

NAHVERKEHRSPLAN

NAHVERKEHRSPLAN NACH DER LEITLINIE ZUR NAHVERKEHRSPLANUNG LANDKREIS ROTH

ENDBERICHT



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg
Rothenburger Str. 9 • 90443 Nürnberg • Tel. 0911/270 75 0

Sachstand: Dezember 2013

Beschlussfassung: Kreistag Roth am 16.12.2013

Bearbeitung durch:
VGN GmbH
Dipl.-Geograph Michael Weiss
Rothenburger Str. 9
90443 Nürnberg

Inhalt

1.	RAHMENBEDINGUNGEN UND ZIELVORGABEN	6
1.1	Gesetzliche Rahmenbedingungen	6
1.2	Ausgangslage im Landkreis Roth	7
1.3	Gültigkeitsbereich des Nahverkehrsplanes	8
1.4	Zielvorgaben und finanzielle Rahmenbedingungen	8
1.4.1	Ziele nach dem PBefG und dem BayÖPNVG	9
1.4.2	Ziele der General- und Gesamtverkehrsplanung	10
1.4.3	Weitere allgemeine Zielsetzungen	11
1.4.4	Finanzielle Rahmenbedingungen	13
1.5	Maßnahmenvorschläge zum Erreichen der Ziele	13
1.5.1	Maßnahmenvorschläge zur Reduzierung des Motorisierten Individual- verkehrs	14
1.5.2	Maßnahmenvorschläge zur Steigerung der ÖPNV-Nutzung	15
1.5.3	Maßnahmenvorschläge zur Steigerung des nichtmotorisierten Verkehrs	17
2.	BESTANDSAUFNAHME	19
2.1	Raumstruktur und soziodemografische Daten	20
2.1.1	Zentralörtliche Gliederung	21
2.1.2	Strukturdaten	21
2.1.3	Verkehrsnachfrage	24
2.1.4	Derzeitiges ÖPNV-Angebot	25
3.	FESTLEGUNG: AUSREICHENDE VERKEHRSBEDIENUNG	28
3.1	Einzugsbereiche und räumliche Erschließung	28
3.1.1	Räumliche Erschließung (relevante Gemeindeteile)	28
3.1.2	Einzugsbereiche von Haltestellen	29
3.2	Erreichbarkeit übergeordneter Orte	29
3.2.1	Halbtages- und Ganztagesintervall	29
3.2.2	Reisezeit	30
3.2.3	Erreichbarkeit Nachbarschaftsbereich	30
3.2.4	Erreichbarkeit Zentraler Orte	31
3.3	Bedienungshäufigkeiten	32
3.4	Fahrzeugauslastung	34
3.4.1	Besetzungsgrad	34
3.4.2	Tagesauslastung	35
4.	SCHWACHSTELLENANALYSE	36
4.1	Zusammenfassung der Ergebnisse	37
4.1.1	Erschließung	37
4.1.2	Erreichbarkeit	37
4.1.3	Bedienungshäufigkeit	37
4.1.4	Fahrzeugauslastung	37
4.2	Infrastruktur und Schnittstellen	38
4.2.1	Haltestellen	38
4.2.2	Verknüpfungspunkte	38
4.2.3	Tarifsystem	38
4.3	Defizitbewertung	38
4.3.1	Defizitbewertung Erschließung	39
4.3.2	Defizitbewertung Erreichbarkeit	40
4.3.3	Defizitbewertung Bedienungshäufigkeit	45
4.3.4	Zusammenfassung Defizitbewertung	48

5.	VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNGEN	52
5.1	Gesamtverkehrsprognose	52
5.2	Demographischer Wandel	55
6.	FESTSETZUNGEN FÜR FREIZEITLINIEN	57
7.	FESTSETZUNG VON LINIENBÜNDELN	58
8.	BETEILIGUNGSVERFAHREN	60
8.1	Beteiligung der Verkehrsunternehmen nach § 8 PBefG	60
8.2	Weitere Beteiligungen.....	60

Anlagen

Abbildungen:

Abbildung 1:	Karte Landkreis Roth – Zentralörtliche Gliederung / Raumstruktur.....	21
Abbildung 2:	Karte Landkreis Roth – Siedlungsstruktur	22
Abbildung 3:	Karte Landkreis Roth – sozialversicherungspflichtige Beschäftigte Auspendler > 100 (2009)	22
Abbildung 4:	Karte Landkreis Roth – Schulpendinger zu weiterführenden Schulen > 10 (Schuljahr 2011/12)	23
Abbildung 5:	Verkehrsmittelwahl Landkreis Roth – MID	25
Abbildung 6:	Karte VGN-Liniennetz Landkreis Roth und Stadt Schwabach	26
Abbildung 7:	Karte AST Bedienungsgebiete im Landkreis Roth	27
Abbildung 8:	Karte Landkreis Roth - Gebietstypen Bedienungshäufigkeit.....	28
Abbildung 9:	Karte Landkreis Roth – VGN-Tarifzonenplan	38
Abbildung 10:	Karte Landkreis Roth – Handlungsbedarf Richtwert – Schultage	51
Abbildung 11:	Karte Landkreis Roth – Handlungsbedarf Richtwert – Ferientage	51
Abbildung 12:	Karte der Teilbereiche für Gesamtverkehrsprognose Landkreis Roth	52
Abbildung 13:	Verkehrsentwicklung Landkreis Roth 2005 - 2020	53
Abbildung 14:	Verkehrsentwicklung im Binnenverkehr der Teilbereiche 2005 - 2020	54
Abbildung 15:	Verkehrsentwicklung Teilbereiche mit übrigen Landkreis 2005 - 2020	54
Abbildung 16:	Verkehrsentwicklung Teilbereiche mit Städteachse 2005 - 2020.....	55
Abbildung 17:	Veränderung der Bevölkerung im Landkreis Roth 2030 gegenüber 2010 nach Altersgruppen in Prozent.....	56

Tabellen:

Tabelle 1:	Gebietskategorien nach LEP 2006 und nach RP 2007.....	21
Tabelle 2:	Öffentliche Linien nach § 42 PBefG im Landkreis Roth	27
Tabelle 3:	Gebietstypen der Gemeindeteilorte ab 150 Einwohnern	28
Tabelle 4:	Gemeindeteilorte mit bewerteten Defiziten	50

1. RAHMENBEDINGUNGEN UND ZIELVORGABEN

1.1 Gesetzliche Rahmenbedingungen

Seit dem Wirksamwerden des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (**Regionalisierungsgesetz**) am 01.01.1996 sowie der zeitgleichen Neufassung des **Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)** und des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (**BayÖPNVG**) vom 30.07.1996 sind die Landkreise und kreisfreien Städte Aufgabenträger für den allgemeinen ÖPNV. Die Bedeutung der Aufgabenträger wurde auch durch die Novelle des PBefG vom 01.01.2013 infolge des Inkrafttretens der Verordnung (EG) 1370/2007 bekräftigt.

„Einen zentralen Punkt im Rahmen der Regionalisierung nimmt der Nahverkehrsplan ein, dessen Begriff im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) erstmalig genannt und in den Ländergesetzen detaillierter ausgefüllt wird.“¹ Eng verbunden ist hiermit der Begriff der „**Ausreichenden Verkehrsbedienung**“. „Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs.“²

In Weiterführung des Rechtsgedankens des § 8 Abs. 4 (1) PBefG, wonach Verkehrsleistungen im ÖPNV vorrangig ohne finanzielle Ausgleichsleistungen zu betreiben sind, bleibt auch bei Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 das Primat der „eigenwirtschaftlichen Verkehre“ erhalten.³ Eigenwirtschaftliche Verkehre sind solche Verkehrsleistungen, welche ohne Ausgleichsleistungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen und/oder ausschließlicher Rechte im Sinne der Verordnung (EG) 1370/2007 gewährt werden.⁴

Die Verordnung (EG) 1370/2007 kommt insbesondere dann zur Anwendung, wenn die öffentliche Hand durch finanzielle Ausgleichsleistungen zur Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen in den ÖPNV intervenieren möchte (öffentliche Dienstleistungsaufträge), um das Kriterium der Ausreichenden Verkehrsbedienung zu erfüllen.

Der **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.“⁵ Hingegen ist der „Schienenpersonennahverkehr in Bayern (...) Aufgabe des Freistaates Bayern“.⁶

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

1 Der Nahverkehrsplan, Scherrer, Kons, BEKA-Verlag Köln, 1996, S. 6.

2 § 8 Abs. 3 (7) PBefG.

