- **Burgkunstadt/Altenkunstadt** für alle Gemeinden mit ihren Ortsteilen
- **Kronach** für Altenkunstadt, Burgkunstadt, Lichtenfels und Redwitz a.d. Rodach
- **Bad Staffelstein** für Ebensfeld, Lichtenfels und Michelau i.OFr.

Zeitfenster für Hin- und Rückfahrt

Die Zielorte müssen vormittags für die Hin- und mittags sowie nachmittags für die Rückfahrt innerhalb vorgegebener Zeitintervalle erreichbar sein. Um den Gegebenheiten, dass immer mehr Teilzeitarbeitskräfte nur am Nachmittag arbeiten, Rechnung zu tragen, wurde zusätzlich eine Hin- und Rückfahrt mittags untersucht.

Intervalle:

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

Reisezeit

Für diese Fahrten ist eine maximale Reisezeit vorgegeben. Nach Möglichkeit soll hier auch die Reisegeschwindigkeit mit untersucht werden, da weit entfernt liegende Ortsteile häufig zwar bei den Verbindungen eine gute Reisegeschwindigkeit auf-

weisen, jedoch die Streckenlänge zum entsprechenden Zielort so lang ist, dass die vorgegebene Zeit nicht eingehalten werden kann.

Gemeindehauptort

- Die **Reisezeit** soll **30 Minuten** nicht überschreiten.

Mittel- und Oberzentrum

- Die **Reisezeit** soll **60 Minuten** nicht überschreiten.

Die **Reisezeit** setzt sich zusammen aus der Fahrzeit, der Umsteigezeit und den Ab- und Zugangszeiten. Die Zu- und Abgangszeiten zur Haltestelle sollen in der Summe 10 Minuten betragen, die Umsteigezeit maximal 15 Minuten. Es soll höchstens 2-mal umgestiegen werden.

3.4 Bedienungshäufigkeiten

Das Kriterium der Bedienungshäufigkeit gibt an, wie oft am Tag ein Ortsteil durch eine öffentliche Linie bedient wird. Die Standards richten sich nach den festgelegten Gebietstypen. Die Leitlinie gibt entsprechend der Gebietstypen verschiedene Taktfolgen bzw. Anzahl an Fahrten pro Tag vor. Die Zeitlagen der Verkehrszeiträume Haupt- (HVZ), Neben- (NVZ) sowie Schwachverkehrszeit (SVZ) sind vom Aufgabenträger festzulegen.

Die Leitlinie macht jedoch keinerlei Aussagen zur zeitlichen Lage und Ausdehnung der Verkehrszeiträume. Daher muss der Aufgabenträger diese selbst definieren.

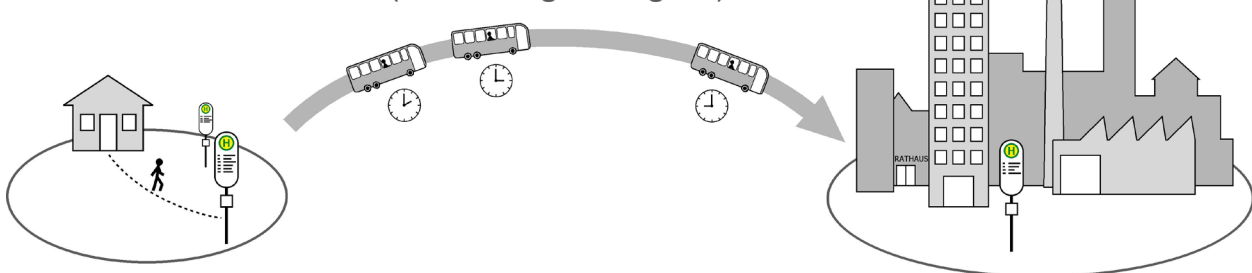
Bedienstandards (Anzahl an Fahrten bzw. Taktfolge):

Ländlicher Raum ⁹	HVZ	NVZ	SVZ
1.000 - 3.000 Einwohner	6	4	2
< 1.000 Einwohner	4	2	1
Verkehrsachsen ¹⁰	30	30	60

Für Montag bis Freitag gelten folgende Zeiträume:

SVZ		HVZ		NVZ		HVZ		NVZ		HVZ		NVZ		SVZ ¹¹	
von	bis	von	bis	von	bis	von	bis	von	bis	von	bis	von	bis	von	bis
04:30	06:00	06:01	08:00	08:01	12:00	12:01	13:30	13:31	15:30	15:31	18:30	18:31	20:00	20:01	00:00

Wie oft? (Bedienungshäufigkeit)



Grafik 6: Bedienungshäufigkeit

9 Anzahl Fahrtenpaare pro Tag

10 Taktfolge in Minuten; In der HVZ ist das Angebot der NVZ bedarfsgerecht zu verdichten.

11 Freitags geht die SVZ bis 2 Uhr

3.5 Auslastung

Die Leitlinie schreibt vor, die derzeitige ÖPNV-Nutzung zu untersuchen und zu prüfen, ob auf einzelnen Fahrten bzw. Linien Maßnahmen zur Erhöhung bzw. Senkung der Auslastung getroffen werden müssen. Hierbei wird nach dem Besetzungsgrad (Prozentuale Auslastung des Fahrzeuges zwischen zwei Haltestellen - höchste Fahrgastbesetzung am Tag) und der Tagesauslastung (Indikator für zu geringe bzw. zu hohe Nachfrage auf einzelnen Linien) unterschieden.

Die Leitlinie setzt demnach keine Maßstäbe für Mindeststandards der Bedienung, sondern zielt auf ein der Nachfrage angemessenes Angebot ab.

Da es aktuell keine Auswertungen über die Fahrgastzahlen gibt, kann die Auslastung der Fahrzeuge nicht berechnet werden. Diese kann erst in der nächsten Fortschreibung des Nahverkehrsplans erfolgen.

4. Schwachstellenanalyse

Insgesamt wurden 73 Ortsteile im Landkreis untersucht. Für jeden zu untersuchenden Ortsteil wurden Berechnungen zu den zehn Kriterien (ein Kriterium für Erschließung, sechs Kriterien für Erreichbarkeit, drei Kriterien für Bedienungshäufigkeit) durchgeführt.

Es wurden sowohl Richt- als auch Grenzwerte berechnet. Die Untersuchung erfolgte im Herbst 2015. Verglichen wurden die Vorgaben mit dem Fahrplanstand vom 13.09.2015.

4.1 Ergebnisse aus den Rechenläufen

Die Abbildungen 02-I bis 02-IV im Anhang fassten die **Defizite** je Kriterium zusammen, differenziert nach Schul- und Ferientagen sowie nach Richt- und Grenzwert. Der Begriff „Defizit“ bezeichnet lediglich den Sachverhalt, dass die Vorgaben nach dem Richt- oder Grenzwert nicht erfüllt werden. Damit wurde noch keine Aussage zum Ausmaß der Abweichung und zur Gewichtung des Defizits oder zum Aufwand für dessen Behebung getroffen.

Das Kriterium „Erreichbarkeit des Gemeindehauptortes“ wird für den jeweiligen Gemeindehauptort selber nicht untersucht, daher wurden bei diesem Kriterium nur 62 an Stelle von 73 Ortsteilen untersucht. Das Mittelzentrum 3 wurde nur für 47 Ortsteile untersucht.

Ergebnisüberblick Montag - Freitag

Da für die einzelnen Gemeinden unterschiedliche Mittel- bzw. Oberzentren als Zielorte ausgewählt wurden, sind diese entsprechend nicht für alle Gemeinden gleich. Welcher Zielort für die jeweilige Gemeinde hinter den Bezeichnungen „Oberzentrum 1“ bis „Mittelzentrum 3“ liegt, kann der Tabelle 7 im Anhang entnommen werden.

Aus dem Ergebnisüberblick wird deutlich, dass der Richtwert (guter ÖPNV-Standard) im Vergleich zum Grenzwert (Mindestanforderung an den ÖPNV) deutlich häufiger nicht erreicht wird. Auch der Unterschied zwischen Schul- und Ferientagen ist deutlich zu erkennen. In insgesamt 398 Fällen an Schultagen bzw. 490 Fällen an Ferientagen wird der Richtwert nicht erfüllt. Der Grenzwert wird

an Schultagen 296-mal nicht erfüllt, an Ferientagen 424-mal.

Beim Kriterium **Erschließung** wurden Defizite in den Ortsteilen Nedensdorf, Burgkunstadt und Schwüritz festgestellt.

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.

Für jeden Ort wurden die Erreichbarkeit zweier Oberzentren (Coburg, Bamberg bzw. Kulmbach) untersucht. Kriterium für die Auswahl der jeweiligen Oberzentren war die Bedeutung dieser für die Pendler aus der jeweiligen Gemeinde. Zusammengefasst wurden diese Untersuchungen unter den „Oberzentren 1 und 2“.

Der Grenzwert, der weitaus längere Fahrzeiten erlaubt, wird an Schultagen deutlich öfter erfüllt. In den Ferien weisen sowohl Richt- als auch Grenzwert eine hohe Anzahl an Defiziten auf. Auffallend ist, dass hier häufig auch die Umsteigebeziehung an den Bahnhöfen nicht optimal ist. Da einige Linien an Ferientagen nur

Ergebnisüberblick Montag - Freitag

	Richtwert	
	Schultage	Ferien
Erschließung	3	3
Erreichbarkeit Gemeindehauptort	39	52
Erreichbarkeit Oberzentrum 1	61	64
Erreichbarkeit Oberzentrum 2	56	64
Erreichbarkeit Mittelzentrum 1	35	49
Erreichbarkeit Mittelzentrum 2	36	63
Erreichbarkeit Mittelzentrum 3	40	40
Bedienungshäufigkeit Hauptverkehrszeit	31	48
Bedienungshäufigkeit Nebenverkehrszeit	32	41
Bedienungshäufigkeit Schwachverkehrszeit	65	66
Summe Vorgaben nicht erfüllt:	398	490

	Grenzwert	
	Schultage	Ferien
Erschließung	3	3
Erreichbarkeit Gemeindehauptort	29	46
Erreichbarkeit Oberzentrum 1	36	51
Erreichbarkeit Oberzentrum 2	39	53
Erreichbarkeit Mittelzentrum 1	34	48
Erreichbarkeit Mittelzentrum 2	30	61
Erreichbarkeit Mittelzentrum 3	38	39
Bedienungshäufigkeit Hauptverkehrszeit	13	36
Bedienungshäufigkeit Nebenverkehrszeit	18	32
Bedienungshäufigkeit Schwachverkehrszeit	56	55
Summe Vorgaben nicht erfüllt:	296	424

Ergebnisüberblick am Wochenende

	Richtwert		Grenzwert	
	Schultage	Ferien	Schultage	Ferien
Erschließung	3	3	3	3
Erreichbarkeit Gemeindehauptort	61	60	60	60
Erreichbarkeit Oberzentrum 1	66	65	65	64
Erreichbarkeit Oberzentrum 2	66	65	65	65
Erreichbarkeit Mittelzentrum 1	65	64	64	64
Erreichbarkeit Mittelzentrum 2	67	67	67	66
Erreichbarkeit Mittelzentrum 3	41	42	41	41
Bedienungshäufigkeit Hauptverkehrszeit	-	-	-	-
Bedienungshäufigkeit Nebenverkehrszeit	-	-	-	-
Bedienungshäufigkeit Schwachverkehrszeit	64	64	64	58
Summe Vorgaben nicht erfüllt:	64	64	64	58

ein ausgedünntes Angebot fahren bzw. teilweise gar nicht verkehren, kommen in den Ferien wesentlich mehr Defizite vor als an Schultagen.

Die Untersuchung der Erreichbarkeit von Mittelzentren in der Region zeigt, dass deutlich mehr Vorgaben im Vergleich zu den Oberzentren erfüllt werden, da diese näher an den einzelnen Ortschaften liegen und damit die Reisezeit öfter erfüllt wird.

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. In der Schwachverkehrszeit fehlen dagegen zahlreiche Verbindungen.

Ergebnisüberblick am Wochenende

Am Wochenende gibt es nur die Schwachverkehrszeit, daher werden bei der Haupt- bzw. Nebenverkehrszeit keine Werte angegeben. Da am Wochenende auf den einzelnen Buslinien i.d.R. nur vereinzelt Fahrten angeboten werden, können hier abgesehen von den Schienenhaltepunkten kaum Kriterien erfüllt werden. Es besteht entsprechend großer Handlungsbedarf.

Erläuterung zu den Tabellen

Einen Überblick über alle Untersuchungsergebnisse geben die Abbildungen 02-I bis IV sowie die Tabelle 8 im Anhang. Dargestellt sind die Ergebnisse nach dem Richtwert sowie dem Grenzwert.

Abb. 02-I: Richtwert - Erschließung und Erreichbarkeit Schule

Abb. 02-II: Richtwert - Erschließung und Erreichbarkeit Ferien

Abb. 02-III: Grenzwert - Erschließung, Erreichbarkeit Schule

Abb. 02-IV: Grenzwert - Erschließung, Erreichbarkeit Ferien

Tabelle 8: Wochenendverkehr

erst an sechs Bahnhaltedpunkten PKW-Parkplätze (P+R) und Fahrradstellplätze (B+R) eingerichtet worden. Sowohl die Mittelzentren als auch die Oberzentren Bamberg, Coburg und Kulmbach sind mit schnellen Zugverbindungen zu erreichen.

Tabelle 9: Schienenhaltepunkte und P+R-, bzw. B+R-Plätze

Tarifsystem und Konzessionen

Der Landkreis Lichtenfels ist Mitglied im Grundvertrags-Ausschuss und ZVGN. Für 19 von 29 öffentlichen Linien gilt der VGN-Tarif. Die übrigen öffentlichen Linien fahren einen eigenen Haustarif.

Tabelle 3: Bahnstrecken und öffentliche Buslinien

4.2 Infrastruktur und Schnittstellen

Haltestellen

Nicht alle Linien im Landkreis sind aktuell in den VGN-Tarif integriert, daher weisen die Haltestellen sehr unterschiedliche Ausstattungen auf. Die Maßnahmen hierzu sind unter dem Punkt 6.3 dargestellt.

Verknüpfungspunkte

Die neun Bahnhaltedpunkte an Regionalbahnen im Landkreis bieten ideale Verknüpfungspunkte zwischen dem Individualverkehr (IV) und dem ÖPNV-Netz. Bisher sind jedoch

4.3 Defizitbewertung

Klassifizierung des Handlungsbedarfes

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

cher Fahrgastpotentiale klassifiziert, gewichtet und der Handlungsbedarf ermittelt.

Defizitkriterium Erschließung

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

Priorität 1

Handlungsbedarf **kurzfristig** - 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.

In Nedensdorf, Burgkunstadt und Schwüritz wurden Defizite und der Handlungsbedarf ermittelt. Nedens-

dorf ist nur zu 77,2% (langfristiger Handlungsbedarf), Burgkunstadt zu 77,8% (vorrangiger Handlungsbedarf) und Schwüritz zu 76,3% (mittelfristiger Handlungsbedarf) erschlossen.

Defizitkriterium Erreichbarkeit

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

Priorität 1

Handlungsbedarf **kurzfristig** - 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 Berufsverkehr sowohl an Schul- als auch an Ferientagen besteht.

An Ferientagen (219) gibt es weit mehr vorrangig zu behobende Defizite als an Schultagen (159). Besonders viele Defizite sind bei der Erreichbarkeit der Oberzentren festzustellen. Hier ist vor allem die Entfernung maßgebend, teilweise aber auch die fehlenden Umsteigebeziehungen zwischen den Bus- und Bahnlinien. Die Oberzentren müssen dem Richtwert nach in 50 Minuten Fahrtzeit erreicht werden. Dies ist für viele Ortsteile nicht vorhanden. Die Vorgabe des Grenzwertes von 80 Minuten Fahrtzeit kann dagegen von weit mehr Ortsteilen aus erfüllt werden.

12 GHO = Gemeindehauptort
OZ = Oberzentrum
MZ = Mittelzentrum

Defizite Erreichbarkeit in der Schulzeit:¹²

	GHO	OZ 1	OZ 2	MZ 1	MZ 2	MZ 3
kurzfristig	26	25	32	23	27	32
mittelfristig	3	11	7	10	3	6
langfristig	10	25	17	1	6	2
	39	61	56	34	36	40

Defizite Erreichbarkeit in der Ferienzeit:

	GHO	OZ 1	OZ 2	MZ 1	MZ 2	MZ 3
kurzfristig	42	34	38	35	44	36
mittelfristig	4	17	15	13	17	3
langfristig	6	13	11	0	2	1
	52	64	64	48	63	40

Defizitkriterium
Bedienungshäufigkeit

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

Priorität 1

Handlungsbedarf **kurzfristig** - 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

- Anzahl Fahrten liegen zwischen Richtwert und Grenzwert.

Abgesehen von der Schwachverkehrszeit sind an Schultagen vor allem mittel- und langfristig zu behebbende Defizite vorhanden. Vorrangig zu behebbende Defizite gibt es vor allem in den beiden Burgkunstadter Ortsteilen Gärtenroth und Kirchlein, die derzeit neben dem Bürgerbus durch keine öffentliche Buslinie in Richtung Burgkunstadt angebunden werden. An Ferientagen steigt der Anteil vorrangig zu behobender Defizite rapide an. Dies liegt vor allem daran, dass viele Linien nur an Schultagen verkehren oder in den Ferien höchstens ein bis zwei Fahrten anbieten. Noch stärker ist dieses Vorkommen kurz- und mittelfristig zu behobender Defizite am Wochenende. Hier können die wenigsten Buslinien im Landkreis ein Angebot vorweisen.

In der Schwachverkehrszeit besteht derzeit kaum ein Angebot, weshalb hier die meisten Defizite vorliegen.

Defizite Bedienungshäufigkeit in der Schulzeit:

	HVZ	NVZ	SVZ
kurzfristig	2	4	48
mittelfristig	11	14	8
langfristig	19	14	9
	32	32	65

Defizite Bedienungshäufigkeit in der Ferienzeit:

	HVZ	NVZ	SVZ
kurzfristig	25	26	47
mittelfristig	11	6	8
langfristig	12	9	11
	48	41	66

Defizite Bedienungshäufigkeit am Wochenende:

Samstag

	SVZ
kurzfristig	43
mittelfristig	21
langfristig	0
	64

Sonntag

	SVZ
kurzfristig	59
mittelfristig	0
langfristig	5
	64

5. Voraussichtliche Entwicklungen

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

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 geht die Bevölkerung im Landkreis Lichtenfels von 2015 mit 66.400 Einwohnern bis 2030 auf 64.300 Einwohner zurück.

Tabelle 10: Bevölkerungsvorausberechnung bis 2030

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

Siedlungsflächen

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

ggf. Maßnahmen zur ausreichenden Erschließung getroffen werden.

Wohnbauflächen

In Marktzeuln ist ein kleines Baugebiet mit ca. 20 Parzellen geplant, für das aber voraussichtlich keine weiteren Haltestellen notwendig sind.

In den Lichtenfelser Stadtteilen Schney und Seubelsdorf könnten weitere Erschließungen von Wohnbaugebieten erfolgen.

Weitere Projekte sind im Landkreis aktuell nicht geplant.

Gewerbliche Bauflächen

In Altenkunstadt wird aktuell das Gewerbegebiet „Woffendorf“ vorbereitet.

In der Stadt Lichtenfels stehen Erweiterungen der bestehenden Gewerbegebiete in Seubelsdorf und in Schney an.

Weitere Projekte sind im Landkreis aktuell nicht geplant.

Verkehrsinfrastruktur

Größere Bauprojekte im Straßenverkehr sind in der nahen Zukunft im Gebiet der Stadt Weismain geplant. Die Ortsumgehungen in Weismain, Modschiedel und Wunkendorf werden aber voraussichtlich keine maßgeblichen Auswirkungen auf den ÖPNV haben.

Der vierspurige Ausbau der B173 im Abschnitt Hochstadt a. Main bis Zettlitz ist geplant. Der noch ausstehende Planfeststellungsbeschluss soll nach einem aktuellen Bürgerentscheid durch die Gemeinde Hochstadt a. Main beklagt werden.

Im **Schiene**personennahverkehr (SPNV) ist für Ende 2017 die Inbetriebnahme der Neubaustrecke von München und Nürnberg

über Erfurt und Leipzig nach Berlin, die vom ICE bedient werden soll, geplant. In diesem Zusammenhang soll die bisherige ICE-Strecke von Nürnberg über Bamberg und Lichtenfels nach Saalfeld und weiter bis Berlin eingestellt werden. Der für den Landkreis und die Region Oberfranken wichtige ICE-Halt in Lichtenfels entfällt zu diesem Zeitpunkt. In Bamberg ist ein Systemhalt auf der Neubaustrecke geplant, in Coburg dagegen nur der Halt von einzelnen Zugpaaren in den Tagesrandlagen.

Eine Neuauflage einer IC-Verbindung voraussichtlich von Karlsruhe über Nürnberg und Lichtenfels nach Saalfeld und Berlin ist bis spätestens für das Jahr 2023 zugesichert.

5.2 Planungen anderer Aufgabenträger

Planungen der benachbarten Aufgabenträger im ÖPNV, die Auswirkungen auf den Landkreis Lichtenfels hätten, sind aktuell nicht bekannt.

5.3 Verkehrsprognose

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

- „das zukünftig zu erwartende Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr (MIV) und im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) auf Schiene und Straße zu prognostizieren,“

- „planerische Maßnahmen vorzusehen, die eine bestmögliche Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs unter Berücksichtigung der Belange des Gesamtverkehrs zulassen.“

Der Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (ZVGN) und die Bayerische Straßenbauverwaltung haben eine gemeinsame Datenbank, in die sowohl ÖPNV- als auch MIV-Daten einfließen, erstellt. Diese Gesamtverkehrsdatenbasis DIVAN bildet die Grundlage für eine gebietsbezogene Prognose des zukünftig zu erwartenden Verkehrsaufkommens. Da für Lichtenfels aktuell aber noch keine Fahrgastzahlen vorliegen, kann diese Prognose derzeit nicht durchgeführt werden und erst bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans erfolgen.

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 zur Verfügung stehen. (vgl. Art. 2 Bay-ÖPNVG)

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

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

Entsprechend § 13 Abs. 2a Satz 3 PBefG 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 PBefG festgelegten Linienbündel herauslösen würde.“

Hinsichtlich der möglichen Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge sind nach § 8a PBefG 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 Verkehrsbedienungs mit den geringsten Kosten für die Allgemeinheit umgesetzt werden soll. Aus verkehrlich zusammenhängenden Linien sollen keine einzelnen Linien herausgelöst werden können, um weiterhin Synergieeffekte beim Betreiben der Linien nutzen zu können.

Um somit sicherzustellen, dass keine ertragreichen Linien aus dem Landkreisliniennetz herausgelöst werden und der Landkreis - und somit die Allgemeinheit - nur die Kosten auf den defizitären Linien tragen muss, werden im Nahverkehrsplan entsprechende Linienbündel gemäß den Anforderungen der PBefG-Novelle vom 01.01.2013 gebildet.

Die Linienbündelung wurde vom Kreistag in seiner Sitzung vom 25. Juli 2016 einstimmig verabschiedet.