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

4 Vgl. § 8 Abs. 4 PBefG.

5 Art. 8 Abs. 1 BayÖPNVG.

6 Art. 15 Abs. 1 BayÖPNVG.

Dabei wirkt nach § 8 Abs. 3a (1) PBefG „die Genehmigungsbehörde (...) im Rahmen ihrer Befugnisse nach diesem Gesetz und unter Beachtung des Interesses an einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung an der Erfüllung der dem Aufgabenträger (...)“ obliegenden Aufgabe der Sicherstellung einer Ausreichenden Verkehrsbedienung mit. „Sie hat hierbei einen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen, (...)“ der unter der frühzeitigen Beteiligung der vorhandenen Verkehrsunternehmen sowie der weiteren „Voraussetzungen des Absatzes 3 Satz 6⁷ zustande gekommen ist und vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet.“⁸

Ein wichtiges Ziel des NVP ist es, die „**Ausreichende Verkehrsbedienung**“ – im Sinne von angemessen – zu definieren. Diese Festlegung dient der Klärung, ob bestehende Verkehrsleistungen einem Vergabeverfahren unterzogen werden können oder nicht.

Mit der im Jahre 1998 herausgegebenen **Bayerischen Leitlinie zur Nahverkehrsplanung** (BayLzN) hat das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie den Aufgabenträgern/Planern inhaltliche und organisatorische Handlungsempfehlungen für die Erstellung von Nahverkehrsplänen in die Hand gegeben.

Die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung enthält konkrete Planungs- und Bewertungskriterien und Empfehlungen zu Grenz- und Richtwerten für das ÖPNV-Angebot. Damit „(...) sollen Hinweise zum Begriff „ausreichende Verkehrsbedienung“ im Sinne des § 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG gegeben werden. (...) Dabei stellen die **Grenzwerte** einen **Mindeststandard** und der **Richtwert** einen „**guten ÖPNV-Standard**“ dar. (...) Ob eine „ausreichende Verkehrsbedienung“ gegeben ist, ist in jedem Einzelfall zu entscheiden.“⁹ Wesentliche Kriterien beziehen sich beispielsweise auf Merkmale wie Erschließung mit Haltestellen, Erreichbarkeit übergeordneter Orte und Bedienungshäufigkeit. Hierbei überlässt der Gesetzgeber den Aufgabenträgern bei der Auslegung der Empfehlungen Spielräume. Die Kriterien und Spielräume wurden im Rahmen **des projektbegleitenden, interfraktionellen Arbeitskreises Nahverkehrsplan** (AK NVP) erörtert und Vorgaben für die Bewertung der ÖPNV-Situation (IST-Zustand) vereinbart.

1.2 Ausgangslage im Landkreis Roth

Der Landkreis Roth ist Grundvertragspartner und Verbandsmitglied im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN). Der Landkreis Roth hat bereits einen Nahverkehrsplan durch die VGN GmbH erstellen lassen und diesen im Jahre 2007 beschlossen. Die VGN GmbH wurde vom Landkreis Roth beauftragt, den bestehenden Nahverkehrsplan fortzuschreiben.

Vor dem Hintergrund der sich im Lauf der Erstellung der Fortschreibung des vorliegenden Nahverkehrsplanes ergebenden Änderungen in den gesetzlichen Rahmenbedingungen (Neufassung des PBefG vom 01.01.2013 infolge des Inkrafttretens der Verordnung (EG) 1370/2007), wurde in Abstimmung mit dem begleitenden interfraktionellen Arbeitskreis sowie

⁷ § 8 Abs. 3 (7) PBefG: 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.

⁸ § 8 Abs. 3 (1) PBefG.

⁹ Bayerische Leitlinie zu Nahverkehrsplanung, Anhang C, C1.

der zuständigen Genehmigungsbehörde von Mittelfranken folgende Mindestanforderung an die Fortschreibung des Nahverkehrsplans definiert:

- Verkehrspolitische Zielsetzungen
- Detaillierte Bestandsaufnahme des Verkehrsangebotes
- Defizitbewertung des Verkehrsangebotes anhand der Leitlinie
- Festsetzung der „Ausreichenden Verkehrsbedienung“
- Überarbeitung der Linienbündel

Die vorliegende **Fortschreibung des Nahverkehrsplans erfüllt** diese **Anforderungen**.

1.3 Gültigkeitsbereich des Nahverkehrsplanes

Der Landkreis Roth ist Aufgabenträger für den allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Der Gültigkeitsbereich des lokalen Nahverkehrsplanes (NVP) ist daher auf den Zuständigkeitsbereich des Landkreises, d.h. auf das Gebiet innerhalb der Landkreisgrenzen Roth und der dort verkehrenden Linien begrenzt.

Landkreisübergreifende Linien fallen in die Planungskompetenz des Zweckverbandes Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (ZVGN), der jedoch nicht die Realisierungskompetenz innehat. Diese Linien sind deshalb auch im Einvernehmen mit den betroffenen Gebietskörperschaften zu beplanen.

Im „lokalen ÖPNV“ haben die Aufgabenträger sowohl die Planungs- als auch die Realisierungskompetenz. Im „regionalen ÖPNV“ hat der Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (ZVGN) die Aufgabe der „regionalen Nahverkehrsplanung“, insbesondere mit den Inhalten:

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

Die Realisierung der „Regionalen Planung“ liegt weiterhin bei den Aufgabenträgern des ÖPNV.

1.4 Zielvorgaben und finanzielle Rahmenbedingungen

Die Zielvorgaben leiten sich primär aus den gesetzlichen Grundlagen des Personenbeförderungsgesetzes (§ 8 Abs. 3 PBefG) und dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (Art. 2, 3, 4, 13 BayÖPNVG) ab.

Diese Ziele werden entsprechend der gesetzlichen Vorgaben differenziert und um weitere Aspekte der General- und Gesamtverkehrsplanung ergänzt.

1.4.1 Ziele nach dem PBefG und dem BayÖPNVG

1.4.1.1 Ausreichende Verkehrsbedienung

Bei der Festlegung der „Ausreichenden Verkehrsbedienung“ entsprechend der Bayerischen Leitlinie zur Nahverkehrsplanung wird als ÖPNV-Standard – unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit – der Richtwert (guter ÖPNV-Standard) angestrebt.

1.4.1.2 ÖPNV als Daseinsvorsorge

Mit der Definition einer „Ausreichenden Verkehrsbedienung“ im allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) will der Landkreis im Rahmen seiner Daseinsvorsorge zur Schaffung gleichwertiger Lebensbedingungen beitragen. Hierbei soll die Mobilität aller Bevölkerungsgruppen sichergestellt und damit den Vorgaben des Art. 4 BayÖPNVG¹⁰ Rechnung getragen werden.

1.4.1.3 Mobilitätseingeschränkte Personen

Die Belange mobilitätseingeschränkter Personen (Behinderte, ältere Menschen, Personen mit Kinderwagen, Personen ohne Führerschein/PKW) sind zu berücksichtigen.

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 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit** zu erreichen (PBefG § 8 Abs. 3). Die in Satz 3 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.“

Da die Arbeiten die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes bereits Ende 2012 weitfortgeschritten waren, wurde die Erarbeitung eines Konzeptes zur Umsetzung der geforderten vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV für die nächste Fortschreibung des Nahverkehrsplanes vorgesehen. Hierdurch soll die notwendige Sorgfalt für die Erstellung eines Aktionsplans unter Beteiligung der Behindertenbeauftragten und -verbände gewährleistet werden, um bis zum 01.01.2022 eine weitest gehende Barrierefreiheit im ÖPNV herzustellen und notwendige Ausnahmen hiervon konkret zu benennen und begründen. Dieses Vorgehen wurde mit dem Behindertenbeauftragten des Landkreises Roth im Rahmen einer Sitzung des interfraktionellen Arbeitskreises abgestimmt.

¹⁰ Der öffentliche Personennahverkehr soll mit Fahrzeugen bedient werden, die bei der Beschaffung dem Stand der Technik und den Belangen des Umweltschutzes sowie den Anforderungen an Sicherheit, Bequemlichkeit, Verkehrsbeschleunigung und Aufwandssenkung entsprechen.