Folgende Kriterien werden für die Linienbündel herangezogen:

- Linien sollen geographisch/verkehrlich beieinander liegen
- die Linienbündel sollen mittelstandsfreundlich mit einer Betriebsleistung im Bereich von 200.000 - 400.000 km/Jahr gestaltet werden

Tabelle 11: Linienbündelung

Die jeweils bei den Linienbündeln angegebene Betriebsleistung wurde nach dem bestehenden Fahrplan (Dez. 2015) errechnet. Aus den bestehenden Linien im Landkreis hat sich nach den oben beschriebenen Kriterien die Bildung folgender fünf Linienbündel ergeben:

Linienbündel 1: „Stadtverkehr Lichtenfels“

- betrifft Linien 1201 - 1206
- abgestimmter Taktverkehr
- geographisch geschlossene Einheit
- Betriebsleistung: ca. 275.000 km/Jahr
- Aufgrund des verkehrlichen Zusammenhangs und der Geschlossenheit zwischen den einzelnen Linien im Stadtverkehr werden die Linien 1201 bis 1206 gebündelt.

Linienbündel 2: „Nord-Ost“

- betrifft Linien Götz 1 - Götz 3, Mobi 1, Bereich der östlichen Ortsteile von Burgkunstadt (Theisau, Mainklein, Mainroth, Gärtenroth, Wildenroth, Kirchlein, Hainzendorf, Reuth)
- Linien sind geographisch geschlossen
- Betriebsleistung: ca. 350.000 km/Jahr
- Im Bereich Burgkunstadt - Altenkunstadt - Weismain besteht paralleler Verlauf zu den Linien 1231 - 1234, gemeinsames Linienbündel wäre jedoch über den Vorgaben.
- Aufgrund des verkehrlichen Zusammenhangs sowie des Bestehens von eigen- und gemeinwirtschaftlichen Linien sollen die Linien Götz 1, Götz 2, Götz 3, Mobi 1 sowie die Erschließung der oben genannten östlichen Ortsteile von Burgkunstadt zu einem Linienbündel zusammengefasst werden, um ein Herauslösen nicht wirtschaftlicher Linien insbesondere vor dem Hintergrund von sinkenden Schülerzahlen aufgrund des demographischen Wandels zu

verhindern und somit die Kosten für die Allgemeinheit zu erhöhen.

Linienbündel 3: „Süd-Ost“

- betrifft Linien 1231 - 1234
- Linien sind geographisch geschlossen
- Betriebsleistung: ca. 120.000 km/Jahr
- Betriebsleistung liegt unter den Vorgaben. Teilweise besteht zwar paralleler Verlauf zu den Linien im Linienbündel 2, eine Trennung dieses Bündels ist jedoch verkehrlich nicht sinnvoll, ein gemeinsames Linienbündel würde über den Vorgaben liegen.
- Die Linien 1231 bis 1234 bilden eine geschlossene verkehrliche Einheit, welche aufgrund von Synergieeffekten gemeinsam zu betreiben sind. Zudem soll verhindert werden, dass bei sinkenden Schülerzahlen aufgrund des demographischen Wandels einzelne Linien herausgelöst werden.

Linienbündel 4: „Mitte“

- betrifft Linien 1212 - 1214, 1227
- Linien sind geographisch geschlossen
- Betriebsleistung: ca. 340.000 km/Jahr
- Aufgrund des verkehrlichen Zusammenhangs zwischen den oben genannten Linien sowie des Bestehens von eigen- und gemeinwirtschaftlichen Linien sollen die Linien 1212 bis 1214 sowie die Linie 1227 zu einem Linienbündel zusammengefasst werden. Dadurch soll ein Herauslösen nicht wirtschaftlicher Linien insbesondere vor dem Hintergrund von sinkenden Schülerzahlen aufgrund des demographischen Wandels verhindert und die Kosten für die Allgemeinheit so gering wie möglich gehalten werden.

Linienbündel 5: „West“

- betrifft Linien Wich 1 - 4, 1251 - 1252
- Linien sind geographisch geschlossen
- Betriebsleistung: ca. 85.000 km/Jahr
- Betriebsleistung liegt weit unter den Vorgaben. Bei einer Integration in Linienbündel 4 würde dieses über den Vorgaben liegen. Daher soll das Linienbündel 5 als eigenes Bündel verbleiben.
- Die Linien 1251 und 1252 sowie die Linien Wich 1, Wich 2, Wich 2a und Wich 4 liegen räumlich beieinander und bedienen in Teilen mit unterschiedlichen Linien die gleichen Ortsteile. Somit können bei einem Zusammenschluss Synergieeffekte genutzt werden. Zusätzlich soll verhindert werden, dass bei sinkenden Schülerzahlen aufgrund des demographischen Wandels einzelne Linien aus diesem verkehrlich zusammenhängenden Gebiet herausgelöst werden.

6. Maßnahmenpaket

6.1 Maßnahmenfinanzierung

Für die Finanzierung der Maßnahmen soll ein landkreisweit einheitliches Modell dienen, mit dem sichergestellt wird, dass in allen Regionen des Landkreises eine gleichwertige ÖPNV-Bedienung für die Bürgerinnen und Bürger angeboten werden kann. Der Landkreis wendet dabei das sogenannte „**Grenzwert-50:50-Modell**“ an.

Bei diesem Modell stellt der Landkreis die Umsetzung aller Maßnahmen, die für den Grenzwert (Mindeststandard) in den einzelnen Regionen notwendig sind, sicher. Alle Maßnahmen, die über dem Grenzwert liegen, wird der Landkreis zur Hälfte mitfinanzieren. Die andere Hälfte muss von den Gemeinden oder von Dritten finanziert werden. Sollte die entsprechende Gemeinde oder Dritte sich an der Finanzierung von Maßnahmen nicht beteiligen, so wird diese nicht umgesetzt.

6.2 Leistungsangebot

Im Folgenden werden die Maßnahmen in Kürze vorgestellt. In allen Linienbündeln sollten soweit möglich bislang freigestellte Schülerverkehre integriert werden, um Synergien zu schaffen, die Attraktivität des ÖPNV zu stärken und dadurch den finanziellen Aufwand zur Umsetzung der Maßnahmen so gering wie möglich zu halten. Hierfür werden aber im Vorfeld der Vergabe der Leistungen auf den jeweiligen Bündeln Gespräche mit den betroffenen Gemeinden geführt, ob diese Integration umsetzbar ist und von den Gemeinden mitgetragen wird. Sollten daneben größere Arbeitgeber von den Linienbündeln betroffen sein, sind vor der

Vorabkennung Informationen über den Bedarf einzuholen.

Linienbündel 1: „Stadtverkehr Lichtenfels“

Vom Stadtverkehr Lichtenfels werden neben der Kernstadt die Ortsteile Kösten, Schney, Schönsreuth, Seubelsdorf und Stetten, die über 150 Einwohner liegen und im Nahverkehrsplan berücksichtigt werden, bedient. Für den Grenzwert bestehen in diesen Ortsteilen nur Defizite bei der Erreichbarkeit des Mittelzentrums Kronach sowie bei der Bedienungshäufigkeit in der Schwachverkehrszeit am Abend. Für die Erreichbarkeit von Kronach ist eine Verbesserung der Anschlüsse an die Bahnstrecke nach Kronach notwendig, für die Bedienung am Abend ist eine Fahrt im Bedarfsverkehr in die entsprechenden Stadtteile notwendig.

Linienbündel 2: „Nord-Ost“

Im Linienbündel 2 bestehen derzeit die Linien Götz 1 bis Götz 3, sowie die Linie Mobi 1. Die nordöstlichen Ortsteile von Burgkunstadt sind aktuell nur mit dem Bürgerbus bzw. mit der OVF-Linie 8344 von Kronach nach Kulmbach angebunden. Eine Linie in Richtung Burgkunstadt muss neu eingerichtet werden. Während auf der neu einzurichtenden Linie sowie auf den Linien Götz 2 und 3 nur Ortsteile des Gebietstyps „ländlicher Raum“ liegen (die Gemeindehauptorte sind durch die Bahnlinie ausreichend erschlossen) und damit ein Angebot von neun Fahrten von Montag bis Freitag sicherzustellen ist, liegen auf den Linien Mobi 1 und Götz 1 unter anderem auch Orte des Gebietstyps „Verkehrsachse“. Hierfür gilt ein Stundentakt in der Haupt- und

Nebenverkehrszeit von Montag bis Freitag, in der Schwachverkehrszeit ein Stundentakt im Bedarfsverkehr.

Die Linie Götz 1, die heute schon mit neun Fahrtenpaaren an Schultagen die Regionalbuslinie mit dem besten Angebot ist, soll auf einen durchgängigen Stundentakt ausgebaut werden. Sie verbindet die Gemeindehauptorte Weismain, Altenkunstadt, Burgkunstadt, Marktzeuln, Michelau und Lichtenfels miteinander. Die Linie Mobi 1, welche die Gemeindehauptorte Burgkunstadt, Redwitz und Marktgraitz verbindet, soll ebenfalls im Stundentakt verkehren.

An Samstagen sind für alle Ortsteile elf Rufbusfahrten und an Sonn- und Feiertagen neun Rufbusfahrten notwendig.

Die Orte Burgkunstadt und Schwürbitz sind nicht ausreichend erschlossen. Hier ist die Einrichtung weiterer Haltestellen notwendig.

Linienbündel 3: „Süd-Ost“

Alle notwendigen Maßnahmen im Bündel 3 können auf den bestehenden Linien 1231 bis 1234 umgesetzt werden. Für die Gemeindehauptorte Altenkunstadt und Weismain werden diese i.d.R. durch die Linie Götz 1 abgedeckt. Daher haben die Linien im Bündel 3 vor allem die Funktion, die Ortsteile von Weismain ausreichend zu erschließen. Da auf den Linien 1232 und 1233 keine Ortsteile über 150 Einwohnern liegen und damit hier keine für den Nahverkehrsplan relevanten Ortsteile erschlossen werden, belaufen sich die notwendigen Maßnahmen nur auf die Linien 1231 und 1334. Hier sind insgesamt 9 Fahrten von Montag bis Freitag notwendig, darüber hinaus 11 Rufbusfahrten an Samstagen und 9 Rufbusfahrten an Sonnta-

gen. Von Montag bis Freitag werden die Fahrten in der Hauptverkehrszeit im Linienbetrieb, in der Neben- und Schwachverkehrszeit als Rufbusse angeboten.

Linienbündel 4: „Mitte“

Alle notwendigen Maßnahmen im Bündel 4 können auf den bestehenden Linien 1212 bis 1214 sowie 1227 durchgeführt werden. Alle für den Nahverkehrsplan relevanten Orte auf diesen Linien sind dem Gebietstyp „ländlicher Raum“ zugeordnet (die Gemeindehauptorte Altenkunstadt, Bad Staffelstein und Lichtenfels sind durch die Bahnlinie bzw. die Linie Götz 1 entsprechend erschlossen). Somit gelten für alle Linien die Vorgaben des ländlichen Raums (vgl. Linienbündel 2). Da vor allem auf der Linie 1212 heute bereits ein Angebot über diesen Vorgaben besteht, welches nicht zurückgefahren werden soll, gilt für alle Fahrten, die über den Vorgaben liegen, Bestandsschutz.

Linienbündel 5: „West“

Alle notwendigen Maßnahmen im Bündel 5 können auf den bestehenden Linien 1251 und 1252 sowie den Linien Wich 1 bis Wich 4 umgesetzt werden. Analog den Maßnahmen im Linienbündel 3 und 4 werden auch hier Maßnahmen entsprechend des Gebietstyps „ländlicher Raum“ notwendig. Die entsprechenden Leistungen sollen auf den bestehenden Linien vor allem im Bedarfsverkehr umgesetzt werden. Der Lichtenfelser Ortsteil Buch am Forst liegt an keiner Linie der fünf Linienbündel. Da die Linie 1216, die durch Buch am Forst führt, vor allem auf Gebiet des Landkreises Coburg verläuft und von diesem im Linienbündel „West“ bereits berücksichtigt ist, müssen Maßnahmen, die Buch am Forst betreffen mit dem Landkreis Coburg abgestimmt werden.

6.3 Barrierefreiheit

In Zukunft wird bei Neuvergaben von Linien-Konzessionen nur noch der VGN-Tarif zugelassen. In die-

sem Zuge soll auch die Haltestellenausstattung mit Fahrplan und Haltestellenschild entsprechend dem VGN-Standard ausgestaltet werden. Somit kann ein einheitliches Aussehen der Haltestellen erst bis 2023 (letzter Zeitpunkt einer aktuell laufenden Linienkonzession, die nicht im VGN-Tarif integriert ist) umgesetzt werden.

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

Standards der Barrierefreiheit

Der Aufgabenträger hält sich bei der Definition der **baulichen Mindeststandards** von Haltestellen an die Vorlage der Verbundgesellschaft zu „Baulichen Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN“ (vgl. Anhang).

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 107¹³. Diese Verordnung legt z.B. die Kriterien für den Niederflureinstieg, Stellplätze für Rollstuhl, Kinderwagen, etc. oder Klapprampen fest.

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

¹³ Regelung Nr. 107 der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UN-ECE) - Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Fahrzeugen der Klassen M2 und M3 hinsichtlich ihrer allgemeinen Konstruktionsmerkmale; 11.08.2010 (ABl.L 255 vom 29.09.2010).

Sollten auf einzelnen Linien Verstärkerfahrzeuge vor allem für die Beförderung von Schülern eingesetzt werden, für die zeitnah auch eine Fahrtmöglichkeit im barrierefreien Fahrzeug möglich wäre, sind für Verstärkerfahrten auch Fahrzeuge erlaubt, die nicht den oben angegebenen Standards entsprechen.

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 Landkreis Lichtenfels 265 Bushaltestellen entlang öffentlicher Linien. Die meisten Haltestellen haben mehrere Bussteige, an denen die Busse halten (i.d.R. in zwei Richtungen, an Bahnhöfen wie in Lichtenfels und Bad Staffelstein auch mehr als zwei Bussteige). Im Landkreis Lichtenfels bestehen 457 Bussteige. Alle Bussteige wurden besichtigt, der bauliche Zustand, die Zuwegung sowie die Ausstattung untersucht und kartiert sowie Fotos aus zwei Perspektiven aufgenommen. Somit konnte ein Haltestellenkataster aller Bushaltestellen mit den Bussteigen im Landkreis erstellt werden. Dieses Haltestellenkataster ist Grundlage für die Priorisierung zur Umsetzung des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen bzw. für die Definition von Ausnahmen.

Schwachstellenanalyse

Im Landkreis Lichtenfels entspricht aktuell nur eine Haltestelle den Vorgaben für eine barrierefreie Haltestelle. Die Haltestelle „Klinikum“ in Lichtenfels wurde im Zuge der Umgestaltung der Zuwegung zum Klinikum neu errichtet (vgl. Foto 1). Alle übrigen Haltestellen im Land-

kreis sind bislang nur teilweise bzw. vor allem im ländlichen Raum gar nicht barrierefrei ausgestattet.

Prioritätenbildung und Definition von Ausnahmen

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

Grundsätzlich begrüßt der Landkreis das Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum 01.01.2022. Da aktuell jedoch nur eine Haltestelle im Landkreis die Kriterien zur vollständigen Barrierefreiheit erfüllt, ist 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 kein barrierefreier Ausbau derzeit baulich möglich bzw. sinnvoll erscheint, definiert. Die Umsetzung der Maßnahmen liegt aber nur in wenigen Fällen in der Hand des Landkreises. In der Regel sind die

Gemeinden Straßenbulasträger für den Haltestellenbereich. Eine Abstimmung ist hier notwendig.

Die Vorgaben zur barrierefreien Nutzung der Fahrzeuge richten sich nach oben beschriebenen Vorgaben. Ausnahmen hierfür gelten nur für Fahrzeuge im Bedarfsverkehr bzw. für Verstärkerfahrten im Schülerverkehr, bei denen alternativ ein barrierefreies Fahrzeug zeitnah im Einsatz ist. Nach Ablauf der Linienkonzessionen auf den einzelnen Linien im Landkreis sollen diese von den Unternehmen umgesetzt werden.

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 des Regionalen Nahverkehrsplans festgehalten. Eine Definition von Ausnahmen ist hier nicht notwendig.

Der Landkreis 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 soll entlang wichtiger Linien ein barrierefreier Ausbau der Haltestellen erfolgen, um einen Grundbestand an barrierefreien ÖPNV-Zugangsstellen zu erreichen. In baulich eigenständigen Ortslagen soll angestrebt werden, zumindest eine Haltestelle barrierefrei auszubauen, um den barrierefreien Zugang zum ÖPNV zu gewährleisten.

Die Priorisierung erfolgt nach folgenden Kriterien:

■ Netzfunktion

Die Haltestelle hat eine bedeutende Funktion im ÖPNV-Netz und/oder gilt als wichtiger Umsteigepunkt.

- Umsteigeknoten, d.h. Bedienung der Haltestelle durch zwei oder mehr Linien
- Fahrtenhäufigkeit (Zweistundentakt in der HVZ und NVZ oder häufiger, im ländlichen Raum mindestens sechs Fahrtenpaare)
- Bedienform (Bedienung der Haltestelle durch Linienbus)

■ Einrichtungen

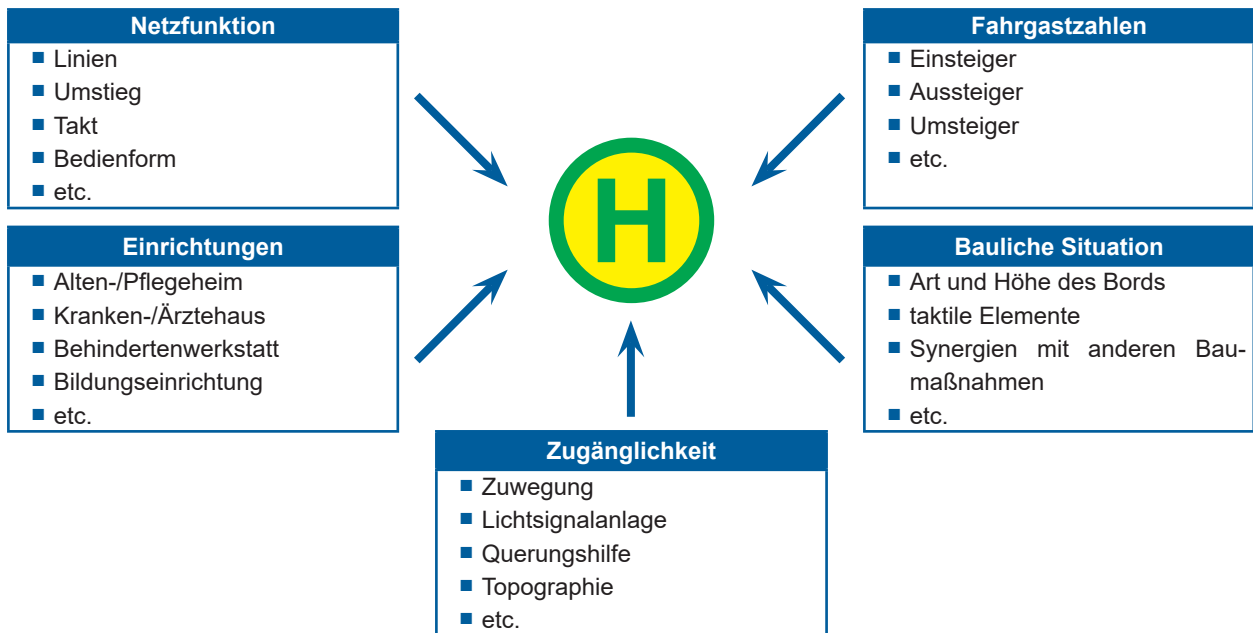
Wichtige Einrichtungen liegen im Einzugsgebiet der Haltestelle.

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



Foto 1: Haltestelle „Lichtenfels Klinikum“

Grafik 7: Kriterien, die für die Prioritätsstufen ausschlaggebend sein können:



■ **Bauliche Situation**

- Synergieeffekte mit anderen Baumaßnahmen (z.B. im Straßenbereich im näheren Umfeld)
- allgemeine Dringlichkeit eines Haltestellenausbaus, z.B. bei unsicheren Querungsmöglichkeiten oder fehlenden Aufstellflächen.

■ **Fahrgastzahlen**

- starke Frequenz, (aktuell keine Fahrgastzahlen für Haltestellen vorhanden, Anwendung daher nicht möglich)

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

Priorität 1: kurzfristig - vorrangig zu beheben:

- fünf oder mehr Kriterien sind erfüllt

Priorität 2: mittelfristig - nach Möglichkeit zu beheben

- drei oder vier Kriterien sind erfüllt

Priorität 3: langfristig - 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 hier i.d.R. im Fahrzeug keine Barrierefreiheit gewährleistet werden kann, würde ein barrierefreier Ausbau der Haltestelle trotzdem keinen barrierefreien Ein- und Ausstieg gewährleisten.
- Haltestellen, deren Bestand nicht langfristig gesichert ist, da Umbaumaßnahmen in der Umgebung anstehen oder es Planungen gibt die Haltestelle zu verlegen oder die Linienführung zu ändern.
- 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 Raum finden sich solche Haltestellen an Straßenabzweigungen, bei denen keine Siedlung in der Nähe ist (vgl. Foto 2).

Bei Änderungen im Umfeld der Haltestellen, soll deren Priorität zum barrierefreien Ausbau neu überprüft werden. Eine umfassende Prüfung aller Haltestellen erfolgt bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans.

Ergebnis

271 Haltestellen mit insgesamt 466 Haltestellensteigen gibt es im Landkreis. Alle Haltestellen wurden nach den vorgegebenen Kriterien untersucht. Mit der Priorität 1 (kurzfristig - vorrangig zu beheben) wurden folgende Haltestellen ermittelt:

Sieben oder acht Kriterien erfüllt:

- keine Haltestelle

Sechs Kriterien erfüllt:

- Bad Staffelstein - Obermain-Therme
- Burgkunstadt - Gymnasium
- Lichtenfels - Eichenweg Werkstatt
- Lichtenfels - Klinikum (bereits barrierefrei ausgebaut)
- Lichtenfels - Klinikum / Hornhof
- Lichtenfels - Gymnasium / Rennleinsweg
- Lichtenfels - St. Katharina-Schule



Foto 2: Haltestelle „Abzw. Weiden“

Fünf Kriterien erfüllt:

- Altenkunstadt - Sparkasse
- Bad Staffelstein - Adam-Riese-Schule
- Bad Staffelstein - Bahnhof
- Bad Staffelstein - Realschule
- Burgkunstadt - Bahnhof
- Burgkunstadt - Sparkasse
- Hochstadt am Main - Klinik
- Kutzenberg - Kutzenberg
- Lichtenfels - Bahnhof
- Lichtenfels - Berufsschule
- Lichtenfels - BRK-Wohn- und Pflegeheim
- Lichtenfels - Eichenweg / Pflegeheim
- Lichtenfels - Grundschule
- Lichtenfels - Gymnasium / Kronacher Str.
- Lichtenfels - Hauptschule / Hallenbad
- Lichtenfels - Mainau / Private Wirtschaftsschule
- Lichtenfels - Marktplatz
- Vierzeiheniligen

Da es sich hier um Haltestellen an innerörtlichen Straßen handelt, ist die entsprechende Kommune Straßenbaulastträger und damit zuständig für die Gestaltung der Haltestelle. Für die Haltestellen Lichtenfels „Klinikum-Horhnhof“ und Hochstadt „Klinik“ ist das Staatliche Bauamt mit einzubinden, da sich diese Haltestellen an einer Staats- bzw. Bundesstraße befinden.

Die baulichen Mindeststandards von Haltestellen sollen sich nach der

Vorlage der Verbundgesellschaft zu „Baulichen Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN“ richten. 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

Nähere Details sind der Richtlinie zu den baulichen Standards für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen im VGN zu entnehmen (vgl. Anhang).