1.4.2 Ziele der General- und Gesamtverkehrsplanung

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

- Verkehr vermeiden
- Verkehr verlagern
- Verkehr verträglicher gestalten

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

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

Um das Klimaziel des Bundes, die CO₂-Emissionen von 1990 bis 2020 um 40% zu reduzieren (2008 bereits 21%), auch im Verkehrsbereich zu stützen, ist eine Verlagerung zwischen den Verkehrsmitteln notwendig. Es spielen dabei jedoch nicht nur Emissionen von CO₂, Feinstaub, NO_x, etc. eine tragende Rolle, sondern auch Lärm und logistische Probleme, wie Straßenbelastung, Parkraumbeschaffung, etc.

Nicht bei allen Maßnahmen 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. Auch grenzüberschreitende Verkehre, besonders bei größeren Städten, können nur in Abstimmung mit den umliegenden Aufgabenträgern gestaltet werden.

Um diesen Zielen gerecht zu werden, setzt sich der Landkreis Roth zum Ziel durch entsprechende Maßnahmen eine Veränderung des Modal Split zu Lasten der PKW-Fahrer und zu Gunsten der PKW-Mitfahrer, sowie des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV) zu erreichen. Als Ziel wird folgende Bandbreite definiert, die bis zum Jahr 2020 erreicht werden soll.

VGN MiD 2002	heute	Ziel		Veränderung um	
		von	bis		
PKW-Fahrer	50%	46%	44%	-8%	-12%
PKW-Mitfahrer	18%	19%	20%	6%	11%
ÖPNV	7%	8%	9%	14%	29%
Fahrrad	5%	6%	6%	20%	20%
zu Fuß	20%	21%	21%	5%	5%

Besetzungsgrad 1,36 1,41 1,45

[PKW-Besetzungsgrad = (PKW-Fahrer + PKW-Mitfahrer) / PKW-Fahrer]

Konkrete Maßnahmenvorschläge zur Erreichung der Zielsetzungen werden in Kapitel 1.5 vorgestellt.

1.4.3 Weitere allgemeine Zielsetzungen

1.4.3.1 Angebotsgestaltung und Bedienungsformen

Angebotsorientierte Bedienung

Vorrangig soll für den Schüler- und Berufsverkehr das Angebot des ÖPNV als mögliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr dienen, d.h., dass auch in den Ferien für den Berufsverkehr ein Angebot vorgehalten wird (angebotsorientiert).

Nachfrageorientierte Bedienung

Das Angebot des allgemeinen ÖPNV soll auch den Versorgungsverkehr (Einkauf, Behörden-, Arztbesuche etc.) sowie den Freizeitverkehr entsprechend der Nachfrage abdecken (nachfrageorientiert).

Bedarfsorientierte Bedienungsformen

In Gebieten und in Verkehrszeiten mit schwacher Nachfrage sind bedarfsgesteuerte Verkehre zu prüfen. Bedarfsverkehre sollen in den Nebenverkehrszeiten (NVZ) vorzugsweise als Rufbus und in den Schwachverkehrszeiten (SVZ) vorzugsweise als Anruf-Sammel-Fahrt/Taxi (AST) angeboten werden.¹¹

1.4.3.2 Fahrplangestaltung und Anschlusssicherung

Fahrplan

Die Fahrpläne sollen soweit möglich durch die Vereinheitlichung der Linienwege für den Kunden übersichtlich gestaltet werden und die Anzahl der Verkehrsbeschränkungen (z.B. nur montags, nicht freitags)¹² reduziert werden. Ziel ist die Einführung eines flächendeckenden integrierten Taktfahrplans.

Schienenpersonennahverkehr

Das Busangebot soll auf den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ausgerichtet und die Umsteigezeiten minimiert werden. Möglichkeiten der Anschlusssicherung sind zu prüfen und entsprechende (verbundkonforme) Maßnahmen zu entwickeln (vgl. auch Kapitel Infrastruktur und Fahrzeuge).

Die Anschlussoptimierung kann jedoch zu einem Zielkonflikt mit den Wartezeiten für Schüler führen. Im Schülerverkehr sollen – um längere Wartezeiten für Schüler zu vermeiden – Ausnahmen möglich sein. Das bedeutet, dass im Konfliktfall die Anbindung der Schulen Vorrang hat.

Schülerbeförderung

Die Anbindung der kreiseigenen Schulen soll verbessert werden. Ziel ist die Integration des freigestellten Schülerverkehrs auf den öffentlichen Personennahverkehr.

Anbindung neuer und bestehender Baugebiete

Bei der Planung von Wohn- und Gewerbegebieten, öffentlichen Einrichtungen sowie Freizeiteinrichtungen ist auf eine Anbindung an das ÖPNV-Netz unter Berücksichtigung entsprechender Fahrgastpotenziale hinzuwirken.

¹¹ Ausführliche Produktdefinitionen und Qualitätsanforderungen für bedarfsgesteuerte Verkehre siehe Anlagen.

1.4.3.3 Infrastruktur und Fahrzeuge

Haltestellenausstattung

Die Haltestelleneinrichtungen sollen den VGN-Standard erfüllen und bei entsprechendem Fahrgastaufkommen einen Wetterschutz bieten.

Verknüpfungspunkte und Umsteigehaltestellen

Zwischen den Verknüpfungspunkten einzelner Linien sind die Wege kurz zu halten und bei entsprechendem Fahrgastaufkommen Unterstellmöglichkeiten/Wetterschutz vorzusehen. Die Belange mobilitätseingeschränkter Personen sind zu beachten. Die Anschlusssicherung sollte insbesondere bei letzter Fahrtmöglichkeit gewährleistet sein. Die Schaffung von P+R¹³, K+R¹⁴ und B+R¹⁵ Anlagen ist zu prüfen.

Fahrzeuge

Die eingesetzten Fahrzeuge sollen die Belange mobilitätseingeschränkter Personen beachten. Soweit verkehrlich sinnvoll sollen Niederflerbusse zum Einsatz kommen.

In den Fahrzeugen sind akustische und optische Anlagen zur Fahrgastinformation zu betreiben.

Die Fahrzeuge sollen mit einem interaktionsfähigen rechnergesteuerten Betriebsleitsystem (RBL bzw. ITCS = Intermodal Transport Control System) ausgestattet sein, um Unternehmens intern und übergreifend eine bessere Abstimmung und Koordination der Verkehre hinsichtlich der Anschlusssicherung und Übertragung von Echtzeitinformation zu ermöglichen. Diese Systeme sollen daher kompatibel zum bayernweiten System DEFAS (Durchgängiges Elektronisches Fahrgastinformations- und Anschlusssicherungssystem) sein.

1.4.3.4 Tarif und Wettbewerb

Tarif

Grundsätzlich soll der VGN-Tarif zur Anwendung kommen. Bisher mit eigenem Haustarif verkehrende Linien sollen in den VGN-Tarif integriert werden. Bei verbundübergreifenden Verkehrsbeziehungen ist zu prüfen, ob überlappende oder anstoßende Tarife zur Anwendung kommen können.

Wettbewerb

Wird die Ausreichende Verkehrsbedienung (Richtwert) vom Verkehrsunternehmen nicht eigenwirtschaftlich erbracht, so stehen dem Aufgabenträger alle Varianten des Vergabeverfahrens offen wie Verhandlungen mit den Verkehrsunternehmen, Preisanfrage beim Verkehrsunternehmen, Ausschreibung.

Hierbei sind die zur Verfügung stehenden Steuerungsmöglichkeiten zur Wahrung der Belange der mittelständischen Betriebe zu berücksichtigen. Das kann insbesondere bei Ausschreibungen durch die geeignete Losgröße erreicht werden. Soweit möglich soll bevor es zur Ausschreibung kommt, mit den vorhandenen Verkehrsunternehmen über die Umsetzung von Maßnahmen verhandelt werden.

¹² Oft bedingt durch Anforderungen der Schülerbeförderung.

¹³ Park+Ride (PKW).

¹⁴ Kiss+Ride (anhaltend, aussteigen lassen, weiterfahren).

¹⁵ Bike+Ride (Fahrrad).

Linienbündelung

Durch die Definition von Teilnetzen kann die Voraussetzung zur Bildung von Linienbündeln geschaffen werden. Hierdurch soll die verkehrliche Verknüpfung der Linien verbessert und die Wirtschaftlichkeit der Linien erhöht werden.

1.4.4 Finanzielle Rahmenbedingungen

Eine **Ausweitung des Verkehrsangebots** im ÖPNV ist, wenn ausreichende Fahrgastpotentiale zu erwarten sind – unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit und vor dem Hintergrund der für den ÖPNV schwer prognostizierbaren demographischen Entwicklung – ein anzustrebendes Ziel.

Die im Nahverkehrsplan aufgezeigten und konkretisierten Maßnahmen sollen abhängig von dem verkehrlichen Nutzen bzw. dem Verhältnis Kosten / Nutzen in eine Prioritätenreihung gebracht werden. Diese Maßnahmen sollen dann – soweit finanzierbar – umgesetzt werden.

Die Auslastung des Verkehrsangebotes soll laufend überprüft werden; schlecht ausgelastete Maßnahmen sind zu hinterfragen.

Im Rahmen des **landkreiseigenen Finanzierungssystems** werden im Landkreis Roth Verkehrsverbesserungsmaßnahmen nur durchgeführt, wenn sich die betroffenen **Gemeinden** für die Durchführung der Maßnahmen aussprechen und an der Finanzierung **mit 50 % beteiligen**.

1.5 Maßnahmenvorschläge zum Erreichen der Ziele

Die oben genannten Ziele können nur durch begleitende Aktionen erreicht werden. Dabei sind Maßnahmen in den verschiedensten Bereichen möglich. Die einzelnen Maßnahmen haben in der Regel allein umgesetzt jedoch nur eine geringe, oft unbedeutende Wirkung. In der Masse von Verkehrsbewegungen in einem Landkreis verschwinden Maßnahmen in einzelnen Bereichen. Daher ist es wichtig gebündelt Aktionen durchzuführen.

Es ist auch wichtig in welchen Bereichen in welche Richtung agiert wird. Folgende Darstellung zeigt, wie entscheidend die Förderung auf der einen Seite und die Beschränkung auf der anderen Seite ist:

pro PKW-Fahrer	+	pro ÖPNV/Rad/PKW-Mitfahrer	➔	Wirkung: sehr gering
neutral PKW-Fahrer	+	pro ÖPNV/Rad/PKW-Mitfahrer	➔	Wirkung: gering
contra PKW-Fahrer	+	pro ÖPNV/Rad/PKW-Mitfahrer	➔	Wirkung: erheblich höher

Fördert man alle Verkehrsträger gleich, so wird sich kaum eine Änderung bei den Fortbewegungsgewohnheiten der Menschen einstellen. Auch eine neutrale Haltung gegenüber dem PKW-Verkehr trotz gleichzeitiger Förderung des Umweltverbundes führt nur zu geringen Veränderungen.

Möchte man aber bewusst eine Veränderung bei der Verkehrsmittelwahl der Menschen erreichen und setzt man sich die konkreten Ziele, den Modal-Split im Landkreis zu verändern, so muss der Förderung des Umweltverbundes und der Erhöhung des PKW-Besetzungsgrades eine Beschränkung des PKW-Verkehrs entgegenstehen. Untersuchungen belegen, dass die Nutzung des PKWs stark von der Verfügbarkeit eines Stellplatzes am Zielort abhängig ist. An zweiter Stelle steht die Höhe der Parkplatzgebühr. Möchte man den PKW-Verkehr verringern sollte man daher als erstes bei den Stellplätzen ansetzen.

Natürlich muss bei diesen Maßnahmen gewährleistet sein, dass eine Alternative durch den ÖPNV, den Fahrrad-, Fußgängerverkehr oder ein entsprechendes Angebot an Mitfahrgelegenheit vorhanden ist, denn die Mobilität der Menschen an sich soll dabei nicht reduziert werden.

Für die Gesamtwirkung ist die Summe der Einzelmaßnahmen entscheidend!

Hinsichtlich der folgenden konkreten Maßnahmenvorschläge ist zu beachten, dass diese nur zu einem geringen Teil direkt durch den Landkreis verwirklicht werden können. Oft ist für die Umsetzung der Maßnahmen Überzeugungsarbeit und Kooperation mit Dritten notwendig.

1.5.1 Maßnahmenvorschläge zur Reduzierung des Motorisierten Individualverkehrs

Das Ziel, den Anteil der PKW-Fahrzeuge im Straßenraum zu reduzieren, kann u.a. erreicht werden, in dem

1. zukünftig mehr Menschen vom Auto auf den sog. Umweltverbund (ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß) umsteigen und
2. der Anteil der Mitfahrer (Erhöhung des Besetzungsgrades) steigt.

• Parkraumbewirtschaftung bei Firmenparkplätzen

Maßnahmen

- Stellplätze nur für mehrfach besetzte Pkw
- Mehrfach besetzte Pkw erhalten lagegünstigere bzw. kostenlose Stellplätze
- Kostenpflichtige Nutzung für Beschäftigte aus Orten mit ÖPNV-Verbindung zum Arbeitsplatz bzw. für einfach besetzte PKW

Umsetzung

Arbeitgeber/
Beschäftigte

kommunale
Arbeitgeber
als Vorreiter

Wirkung/Kosten

W: mittel
K: gering

• Parkraumbewirtschaftung in Innenstädten von Unter-/ Mittel-/ Oberzentren

Maßnahmen

- Preisgestaltung der Parkgebühren progressiv, um Langzeitparken zu verringern
- zeitliche Begrenzung der max. Parkdauer, gestaffelt nach Qualität der ÖPNV-Erreichbarkeit
- Regelmäßige Überwachung der Parkregelungen ggf. Sanktionierung
- Kostenloses/ermäßigtes Parken für Einkäufe durch Verteilen von Parkscheinen im Einzelhandel

Umsetzung

Kommunen

Wirkung/Kosten

W: mittel
K: gering

<ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung einer Mitfahrzentrale (MFZ) Maßnahmen <ul style="list-style-type: none"> ▪ Neben Vermittlung von Mitfahrgelegenheiten auch automatische Ausgabe der ÖPNV-Verbindungen ▪ Kontinuierliche Auswertung der Mitfahr gesuche; Weitergabe der Ergebnisse an ÖPNV-Planung ⇒ Analyse der Erweiterung des ÖPNV-Angebotes 	<p>Umsetzung Landkreis/ EMN¹⁶</p> <p>Landkreis/ EMN mit VGN</p>	<p>Wirkung/Kosten W: ohne Park- raumbeeinflus- sung gering</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Jobtickets Maßnahmen <ul style="list-style-type: none"> ▪ Anwendbarkeit des VGN-Firmenabos prüfen ▪ Arbeitgeberzuschuss zu ÖPNV-JahresAbo (Orientierung Erstellungs- und Erhaltungskosten für Firmenstellplatz) 	<p>Umsetzung Arbeitgeber/ VGN kommunale Arbeitgeber als Vorreiter</p>	<p>Wirkung/Kosten W: mittel</p> <p>abhängig vom ÖPNV-Angebot</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Park & Ride (Konkurrenz zum ÖV-Zubringer beachten) Maßnahmen <ul style="list-style-type: none"> ▪ Prüfung von Ergänzungsbedarfen für P+R-Anlagen ▪ Ggf. Erweiterung bzw. Errichtung von P+R-Anlagen ▪ Verstärkte Bewerbung von P+R-Anlagen mit Kapazi- tätsreserven, ggf. kombinierte Bewerbung von P+R-Anlagen und Buszubringer 	<p>Umsetzung Kommunen mit Bahnhof/ Regierung (Förderung) Kommunen/ Landkreis/VGN</p>	<p>Wirkung/Kosten W: gering/mittel</p> <p>K: gering/mittel</p> <p>Parkgebühren- abhängig, evtl. kontraproduktiv</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Anrechnung ÖPNV-Ticket/KombiTicket Maßnahmen <ul style="list-style-type: none"> ▪ Rückvergütung durch Einzelhandels- bzw. Dienst- leistungsbetriebe für Kunden, die den ÖPNV nutzen ▪ Liefer-Service schwerer/sperriger Waren für Kunden mit ÖPNV-Ticket ▪ KombiTicket: Eintrittskarte als Fahrtausweis, Hotel- und ÖPNV-Ticket 	<p>Umsetzung Einzelhandel/ Betriebe in Abstimmung mit Kommune Veranstalter/ Dienstleister</p>	<p>Wirkung/Kosten W: gering</p> <p>W: gering/mittel</p>

1.5.2 Maßnahmenvorschläge zur Steigerung der ÖPNV-Nutzung

Das Ziel, der Steigerung der ÖPNV-Nutzung, kann u.a. erreicht werden, in dem

1. das ÖPNV-Angebot sowohl quantitativ als auch qualitativ verbessert wird und
2. die Zugangshemmnisse zum ÖPNV, insbesondere durch entsprechende Kommunikationsmaßnahmen, verringert werden.

¹⁶ EMN = Europäische Metropolregion Nürnberg.