6.4 Information

Die VGN GmbH gibt jedes Jahr zum Fahrplanwechsel einen Linienfahrplan für den Landkreis Lichtenfels heraus. Hierin sind alle Bahnstrecken sowie alle in den VGN-Tarif integrierten Busstrecken aufgeführt. Darüber hinaus gibt die Landkreis-

verwaltung jedes Jahr einen Linienfahrplan heraus, in dem alle Bahn- und alle Busstrecken enthalten sind, auch jene, welche nicht im VGN-Tarif integriert sind.

Bei Neuvergabe der Linienbündel sollen die einzelnen Maßnahmen umgesetzt werden. In diesem Zusammenhang sollen auch die neuen Angebote, vor allem die neuen Bedarfsverkehre vorgestellt und im Landkreis vermarktet werden. Besonders für die Bedarfsverkehre müssen begleitende Marketingmaßnahmen erfolgen, da die Notwendigkeit einer Bestellung vor der Nutzung zu einer zusätzlichen Hürde für die Fahrgäste führt und daher diese Hürden durch ausreichende Information abgebaut werden müssen.

6.5 Tarif

Nach Beschluss des Kreistages vom 3. November 2014 ist im gesamten Landkreis der VGN-Tarif anzuwenden, dies ist insbesondere bei der Vergabe von Linienkonzessionen zu berücksichtigen.

Bedarfsverkehre sollen im Landkreis im Zuge des Maßnahmenpaketes im Nahverkehrsplan eingeführt werden. Im Regionalen Nahverkehrsplan wurde festgelegt, dass für Bedarfsverkehre in Zukunft eine einheitliche Bezeichnung angewandt werden soll. Während der Rufbus zuschlagsfrei ist, wird bei Beförderung mit dem Anrufsammeltaxi ein Zuschlag erhoben. Da im Landkreis der Bedarfsverkehr ohne Zuschlag gefahren werden soll, wird dieser als „Rufbus“ bezeichnet.

6.6 Neue Bedienformen

Im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplans wurde untersucht, ob für den Landkreis Lichtenfels neben dem klassischen Busbetrieb auch alternative Bedienformen möglich sind. In diesem Zusammenhang wurden Vertreter der Uckermärkischen Verkehrsgesellschaft (UVG) sowie des Nordhessischen Verkehrs-

bundes (NVV) eingeladen, welche die Projekte „Kombibus“ sowie „Mobilfalt“ vorstellten. Beide Projekte wurden interessiert aufgenommen und geprüft, ob diese auf den Landkreis Lichtenfels übertragbar sind. Da jedoch beide Projekte einen hohen zusätzlichen Aufwand (Personal- und Software-Kosten) verursachen würden und die räumliche Struktur insbesondere mit der Uckermark nicht vergleichbar ist, wurden beide Projekte zurückgestellt.

Zunächst soll der Rufbus als Ergänzung zum bisherigen Busbetrieb landkreisweit eingeführt werden.

Darüber hinaus gibt es das Angebot der Mitfahrzentrale „Mi-FaZ“, welches im Raum der Metropolregion Nürnberg eine Vermittlung von Mitnahme- bzw. Mitfahrmöglichkeiten heute schon anbietet.

6.7 Fifty-Fifty-Bus und Taxi-Projekt

2001 wurde der Nahverkehrsplan des Landkreises Lichtenfels für die folgenden fünf Jahre fortgeschrieben. In diesem Zusammenhang ging es um die Einführung eines Anrufsammeltaxis. Dieses wurde aus Kostengründen vom Kreistag von Lichtenfels abgelehnt. Im Herbst 2001 gab der damalige Landrat Reinhard Leutner die Anregung, ein Fifty-Fifty-Bus- und -Taxi im Landkreis zu installieren. Hier sollen Jugendliche und junge Erwachsene, finanziert durch den Landkreis Lichtenfels, zum halben Preis am Wochenende und Vorabenden zu gesetzlichen Feiertagen sicher nach Hause kommen. Hauptgrund war die Förderung der Sicherheit der Jugendlichen und die damit verbundene Verhinderung von „Diskounfällen“, wie sie 2001 auch im Landkreis Lichtenfels zu beklagen waren. Ebenso sollte ein ÖPNV-Angebot für den Wochenend- und Freizeitverkehr etabliert werden. Mit Einführung dieses Projektes wurde damals bayernweit erstmals ein Fifty-Fifty-Bus- und -Taxi-Projekt gestartet.

Heute - fast 15 Jahre später - gibt es das Fifty-Fifty-Bus und Taxi-Projekt immer noch. Dennoch haben sich im Laufe der Jahre Entwicklungen ergeben, die nicht im Sinne der Intention des Projektes sind. Daher wurde bereits im Jahr 2009 eine erste Überarbeitung vorgenommen. Ab 2017 sollen nun noch weitere Maßnahmen, insbesondere wegen der steigenden Kosten für den Landkreis Lichtenfels, ergriffen werden. Zudem soll ein technischer Relaunch erfolgen, der eine zeitgemäße Nutzung ermöglicht.

Der Kreisausschuss hat in seiner Sitzung am 13.06.2016 beschlossen, dass das Fifty-Fifty-Ticket durch innovative technische Verfahren optimiert werden soll. Die neue, überarbeitete Version des Fifty-Fifty-Tickets soll ab 2017 zur Verfügung stehen. Auf Basis der dann gemachten Erfahrungen soll überprüft werden, ob das Projekt mittelfristig weitergeführt oder in das Anrufsammelsystem überführt wird.

6.8 Trendkonferenz im Landkreis Lichtenfels

Der Landkreis Lichtenfels ist einer von vier Landkreisen bundesweit, der in einer von zehn Arbeitsgruppen bei der Demografiestrategie der Bundesregierung in der Arbeitsgruppe „Jugend gestaltet Zukunft“ mitarbeiten darf. In den vier Landkreisen Friesland, dem Kyffhäuserkreis, Vorpommern-Rügen und Lichtenfels fand dazu jeweils eine Tagung statt. Wissenschaftlich begleitet wird die Arbeitsgruppe „Jugend gestaltet Zukunft“ von der Universität Lüneburg. Im Januar 2016 wurde die sog. Trendkonferenz im Landkreis Lichtenfels durchgeführt. An ihr nahmen zahlreiche Jugendliche aus dem Landkreis teil. Ziel der Trendkonferenzen war es, dieser Personengruppe zunächst einen Überblick über aktuell diskutierte Zukunftsprognosen und -modelle zu geben und anschließend über die Zukunftswünsche und -vorstellungen der Jugendlichen und jungen Erwachsenen zu

diskutieren. Im Bereich des ÖPNV wurden dabei u.a. folgende Ideen gesammelt:

- „Dorfflitzer“ oder „Dorfkutsche“ als Rufbus, zur individuellen Anforderung vor allem im ländlichen Raum
- zusätzliche Nachtbusse am Wochenende
- Mitfahrgelegenheiten ausbauen
- Fernbusanbindung
- Ausweitung des Fifty-Fifty-Angebotes
- größere Kapazitäten in Schulbussen
- Semesterticket mit den Hochschulstandorten in Bamberg und Coburg
- günstige Fahrkarten für Schüler
- kostenfreie Beförderung auch in der Oberstufe

Die Schwerpunkte der Anregungen liegen dabei zum einen auf einer Verbesserung des Angebotes („Dorfkutsche“, zusätzliches Angebot durch Nachtbusse, Erweiterung des Fifty-Fifty-Angebotes, etc.), zum anderen auf einem günstigen Zugang zum ÖPNV (Semesterticket, kostenfreie Beförderung in der Oberstufe, etc.).

Durch die Einführung eines Rufbus-Systems im Landkreis wird sich das Angebot im ÖPNV um über 70% verbessern (s. Punkt 7.2). Somit wird das Angebot, vor allem in den Ferien, in der Schwachverkehrszeit und am Wochenende deutlich ausgebaut und ein wichtiger Schritt für ein Grundangebot im ÖPNV geschaffen. Aufgrund des geringen Potentials im ländlichen Raum durch viele kleine Ortschaften und den damit entgegenstehenden hohen Ausgaben durch lange Fahrten mit wenig Erlösen ist aber auch klar, dass der ÖPNV nicht als gleichwertiger Ersatz für den Individualverkehr mit flexiblen Fahrzeiten über den Tag hinweg dienen kann, sondern nur eine Annäherung um die Möglichkeit zu schaffen, mehrmals am Tag verschiedene Ziele im Landkreis zu erreichen.

7. Wirkungen des Maßnahmenpaketes

7.1 Verkehrliche Wirkung

Durch die Maßnahmen im Nahverkehrsplan wird die Reisezeit auf den Buslinien in etwa gleich bleiben, da sich an den Linienwegen nichts wesentlich ändern wird. Jedoch wird bei der Umsetzung der Maßnahmen die Verbindung zwischen Bus und Bahn optimiert, sodass sich bei Fahrten, die mit verschiedenen Verkehrsmitteln durchgeführt werden, die Reisezeiten verkürzen.

Die **Verbindungshäufigkeit** wird sich mit Umsetzung der Maßnahmen auf allen Linien verbessern. Dies gilt vor allem für die Ferienzeit sowie für Samstag, Sonn- und Feiertage. Besonders an diesen Tagesarten besteht aktuell auf den meisten Buslinien kaum oder gar kein Angebot. Bis auf die Linie Götz 1, welche die meisten Gemeindehauptorte und somit auch die großen Siedlungsschwerpunkte miteinander verbindet, werden die Maßnahmen im Bedarfsverkehr angeboten. Auf der Linie Götz 1 sollen von Montag bis Freitag die Leistungen dagegen im Busbetrieb umgesetzt werden.

In Bezug auf den **Reisekomfort** gilt für alle im VGN-Tarif integrierten Linien für die Ausstattung der Busse der VGN-Standard. Ggf. wird der Landkreis im Zuge der Vergabe der zukünftig auslaufenden Linienkonzessionen weitere Standards festlegen.

Die **Reisekosten** für den Fahrgast orientieren sich grundsätzlich am VGN-Tarif. Für alle Linien, die aktuell noch nicht in den VGN-Tarif integriert sind, wird sich der Fahrpreis entsprechend verändern, sobald eine

Integration erfolgt ist. Ob es hierbei zu einer Vergünstigung oder Verteuerung kommt, ist für jede Relation unterschiedlich. Grundsätzlich wird jedoch versucht, die Fahrtkosten auf etwa gleichem Niveau zu halten.

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

Veränderung des Fahrgastaufkommens

Zur Ermittlung des Fahrgastpotentials durch die Umsetzung der Maßnahmen kann keine Aussage getroffen werden. Da derzeit kaum aktuelle Fahrgastzahlen für die einzelnen Linien vorliegen, ist eine belastbare Prognose möglicher Fahrgastzuwächse nicht möglich.

7.2 Finanzielle Wirkung

Die oben beschriebenen Maßnahmen bewirken eine Zunahme der Verkehrsleistung, die mindestens dem Grenzwert entspricht. Sollten bereits bestehende Fahrten zu einem Angebot über dem Grenzwert führen, 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 Einnahmen

Wie beschrieben, wurde in den Maßnahmen der bislang freigestellte Schülerverkehr im Landkreis integriert. Durch den Verkauf der Schülerfahrkarten würden nach Tarifstand 01.01.2016 und den Schülerzahlen vom Schuljahr 2015/2016 Einnahmen von ca. 360.000 Euro zu Buche stehen.

Da keine Aussage über eine Veränderung des Fahrgastaufkommens außerhalb des Schülerverkehrs getroffen werden kann, ist auch eine Berechnung der Einnahmen für die sonstigen Fahrgäste nicht möglich. Diese Einnahmen werden bei der Umsetzung der Maßnahmen aber noch entsprechend hinzukommen.

Sollten sich einzelne Gemeinden entscheiden, ihren Schülerverkehr nicht zu integrieren, sondern weiter im freigestellten Schülerverkehr zu fahren, so würden sich die Einnahmen entsprechend verringern.

Veränderung der Betriebsleistung und finanzieller Aufwand

Zur Berechnung der Veränderung der Betriebsleistung wird der Status Quo des aktuell im Landkreis verkehrenden ÖPNV mit den Fahrplanentwürfen für das Maßnahmenpaket verglichen. Die Änderungen werden sowohl für den Busbetrieb als auch den Bedarfsverkehr errechnet. Wie unter Gliederungspunkt 6.2 bereits erwähnt, sollen nach Möglichkeit bislang freigestellte Schülerverkehre in den ÖPNV integriert werden. Ob eine Integration von den jeweiligen Sachaufwandsträgern gewünscht wird, wird im Vorfeld der Vergabe mit den zuständigen Kommunen erör-

tert. In den Fahrplänen des Maßnahmenpaketes wurden die Schülerverkehre zunächst alle integriert. Sollte eine Integration in Zukunft nicht gewünscht werden, so verringert sich die hier berechnete Betriebsleistung entsprechend.

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 Landkreis ausgeschrieben. Da aktuell nicht bekannt ist, zu welchem Kostensatz die Leistung vergeben werden wird, soll für die Berechnung der Kosten eine Spannweite von 2,00 Euro bis 4,00 Euro pro ausgeschriebenem Betriebskilometer vorgegeben werden.

Für die Berechnung der Rufbus-Kosten wird der Taxitarif des Landkreises Lichtenfels herangezogen. Darüber hinaus gilt die Annahme, dass nach einer ca. zwei bis dreijährigen „Eingewöhnungsphase“ ca. 30% aller Rufbusfahrten nachgefragt werden und jede Fahrt durchschnittlich zu 50% 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 Erfahrungswerte aus anderen Landkreisen im VGN, in denen Rufbusverkehre bereits seit langem im Einsatz sind.

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 im Busbetrieb von aktuell ca. 1 Mio. auf ca. 1.190.000 zunehmen, im Bedarfsverkehr werden weitere 540.000 Betriebskilometer (laut Fahrplan) geschaffen. Für die Berechnung der Betriebskilometer im Rufbusverkehr werden nach oben genannten Voraussetzungen demnach ca. 81.000 Betriebskilometer

für die Berechnung der Kosten herangezogen.

Somit belaufen sich die Kosten (ohne Einnahmen) für geleisteten Betriebskilometer im Bus- sowie im Rufbusbereich auf eine Spanne von 475.000 Euro bis 845.000 Euro.

Wenn nicht alle Schülerverkehre, wie im Maßnahmenpaket vorgeschlagen integriert werden, so würden teilweise Leistungen wegfallen und sich die Ausgaben für die Betriebskilometer entsprechend verringern.

Investitionskosten

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

Veränderung in den Betriebskostenzuschüssen

Die zu erwartenden Mehrkosten für den Betrieb berechnen sich aus den Betriebskosten abzüglich der Einnahmen. Wenn nach Umsetzung der letzten Maßnahmen im Jahr 2024 alle Leistungen vergeben sind, ist im Endzustand für die Maßnahmen des Nahverkehrsplans mit einem jährlichen Betriebskostenzuschuss von ca. 115.000 Euro bis 485.000 Euro zu rechnen, je nachdem welcher Kostensatz bei einer Vergabe erreicht werden kann.

Sollten sich einzelne Gemeinden entscheiden, ihren Schülerverkehr nicht zu integrieren, sondern weiter im freigestellten Schülerverkehr zu fahren, so würden sich die Betriebskostenzuschüsse entsprechend verändern.

8. Bewertung des Maßnahmenpaketes

8.1 Gesamtbewertung

Der Landkreis Lichtenfels wird, wie unter Gliederungspunkt 6.1 bereits beschrieben, im Rahmen des neuen Finanzierungsmodells den Grenzwert auf allen Linien sicherstellen, dies sind alle Defizite der Priorität 1 (kurzfristig zu beheben) und 2 (mittelfristig zu beheben). Sollte für die Umsetzung der Maßnahmen keine eigenwirtschaftliche Lösung durch die Beteiligung der Verkehrsunternehmen gefunden werden, stellt der Landkreis für die nötigen Maßnahmen die entsprechenden Mittel zur Verfügung. Die langfristig zu behandelnden Defizite der Priorität 3 werden nur auf Wunsch der Gemeinden oder Dritter - unter Beteiligung derselben an der Finanzierung - geprüft.

Da in allen Teilen des Landkreises Defizite vorhanden waren, kommt es im ganzen Landkreis zu Verbesserungen.

8.2 Zeitliche Reihung der Einzelmaßnahmen

Da eine zusätzliche Finanzierung von einzelnen Leistungen bei eigenwirtschaftlichen Linienkonzessionen durch den Aufgabenträger aufgrund der neuen rechtlichen Vorgaben der EU (Verordnung 1370/2007) und des Bundes (PBefG) nicht mehr möglich ist, sollen die Maßnahmen je nach Ablauf der Linienkonzession im Zuge der Neuvergabe der Konzessionen umgesetzt werden. Dies erfordert einen Zeitraum von 2019 bis 2023 (vgl. Anhang Tabelle 11).

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

Sollte nach einer Vorabbekanntmachung für ein Linienbündel kein eigenwirtschaftlicher Antrag beim Aufgabenträger eingehen, wird diese Verkehrsleistung von der Landkreisverwaltung nach den gesetzlichen Vorschriften veröffentlicht und im offenen Ausschreibungsverfahren vergeben.

Zum 31.08.2019 endet jeweils die Konzession der Linienbündel 3 und 5. Der Landkreis wird für diese ersten beiden Vergaben im Sommer 2017 die Vorabbekanntmachung veröffentlichen. Die übrigen Linien folgen entsprechend.

Vor Veröffentlichung der Vorabbekanntmachung wird der Landkreis mit den entsprechenden Kommunen in Kontakt treten, um diese in die Vergabe der neuen Verkehrsleistungen mit einzubeziehen. Ziel wird sein, vor allem die Fahrpläne zur Schülerbeförderung zu optimieren.

9. Beteiligungsverfahren

Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes wurden die Verkehrsunternehmen, die Gemeinden sowie der Behindertenbeauftragte des Landkreises beteiligt. Ebenso wurden die jeweiligen betroffenen Interessensvertreter und öffentlichen Stellen (z.B. Behindertenverbände, Jugendamt, Polizei) zu den entsprechenden Sitzungen eingeladen.

Tischvorlagen und Präsentationen waren seit dem 1. Arbeitskreistreffen am 02.09.2015 im Internet unter www.landkreis-lichtenfels.de abrufbar.

9.1 Beteiligung der Verkehrsunternehmer

Das PBefG schreibt nach § 8 Abs. 3 Satz 2 und Artikel 13 Abs. 1 BayÖPNVG die Mitwirkung der vorhandenen Verkehrsunternehmer (VU) bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans vor.

Alle Unternehmen, die im Landkreis eine Linienkonzession besitzen wurden wie alle Bürgermeister der Gemeinden im Landkreis und der Behindertenbeauftragte zu allen Sitzungen eingeladen und bei den Zwischenberichten sowie dem Endbericht zur Übermittlung einer Stellungnahme gebeten.

Nachfolgend werden die einzelnen Berichte aufgelistet, die im Arbeitskreis erarbeitet wurden:

- September 2015 1. Zwischenbericht „Festlegung der Kriterien“
- Juni/Juli 2016 2. Zwischenbericht „Linienbündel“
- September 2016 Endbericht

9.2 Weitere Beteiligungen

Den angrenzenden Landkreisen wurde der Internetlink zur Einsicht des Nahverkehrsplans übermittelt und mit Schreiben vom 14.07.2016 aufgefordert ggf. eine Stellungnahme hierzu abzugeben.

Die Bevölkerung konnte während des ganzen Prozesses der Nahverkehrsplanerstellung Anregungen und Hinweise geben - sowohl per Post, per Telefon oder über das Internet (E-Mail, Facebook, Twitter). Anregungen aus anderen Regionen (Uckermark und Nordhessen) wurden im Rahmen einer Infoveranstaltung am 16.02.2016 eingeholt. Bei zwei Bürgerforen (26. und 29.10.2015) wurden vor Ort im Rahmen einer öffentlichen Abendveranstaltung in Bad Staffelstein und Burgkunstadt die Planungen aufgezeigt und Hinweise entgegengenommen. Der Ausschuss für Kreisentwicklung, Wirtschaft und Infrastruktur (Sitzungstermine: 14.10.2014; 11.05.2015; 10.10.2016), der Kreisausschuss (Sitzungstermine: 15.06.2015; 22.09.2015; 11.07.2016; 17.10.2016) und der Kreistag (Sitzungstermine: 02.11.2015; 25.07.2016; 07.11.2016) haben sich mit der Erstellung des Nahverkehrsplanes befasst und einstimmige Beschlüsse hierzu gefasst.

Tabelle 12: Beteiligung der Verkehrsunternehmen

Tabelle 13: Beteiligung der Gemeinden

9.3 1. Teilfortschreibung 2023

Die 1. Teilfortschreibung wurde vom Kreistag Lichtenfels in seiner Sitzung am 18. April 2023 beschlossen. Anlass war die Übertragung

der Zuständigkeit des Stadtverkehrs Lichtenfels auf den Landkreis Lichtenfels mit Stadtratsbeschluss vom 10.10.2022.