• **Angebotsverbesserungen**

Maßnahmen	Umsetzung	Wirkung/Kosten
▪ Punktuelle Angebotsverbesserungen in Relationen mit vorrangigen Defiziten	VU/AT ¹⁷	W: gering K: nach Umfang
▪ Umfangreichere Angebotsausweitungen in Relationen ohne vorrangige Defizite (vorzugsweise Relationen mit hohem MIV-Aufkommen bzw. mit hohem Bevölkerungspotenzial; evtl. Einführung Schnellbuslinien)	VU/AT	Erfahrungswert: Nachfrageelastizität 0,3; erhebliche Mehrkosten
▪ Bedarfsverkehre (Rufbus, AST u.ä.) einrichten in Zeitlagen ohne ÖPNV-Angebot bzw. bei schwacher Nachfrage	VU/AT	W: eher gering K: eher gering
▪ Einheitliche Beförderungsbestimmungen für Bedarfsverkehre	VU/AT	W: gering
▪ Verbesserung der Verknüpfungen zwischen den Verkehrsträgern (v.a. Bahn-Bus, aber auch Bus-Bus)	VU/AT/VGN	K: gering W: eher gering
▪ Kundenfreundliche Fahrplangestaltung (einheitlicher Streckenverlauf; Taktverkehre)	VU	W: gering
▪ Integration weiterer freigestellter Schülerverkehre	AT	W: gering
▪ Absolutes Halteverbote für Pkw an Bushaltestellen vor den Schulen	Straßenbaulastträger/Schulen	W: gering

• **Qualitätsverbesserungen im ÖPNV**

Maßnahmen	Umsetzung	Wirkung/Kosten
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Niederflur-Busse / barrierefreie Busse ▪ akustische u. optische Fahrgastinformation ▪ mandantenfähiges RBL/ITCS-System ▪ max. Fahrzeugalter ▪ klimatisierte Busse ▪ höchstmögliche Euro-Abgasnorm ▪ Unterstell- und Sitzmöglichkeiten an allen Haltestellen mit über 50 Einsteigern/Tag 	VU/ AT bei Vergaben Kommunen	W: eher gering W: gering K: gering

• **Tarifgestaltung im ÖPNV**

Maßnahmen	Umsetzung	Wirkung/Kosten
▪ Günstigere Tarife für Fahrgäste durch andere Preisstufen in Stadtverkehren (z.B. „S“ statt „K“) oder andere Zuordnungen zu Tarifzonen	AT, ggf. Kommunen	Nachfrageelastizität 0,3; K: hoch (Einnahmefall)
▪ VGN-Tarif kommt auf allen Linien zur Anwendung (Anerkennung bei kommunalen Verkehrsangeboten wie z.B. Bürgerbus)	VU/AT	W: mäßig
▪ Einrichtung von überlappenden Tarifen bei verbundübergreifenden Verkehrsbeziehungen	AT	W: mäßig/hoch

¹⁷ VU = Verkehrsunternehmen; AT = Aufgabenträger.

• **Marketing und Information**

Maßnahmen	Umsetzung	Wirkung/Kosten
▪ Generelles ÖPNV-Marketing im Verbundraum	VGN	W: langfristig groß K: durch VGN
▪ Zusätzliche Marketing- und Informations- offensiven in Teilräumen	AT, ggf. Kommunen/VGN	W: mäßig; K: hoch
▪ Echtzeitinformationen an Verknüpfungspunkten Bahn/Bus; Anschlusssicherung im Busverkehr (Basis: DEFAS; mandantenfähiges RBL/ITCS-System)	VU/VGN/ Freistaat (Förderung)	W: mäßig K: hoch
▪ Busse mit akustischer u. optischer Fahrgastinfo ausstatten	VU, ggf. AT	W: gering

• **Infrastrukturmaßnahmen (Busbeschleunigung / Erhöhung der Pünktlichkeit)**

Maßnahmen	Umsetzung	Wirkung/Kosten
▪ Ampelvorrangschaltungen für Busse	} Kommunen/ Straßenbaulast- träger	W: mittelfristig erheblich K: z.T. hohe Investitionen
▪ Busschleusen		
▪ Haltestellen als Buskaps gestalten		
▪ Busspuren in stauanfälligen Abschnitten		

• **Neue Ansätze zur Finanzierung von Maßnahmen**

Maßnahmen	Umsetzung	Wirkung/Kosten
▪ Verwendung von Mitteln aus Stellplatzablöse	Kommunen	politische Entscheidung erforderlich
▪ Verwendung frei werdender Mittel aufgrund Abschmelzung des Ausgleichs von Durchtari- fierungs- und Harmonisierungsverlusten	Aufgabenträger	

1.5.3 Maßnahmenvorschläge zur Steigerung des nichtmotorisierten Verkehrs

Zur Steigerung des nichtmotorisierten Verkehrs ist der Fuß- und Radverkehr zu stärken. Dies kann u.a. erreicht werden, in dem

1. die Ziele zur Daseinsvorsorge in entsprechend kurzer Entfernung liegen und
2. die Wege zu diesen Zielen den Erfordernissen der Fußgänger und Radfahrer entsprechen.

• **Förderung des Fußgängerverkehrs**

Maßnahmen	Umsetzung	Wirkung/Kosten
▪ Schaffung kurzer beleuchteter Fußwegeverbindungen zwischen Wohngebieten und Stadt-/Ortszentren bzw. Schienenhaltepunkten (z.B. Querverbindungen offenhalten; Nebenstraßen verkehrsberuhigen)	Kommunen	W: hoch K: je nach baulicher Situation
▪ Fußgängerfreundliche Ampelschaltungen	Kommunen	W: mittel K: gering
▪ Erhalt / Förderung der Nahversorgung	Kommunen/ private Betriebe	W: hoch K: verschieden

• **Errichtung von Fahrradwegen und ergänzender Infrastruktur**

Maßnahmen	Umsetzung	Wirkung/Kosten
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Radwege an stark befahrenen bzw. gefährlichen Straßenabschnitten anlegen; ggf. Radstreifen abmarkieren ▪ Öffnung von Einbahnstraßen in beide Richtungen 	} Straßenbaulast-träger	W: hoch K: hoch
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vorhaltung von ausreichenden, überdachten und diebstahlsicheren Fahrradabstellplätzen an allen Schienenhaltepunkten sowie wichtigen Bushaltestellen 		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vorhaltung von ausreichenden, überdachten, diebstahlsicheren und (video-)überwachten Fahrradabstellplätzen mit Serviceangeboten (Werkstatt, Waschanlage, Fahrradverleih u.ä.) an größeren Bahnhöfen (sog. Radstationen) 	Kommunen/ private od. gemeinnützige Träger	W: mittel K: hoch
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vorhaltung von ausreichenden und diebstahlsicheren Fahrradabstellmöglichkeiten in den Stadt-/Ortszentren 	Kommunen	W: mittel K: mittel

• **Förderung des Fahrrades als Verkehrsmittel im Berufsverkehr**

Maßnahmen	Umsetzung	Wirkung/Kosten
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vorhaltung von ausreichenden, überdachten und diebstahlsicheren Fahrradabstellplätzen 	Arbeitgeber/ kommunale Arbeitgeber als Vorreiter	W: mittel K: mittel
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bereitstellung geeigneter Spinde für Fahrradutensilien 	Arbeitgeber	W: gering K: gering
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einrichtung von Duschen 	Arbeitgeber	W: mittel K: hoch
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einrichtung einer „Erste-Hilfe-Werkstatt“ für Fahrräder 	Arbeitgeber	W: gering K: gering

2. BESTANDSAUFNAHME

Ablauf Nahverkehrsplan

Die methodischen Arbeitsschritte des Nahverkehrsplans leiten sich aus der Bayerischen Leitlinie zur Nahverkehrsplanung ab und lassen sich vereinfacht in die Bereiche

- **Bestandsaufnahme** des bestehenden Verkehrsangebotes
- **Festlegung der Bewertungskriterien** anhand der Leitlinie
- **Schwachstellenanalyse** (Angebotsanalyse)
- **Maßnahmenentwicklung**
- **Maßnahmenbewertung**

unterteilen.

Vor dem Hintergrund der bereits in Kapitel 1.1 und 1.2 erläuterten Änderungen der gesetzlichen Rahmenbedingungen¹⁸ wurde zu Gunsten einer Überarbeitung der Linienbündel im Landkreis Roth auf die Schritte Maßnahmenentwicklung und Maßnahmenbewertung in der vorliegenden Fortschreibung des Nahverkehrsplans verzichtet.



¹⁸ Neufassung des PBefG vom 01.01.2013 infolge des Inkrafttretens der Verordnung (EG) 1370/2007.

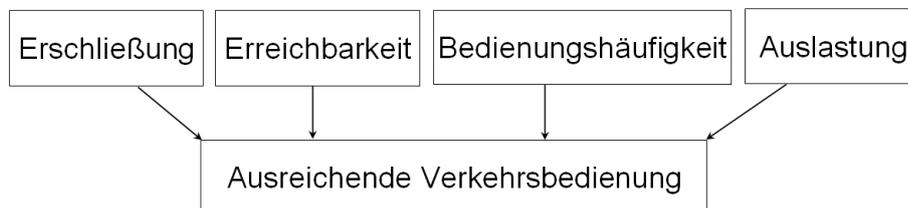
Angebotsanalyse

Die VGN GmbH hat eine Software „Automatische Angebotsanalyse“ auf der Grundlage der Bayerischen Leitlinie zur Nahverkehrsplanung entwickelt. Als Eingangsgröße benötigt das Programm die in der Leitlinie Anhang C konkretisierten **Bewertungskriterien**:

- **Erschließung** (zu berücksichtigende Ortsteile)
- **Einzugsbereiche** von Haltestellen
- **Erreichbarkeit** bedeutender Zentraler Orte
- **Bedienungshäufigkeit** (Anzahl Fahrten in einem Ort)

BayÖPNVG (Leitlinie Anhang C)

Kriterien zur Festlegung der Bewertungskriterien für
Ortsteile ab 200/500 Einwohner



Der Aufgabenträger legt für jedes Bewertungskriterium anhand der Grenz- bzw. Richtwerte die „Ausreichende Verkehrsbedienungsleistung“ und somit „seinen“ ÖPNV-Standard fest. „Dabei stellen die Grenzwerte eine Mindestanforderung an den ÖPNV und die Richtwerte einen ‚guten ÖPNV-Standard‘¹⁹ dar. Diese vom Aufgabenträger individuell für jedes Bewertungskriterium gewählten Werte fließen in das Programm „Automatische Angebotsanalyse“ ein, das diese Vorgaben mit dem bestehenden Fahrplan (Fahrplanstand Januar 2011) vergleicht.

Als Ergebnis erstellt das Programm „Automatische Angebotsanalyse“ jeweils für den Richtwert und den Grenzwert Tabellen, anhand derer beurteilt werden kann, ob die festgelegten Kriterien erfüllt oder nicht erfüllt werden.

Diese Bandbreite zwischen Richtwert und Grenzwert ermöglicht es dem Aufgabenträger in der Phase der Defizitbewertung die Defizite nach ihrem Umfang der Abweichung zu gewichten und in eine Prioritätenreihung zu bringen. Anhand dieser Prioritätenliste lassen sich anschließend die vorrangig umzusetzenden Maßnahmen ableiten.

2.1 Raumstruktur und soziodemografische Daten

Nach der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung sind die Werte für die Bewertungskriterien **Erschließung** und **Bedienungshäufigkeit** abhängig vom **Gebietstyp** (z.B. Ländlicher Raum, Verkehrsachse), in dem sich der zu untersuchende Ortsteil befindet. Daher muss zunächst für diese zwei Kriterien eine Gebietstypeneinteilung vorgenommen werden.

Hierbei lehnen sich die Gebietstypen z.T. an den Begriffen der Raumplanung an.

Für das Kriterium **Erreichbarkeit** sind die zu erreichenden zentralen Orte festzulegen. Die Auswahl orientiert sich einerseits an der zentralörtlichen Gliederung des zentralen Ortes wie z.B. Mittel-/Oberzentrum sowie den Pendlerströmen des Berufs- und Schülerverkehrs.

2.1.1 Zentralörtliche Gliederung

Der Landkreis Roth ist Bestandteil des Planungsverbands Industrieregion Mittelfranken.²⁰

Tabelle 1: Gebietskategorien nach LEP 2006 und nach RP 2007
(siehe Anlagen)

Zentrale Orte²¹

Im Regionalplan (RP) ist Roth als **Mittelzentrum** und Hilpoltstein als **mögliches Mittelzentrum** eingestuft. Die Gemeinden Allersberg, Georgensgmünd und Greding werden als **Unterzentren**, die Gemeinden Abenberg, Heideck, Schwanstetten, Spalt, Thalmässing werden als **Kleinzentren** definiert. Als **Siedlungsschwerpunkt** ist Wendelstein ausgewiesen.

Das relevante **Oberzentrum** für den Landkreis Roth ist Nürnberg. Schwabach gilt als **mögliches Oberzentrum**.

Entwicklungsachsen

Die im Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) genannten **überregionalen Achsen**²²

- Nürnberg – Schwabach – Rednitzhembach – Roth – Georgensgmünd – Weißenburg – Treuchtlingen – Donauwörth
- Nürnberg – Schwabach – Rednitzhembach – Roth – Hilpoltstein – Greding – Ingolstadt

durchlaufen den Landkreis in Nord-Süd-Richtung.

Wendelstein gehört zum **Mittelbereich** Nürnberg. Rohr, Kammerstein, Rednitzhembach und Schwanstetten sind dem Mittelbereich des möglichen Oberzentrums Schwabach zugeordnet. Die übrigen Gemeinden sind nach der Regionalplanung zum Mittelbereich Roth hin orientiert.

Mit Ausnahme von Kammerstein, Rohr, Büchenbach und Röttenbach kommt jedem Gemeindehauptort (GHO) im Landkreis Roth eine zentralörtliche Funktion zu. Rednitzhembach, Kammerstein und Rohr sind dem **Nahbereich** von Schwabach zugeordnet, Büchenbach dem Nahbereich von Roth und Röttenbach dem Nahbereich von Georgensgmünd. Wendelstein ist als Siedlungsschwerpunkt mit Einzelhandelszentralität ausgewiesen.

Abbildung 1: Karte Landkreis Roth – Zentralörtliche Gliederung / Raumstruktur
(siehe Anlagen)

2.1.2 Strukturdaten

2.1.2.1 Einwohner

Im Landkreis Roth leben ca. **128.000 Einwohner**. Diese verteilen sich auf **16 Gemeinden** und **328 (amtliche) Gemeindeteile**. 89,6 % der Bevölkerung leben in Ortsteilen mit mehr als 200 Einwohnern, **91,6 % der Bevölkerung in Ortsteilen, die mehr als 150 Einwohner aufweisen**.²³

¹⁹ BayÖPNVG, Anhang C.

²⁰ Planungsverband Industrieregion Mittelfranken (Region 7), Stand: 2008.

²¹ Landesentwicklungsprogramm Bayern 2006, Strukturkarte: Zentrale Orte und Siedlungsschwerpunkte.

²² Landesentwicklungsprogramm Bayern 2006, Strukturkarte: Zentrale Orte und Siedlungsschwerpunkte.

²³ Gemeindebefragung VGN 2010.