10. Anhang

Abbildungen

- Abb. 01-I: Raumstruktur
- Abb. 01-II: Gebietstypen
- Abb. 01-III: Siedlungsstruktur
- Abb. 01-IV: Schulstandorte
- Abb. 02-I: Gesamtbewertung - Richtwert - Schultage
- Abb. 02-II: Gesamtbewertung - Richtwert - Ferientage
- Abb. 02-III: Gesamtbewertung - Grenzwert - Schultage
- Abb. 02-IV: Gesamtbewertung - Grenzwert - Ferientage
- Abb. 03-I: Handlungsbedarf - Schultage
- Abb. 03-II: Handlungsbedarf - Ferientage
- Abb. 03-III: Handlungsbedarf - Samstage
- Abb. 03-IV: Handlungsbedarf - Sonn-/Feiertage
- Abb. 04-I: Liniennetz
- Abb. 04-II: Tarifzonenplan
- Abb. 04-III: Linienbündel
- Abb. 04-IV: Außendesign für Fahrzeuge

Tabellen

- Tabelle 1: Einwohner, Fläche und Siedlungsdichte nach Gemeinden
- Tabelle 2: Schulen und Schüler
- Tabelle 3: Bahnstrecken und öffentliche Buslinien nach § 42 PBefG
- Tabelle 4: Freigestellte Schülerverkehre und Berufsverkehre nach § 43 PBefG
- Tabelle 5: Zusammenfassung der Kriterien
- Tabelle 6: Erschließung und Gebietstypen
- Tabelle 7: Erreichbarkeit übergeordneter Orte
- Tabelle 8: Wochenendverkehr
- Tabelle 9: Schienenhaltepunkte und P+R-, bzw. B+R-Plätze
- Tabelle 10: Bevölkerungsvorausberechnung
- Tabelle 11: Maßnahmen an Schultagen - Erreichbarkeit
- Tabelle 12: Maßnahmen an Ferientagen - Erreichbarkeit
- Tabelle 13: Maßnahmen an Schultagen - Erschließung und Bedienungshäufigkeit
- Tabelle 14: Maßnahmen an Ferientagen - Erschließung und Bedienungshäufigkeit
- Tabelle 15: Linienbündelung
- Tabelle 16: Beteiligung der Verkehrsunternehmen (Stellungnahmen)
- Tabelle 17: Beteiligung der Gemeinden (Stellungnahmen)
- Tabelle 18: Betriebskostenzuschüsse nach Linienbündel / Jahr

Sonstige Anlagen

Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltstellen im VGN
Kreistagsbeschluss

Angebotsanalyse nach der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung für den Landkreis Lichtenfels

Abb. 01-1
Raumstruktur

Legende:

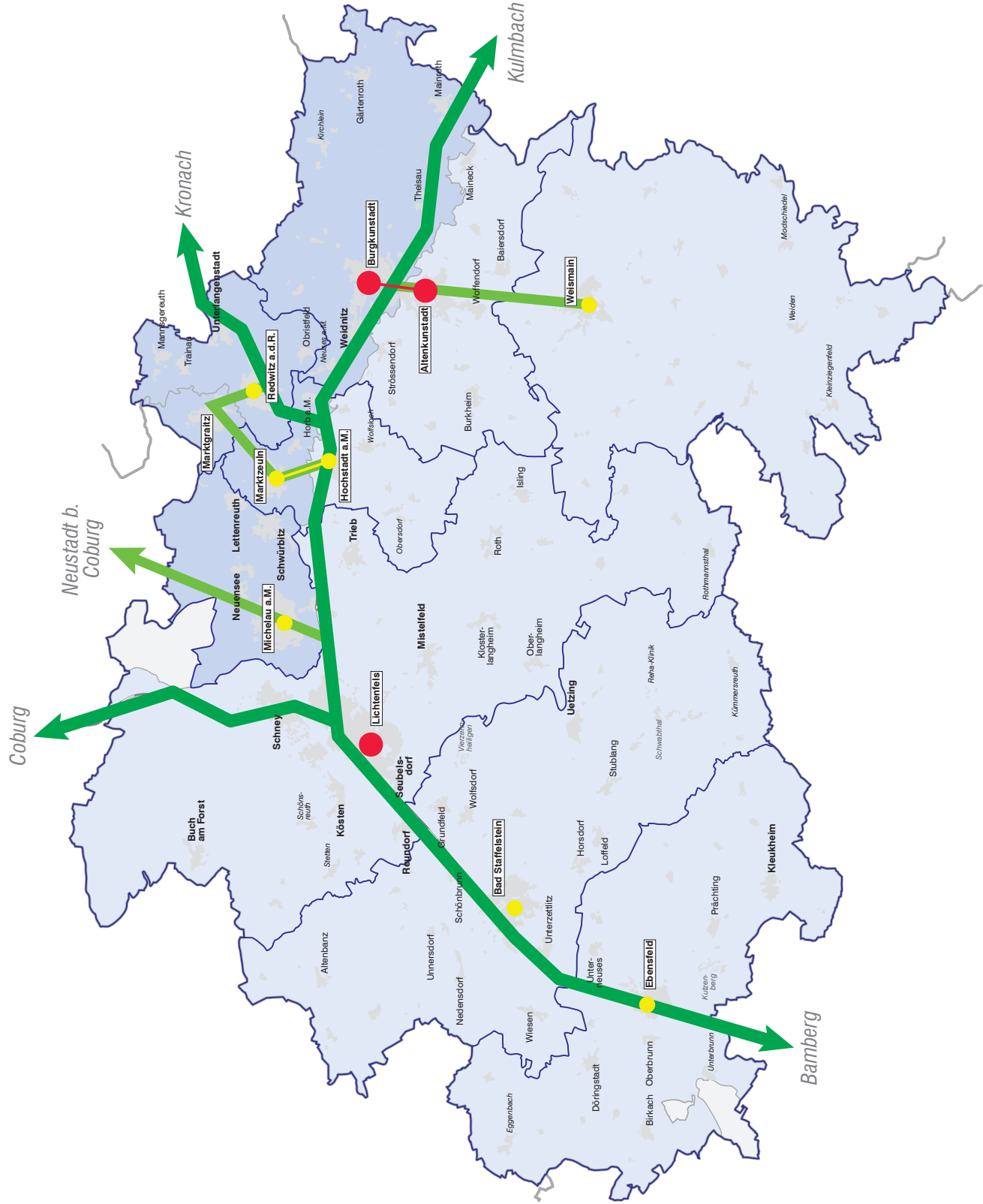
- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Weismain** Gemeindehauptort
- Weidnitz** Teilgemeinde ab 500 Einwohner
- Theisau** Teilgemeinde ab 200 bis 500 Einwohner
- Weiden** Teilgemeinde ab 150 bis 200 Einwohner
- Schweibthal** Teilgemeinde bis 150 Einwohner

Gebietskategorien

- allgemeiner ländlicher Raum
- ländlicher Raum mit Verdichtungsansätzen
- Grenze der Nahbereiche

Zentrale Orte

- Mittelzentrum
- Grundzentrum
- Zentrale Doppelorte (mit Verbindungslinie)
- Verkehrsachse von überregionaler Bedeutung
- Verkehrsachse von regionaler Bedeutung



Quelle: RP Oberfranken West / 17. Änderung 2011
Raumstruktur Zielkarte 1
Nah- und Mittelbereiche, Begründungskarte 1

Verkehrsachsen wurden nach räumlichen Verflechtungen zusätzlich aufgenommen.



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg



Angebotsanalyse nach der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung für den Landkreis Lichtenfels

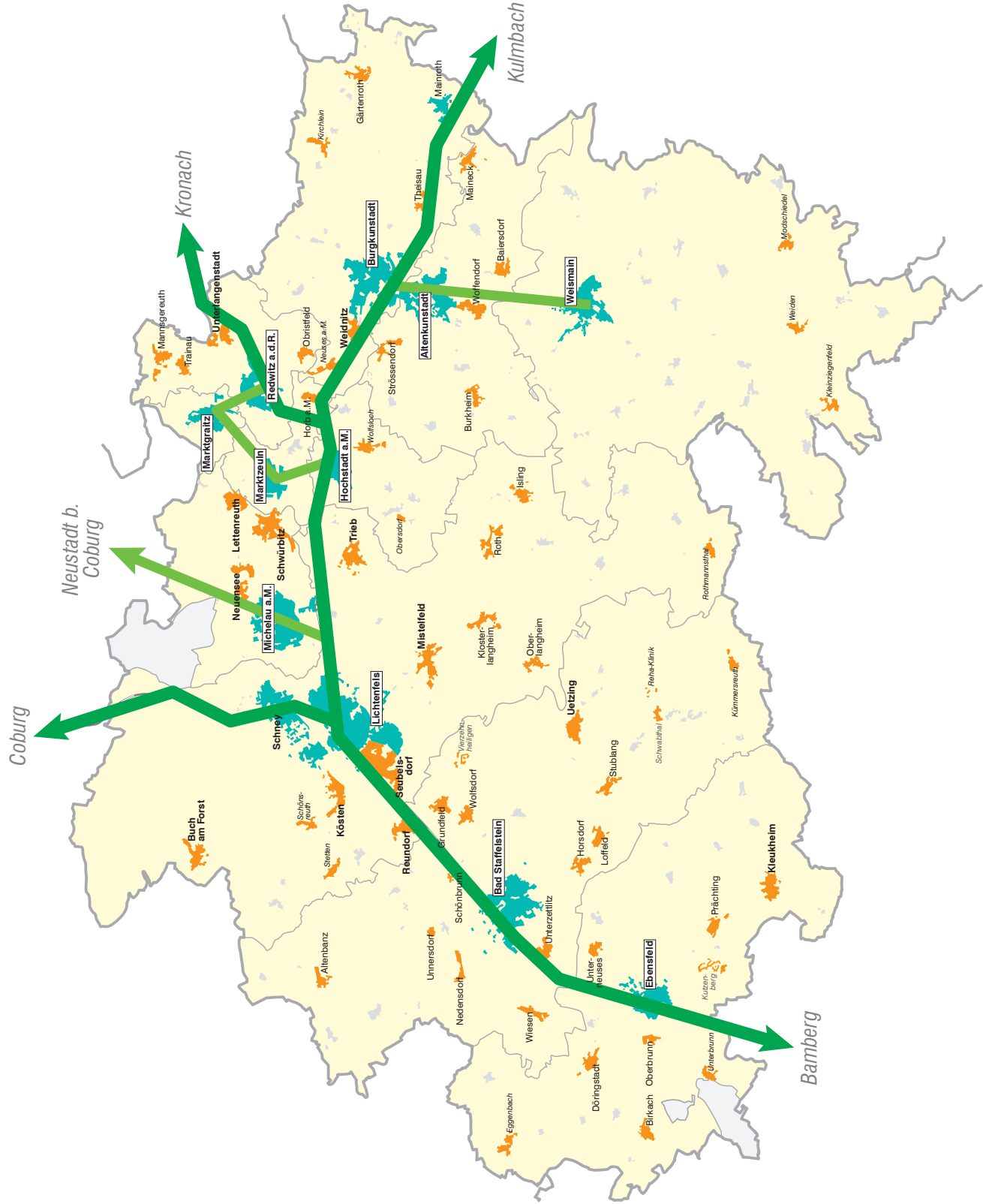
Abb. 01-II
Gebietstypen

Legende:

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Weismain Gemeindehauptort
- Weidnitz** Teilgemeinde ab 500 Einwohner
- Theisau** Teilgemeinde ab 200 bis 500 Einwohner
- Weiden** Teilgemeinde ab 150 bis 200 Einwohner

Außerhalb Verdichtungsraum

- Orte an Verkehrsachse
- ländlicher Raum
- Verkehrsachse von überregionaler Bedeutung
- Verkehrsachse von regionaler Bedeutung



Quelle: Planungsverband Oberfranken West - Regionalplan 17, Änderung
Verkehrsachsen wurden nach räumlichen Verflechtungen zusätzlich aufgenommen.



Angebotsanalyse nach der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung für den Landkreis Lichtenfels

Abb. 01-III
Siedlungsstruktur

Legende:

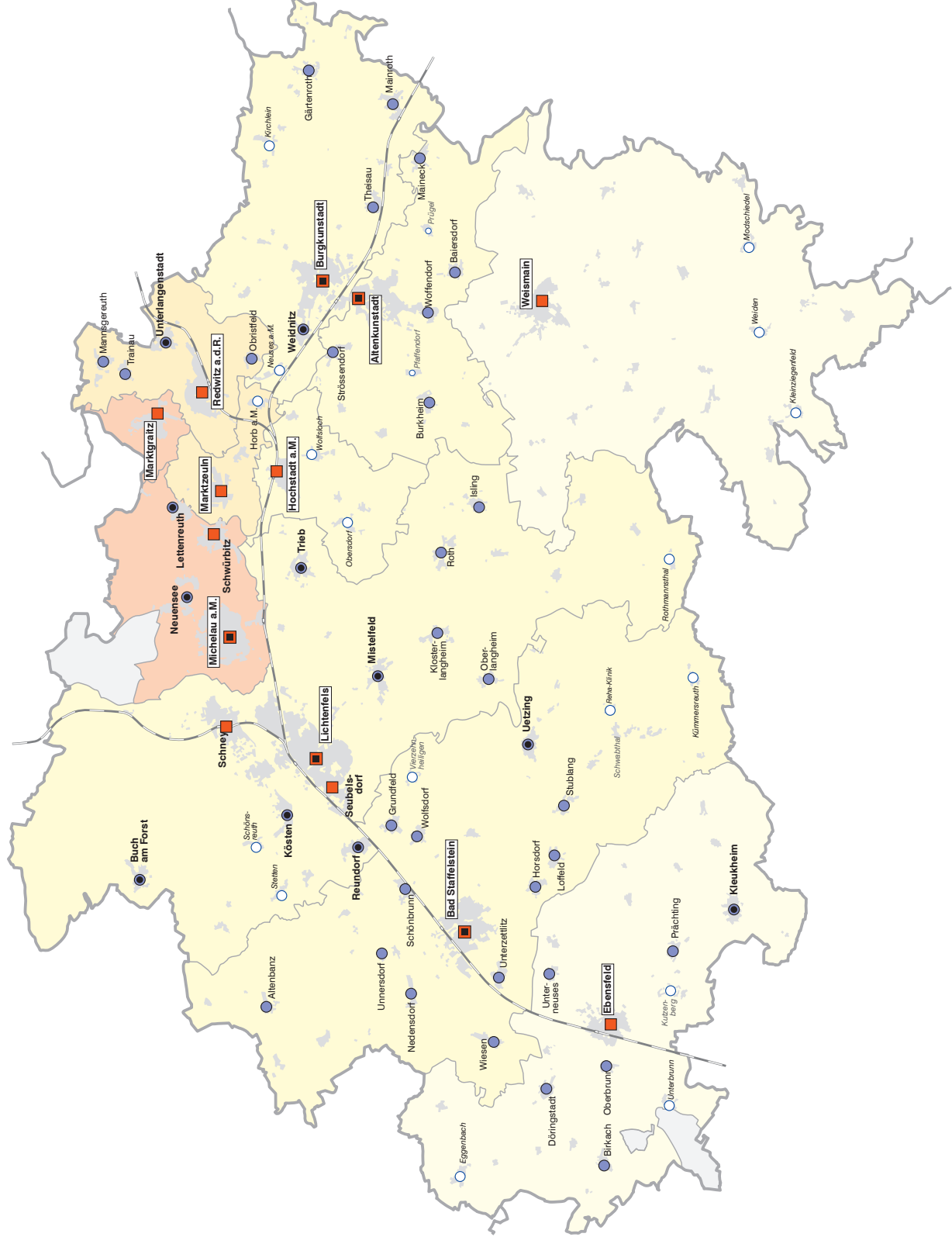
- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Welsmain** Gemeindehauptort
- Weidnitz** Teilgemeinde ab 500 Einwohner
- Theisau** Teilgemeinde ab 200 bis 500 Einwohner
- Weiden** Teilgemeinde ab 150 bis 200 Einwohner
- Schweibthal** Teilgemeinde bis 150 Einwohner

Einwohnerzahlen der Ortsteile

- Lichtenfels ab 3.000 bis 15.000 EW
- Welsmain ab 1.000 bis 3.000 EW
- Weidnitz ab 500 bis 1.000 EW
- Theisau ab 200 bis 500 EW
- Weiden ab 150 bis 200 EW
- Prüggl Teilgemeinde bis 150 EW

Bevölkerungsdichte

- über 1.000 EW/qkm
- 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



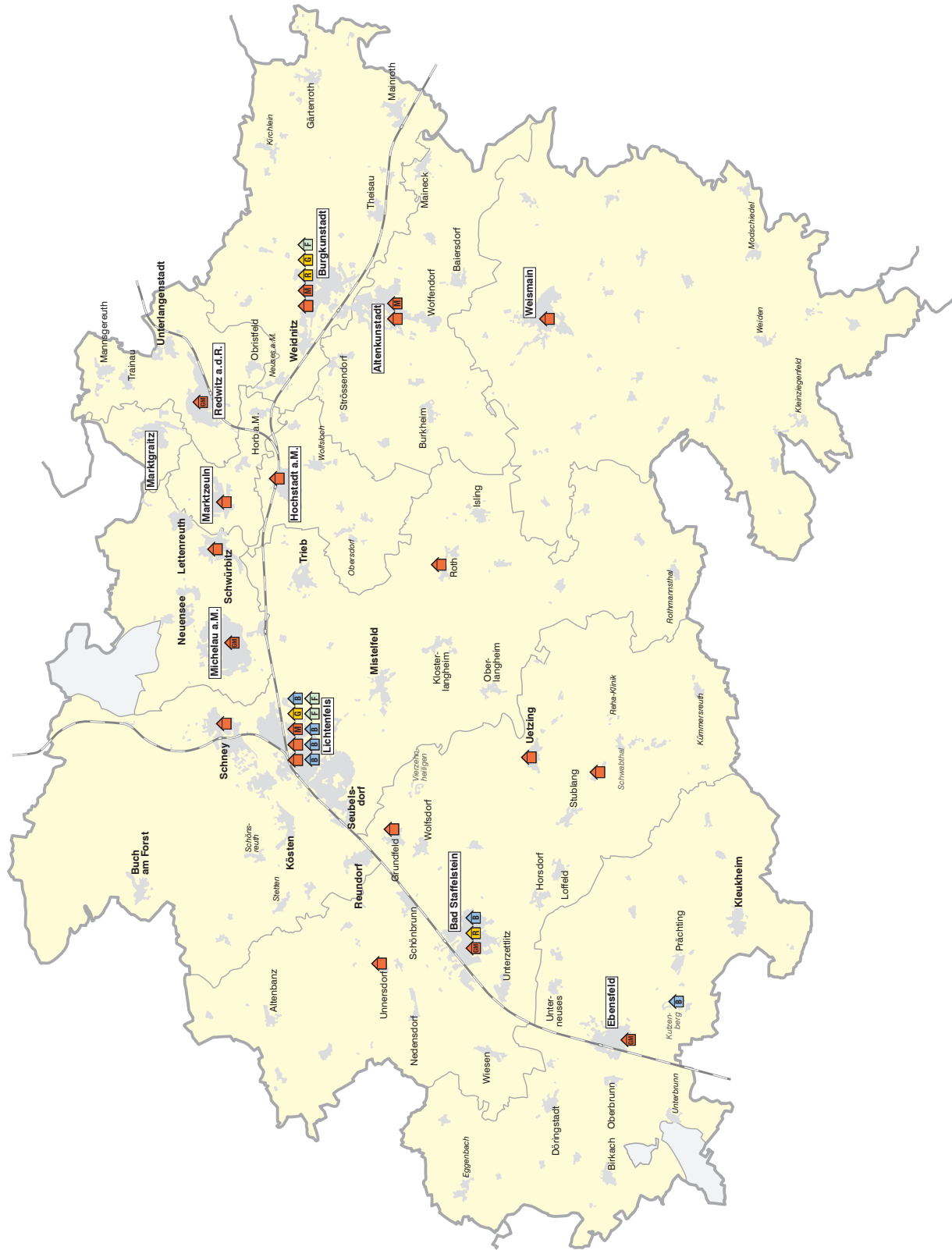
Angebotsanalyse nach der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung für den Landkreis Lichtenfels

Abb. 01-IV
Schulstandorte

Legende:

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Weismain** Gemeindehauptort
- Weidnitz** Teilgemeinde ab 500 Einwohner
- Theisau** Teilgemeinde ab 200 bis 500 Einwohner
- Weiden** Teilgemeinde ab 150 bis 200 Einwohner
- Schweibthal** Teilgemeinde bis 150 Einwohner

- Grundschule
- Mittelschule
- Grund- und Mittelschule
- Realschule
- Gymnasium
- Berufsschule
- Förderschule



Angebotsanalyse nach der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung für den Landkreis Lichtenfels

Abb. 02-1

Gesamtbewertung

Richtwert

Montag - Freitag an Schultagen

Legende:

— Kreisgrenze

— Gemeindegrenze

— Gemeindehauptort

Weismain Teilgemeinde ab 500 Einwohner

Weidnitz Teilgemeinde ab 200 bis 500 Einwohner

Theisau Teilgemeinde ab 150 bis 200 Einwohner

Weiden Teilgemeinde bis 150 Einwohner

Schwabthal

□ Vorgaben erfüllt

■ Vorgaben nicht erfüllt

Erschließungsdefizit

1 2 3 4 5
6 7 8 9 10

1 2 3 4 5
6 7 8 9 10

Erreichbarkeitsdefizite

1 2 3 4 5
6 7 8 9 10

Erreichbarkeit Gemeindehauptort

Erreichbarkeit Oberzentrum 1

Erreichbarkeit Oberzentrum 2

Erreichbarkeit Mittelzentrum 1

Erreichbarkeit Mittelzentrum 2

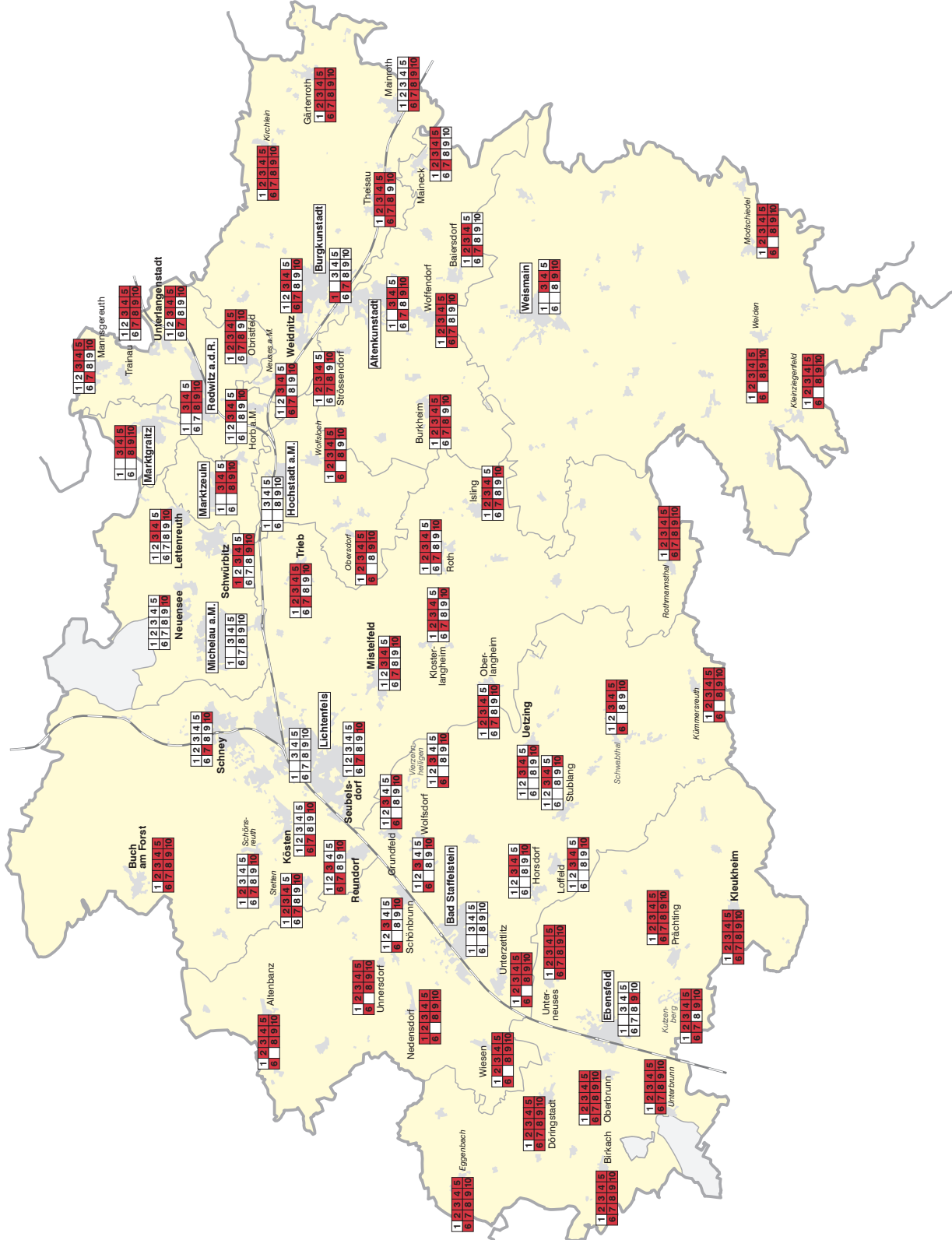
Erreichbarkeit Mittelzentrum 3

Defizite beim Bedienungsstandard

Fahrtenhäufigkeit Hauptverkehrszeit

Fahrtenhäufigkeit Nebenverkehrszeit

Fahrtenhäufigkeit Schwachverkehrszeit



Angebotsanalyse nach der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung für den Landkreis Lichtenfels

Abb. 02-II
Gesamtbewertung

Richtwert
Montag - Freitag an Ferientagen

Legende:

— Kreisgrenze

— Gemeindegrenze

— Gemeindehauptort

Weismain
Teilgemeinde ab 500 Einwohner

Weidnitz
Teilgemeinde ab 200 bis 500 Einwohner

Theisau
Teilgemeinde ab 150 bis 200 Einwohner

Weiden
Teilgemeinde bis 150 Einwohner

Schwabthal

□ Vorgaben erfüllt

■ Vorgaben nicht erfüllt

Erschließungsdefizit

1 2 3 4 5
6 7 8 9 10

Erschließungsdefizit

Erreichbarkeitsdefizite

1 2 3 4 5
6 7 8 9 10

Erreichbarkeit Gemeindehauptort

Erreichbarkeit Oberzentrum 1

Erreichbarkeit Oberzentrum 2

Erreichbarkeit Mittelzentrum 1

Erreichbarkeit Mittelzentrum 2

Erreichbarkeit Mittelzentrum 3

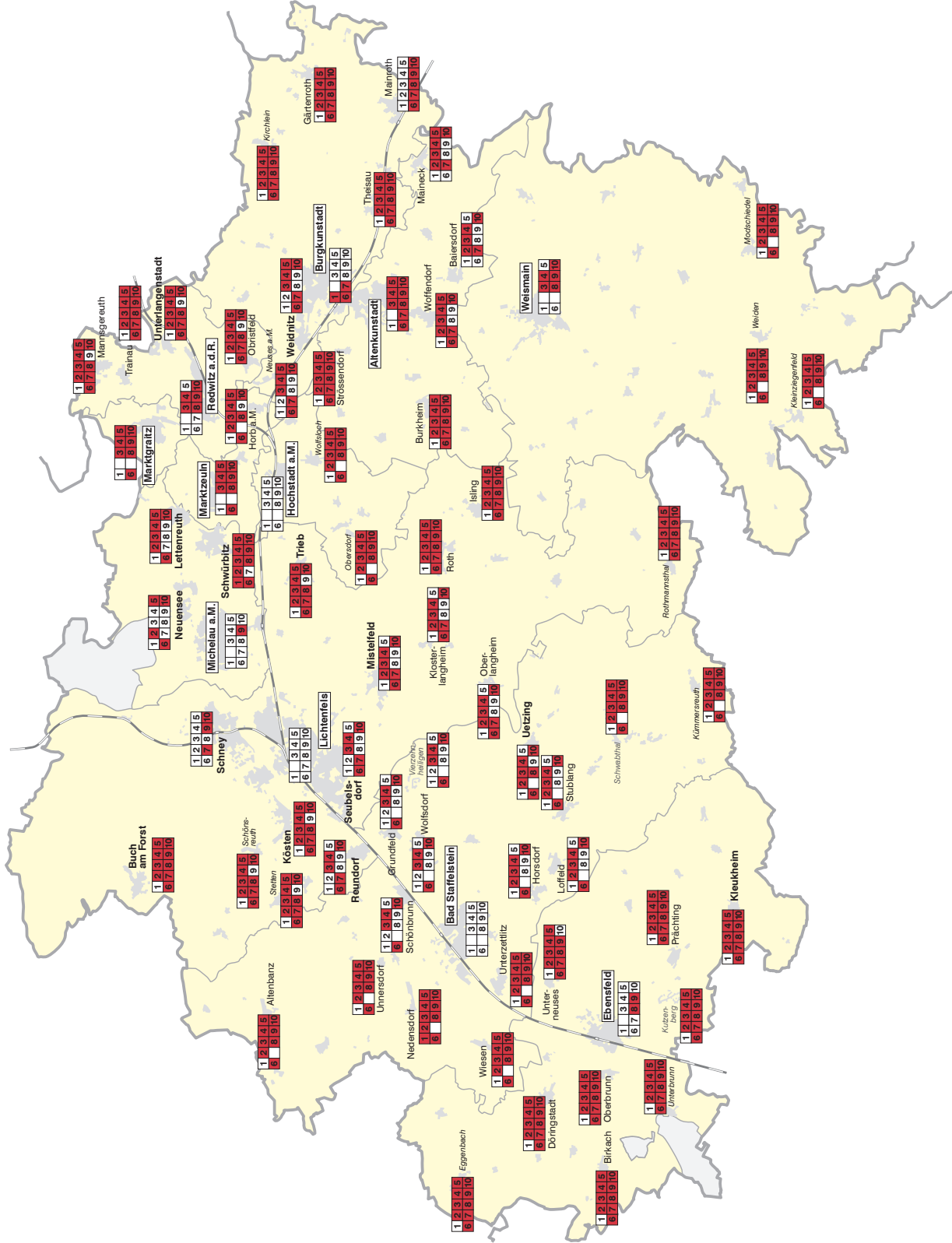
Defizite beim Bedienungsstandard

1 2 3 4 5
6 7 8 9 10

Fahrtenhäufigkeit Hauptverkehrszeit

Fahrtenhäufigkeit Nebenverkehrszeit

Fahrtenhäufigkeit Schwachverkehrszeit



Angebotsanalyse nach der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung für den Landkreis Lichtenfels

Abb. 02-IV
Gesamtbewertung

Grenzwert
Montag - Freitag an Ferientagen

Legende:

— Kreisgrenze

— Gemeindegrenze

— Gemeindehauptort

Weismain
Teilgemeinde ab 500 Einwohner

Weidnitz
Teilgemeinde ab 200 bis 500 Einwohner

Theisau
Teilgemeinde ab 150 bis 200 Einwohner

Weiden
Teilgemeinde bis 150 Einwohner

Schwabthal

□ Vorgaben erfüllt

■ Vorgaben nicht erfüllt

Erschließungsdefizit

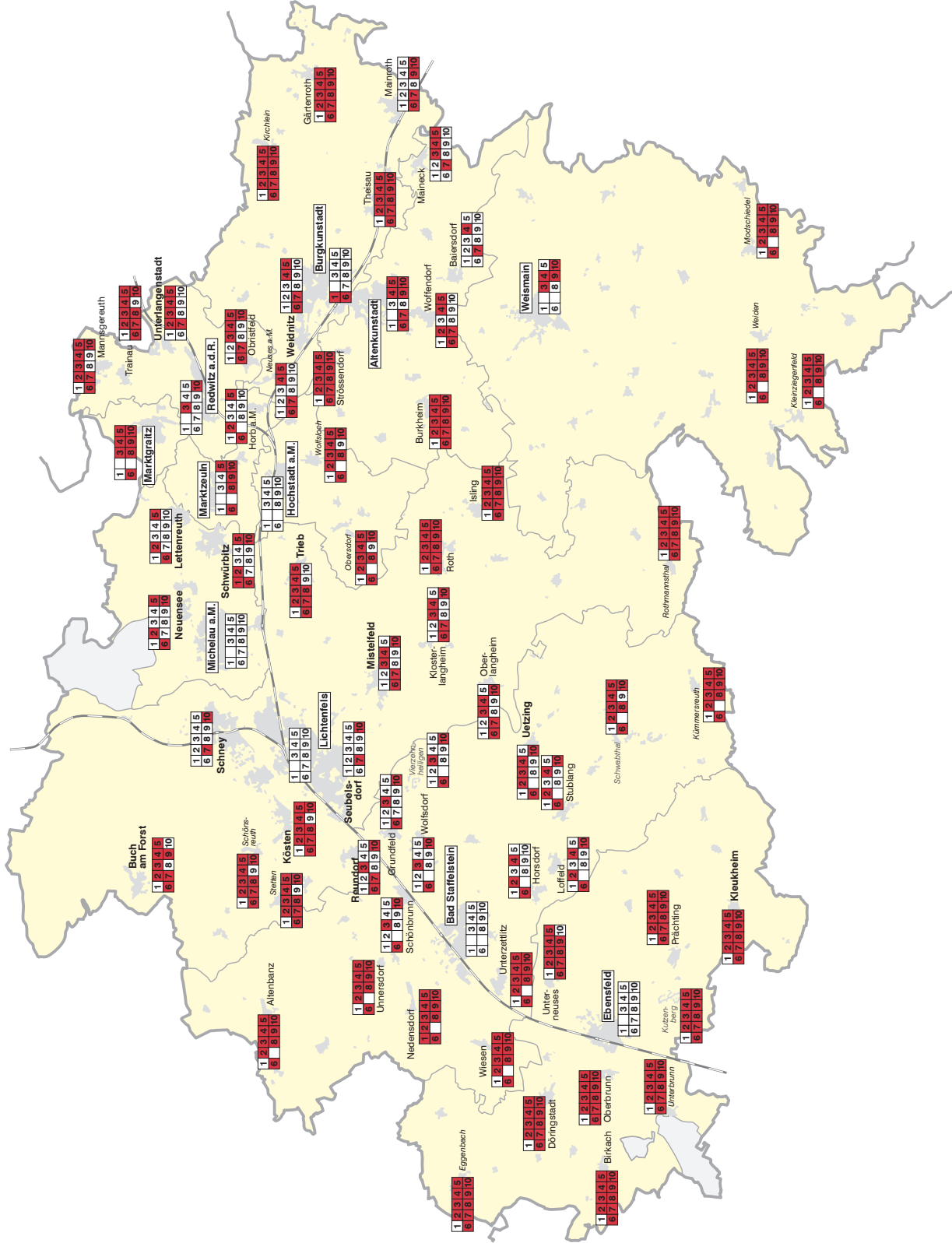
- 1 2 3 4 5 Erschließungsdefizit
- 6 7 8 9 10

Erreichbarkeitsdefizite

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

Defizite beim Bedienungsstandard

- 1 2 3 4 5 Fahrtenhäufigkeit Hauptverkehrszeit
- 6 7 8 9 10
- 1 2 3 4 5 Fahrtenhäufigkeit Nebenverkehrszeit
- 6 7 8 9 10
- 1 2 3 4 5 Fahrtenhäufigkeit Schwachverkehrszeit
- 6 7 8 9 10



Angebotsanalyse nach der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung für den Landkreis Lichtenfels

Abb. 03-II
Handlungsbedarf

Montag - Freitag an Ferientagen

Legende:

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Weismain** Gemeindehauptort
- Weidnitz** Teilgemeinde ab 500 Einwohner
- Theisau** Teilgemeinde ab 200 bis 500 Einwohner
- Weiden** Teilgemeinde ab 150 bis 200 Einwohner
- Schwabthal** Teilgemeinde bis 150 Einwohner

Handlungsbedarf

- kein Handlungsbedarf
- langfristiger Handlungsbedarf
- mittelfristiger Handlungsbedarf
- vorrangiger Handlungsbedarf

Erschließungsdefizit

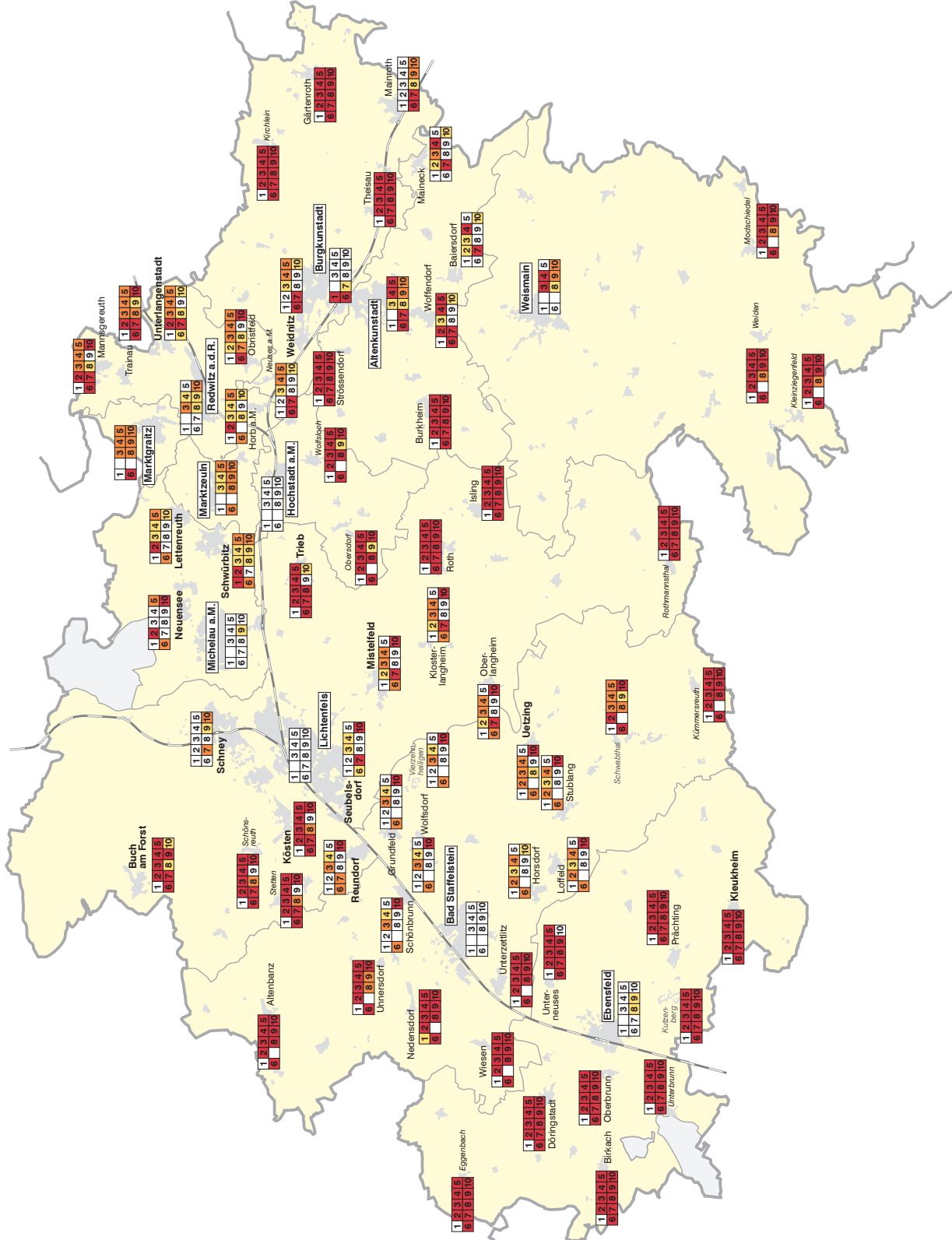
- 1 2 3 4 5 Erschließungsdefizit
- 6 7 8 9 10

Erreichbarkeitsdefizite

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

Defizite beim Bedienungsstandard

- 1 2 3 4 5 Fahrtenhäufigkeit Hauptverkehrszeit
- 6 7 8 9 10
- 1 2 3 4 5 Fahrtenhäufigkeit Nebenverkehrszeit
- 6 7 8 9 10
- 1 2 3 4 5 Fahrtenhäufigkeit Schwachverkehrszeit
- 6 7 8 9 10



Angebotsanalyse nach der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung für den Landkreis Lichtenfels

Abb. 03-III Handlungsbedarf an Samstagen

Legende:

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Gemeindehauptort
- Weismain** Teilgemeinde ab 500 Einwohner
- Weidnitz** Teilgemeinde ab 200 bis 500 Einwohner
- Theisau** Teilgemeinde ab 150 bis 200 Einwohner
- Weiden** Teilgemeinde bis 150 Einwohner
- Schwabthal*

Handlungsbedarf

- kein Handlungsbedarf
- langfristiger Handlungsbedarf
- mittelfristiger Handlungsbedarf
- vorrangiger Handlungsbedarf

Erschließungsdefizit

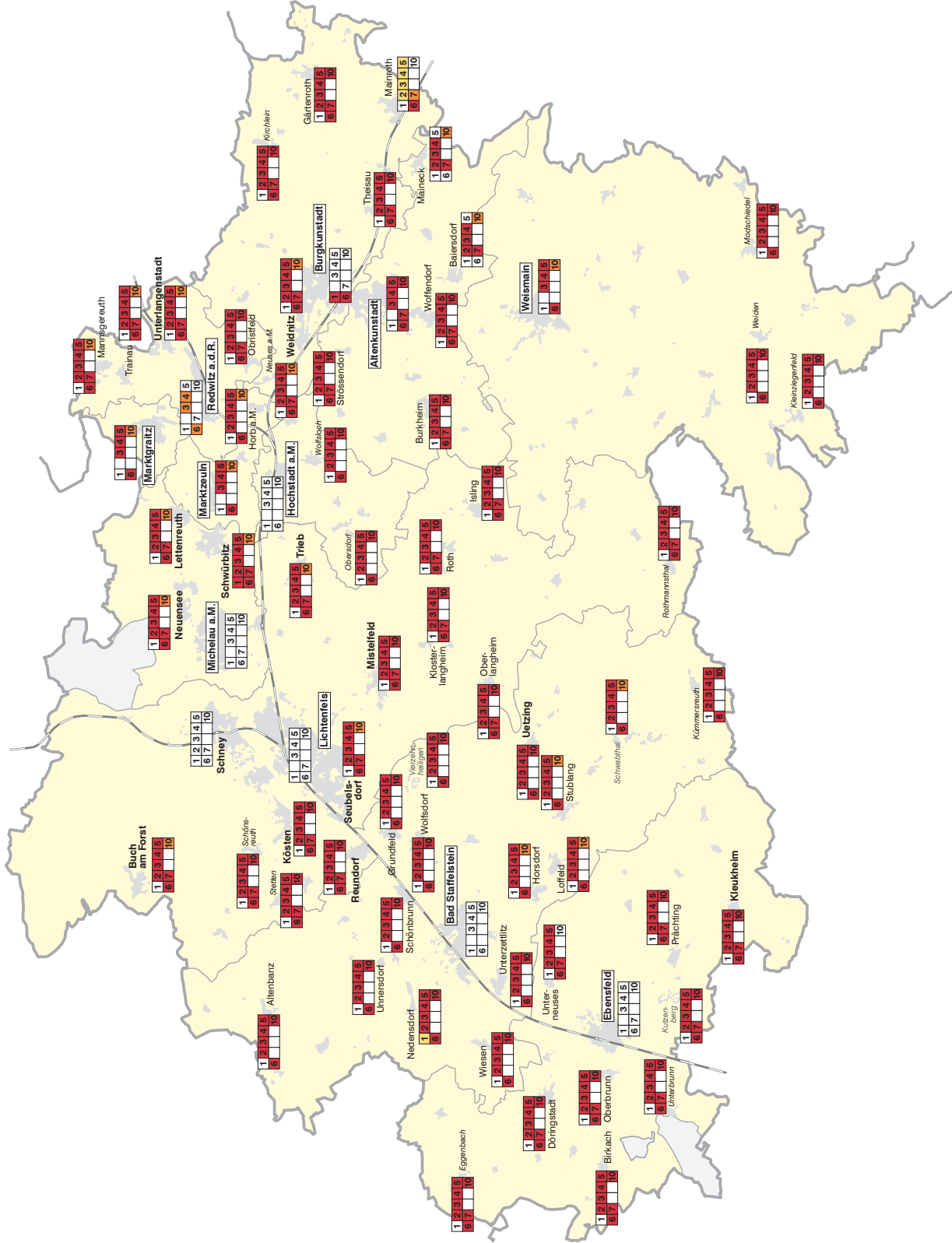
- Erschließungsdefizit

Erreichbarkeitsdefizite

- Erreichbarkeit Gemeindehauptort
- Erreichbarkeit Oberzentrum 1
- Erreichbarkeit Oberzentrum 2
- Erreichbarkeit Mittelzentrum 1
- Erreichbarkeit Mittelzentrum 2
- Erreichbarkeit Mittelzentrum 3

Defizite beim Bedienungsstandard

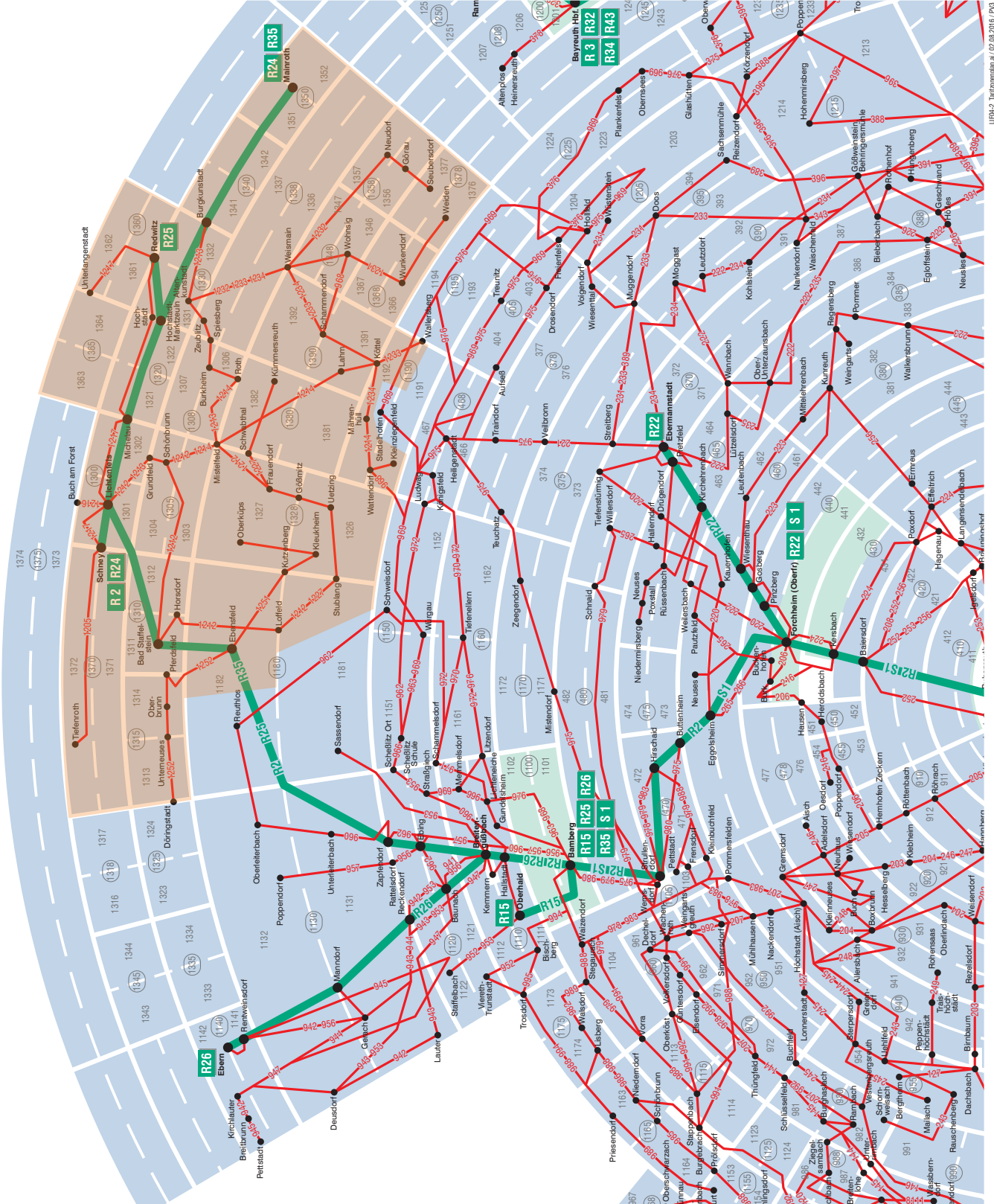
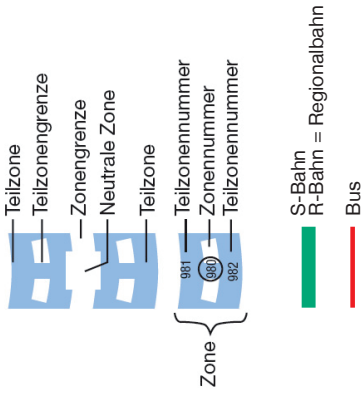
- Fahrtenhäufigkeit Hauptverkehrszeit
- Fahrtenhäufigkeit Nebenverkehrszeit
- Fahrtenhäufigkeit Schwachverkehrszeit



Angebotsanalyse nach der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung für den Landkreis Lichtenfels