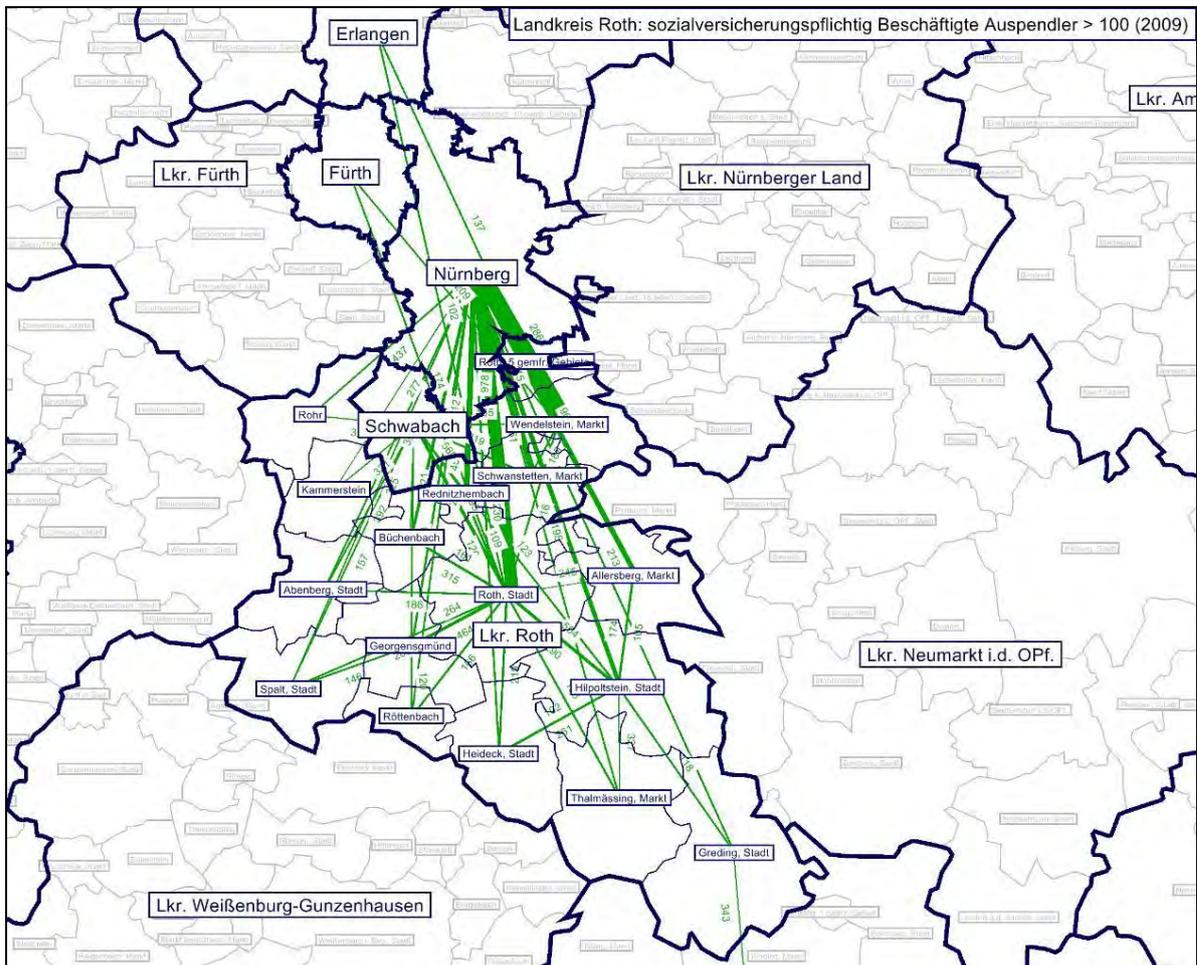
Die Siedlungsdichte im Landkreis Roth schwankt zwischen Werten unter 100 Einwohner pro km² im Süden (Greding, Thalmässing, Heideck, Spalt) und Nordwesten (Rohr, Kammerstein) sowie Werten über 300 Einwohner/km² im Norden (Wendelstein, Rednitzhembach). In Schwanstetten und Roth werden Siedlungsdichten zwischen 200 und 300 Einwohnern pro km² erreicht. Die durchschnittliche Siedlungsdichte im Landkreis Roth beträgt 147 Einwohner pro km².

Abbildung 2: Karte Landkreis Roth – Siedlungsstruktur
(siehe Anlagen)

2.1.2.2 Arbeitsplätze

Die größten Arbeitsplatzschwerpunkte im Landkreis Roth sind mit über 2.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten²⁴ die Gemeinden Roth (ca. 8.600), Wendelstein (ca. 4.600), Hilpoltstein (ca. 3.900) und Georgensgmünd (ca. 2.100). Es folgen Greding, Allersberg, Rednitzhembach und Aberg mit über 1.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. Außerhalb des Landkreises Roth ist mit etwa 12.500 sozialversicherungspflichtigen Auspendlern die Stadt Nürnberg das bedeutendste Ziel der Pendler aus dem Landkreis Roth. Die Pendlerverflechtungen mit Schwabach, Fürth, Erlangen, Ingolstadt und den umliegenden Landkreisen sind deutlich geringer ausgeprägt.

Abbildung 3: Karte Landkreis Roth – sozialversicherungspflichtige Beschäftigte Auspendler > 100 (2009)



²⁴ Bundesagentur für Arbeit, Pendlerstatistik 2009.

2.1.2.3 Schulplätze

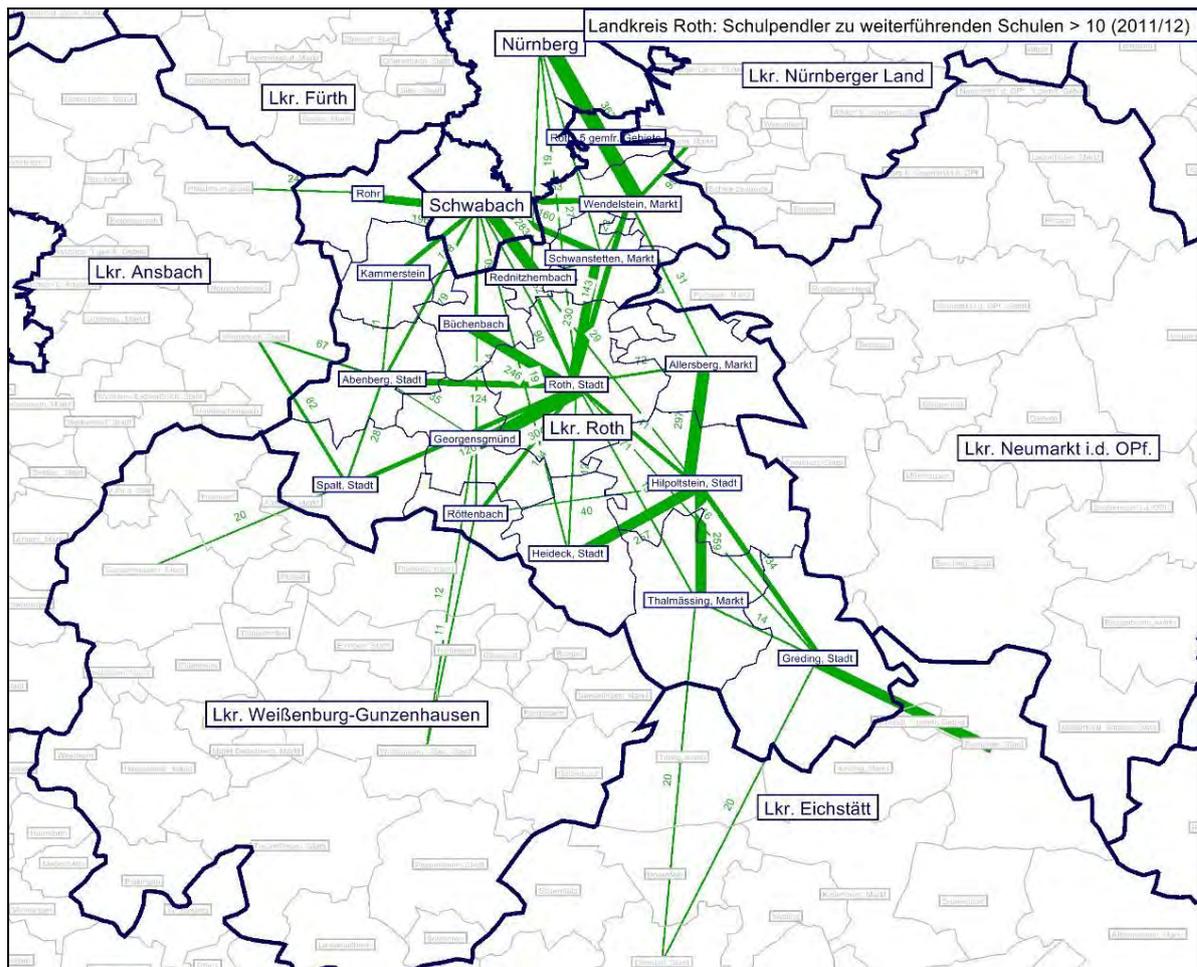
Die weiterführenden Schulen (Realschulen, Gymnasien und Berufsschulen) im Landkreis Roth werden derzeit von ca. 14.000 Schülern²⁵ besucht.

Die bedeutendsten Schulstandorte im Landkreis sind Roth und Hilpoltstein. In Roth gibt es 5 Volksschulen, eine Realschule, ein Gymnasium, ein Sonderpädagogisches Förderzentrum und eine Berufsschule mit zusammen ca. 6.000 Schülern. In Hilpoltstein bestehen 3 Volksschulen, eine Realschule und ein Gymnasium. Diese Schulen werden von insgesamt ca. 3.000 Schülern besucht. Mit Schuljahresbeginn 2012/13 hat zusätzlich das Gymnasium Wendelstein im Landkreis Roth seinen Betrieb aufgenommen.