Abb. 04-II
Tarifzonenplan

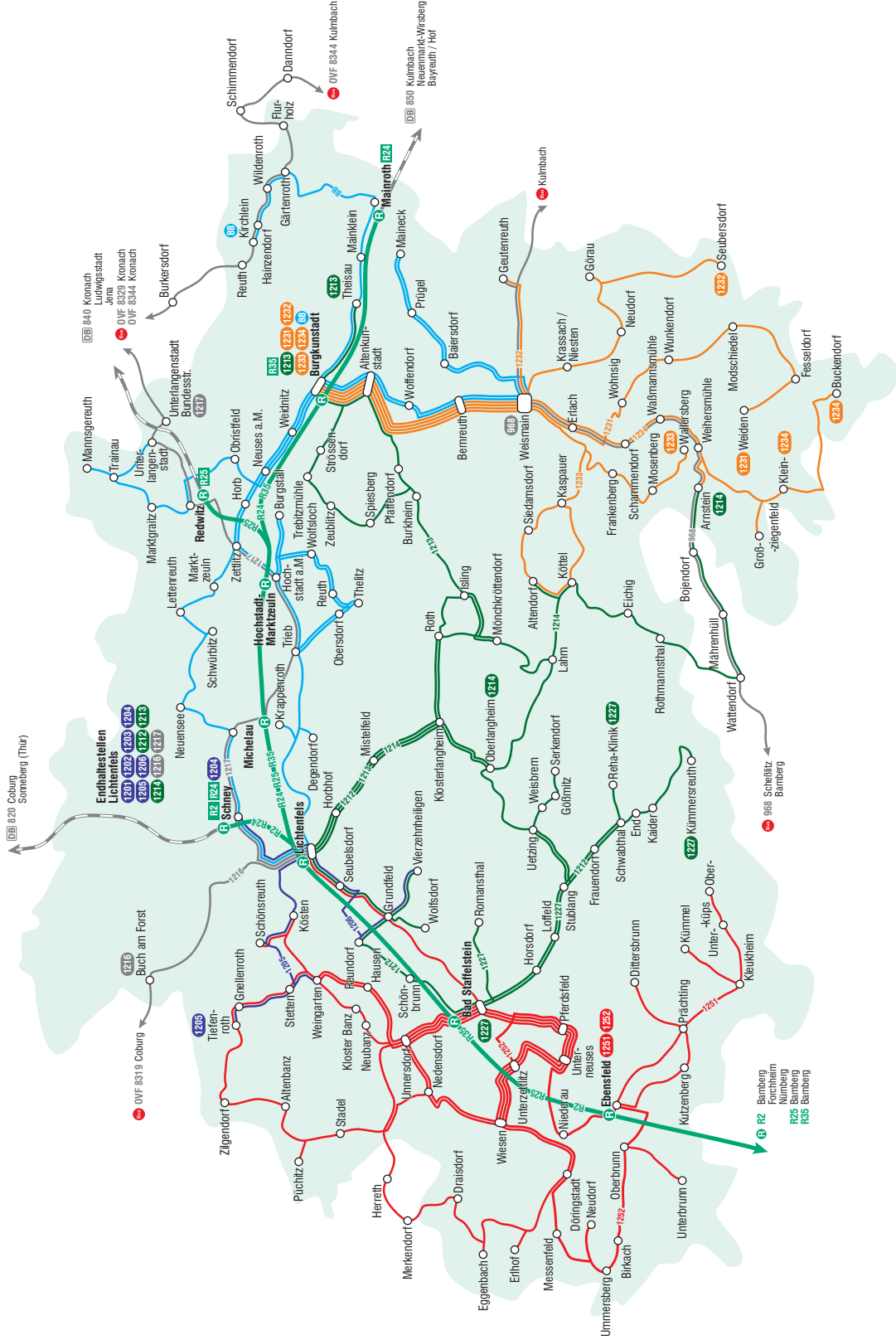
Legende:



Angebotsanalyse nach der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung für den Landkreis Lichtenfels

Abb. 04-III
Linienbündel

- LB1: Stadtverkehr Lichtenfels
- LB2: Nord-Ost
- LB3: Süd-Ost
- LB4: Mitte
- LB5: West
- kein Linienbündel



Angebotsanalyse nach der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung für den Landkreis Lichtenfels

Abb. 04-IV
Busdesign

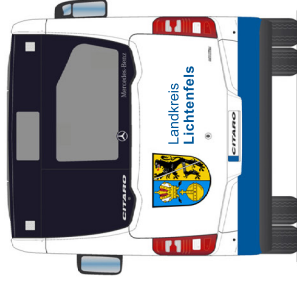


Tabelle 1: Einwohner, Fläche und Siedlungsdichte nach Gemeinden

Gemeinden	Einwohner	Fläche in km ²	Bevölkerungsdichte in Personen/km ²
Altenkunstadt	5.380	32,9	163
Bad Staffelstein	10.231	99,4	103
Burgkunstadt	6.384	40,6	157
Ebensfeld	5.576	68,7	81
Hochstadt a.Main	1.671	13,8	121
Lichtenfels	20.169	122,3	165
Marktgraitz	1.184	3,8	316
Marktzeuln	1.539	6,9	224
Michelau i.OFr.	6.336	19,4	327
Redwitz a.d.Rodach	3.364	14,7	229
Weismain	4.821	90,2	53
gesamt / Durchschnitt	66.655	512,5	130

Stand: 31.12.2012

Quelle: Landratsamt Lichtenfels

Tabelle 2: Schulen und Schüler

Schule	Grund- und Mittelschulen	Realschulen	Gymnasien	Berufsschulen	Förderschulen
Altenkunstadt	494				
Bad Staffelstein	450	602		70	
Burgkunstadt	164	677	589		49
Ebensfeld	233			64	
Hochstadt a.Main	67				
Lichtenfels	957		947	1.787	266
Marktgraitz	0				
Marktzeuln	56				
Michelau i.OFr.	227				
Redwitz a.d.Rodach	279				
Weismain	160				
gesamt	3.087	1.279	1.536	1.921	315

Stand: Schuljahr 2014/2015

Quelle: Landratsamt Lichtenfels

Tabelle 3: Bahnstrecken und öffentliche Buslinien nach § 42 PBefG

Linien-Nr.	Linienverlauf	VU	Konzession	Bedienung			
				Schule	Ferien	Sams-tag	Sonn-tag
R2	Nürnberg - Lichtenfels - Schney (-Coburg)	DB-Regio	10.12.2023	J	J	J	J
R24	Schney - Lichtenfels - Mainroth (-Kulmbach)	Agilis	10.12.2023	J	J	J	J
R25	Bamberg - Lichtenfels - Redwitz (- Kronach)	DB-Regio	10.12.2023	J	J	J	J
R35	Bamberg - Lichtenfels - Mainroth (-Kulmbach)	Agilis	10.12.2023	J	J	J	J
968	(Bamberg - Scheßlitz -) Arnstein - Weismain	Frankenbus	31.05.2017	J	J	J	N
1201	Lichtenfels Bf - Klinikum - Bf - Oberwallenstadt - Bf	STW LIF	31.10.2025	J	J	J	N
1202	Lichtenfels Bf - Oberwallenstadt - Bf - Klinikum - Bf	STW LIF	31.10.2025	J	J	J	N
1203	Lichtenfels Bf - Seubelsdorf - Friedhof - Marktplatz - Bf	STW LIF	31.10.2025	J	J	J	N
1204	Lichtenfels Marktplatz - Mainau - Bf - Bürglein - Schney	STW LIF	31.10.2025	J	J	J	N
1205	Lichtenfels - Kösten - Stetten - Tiefenroth	STW LIF	31.10.2025	J	J	N	N
1206	Lichtenfels Bf - Seubelsdorf - Grundfeld - Reundorf - Bf	STW LIF	31.10.2025	J	J	J	N
1212	Lichtenfels - Bad Staffelstein - Uetzing - Lichtenfels	Kaiser	31.12.2019	J	J	N	N
1213	Lichtenfels - Isling - Burgkunstadt - Theisau	Kaiser	30.04.2020	J	N	N	N
1214	Lichtenfels - Lahm - Wattendorf - Arnstein	Kaiser	30.04.2020	J	N	N	N
1216	Lichtenfels - Buch am Forst (- Coburg)	Frankenbus	31.08.2016	J	J	N	N
1217	Lichtenfels - Redwitz - Unterlangenstadt (- Kronach)	Frankenbus	31.05.2017	J	J	J	N
1227	Bad Staffelstein - Uetzing - Kümmersreuth	Kaiser	31.12.2019	J	J	N	N
1231	Weiden - Wohnsig - Weismain - Burgkunstadt	Deuber	28.02.2018	J	N	N	N
1232	Seubersdorf - Weismain - Burgkunstadt	Deuber	28.02.2018	J	N	N	N
1233	Waltersberg - Weismain - Burgkunstadt	Deuber	28.02.2018	J	N	N	N
1234	Kleinziegenfeld - Weismain - Burgkunstadt	Deuber	28.02.2018	J	N	N	N
1243**	Hochstadt - Trieb - Lichtenfels	Kaiser	31.12.2023	J	J	N	N
1251	Ebensfeld - Kleukheim - Ebensfeld	Gehring	31.08.2017	J	N	N	N
1252	Ebensfeld - Döringstadt - Ebensfeld	Gehring	31.08.2017	J	N	N	N
CBSt1	Bad STE - Vierzehnheiligen - Bad Staffelstein	Stadt STE	31.03.2016	J*	J*	N	N
CBSt2	Bad STE - Romansthal - Bad Staffelstein	Stadt STE	30.09.2019	J*	J*	N	N
CBSt3	Bad STE - Kloster Banz - Bad Staffelstein	Stadt STE	30.09.2019	J*	J*	N	N
BBS	Bad Staffelstein - Stublang - Schwabthal	Stadt STE	31.07.2023	N	N	N	J
BBurg	Bürgerbus Burgkunstadt	LK LIF	29.02.2026	J	J	N	N
BE1	Ebensfeld - Draisdorf - Ebensfeld	LK LIF	31.03.2023	J*	J*	N	N
BE2	Ebensfeld - Oberküps - Ebensfeld	LK LIF	31.03.2023	J*	J*	N	N
BE3	Ebensfeld - Pferdsfeld - Unterneuses	LK LIF	31.03.2023	J*	J*	N	N
Götz1	Maineck - Weismain - Burgkunstadt - Lichtenfels	Götz	31.12.2023	J	J	J	N
Götz2	Trieb - Hochstadt - Burgkunstadt	Götz	31.12.2023	J	N	N	N
Mobi1	Maineck - Redwitz - Mannsgereuth	Götz	31.12.2023	J	J	N	N
Schust.	Weismain - (Mainleus - Kulmbach)	Schuster	30.11.2023	J	J	N	N
Wich1	Bad Staffelstein - Unterneuses -Wiesen - Bad Staffelstein	Wich	31.08.2019	J	N	N	N
Wich2	Bad Staffelstein - Hausen - Stetten - Bad Staffelstein	Wich	31.08.2019	J	N	N	N
Wich2a	Bad Staffelstein - Wiesen - Unnersdorf - Bad Staffelstein	Wich	31.08.2019	J	N	N	N
Wich4	Bad Staffelstein - Lichtenfels	Wich	31.08.2019	J	N	N	N
8344	(Kulmbach -) Gärtenroth (- Kronach)	Frankenbus	31.05.2017	J	J	N	N
Weiss	Bad Rodach - Bad Staffelstein - Vierzehnheiligen	Weiss	31.03.2019	J*	J*	N	N

* verkehrt nur an einzelnen Wochentagen

** bis 12.09.2016 noch Linie „Götz 3“ der Firma Götz-Reisen, seit 13.09.2016 VGN-Linie 1243 der Firma Kaiser Reisen

Tabelle 4: Freigestellte Schülerverkehre und Berufsverkehre nach § 43 PBefG

freigestellte Schülerverkehre

Linienverlauf	Schulart
Rothmannsthal - Eichig - Lahm - Möchkröttendorf - Isling - Roth	Grundschule
Klosterlangheim - Oberlangheim - Roth	Grundschule
Markt Ebensfeld - alle Ortsteile	Grund- / Mittelschule
Obristfeld - Unterlangenstadt - Mannsgereuth - Trainau - Redwitz	Grund- / Mittelschule
Marktgraitz - Redwitz	Grund- / Mittelschule
Horb - Zettlitz - Marktzeuln - Redwitz	Grund- / Mittelschule
Anger - Burgstall - Thelitz - Wolfsloch - Hochstadt am Main - Redwitz	Grundschule
Alle Ortsteile - Michelau - Schwürbitz	Grundschule
Vierzehnheiligen - Schönbrunn - Wolfsdorf - Reundorf - Grundfeld	Grundschule
Reundorf - Grundfeld - Wolfsdorf - Schönbrunn - Neubanz - Unnersdorf	Grundschule
Kümmersreuth - Stublang - Gößnitz - Frauendorf - Loffeld - Uetzing	Grundschule
Kümmersreuth - Stublang - Uetzing - Serkendorf - Horsdorf - Frauendorf	Grundschule
Eben - Flurholz - Reuth - Burgkunstadt	Gymnasium / Realschule
Meuselsberg - Hainweiher - Ebneith - Burgkunstadt	Grund- /Mittel- /Realsch. /Gymn.
Fassoldshof - Mainklein - Theisau - Neuses - Weidnitz - Burgkunstadt	Grund- /Mittel- /Realsch. /Gymn.
Gärtenroth - Wildenroth - Hainzendorf - Kirchlein - Burgkunstadt	Grund- /Mittel- /Realsch. /Gymn.
Mainroth - Burgkunstadt	Grund- /Mittel- /Realsch. /Gymn.
Maineck - Prügel - Baiersdorf - Altenkunstadt	Grund- / Mittelschule
Strössendorf - Spiesberg - Burkheim - Pfaffendorf - Altenkunstadt	Grund- / Mittelschule
Weismainer Str. - Woffendorf - Altenkunstadt	Grund- / Mittelschule
Oberloch - Berghaus - Weismain	Grundschule
Ortsteile Ebensfeld - Bad Staffelstein / Lichtenfels	Gymnasium / Realschule

Stand: Schuljahr 2014/2015

Berufsverkehre

Linienverlauf	Verkehrsunternehmen	Betreiber
Mainroth - Michelau	Kaiser-Reisen	SMIA B.V. & Co. KG
Ebensfeld - Michelau	Kaiser-Reisen	SMIA B.V. & Co. KG

Marktfahrten

Linienverlauf	Verkehrsunternehmen	Betreiber
"Seniorenbus Weismain" Weismain - Fesselsdorf - Altendorf	Stadt Weismain	Stadt Weismain

Stand: April 2016

Tabelle 5: Zusammenfassung der Kriterien

Erschließung	relevante Ortsteile		Alle Ortsteile über 150 Einwohner zusätzlich Vierzehnheiligen, Bezirkskliniken Obermain und Reha-Klinik Lautergrund Schülerverkehr bleibt weiterhin auch in Orten unter 150 Einwohner
	Haltestelleneinzugsbereich		Bushaltestellen: 500 m Bahnhaltdepunkte: 1.000 m
Erreichbarkeit	Zeitfenster	Hinfahrten	Hinfahrt 1: 06.00 – 08.00 Uhr Hinfahrt 2: 13.30 – 15.00 Uhr
		Rückfahrten	Rückfahrt 1: 12.00 – 13.30 Uhr Rückfahrt 2: 15.30 – 18.30 Uhr
	Gemeindehauptort	Beförderungszeit	RW: 20 min (GW: 30 min)
		Reisezeit	RW: 30 min (GW: 40 min)
	Zentrale Orte	Zielorte	Mittelzentrum: Bad Staffelstein, Burgkunstadt / Altenkunstadt / Weismain Kronach, Lichtenfels Oberzentrum: Bamberg, Coburg, Kulmbach
		Beförderungszeit	RW: 50 min (GW: 80 min)
Reisezeit		RW: 60 min (GW: 90 min)	
Bedienungshäufigkeit	Verkehrszeiten an Werktagen		Hauptverkehrszeit: 06.01 Uhr bis 08.00 Uhr 12.01 Uhr bis 13.30 Uhr 15.31 Uhr bis 18.30 Uhr Nebenverkehrszeit: 08.01 Uhr bis 12.00 Uhr 13.31 Uhr bis 15.30 Uhr 18.31 Uhr bis 20.00 Uhr Spätverkehrszeit: 04.30 Uhr bis 06.00 Uhr 20.01 Uhr bis 00.00 Uhr
	Verkehrsangebot		Verkehrsachsen (Takt) HVZ/NVZ: RW: 30 (GW: 60) SVZ: RW: 60 (GW: Bedarfsfahrten) Ländlicher Raum (in Fahrtenpaaren) 1.000-3.000 Einwohner HVZ: RW 6 (3) NVZ: RW 4 (2) SVZ: RW 2 (1) bis 1.000 Einwohner HVZ: RW 4 (2) NVZ: RW 2 (1) SVZ: RW 1 (0,5)

RW = Richtwert
 GW = Grenzwert
 HVZ = Hauptverkehrszeit
 NVZ = Nebenverkehrszeit
 SVZ = Schwachverkehrszeit

Tabelle 6: Erschließung und Gebietstypen

Einzugsbereich von Haltestellen (mindestens 80% der Einwohner)

Bus
500 m **Bahn**
1.000 m

Ort	Ortsteile	Gebietstyp	Einwohner	erschlossen	erschlossene Fläche
Altenkunstadt	Altenkunstadt	Verkehrsachsen	3.515	J	82%
Altenkunstadt	Baiersdorf	ländl. Raum	416	J	94%
Altenkunstadt	Burkheim	ländl. Raum	251	J	94%
Altenkunstadt	Maineck	ländl. Raum	257	J	97%
Altenkunstadt	Strössendorf	ländl. Raum	293	J	86%
Altenkunstadt	Woffendorf	ländl. Raum	389	J	82%
Bad Staffelstein	Altenbanz	ländl. Raum	200	J	94%
Bad Staffelstein	Bad Staffelstein	Verkehrsachsen	5.213	J	95%
Bad Staffelstein	Grundfeld	ländl. Raum	396	J	100%
Bad Staffelstein	Horsdorf	ländl. Raum	215	J	98%
Bad Staffelstein	Kümmersreuth	ländl. Raum	151	J	100%
Bad Staffelstein	Loffeld	ländl. Raum	250	J	100%
Bad Staffelstein	Nedensdorf	ländl. Raum	251	N	77%
Bad Staffelstein	Schönbrunn	ländl. Raum	437	J	100%
Bad Staffelstein	Schwabthal	ländl. Raum	133	J	100%
Bad Staffelstein	Stublang	ländl. Raum	322	J	100%
Bad Staffelstein	Uetzing	ländl. Raum	530	J	97%
Bad Staffelstein	Unnersdorf	ländl. Raum	227	J	93%
Bad Staffelstein	Unterzettlitz	ländl. Raum	453	J	89%
Bad Staffelstein	Vierzehnheiligen	ländl. Raum	108	J	100%
Bad Staffelstein	Wiesen	ländl. Raum	270	J	95%
Bad Staffelstein	Wolfsdorf	ländl. Raum	321	J	93%
Burgkunstadt	Burgkunstadt	Verkehrsachsen	3.930	N	78%
Burgkunstadt	Gärtenroth	ländl. Raum	221	J	95%
Burgkunstadt	Kirchlein	ländl. Raum	185	J	100%
Burgkunstadt	Mainroth	Verkehrsachsen	497	J	98%
Burgkunstadt	Neuses am Main	ländl. Raum	195	J	100%
Burgkunstadt	Theisau	ländl. Raum	235	J	98%
Burgkunstadt	Weidnitz	ländl. Raum	713	J	86%
Ebensfeld	Birkach	ländl. Raum	244	J	100%
Ebensfeld	Döringstadt	ländl. Raum	404	J	98%
Ebensfeld	Ebensfeld	Verkehrsachsen	2.079	J	99%
Ebensfeld	Eggenbach	ländl. Raum	166	J	96%
Ebensfeld	Kleukheim	ländl. Raum	559	J	98%
Ebensfeld	Kutzenberg	ländl. Raum	99	J	86%
Ebensfeld	Oberbrunn	ländl. Raum	203	J	97%
Ebensfeld	Prächting	ländl. Raum	346	J	91%
Ebensfeld	Unterbrunn	ländl. Raum	160	J	100%
Ebensfeld	Unterneuses	ländl. Raum	393	J	100%
Hochstadt am Main	Hochstadt am Main	Verkehrsachsen	1.095	J	100%
Hochstadt am Main	Obersdorf	ländl. Raum	169	J	90%
Hochstadt am Main	Wolfsloch	ländl. Raum	181	J	96%
Lichtenfels	Buch am Forst	ländl. Raum	554	J	91%

Ort	Ortsteile	Gebietstyp	Einwohner	erschlossen	erschlossene Fläche
Lichtenfels	Isling	ländl. Raum	388	J	93%
Lichtenfels	Klosterlangheim	ländl. Raum	367	J	83%
Lichtenfels	Kösten	ländl. Raum	524	J	100%
Lichtenfels	Lichtenfels	Verkehrsachsen	11.004	J	100%
Lichtenfels	Mistelfeld	ländl. Raum	907	J	92%
Lichtenfels	Oberlangheim	ländl. Raum	244	J	98%
Lichtenfels	Reundorf	ländl. Raum	574	J	99%
Lichtenfels	Roth	ländl. Raum	483	J	82%
Lichtenfels	Rothmannsthal	ländl. Raum	156	J	100%
Lichtenfels	Schney	Verkehrsachsen	2.337	J	100%
Lichtenfels	Schönsreuth	ländl. Raum	166	J	98%
Lichtenfels	Seubelsdorf	ländl. Raum	1.155	J	100%
Lichtenfels	Stetten	ländl. Raum	176	J	100%
Lichtenfels	Trieb	ländl. Raum	585	J	98%
Marktgraitz	Marktgraitz	Verkehrsachsen	1.262	J	100%
Marktzeuln	Horb am Main	ländl. Raum	187	J	97%
Marktzeuln	Marktzeuln	Verkehrsachsen	1.263	J	84%
Michelau i.OFr.	Lettenreuth	ländl. Raum	582	J	100%
Michelau i.OFr.	Michelau i.OFr.	Verkehrsachsen	3.565	J	85%
Michelau i.OFr.	Neuensee	ländl. Raum	796	J	100%
Michelau i.OFr.	Schwüribitz	ländl. Raum	1.462	N	76%
Redwitz a.d. Rodach	Mannsgereuth	ländl. Raum	324	J	93%
Redwitz a.d. Rodach	Obristfeld	ländl. Raum	206	J	100%
Redwitz a.d. Rodach	Redwitz a.d. Rodach	Verkehrsachsen	2.204	J	91%
Redwitz a.d. Rodach	Trainau	ländl. Raum	258	J	100%
Redwitz a.d. Rodach	Unterlangenstadt	ländl. Raum	505	J	80%
Weismain	Kleinziegenfeld	ländl. Raum	168	J	83%
Weismain	Modschiedel	ländl. Raum	164	J	100%
Weismain	Weiden	ländl. Raum	160	J	100%
Weismain	Weismain	Verkehrsachsen	2.577	J	91%

nicht erschlossen

3

Stand Bevölkerungszahlen: 31.12.2014

Quelle: Landratsamt Lichtenfels

Tabelle 7: Erreichbarkeit übergeordneter Orte

Gemeinde	GHO ²	ZO 1	ZO 2	ZO 3	ZO 4	ZO 5
		OZ 1	OZ 2	MZ 1	MZ 2	MZ 3
Altenkunstadt	Altenkunstadt	Coburg	Kulmbach	Lichtenfels	Burgkunstadt	Kronach
Bad Staffelstein	Bad Staffelstein	Coburg	Bamberg	Lichtenfels	Burgkunstadt	
Burgkunstadt	Burgkunstadt	Coburg	Kulmbach	Lichtenfels	Altenkunstadt	Kronach
Ebensfeld	Ebensfeld	Coburg	Bamberg	Lichtenfels	Burgkunstadt	Bad Staffelstein
Hochstadt am Main	Hochstadt am Main	Coburg	Bamberg	Lichtenfels	Burgkunstadt	
Lichtenfels	Lichtenfels	Coburg	Bamberg	Bad Staffelstein	Burgkunstadt	Kronach
Marktgraitz	Redwitz a.d. Rodach ¹	Coburg	Kulmbach	Lichtenfels	Burgkunstadt	
Marktzeuln	Marktzeuln	Coburg	Bamberg	Lichtenfels	Burgkunstadt	
Michelau	Michelau	Coburg	Bamberg	Lichtenfels	Burgkunstadt	Bad Staffelstein
Redwitz a.d. Rodach	Redwitz a.d. Rodach	Coburg	Kulmbach	Lichtenfels	Burgkunstadt	Kronach
Weismain	Weismain	Bamberg	Kulmbach	Lichtenfels	Burgkunstadt	

¹ Sitz der Verwaltungsgemeinschaft

² Zielorte, die weniger als 3 km vom Hauptort entfernt sind werden nach der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung nicht berücksichtigt.

GHO = Gemeindehauptort

OZ = Oberzentrum

MZ = Mittelzentrum

ZO = Zielort

Tabelle 8: Wochenendverkehr

			Richtwert Samstag	Richtwert Sonntag	Grenzwert Samstag	Grenzwert Sonntag
1	Altenkunstadt	Altenkunstadt	1 3 4 5 6 7 10	1 3 4 5 6 7 10	1 3 4 5 6 7 10	1 3 4 5 6 7 10
2	Altenkunstadt	Baiersdorf	1 2 3 4 5 6 7 10	1 2 3 4 5 6 7 10	1 2 3 4 5 6 7 10	1 2 3 4 5 6 7 10
3	Altenkunstadt	Burkheim	1 2 3 4 5 6 7 10	1 2 3 4 5 6 7 10	1 2 3 4 5 6 7 10	1 2 3 4 5 6 7 10
4	Altenkunstadt	Maineck	1 2 3 4 5 6 7 10	1 2 3 4 5 6 7 10	1 2 3 4 5 6 7 10	1 2 3 4 5 6 7 10
5	Altenkunstadt	Strössendorf	1 2 3 4 5 6 7 10	1 2 3 4 5 6 7 10	1 2 3 4 5 6 7 10	1 2 3 4 5 6 7 10
6	Altenkunstadt	Woffendorf	1 2 3 4 5 6 7 10	1 2 3 4 5 6 7 10	1 2 3 4 5 6 7 10	1 2 3 4 5 6 7 10
7	Bad Staffelstein	Altenbanz	1 2 3 4 5 6 10	1 2 3 4 5 6 10	1 2 3 4 5 6 10	1 2 3 4 5 6 10
8	Bad Staffelstein	Bad Staffelstein	1 3 4 5 6 10	1 3 4 5 6 10	1 3 4 5 6 10	1 3 4 5 6 10
9	Bad Staffelstein	Grundfeld	1 2 3 4 5 6 10	1 2 3 4 5 6 10	1 2 3 4 5 6 10	1 2 3 4 5 6 10
10	Bad Staffelstein	Horsdorf	1 2 3 4 5 6 10	1 2 3 4 5 6 10	1 2 3 4 5 6 10	1 2 3 4 5 6 10
11	Bad Staffelstein	Kümmersreuth	1 2 3 4 5 6 10	1 2 3 4 5 6 10	1 2 3 4 5 6 10	1 2 3 4 5 6 10
12	Bad Staffelstein	Loffeld	1 2 3 4 5 6 10	1 2 3 4 5 6 10	1 2 3 4 5 6 10	1 2 3 4 5 6 10
13	Bad Staffelstein	Nedensdorf	1 2 3 4 5 6 10	1 2 3 4 5 6 10	1 2 3 4 5 6 10	1 2 3 4 5 6 10
14	Bad Staffelstein	Schönbrunn	1 2 3 4 5 6 10	1 2 3 4 5 6 10	1 2 3 4 5 6 10	1 2 3 4 5 6 10
15	Bad Staffelstein	Schwabthal	1 2 3 4 5 6 10	1 2 3 4 5 6 10	1 2 3 4 5 6 10	1 2 3 4 5 6 10
16	Bad Staffelstein	Stublang	1 2 3 4 5 6 10	1 2 3 4 5 6 10	1 2 3 4 5 6 10	1 2 3 4 5 6 10
17	Bad Staffelstein	Uetzing	1 2 3 4 5 6 10	1 2 3 4 5 6 10	1 2 3 4 5 6 10	1 2 3 4 5 6 10
18	Bad Staffelstein	Unnersdorf	1 2 3 4 5 6 10	1 2 3 4 5 6 10	1 2 3 4 5 6 10	1 2 3 4 5 6 10
19	Bad Staffelstein	Untertzeltitz	1 2 3 4 5 6 10	1 2 3 4 5 6 10	1 2 3 4 5 6 10	1 2 3 4 5 6 10
20	Bad Staffelstein	Vierzehnheiligen	1 2 3 4 5 6 10	1 2 3 4 5 6 10	1 2 3 4 5 6 10	1 2 3 4 5 6 10
21	Bad Staffelstein	Wiesen	1 2 3 4 5 6 10	1 2 3 4 5 6 10	1 2 3 4 5 6 10	1 2 3 4 5 6 10
22	Bad Staffelstein	Wolfsdorf	1 2 3 4 5 6 10	1 2 3 4 5 6 10	1 2 3 4 5 6 10	1 2 3 4 5 6 10
23	Burgkunstadt	Burgkunstadt	1 3 4 5 6 7 10	1 3 4 5 6 7 10	1 3 4 5 6 7 10	1 3 4 5 6 7 10
24	Burgkunstadt	Gärtenroth	1 2 3 4 5 6 7 10	1 2 3 4 5 6 7 10	1 2 3 4 5 6 7 10	1 2 3 4 5 6 7 10
25	Burgkunstadt	Kirchlein	1 2 3 4 5 6 7 10	1 2 3 4 5 6 7 10	1 2 3 4 5 6 7 10	1 2 3 4 5 6 7 10
26	Burgkunstadt	Mainroth	1 2 3 4 5 6 7 10	1 2 3 4 5 6 7 10	1 2 3 4 5 6 7 10	1 2 3 4 5 6 7 10
27	Burgkunstadt	Neuses am Main	1 2 3 4 5 6 7 10	1 2 3 4 5 6 7 10	1 2 3 4 5 6 7 10	1 2 3 4 5 6 7 10
28	Burgkunstadt	Theisau	1 2 3 4 5 6 7 10	1 2 3 4 5 6 7 10	1 2 3 4 5 6 7 10	1 2 3 4 5 6 7 10
29	Burgkunstadt	Weidnitz	1 2 3 4 5 6 7 10	1 2 3 4 5 6 7 10	1 2 3 4 5 6 7 10	1 2 3 4 5 6 7 10

TABELLEN

			Richtwert Samstag					Richtwert Sonntag					Grenzwert Samstag					Grenzwert Sonntag									
30	Ebensfeld	Birkach	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
			6	7			10	6	7			10	6	7			10	6	7			10	6	7			10
31	Ebensfeld	Döringstadt	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
			6	7			10	6	7			10	6	7			10	6	7			10	6	7			10
32	Ebensfeld	Döringstadt	1		3	4	5	1		3	4	5	1		3	4	5	1		3	4	5	1		3	4	5
			6	7			10	6	7			10	6	7			10	6	7			10	6	7			10
33	Ebensfeld	Eggenbach	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
			6	7			10	6	7			10	6	7			10	6	7			10	6	7			10
34	Ebensfeld	Kleukheim	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
			6	7			10	6	7			10	6	7			10	6	7			10	6	7			10
35	Ebensfeld	Kutzenberg	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
			6	7			10	6	7			10	6	7			10	6	7			10	6	7			10
36	Ebensfeld	Oberbrunn	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
			6	7			10	6	7			10	6	7			10	6	7			10	6	7			10
37	Ebensfeld	Prächting	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
			6	7			10	6	7			10	6	7			10	6	7			10	6	7			10
38	Ebensfeld	Unterbrunn	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
			6	7			10	6	7			10	6	7			10	6	7			10	6	7			10
39	Ebensfeld	Unterneuses	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
			6	7			10	6	7			10	6	7			10	6	7			10	6	7			10
40	Hochstadt am Main	Hochstadt am Main	1		3	4	5	1		3	4	5	1		3	4	5	1		3	4	5	1		3	4	5
			6				10	6				10	6				10	6				10	6				10
41	Hochstadt am Main	Obersdorf	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
			6				10	6				10	6				10	6				10	6				10
42	Hochstadt am Main	Wolfsloch	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
			6				10	6				10	6				10	6				10	6				10
43	Lichtenfels	Buch am Forst	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
			6	7			10	6	7			10	6	7			10	6	7			10	6	7			10
44	Lichtenfels	Isling	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
			6	7			10	6	7			10	6	7			10	6	7			10	6	7			10
45	Lichtenfels	Klosterlangheim	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
			6	7			10	6	7			10	6	7			10	6	7			10	6	7			10
46	Lichtenfels	Kösten	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
			6	7			10	6	7			10	6	7			10	6	7			10	6	7			10
47	Lichtenfels	Lichtenfels	1		3	4	5	1		3	4	5	1		3	4	5	1		3	4	5	1		3	4	5
			6	7			10	6	7			10	6	7			10	6	7			10	6	7			10
48	Lichtenfels	Mistelfeld	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
			6	7			10	6	7			10	6	7			10	6	7			10	6	7			10
49	Lichtenfels	Oberlangheim	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
			6	7			10	6	7			10	6	7			10	6	7			10	6	7			10
50	Lichtenfels	Reundorf	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
			6	7			10	6	7			10	6	7			10	6	7			10	6	7			10
51	Lichtenfels	Roth	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
			6	7			10	6	7			10	6	7			10	6	7			10	6	7			10
52	Lichtenfels	Rothmannsthal	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
			6	7			10	6	7			10	6	7			10	6	7			10	6	7			10
53	Lichtenfels	Schney	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
			6	7			10	6	7			10	6	7			10	6	7			10	6	7			10
54	Lichtenfels	Schönsreuth	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
			6	7			10	6	7			10	6	7			10	6	7			10	6	7			10
55	Lichtenfels	Seubelsdorf	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
			6	7			10	6	7			10	6	7			10	6	7			10	6	7			10
56	Lichtenfels	Stetten	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
			6	7			10	6	7			10	6	7			10	6	7			10	6	7			10
57	Lichtenfels	Trieb	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
			6	7			10	6	7			10	6	7			10	6	7			10	6	7			10
58	Marktgraitz	Marktgraitz	1		3	4	5	1		3	4	5	1		3	4	5	1		3	4	5	1		3	4	5
			6				10	6				10	6				10	6				10	6				10
59	Marktzeuln	Horb am Main	1		3	4	5	1		3	4	5	1		3	4	5	1		3	4	5	1		3	4	5
			6				10	6				10	6				10	6				10	6				10

			Richtwert Samstag					Richtwert Sonntag					Grenzwert Samstag					Grenzwert Sonntag									
60	Marktzeuln	Marktzeuln	1		3	4	5	1		3	4	5	1		3	4	5	1		3	4	5	1		3	4	5
			6				10	6				10	6				10	6				10	6				10
61	Michelau i.OFr.	Lettenreuth	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
			6	7			10	6	7			10	6	7			10	6	7			10	6	7			10
62	Michelau i.OFr.	Michelau i.OFr.	1		3	4	5	1		3	4	5	1		3	4	5	1		3	4	5	1		3	4	5
			6	7			10	6	7			10	6	7			10	6	7			10	6	7			10
63	Michelau i.OFr.	Neuensee	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
			6	7			10	6	7			10	6	7			10	6	7			10	6	7			10
64	Michelau i.OFr.	Schwüribitz	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
			6	7			10	6	7			10	6	7			10	6	7			10	6	7			10
65	Redwitz a.d. Rodach	Mannsgereuth	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
			6	7			10	6	7			10	6	7			10	6	7			10	6	7			10
66	Redwitz a.d. Rodach	Obristfeld	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
			6	7			10	6	7			10	6	7			10	6	7			10	6	7			10
67	Redwitz a.d. Rodach	Redwitz a.d. Rodach	1		3	4	5	1		3	4	5	1		3	4	5	1		3	4	5	1		3	4	5
			6	7			10	6	7			10	6	7			10	6	7			10	6	7			10
68	Redwitz a.d. Rodach	Trainau	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
			6	7			10	6	7			10	6	7			10	6	7			10	6	7			10
69	Redwitz a.d. Rodach	Unterlangenstadt	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
			6	7			10	6	7			10	6	7			10	6	7			10	6	7			10
70	Weismain	Kleinziegenfeld	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
			6				10	6				10	6				10	6				10	6				10
71	Weismain	Modschiedel	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
			6				10	6				10	6				10	6				10	6				10
72	Weismain	Weiden	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
			6				10	6				10	6				10	6				10	6				10
73	Weismain	Weismain	1		3	4	5	1		3	4	5	1		3	4	5	1		3	4	5	1		3	4	5
			6				10	6				10	6				10	6				10	6				10

1	2	3	4	5	1	Vorgaben erfüllt
6	7	8	9	10	1	Vorgaben nicht erfüllt

	Kriterium	Anzahl	Kriterium	Anzahl	Kriterium	Anzahl	Kriterium	Anzahl	
1	Erschließung	1	3	1	3	1	3	1	3
2	Erreichbarkeit GHO	2	61	2	60	2	60	2	60
3	Erreichbarkeit Oberzentrum 1	3	66	3	65	3	65	3	64
4	Erreichbarkeit Oberzentrum 2	4	66	4	65	4	65	4	65
5	Erreichbarkeit Mittelzentrum 1	5	65	5	64	5	64	5	64
6	Erreichbarkeit Mittelzentrum 2	6	67	6	67	6	67	6	66
7	Erreichbarkeit Mittelzentrum 3	7	41	7	42	7	41	7	41
8	Bedienungshäufigkeit HVZ	8	0	8	0	8	0	8	0
9	Bedienungshäufigkeit NVZ	9	0	9	0	9	0	9	0
10	Bedienungshäufigkeit SVZ	10	64	10	64	10	64	10	58
Summe Vorgaben nicht erfüllt:			433		430		429		421
Durchschnitt Defizite je Verkehrszelle			5,9		5,9		5,9		5,8
Anzahl Gemeindeteile			73		73		73		73
Mögliche Defizite			730		730		730		730
Anteil Defizite			59%		59%		59%		58%

Tabelle 9: Schienenhaltepunkte und P+R-, bzw. B+R-Plätze

Ort	Haltestelle	Bahnlinie	Abstellplätze für		
			PKW	Behinder- ten-PKW	Fahrrad
Bad Staffelstein	Bad Staffelstein Bahnhof	R2, R25, R34	70	2	100
Burgkunstadt	Burkunstadt Bahnhof	R24, R35	40		40
Ebensfeld	Ebensfeld Bahnhof	R2, R25, R34			
Hochstadt-Marktzeuln	Hochstadt-Marktzeuln Bahnhof	R24, R25, R35	8		
Lichtenfels	Lichtenfels Bahnhof	R2, R24, R25, R35	40	1	82
Mainroth	Burgkunstadt-Mainroth Bahnhof	R24, R35			
Michelau	Michelau Bahnhof	R24, R25, R35	15		50
Redwitz a.d.Rodach	Redwitz a.d. Rodach Bahnhof	R25	20	1	12
Schney	Lichtenfels-Schney	R2, R34			

Tabelle 10: Bevölkerungsvorausberechnung

Gemeinde	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Altenkunstadt	5.415	5.380	5.350	5.310	5.270	5.230	5.200	5.160	5.120	5.080	5.040	5.010	4.970
Bad Staffelstein	10.499	10.470	10.450	10.420	10.390	10.350	10.320	10.280	10.240	10.200	10.150	10.110	10.060
Burgkunstadt	6.676	6.630	6.570	6.520	6.470	6.410	6.350	6.300	6.240	6.180	6.120	6.070	6.010
Ebensfeld	5.682	5.670	5.670	5.660	5.650	5.640	5.630	5.620	5.610	5.600	5.590	5.570	5.560
Hochstadt am Main	1.704			1.680			1.660			1.630			1.600
Lichtenfels	20.655	20.540	20.430	20.320	20.210	20.090	19.970	19.850	19.730	19.600	19.480	19.350	19.230
Marktgraitz	1.298			1.290			1.270			1.250			1.220
Marktzeuln	1.629			1.600			1.570			1.540			1.500
Michelau i.OFr.	6.587	6.540	6.490	6.430	6.380	6.330	6.270	6.210	6.160	6.160	6.100	6.050	5.990
Redwitz a.d.Rodach	3.386			3.340			3.290			3.240			3.180
Weismain	4.755			4.700			4.640			4.560			4.480
gesamt	68.286			67.270			66.170			65.040			63.800

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

Für Orte unter 5.000 Einwohner gibt es nur Prognosewert für jedes dritte Jahr. Die aktuellste Prognose bezieht sich auf das Basisjahr 2009.

Landkreis	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
	66.300	66.200	66.000	65.800	65.700	65.500	65.300	65.100	64.900	64.700	64.500	64.200	64.000	63.800	63.600	63.400

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

Die landkreisweite Vorausberechnung basiert auf dem Basisjahr 2015.

Tabelle 11: Linienbündelung

Bündel	Name	Linien	Betriebsleistung aktuell (in km)	Laufzeit Konzession (jeweils längste)
1	Stadtverkehr Lichtenfels	1201 - 1206	275.000	31.10.2025
2	Nord-Ost	Mobi 1, Götz 1-3, Buku Ost	350.000	31.12.2023
3	Süd-Ost	1231 - 1234	120.000	31.08.2019
4	Mitte	1212 - 1214, 1227	340.000	31.08.2020
5	West	1251 - 1252, Wich 1-4	85.000	31.08.2019

Die Angaben zur Betriebsleistung beziehen sich alle nur auf den Busbetrieb zum Zeitpunkt Dezember 2015.

Tabelle 12: Beteiligung der Verkehrsunternehmen (Stellungnahmen)

Beteiligung VU	Datum	Kritik / Anregung	Verfahren
Stadtwerke Lichtenfels	27.05.2015	1. Vertaktung der Linien im 45-Minutentakt	Hierzu wird bilateral mit den Stadtwerken nach einer Lösung gesucht.
		2. Stadtbuslinie 1206 (Vierzehnheiligen) ist unwirtschaftlich, über Linie 1212 erschliessen	Hierzu wird bilateral mit den Stadtwerken nach einer Lösung gesucht.
		3. Letzte Fahrten um 18 Uhr auf den Linien 1201-1203 werden nur schwach genutzt, evtl. ebenso wie letzte Fahrt auf der Linie 1205 als Bedarfsfahrt ausschreiben.	Nach den Vorgaben des NVP geht die Haupt- und Nebenverkehrszeit bis 20 Uhr. Im Grenzwert ist bis dahin ein Stundentakt vorgesehen.
		4. Linien 1212-1214 sollen Kaufland direkt anfahren.	Wird bei Vergabe des Linienbündels 4 berücksichtigt.
		5. Haltestelle "Horbhof-Klinik" an neue Haltestelle oben bei der Klinik verlegen	Wird bei Vergabe des Linienbündels 4 berücksichtigt.
		6. Für Oberlangheim und Roth sollte der gleiche Tarif gelten	Defizite durch tarifliche Anpassungen müssten in diesem Fall von der Stadt Lichtenfels getragen werden.
		7. Bessere Anbindung der Jurastadtteile	Wird bei Vergabe des Linienbündels 4 berücksichtigt.
		8. Einheitlicher Tarif für alle Stadtteile von Lichtenfels	Defizite durch tarifliche Anpassungen müssten in diesem Fall von der Stadt Lichtenfels getragen werden.
		9. Bürgerbeteiligung am NVP durch Infoveranstaltungen	Es wurden zwei Bürgerforen im Herbst 2015 durchgeführt.
		10. Beteiligung des City-Managers	Beteiligung war im Rahmen der Bürgerforen, bzw. durch schriftliche Stellungnahmen möglich.
Frankenbus	28.06.2016	Stellungnahme zum Linienbündelungskonzept: Zuschnitt der Linienbündel ist zu klein, wenn Unternehmen Investitionsmittel bereitstellen muss. Die aktuellen fünf Bündeln sollten zu einem bzw. zwei Bündeln zusammengefasst werden.	Die Größe der Linienbündel von einer Betriebsleistung zwischen 200.000 und 400.000 Betriebskilometern soll vor allem kleineren und mittelständischen Unternehmen die Möglichkeit geben, sich an der Vergabe zu beteiligen. Zwei Bündel liegen aktuell unterhalb dieser Vorgaben. Durch die Maßnahmen werden aber beide Bündel über den Vorgaben zur Linienbündelung liegen. Daher bleibt der Landkreis bei seiner Gliederung der Linien in 5 Bündel.

Tabelle 13: Beteiligung der Gemeinden und sonstige Stellungnahmen

Gemeinde	Datum	Kritik / Anregung	Verfahren
Stadt Weismain	29.07.2015	Anbindung von Weismain an die Bahnhöfe in Burgkunstadt und Lichtenfels verbessern.	Wird in Vergabe des Linienbündels 3 berücksichtigt
Markt Marktgraitz	25.11.2015	Busanbindung in Richtung Coburg	Anbindung von Coburg wird bei Vergabe Linienbündel 2 geprüft.
Stadt Bad Staffelstein	03.12.2015	Zur ausreichenden Erschließung von Neddendorf (aktuell besteht hier ein Defizit) gibt es bereits im Osten des Ortes eine Schulbushaltestelle, welche auch für den ÖPNV genutzt werden könnte.	Wird mit VU Wich geklärt, ob diese Haltestelle zusätzlich angefahren werden kann.

sonstige Stellungnahmen

Antrag	Datum	Kritik / Anregung	Verfahren
Bürger	26.06.2015	Seniorenbus nach Schney	Seniorenbus ist nicht Aufgabe des Landkreises, muss bei Bedarf von der Stadt Lichtenfels umgesetzt werden.
Rehaklinik Lautergrund	06.08.2015	Bessere Anbindung der Lautergrundklinik. Angebot an Dienst- und Donnerstagen ist erster Schritt, weitere Fahrten notwendig.	Wird bei Vergabe des Linienbündels 5 berücksichtigt.
Bürger	07.09.2015	Bessere Anbindung der Juraortschaften	Wird bei Vergabe der Linienbündel 3, 4 und 5 berücksichtigt.
Bürger	03.10.2015	Bitte um Beibehaltung der direkten Beförderung der Schülerinnen und Schüler vom Kehlbachgrund in die weiterführenden Schulen mit dem Bus. Sollte auf die alte Variante mit Umstieg zur Bahn gewechselt werden, ist dringend eine Sicherstellung der Anschlüsse notwendig.	Wird bei Vergabe des Linienbündels 5 berücksichtigt.
Bürger	26.10.2015	Bessere Anbindung der östlichen Ortsteile von Burgkunstadt	Wird bei Vergabe des Linienbündels 2 berücksichtigt.
Bürger	26.10.2015	Bessere Anbindung von Buch am Forst	Buch am Forst wird durch eine Linie angebunden, die im Landkreis Coburg im Linienbündel verankert ist. Eine Verbesserung ist daher in Absprache mit dem Landkreis Coburg zu klären.
Elternbeirat Gymn. LIF	26.10.2015	Buslinie 1204 vormittags zur Schule sowie mittags am Freitag überfüllt.	Wird in Absprache mit den Stadtwerken Lichtenfels geprüft.
		Anbindung von Michelau/Schwüribitz verbessern, Schülerinnen und Schüler sind zu früh an der Schule	Wird bei Vergabe des Linienbündels 2 geprüft.
		Linie 1212 in Richtung Schönbrunn fehlt Fahrt zwischen 13 Uhr und 16 Uhr. Lange Wartezeiten bei Schulschluss	Wird bei Vergabe des Linienbündels 4 geprüft.
		Schüler aus Michelau müssen Zug nutzen, der Weg zur Bahn ist zu lange.	Einrichtung einer zusätzlichen Fahrt wird geprüft.
Bürger	26.10.2015	Park & Ride ist in der Stadt Lichtenfels zu teuer	Liegt nicht im Zuständigkeitsbereich des Landkreises
Bürger	26.10.2015	Besseres Angebot zu den Stoßzeiten	Die Ausweitung des Angebotes erfolgt gemäß den Vorgaben des NVP
Bürger	26.10.2015	Pendlerparkplätze an den Autobahnen sollen besser angebunden werden	Wird bei Vergabe der einzelnen Linienbündel geprüft.
Bürger	26.10.2015	Im Schulbus soll für alle Kinder ein Sitzplatz vorhanden sein.	
Bürger	26.10.2015	Angebot des VGN ist im Landkreis zu wenig bekannt.	Weitere Marketingmaßnahmen mit Umsetzung des Maßnahmenpaketes geplant.

Antrag	Datum	Kritik / Anregung	Verfahren
Bürger	29.10.2015	Fahrkartenangebot nach Bamberg schlecht (z.B. Franken-Hopper-Ticket nicht im Angebot)	Einheitliche Tarifbestimmungen im VGN. Mit dem TagesTicket bzw. TagesTicketPlus bestehen ähnliche Angebote.
Bürger	29.10.2015	Park & Ride ist in Burgkunstadt einzuführen	Aufgabe Park & Ride-Plätze liegt bei den Kommunen.
Bürger	29.10.2015	Veranstaltungen im Landkreis durch einmalige "Freizeitlinien" anfahren	Freizeitlinien, welche touristische Ziele anfahren sind in der Diskussion.
Bürger	29.10.2015	Tarife im Stadtverkehr Lichtenfels sollen für alle Ortsteile von Lichtenfels gleich sein.	Antrag auf Tarifharmonisierung und Ausgleichsleistungen müssen von der Stadt gestellt und getragen werden.
Bürger	29.10.2015	Automatennutzung bei einem VHS-Kurs oder Schulung durch Seniorenbeauftragten erklären	Infoveranstaltung kann mit dem VGN durchgeführt werden, muss entsprechend von der Gemeinde beantragt werden.
Bürger	29.10.2015	Bessere Verbindung Weismain - Burgkunstadt Bahnhof am Wochenende	Wird bei Vergabe des Linienbündels 2 bzw. 3 berücksichtigt.
Bürger	29.10.2015	Haltestellen im Stadtgebiet problematisch für Barrierefreiheit. Stadt nimmt sich dem Problem nicht an.	Haltestellen mit vordringlichem Bedarf für den Ausbau wurden im NVP behandelt. Umsetzung der Maßnahmen liegt bei den Kommunen.
BRK	03.12.2015	Besserer Takt für Michelau und Anbindung an die Stadtbuslinie 1204	Wird bei Vergabe des Linienbündels 2 berücksichtigt.
		Ausweitung des 50-50-Ticket auf Zeiten vor 21 Uhr (ab 17 Uhr)	Durch neues Angebot mit dem Rufbus sollen diese Zeitlagen abgedeckt werden.
Bürger	06.12.2015	Zusätzlicher Zughalt durch RE 4848 in Ebsenfeld	Nicht Bestandteil des NVP.
		Bessere Anbindung und Ausschilderung des Busses nach Kutzenberg	Wird bei Vergabe des Linienbündels 5 berücksichtigt.
Bürger	17.12.2015	Bessere Anbindung von Marktgraitz, sowohl in Richtung Lichtenfels als auch in Richtung Coburg und Kronach	Wird bei Vergabe des Linienbündels 2 berücksichtigt.
Bürger	22.12.2015	Bessere und direkte Anbindungen der Ortsteile von Ebsenfeld. Fahrt dauert zu lange.	Wird bei Vergabe des Linienbündels 5 berücksichtigt.
BEG	29.09.2016	Optimierung der Anschlüsse zwischen Bus und Bahn	Wird bei Vergabe der einzelnen Linienbündel berücksichtigt.
IHK OFr	17.10.2016	Abstimmung zwischen Bus und Bahn, Pünktlichkeit bei Bussen - Anpassung des Angebotes, wenn Fahrgastzahlen vorliegen	Wird bei Vergabe der einzelnen Linienbündel berücksichtigt.

Stellungnahmen zum Thema Barrierefreiheit

Antrag	Datum	Kritik / Anregung	Verfahren
Hr. Robisch (Behindertenbeauftragter)	20.07.2015	Bei Neueinrichtung oder Umbau von Haltestellen sollten diese barrierefrei ausgebaut werden und bei entsprechendem Fahrgastaufkommen Wetterschutz bieten.	Alle Punkte wurden im NVP berücksichtigt.
		Im Zuge der Neuanschaffung von Fahrzeugen, sollen diese barrierefrei, d.h. unter anderem niederflurig mit Rollstuhlplatz ausgestattet sein.	
		Visuelle Informationen sind nach dem 2-Sinn-Prinzip zu gestalten, auf eine kontrastreiche Darstellung ist zu achten.	
Bürger	24.03.2016	Errichtung eines Haltestellenhäuschens in Grundfeld und Vierzehnheiligen sowie die Beleuchtung des Geweges Konradshof bis Vierzehnheiligen	Das Aufstellen von Haltestellenhäuschen sowie die Beleuchtung der Zugangswege liegt in der Aufgabenträgerschaft der Gemeinden. Die hier aufgezählten Haltestellen liegen dabei nicht in der Priorität 1 des Nahverkehrsplan.

Empfehlungen für Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN

Das vorliegende Papier definiert Standards hinsichtlich der Umsetzung der Barrierefreiheit an Bushaltestellen. Diese baulichen Mindestanforderungen orientieren sich an den allgemein anerkannten Regeln der Technik, den einschlägigen DIN-Normen und Empfehlungen zur Herstellung der Barrierefreiheit.

Die örtliche Umsetzung dieser Standards zur Barrierefreiheit auf Basis der allgemein anerkannten Regeln der Technik obliegt den Aufgabenträgern in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen und Baulastträgern sowie in Zusammenarbeit mit den Verbänden, Beauftragten und Beiräten der Betroffenen. Hierbei soll dieses Papier eine möglichst praxisnahe Hilfestellung liefern.

Die zugrundeliegenden Gedanken orientieren sich an dem Leitbild einer vollständigen Teilhabe und eines „Designs für alle“, dass 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.

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.

Ziel ist die vollständige Umsetzung der folgend beschriebenen Mindestanforderungen (s. S. 61 ff). Sollte dies am vorgesehenen Standort unter den gegebenen Randbedingungen nicht möglich sein, ist dies anhand einer Reihe von Planungsschritten (s. S. 63 ff) zu prüfen und deren Ergebnisse zu dokumentieren. Nur wenn auch nach dieser Prüfung die Mindestanforderungen nicht eingehalten werden können, darf von diesen abgewichen werden. Dabei sollen aber auch dann noch möglichst viele Bestandteile des Mindeststandards umgesetzt werden.

Darüber hinaus sind weitere Einbauten und Einrichtungen, die über die hier genannten Mindestanforderungen hinausgehen – wie z. B. Fahrgastunterstände oder Systeme zur dynamischen Fahrgastinformation, 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.

1. Bauliche Mindeststandards

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

Bauliche Zielsetzung	Mindestanforderung	Erläuterung / Ergänzung
stufenlose Erreichbarkeit der Wartefläche	<ul style="list-style-type: none"> ■ mindestens ein stufenloser Zugang ■ größere Niveauunterschiede sollten durch Rampen ausgeglichen werden ■ lichte Durchgangsbreite von ■ 1 m, mind. aber 0,9 m 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Gehwegbreite von 1,8 – 2,0 m ■ bei kombiniertem Fuß- und Radweg ■ 3,0 – 4,0 m
verkehrssichere und barrierefreie Rampen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Mindestbreite 1,2 m ■ Längsgefälle max. 6 % ■ an Zu- und Abgängen Bewegungsflächen von mind. 1,5 x 1,5 m ■ alle 6 m Rampenlänge muss ein Ruhepodest (mind. 1,5 m lang) eingebaut sein 	<ul style="list-style-type: none"> ■ im Falle hoher Frequentierung sollten die Begegnungsflächen auf 1,8 m x 1,8 m geplant werden
ausreichend Fläche für Rangiervorgänge auf der Bewegungsfläche	<ul style="list-style-type: none"> ■ 1,5 m x 1,5 m Mindestflächenbedarf für Rollstuhlfahrer ■ bei Einsatz einer Klapprampe 2,5 m x 1,5 m ■ Position und Länge der Bewegungsfläche orientiert sich an einem Zustieg für Rollstuhlfahrer an Tür 2 der potentiell eingesetzten Bustypen 	<ul style="list-style-type: none"> ■ nach Möglichkeit Ausweitung der nutzbaren Breite auf 3,0 – 4,0 m ■ sollte die Mindestbreite von 2,5 m nicht umsetzbar sein, entfällt bei Einsatz eines mind. 20 cm hohen Formsteins, entsprechender Anfahrbarkeit sowie Fahrzeugeinsatz die Rampe und die nutzbare Breite wird auf mind. 1,5 m reduziert
Neigungsarme Gestaltung mit geringem Quergefälle	<ul style="list-style-type: none"> ■ maximale Längsneigung: 3 % ■ maximale Querneigung: 2,5 % 	<ul style="list-style-type: none"> ■ bei einer Längsneigung von 3 – 6 % sollten nach längstens 10 m jeweils Erholungsebenen vorgesehen werden
gefahrlos bege- und befahrbarer Bodenbelag	<ul style="list-style-type: none"> ■ Oberflächenbelag muss befestigt sein: ■ rutschhemmend und erschütterungsarm nach DIN 18040-3 	<ul style="list-style-type: none"> ■ visuelle Unterscheidung zum Gehweg hin, rutschfeste möglichst fugenlose, erschütterungsarme Oberflächen ■ z.B. Pflastersteine, Asphalt oder Gehwegplatten
optisch und haptisch erfassbare Bodenindikatoren	<ul style="list-style-type: none"> ■ taktiler Leitsystem mit visuell kontrastierenden Bodenindikatoren ■ Auffindestreifen auf Höhe von Tür 1 über die gesamte Gehwegbreite ■ Einstiegsfeld mit Rippenprofil mindestens auf Höhe der Tür1 in 30 cm Entfernung zum Bordstein ■ quert ein Radweg den Auffindestreifen, ist dieser zu unterbrechen 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Leitstreifen über gesamte Länge des Bushaltes bis zu Einstiegsfeld(ern) / Aufmerksamkeitsfeld(ern) ■ Einstiegsfeld(er) mit Rippenprofil je auf Höhe der Türen 1 und 2 in 30 cm Entfernung zum Bordstein

Bauliche Zielsetzung	Mindestanforderung	Empfohlene Ergänzung
Der Bordstein muss sich kontraststark abheben und nahes Anfahren zulassen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Reduzierung des Restspaltes zwischen Haltestellenbord und Fahrzeugeinstieg auf 5 cm (auf einer Länge von etwa 9 m, für den Zugang zu Tür 1 u. 2) ■ Bordsteinhöhe soll mindestens 16 cm betragen ■ ab 18 cm Höhe soll sich das Busbord visuell kontraststark vom Umgebungsbelag abheben ■ Berücksichtigung der Schleppkurve von Gelenkbussen bei Busbuchten 	<ul style="list-style-type: none"> ■ bei ausreichender Anfahrmöglichkeit, entsprechendem Fahrzeugeinsatz und einer Wartefläche < 2,5 m, soll aus Sicht der Barrierefreiheit eine Bordsteinhöhe von idealerweise 22 cm geprüft werden ■ der Einsatz von Sonderborden ist hierbei ausdrücklich empfohlen (Reduzierung des Restspaltes und Schonung der Busreifen)
möglichst lange Haltbarkeit der Fahrbahn		<ul style="list-style-type: none"> ■ bei hohem Fahrzeugaufkommen: Prüfung des Einbaus einer halbstarren Decke oder den kompletten Einsatz von Beton für die Fahrbahn im Bereich der Haltestelle
Haltestellenmast	<ul style="list-style-type: none"> ■ Abstand zur Bordkante mindestens 1 m ■ darf den Mindestflächenbedarf eines Rollstuhlfahrers nicht beeinträchtigen ■ darf darüber hinaus nicht zu Behinderungen führen 	<ul style="list-style-type: none"> ■ bei Platzmangel kann der Mast ggf. auch auf der fahrbahnabgewandten Seite platziert werden ■ kann der Mindestflächenbedarf eines Rollstuhlfahrers dennoch nicht eingehalten werden, ist eine Prüfung zur Verlegung der Haltestelle erforderlich
Aushangfahrpläne sind für alle Fahrgäste gut einsehbar	<ul style="list-style-type: none"> ■ einheitliche Aufhängung bei mittlerer Sichthöhe von 1,4 m (bezogen auf die Mitte des Fahrplankastens) 	<ul style="list-style-type: none"> ■ bei einem Fahrgastunterstand mit Informationsvitrine ist kein separater Aushangfahrplan am Mast nötig ■ unter dem Aushangfahrplan soll kein Abfallbehälter angebracht werden
Die Beleuchtung muss ausreichend und blendfrei sein	<ul style="list-style-type: none"> ■ Haltestellen sind ausreichend zu beleuchten ■ nach Möglichkeit sollen sie in unmittelbarer Nähe von Lichtquellen angeordnet oder mit einer eigenen Lichtquelle ausgestattet werden 	<ul style="list-style-type: none"> ■ es soll eine blendfreie Grundbeleuchtung ohne Schattenbildung insbesondere auch für Orientierungssysteme ermöglicht werden

Folgende Quellen wurden für den vorliegenden baulichen Standard für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN verwendet. Diese sind in der jeweils aktuellen Fassung zu beachten:

- DIN 18040-1 – Barrierefreies Bauen - Teil 1: Öffentlich zugängliche Gebäude
- DIN 18040-3 Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum
- DIN 32975 – Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung
- DIN 32984 – Bodenindikatoren im öffentlichen Raum
- Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA)
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)
- Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ)
- Anhang IV zur Verordnung (EG) 661/2009 i. V. m. UN-ECE Regelung 107

Hinweise zur Schnittstelle Fahrzeug – Haltestelle

Fahrzeuge / Fahrzeugausstattung	Infrastruktur / Haltestelle
Hochflurbus	<ul style="list-style-type: none"> keine Barrierefreiheit möglich
Niederflur- / Low-Entry-Bus	<ul style="list-style-type: none"> unter 16 cm Bordstein nicht barrierefrei ab 16 cm Bordstein mit Klapprampe barrierefrei (Tiefe der Aufstellfläche von ca. 2,5 m erforderlich) ab einem Resthöhenunterschied von mehr als 5 cm vom Fahrzeug zum Bordstein ist keine Klapprampe erforderlich <p>nur Bordsteinbereiche unter oder gleich 16 cm können beim An- und Abfahren sicher überstrichen werden Höhe der Überstreichfähigkeit sowie der Absenkfähigkeit (Kneeling) der Fahrzeuge ist auch von den Einstellungen in den Werkstätten der Verkehrsunternehmen abhängig bei der Anlage von Busbuchten ist die Schleppkurve von Gelenkbussen zu beachten</p>
Kleinbus (auch Niederflur- / Low-Entry-Varianten)	<ul style="list-style-type: none"> über 16 cm Bordstein nicht barrierefrei <p>nur Bordsteinbereiche unter oder gleich 16 cm können aufgrund tiefgreifender Außenschwenktüren angefahren werden (↗ Neigung der Klapprampe ≤ 12 %)</p>
PKW	<ul style="list-style-type: none"> keine Barrierefreiheit möglich nur Bordsteinbereiche unter 16 cm können angefahren werden

2. Planungsschritte zur Prüfung von Haltestellen auf Umsetzbarkeit des Mindeststandards

Oberstes Ziel ist die Umsetzung des Mindeststandards. Beim Um- bzw. Neubau von Haltestellen sind daher folgende Planungsschritte nachvollziehbar zu prüfen.

Planungsschritt 1:

Der Mindeststandard ist am vorgesehenen Standort vollständig umsetzbar.

- Umsetzung Mindeststandard
- ↔ Planungsschritt 2

Planungsschritt 2:

Sofern der Mindeststandard am vorgesehenen Standort unter den gegebenen Randbedingungen (z.B. aus Platzmangel) nicht umsetzbar ist, sind folgende Handlungsoptionen zu prüfen und deren Ergebnisse zu dokumentieren:

- 2.1 Kann die Haltestelle im Umkreis von 100 m sinnvoll an einen anderen Standort verlegt werden, wo der geforderte Standard möglich ist?

- Umsetzung Mindeststandard
- ↔ Planungsschritt 2.2

- 2.2 Kann mit vertretbarem Aufwand durch Zukauf eines Grundstücks angrenzend zum Bürgersteig die erforderliche Haltestellentiefe für den Einsatz der Einstiegshilfe hergestellt werden?

- Umsetzung Mindeststandard
- ↔ Planungsschritt 2.3

2.3 Kann der Standard durch eine Neuordnung des Straßenraums erreicht werden, z. B durch eine Fahrbahneinengung bzw. den Bau eines Haltestellenkaps? Beispiel: Haltestelle in Münster/Westf.



Beispiel: Haltestelle in Münster/Westf.:

Die Gehwegbreite wurde von ca. 1,30 m auf 2,60 m vergrößert, damit die Wartefläche für den Einsatz der Klapprampe ausreichend breit ist. Außerdem ist so ein Buskap entstanden. Die Haltestelle befindet sich in einem Wohngebiet mit relativ wenig Verkehr.

☑ Umsetzung Mindeststandard

↪ Planungsschritt 2.4

Abb.: Fahrbahneinengung

Quelle: Mehrens, 2015

2.4 Kann der Standard durch Einbau eines Sonderbords mit 20 cm (oder höher) erreicht werden, so dass der Ein- und Ausstieg auch ohne den Einsatz der Klapprampe ermöglicht wird?

Vor einer Verwendung von hohen Sonderborden ist zusätzlich zu prüfen:

- Ist das Sonderbord mit den eingesetzten Fahrzeugtypen kompatibel?
- Ist eine geradlinige und störungsfreie Anfahrbarkeit des Haltestellenbereichs gewährleistet?
- Kann an der Haltestelle erforderlichenfalls eine Höhenzonierung (oder ein vergleichbares Verfahren) umgesetzt werden?

Das bedeutet, dass die Überstreifungsflächen in der An- und Abfahrt z.B. mit einem 16 cm hohen Sonderbord und der Haltebereich (v.a. 2. Tür) mit einem mindestens 20 cm hohen Sonderbord ausgestattet werden. 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.



Beispiel: Haltestelle in Kassel

Wegen der Anfahrbarkeit aus einer starken Kurve konnte die Haltestelle Schulzentrum Brückenhof nicht vollständig auf 22 cm erhöht werden. Die Überstreifungsfläche in der Anfahrt wurde mit einem 16 cm hohen Sonderbordstein ausgestattet. Die Rampen nicht berücksichtigt, ist die 50 m lange Haltestelle so aufgeteilt, dass 17 m mit einer Haltestellenhöhe von 16 cm sowie 29 m mit einer Haltestellenhöhe von 22 cm ausgeführt wurden.

Abb.: Höhenzonierung

Quelle: Wiesenhütter, KVG Kassel, 2015

Beispiel: Haltestelle im Kanton Basel-Landschaft:



Abb.: Busbucht mit Nase

Quelle: Stocker Arnet, Bau- u. Umweltschuttdirektion Kanton Basel-Landschaft, 2016

Zur Verbesserung der Anfahrbarkeit von Haltestellenbuchten werden im Umland von Basel Busbuchten mit einer Nase im Anfahrtsbereich gebaut. Durch diese Nasen kann der eigentliche Haltebereich mit erhöhten Sonderbordsteinen auch bei kurzen Anfahrtsflächen optimal angefahren werden.

- ☑ Umsetzung Mindeststandard
- ↔ Planungsschritt 3

Planungsschritt 3:

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:

1. Bauliche Gründe, z.B.
 - unbefestigter Seitenstreifen (Bankett) ohne Verbindung zum öffentlichen Wegenetz
 - keine ausreichende Gehwegbreite, die mit einem verhältnismäßigem Aufwand erweitert werden kann (z.B. Grunderwerb)
2. Topografische Gründe, z.B.
 - Hanglage, d.h. die max. zulässige Neigung, um die Steigung mittels Handrollstuhl zu überwinden und die Bremsicherheit nicht zu gefährden, kann nicht eingehalten werden.
3. Funktionale Gründe, z.B.
 - temporäre Ersatzhaltestellen bei Schienenersatzverkehr,
 - Haltestellen, die ausschließlich mit taxibasierten Bedarfsverkehren bedient werden.

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

- ☑ Umsetzung Mindeststandard

Planungsschritt 4:

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

- eine auf 16 cm erhöhte, befestigte Wartefläche, sofern eine Verbindung zum Gehweg besteht.
- der Einbau von Bodenindikatoren, d.h. Auffindestreifen und Einstiegsfeld, sofern eine Verbindung zum Gehweg vorhanden ist.
- die Anforderungen an die Position und bauliche Ausgestaltung des Haltestellenmast
- die Anforderungen an den Aushangkasten inkl. Aushangfahrplan

**Abschrift
des in öffentlicher Sitzung gefassten Beschlusses
des Kreistages des Landkreises Lichtenfels**

Sitzungstag: 07.11.2016

**TOP
2** Neuerstellung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Lichtenfels;
Beschluss über das Gesamtkonzept

Beschluss:

Der vorgelegte Nahverkehrsplan 2016 Landkreis Lichtenfels wird beschlossen.

Abstimmungsergebnis:

Anwesend:	47
Abwesend:	4
Dafür:	47
Dagegen:	0

Die Übereinstimmung der vorstehenden Abschrift mit der Niederschrift wird hiermit beglaubigt.

Lichtenfels, den 01.12.2016
Landratsamt:



Stingl
Verwaltungsrat



**Abschrift
des in öffentlicher Sitzung gefassten Beschlusses
des Kreistages des Landkreises Lichtenfels**

Sitzungstag: 18.04.2023

**TOP
6** **Nahverkehrsplan Landkreis Lichtenfels;
1. Teilfortschreibung**

B e s c h l u s s :

Der Änderung des Nahverkehrsplanes des Landkreises Lichtenfels vom 07.11.2016 wird in Abschnitt 6.1, 6.2 sowie 8.1, wie in der Anlage dargestellt, zugestimmt. Die Anlage ist Bestandteil des Beschlusses.

Abstimmungsergebnis:

Anwesend:	40
Abwesend:	11
Dafür:	40
Dagegen:	0

Die Übereinstimmung der vorstehenden Abschrift mit der Niederschrift wird hiermit beglaubigt.

Lichtenfels, den 04.05.2023
Landratsamt:


Matthes
Verwaltungsrat