Darüber hinaus sind weiterführende Schulen in benachbarten Städten bzw. Landkreisen (Nürnberg, Schwabach, Feucht, Beilngries, Berching, Weißenburg und Windsbach) für den Landkreis Roth von Bedeutung.

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

Abbildung 4: Karte Landkreis Roth – Schulpendler zu weiterführenden Schulen > 10 (Schuljahr 2011/12)



²⁵ Landratsamt Roth, Schülerzahlen für das Schuljahr 2011/12.

2.1.2.4 Touristik

Ein Indikator für die touristische Bedeutung des Landkreises sind die Anzahl Gästeübernachtungen. Im Jahr 2010 wurden 300.305 Übernachtungen²⁶ registriert. Davon fand der weitaus größte Teil der Übernachtungen mit 107.499 in Spalt statt. Weitere 52.389 Übernachtungen erfolgten in Greding und 31.401 in Roth, während in Allersberg 27.953 und in Hilpoltstein 23.653 gezählt wurden.

Dem entsprechend sind insbesondere der Brombachsee, der Rothsee und das Altmühltal die bedeutendsten Freizeitziele im Landkreis Roth.

2.1.3 Verkehrsnachfrage

2.1.3.1 Pendlerdaten (Bundesagentur für Arbeit 2009)

Die Arbeitsmarktdaten der Bundesagentur für Arbeit (BA) enthalten lediglich „Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte“. Somit fehlen die berufstätigen Beamten sowie der Anteil der Freiberuflich tätigen wie z.B. Selbständige. Die Arbeitsmarktdaten geben zudem keine Hinweise auf das zum Arbeitsort benutzte Verkehrsmittel.

Für die Planung bedeutend sind die Zielorte der Pendler. Für die Landkreis-Bewohner sind die Städte Nürnberg mit ca. 12.500, Schwabach mit ca. 3.700, Roth mit ca. 2.900 und Hilpoltstein mit ca. 1.300 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten Auspendlern die wichtigsten Arbeitsstandorte.

Die Auspendler stärkste Gemeinde ist die Stadt Roth mit ca. 9.100 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten Auspendlern. Es folgen Wendelstein mit ca. 5.700, Hilpoltstein mit ca. 4.700 und Allersberg mit ca. 3.100 Auspendlern. Rednitzhembach, Schwanstetten und Greding haben jeweils etwa 2.600 Auspendler zu verzeichnen.

2.1.3.2 Fahrgasterhebung im VGN 2008

Die im Jahre 2008 durchgeführte, verbundweite Fahrgasterhebung im Verkehrsverbund liefert u.a. detaillierte, linienscharfe Ein- und Aussteigerzahlen und Umsteigerzahlen, Verkehrsnachfragedaten für die Planung und ermöglicht eine nach Fahrtzweck (Arbeit, Einkauf, Freizeit) differenzierte Auswertung.

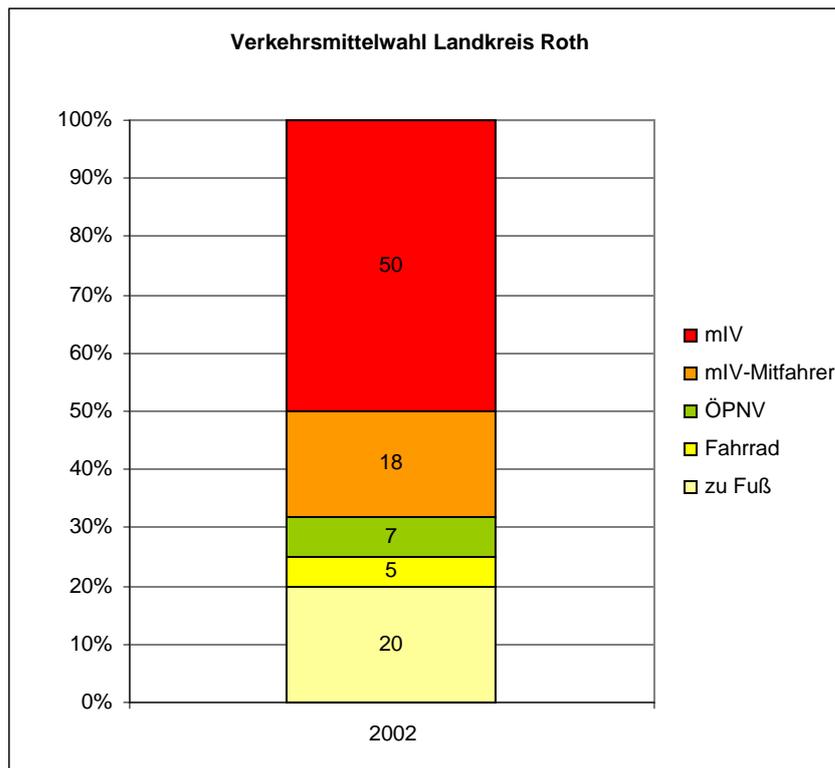
2.1.3.3 Studie zur Mobilität in Deutschland (MID)

Die VGN GmbH hat im Zusammenhang mit der bundesweiten Erhebung „Mobilität in Deutschland“ eine Studie zur „Mobilität im Großraum Nürnberg“²⁷ in Auftrag gegeben. Hierbei wurden bei der Berechnung des Modal-Split (Anteile der benutzten Verkehrsmittel) die Aktivitäten Arbeit, Dienstlich/Geschäftlich, Ausbildung, Einkauf/Versorgung, Freizeit, Begleitung und Sonstiges zusammen betrachtet. Danach wird im Landkreis Roth zu 68 % der PKW genutzt und in 7 % der Fälle der ÖPNV. Die Daten liegen nur auf Landkreisebene vor. Im Einzelnen verteilt sich die Verkehrsmittelwahl wie folgt:

²⁶ Bayerisches Landesamt für Statistik, Gemeindedaten 2010.

²⁷ Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH, Regionale Mobilitätsstudie im VGN, Mai 2003.

Abbildung 5: Verkehrsmittelwahl Landkreis Roth – MID



2.1.4 Derzeitiges ÖPNV-Angebot

Da die Rechenläufe der Angebotsanalyse mit Fahrplanstand Januar 2011 durchgeführt wurden, beziehen sich alle fahrplanbezogenen Angaben sowie die Liniennetzdaten auf diesen Zeitpunkt.

2.1.4.1 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Der Freistaat Bayern ist nach Artikel 15 BayÖPNVG Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Er bedient sich zur Durchführung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH (BEG). Da das Verkehrsangebot des SPNV mit in die Bewertung des ÖPNV-Angebotes eingeflossen ist, wird der SPNV nachrichtlich aufgenommen.

Der Landkreis Roth wird mit folgenden Schienenstrecken im Taktverkehr bedient:

- S2: (Nürnberg – Schwabach –) Rednitzhembach – Büchenbach – Roth
- R6: (Nürnberg – Schwabach –) Roth – Unterheckenhofen – Georgensgmünd – Mühlstetten (– Pleinfeld)
- R61: Roth – Roth Lohgarten – Eckersmühlen – Hilpoltstein
- R9: (Nürnberg –) Allersberg (– Kinding)

2.1.4.2 Öffentlicher Linienverkehr nach § 42 PBefG

Zusätzlich wird der Landkreis durch **76 öffentliche Buslinien** und 8 AnrufSammelTaxi-Verkehre (AST) erschlossen. Davon gilt in 72 Buslinien und allen acht AST der Verbundtarif des VGN. Von den übrigen vier Linien nach § 42 PBefG, welche nicht nach VGN-Tarif verkehren, fahren drei in den benachbarten Landkreis Eichstätt und damit primär außerhalb des

VGN-Verbundgebietes. So bedient die Linie E525 die Strecke Kinding – Greding – Beilngries. Die Linien 9224 und 9234 befahren die Relationen Thalmässing/Greding – Titting – Eichstätt / Kinding – Schafhausen – Titting bzw. Rebendorf – Eichstätt – Pfahldorf – Beilngries/Greding. Lediglich der Linienbedarfsbus (LBB) zwischen Röttenbach und Roth verkehrt nach vorheriger Anmeldung dienstags und donnerstags komplett im Landkreis Roth.

Abbildung 6: Karte VGN-Liniennetz Landkreis Roth und Stadt Schwabach



Die Bedienungsgebiete des AST befinden sich überwiegend im nördlichen Landkreis Roth. Teilweise verkehren die AST, wie beispielweise in der Gemeinde Spalt, jedoch nur am Freitag- und Samstagabend.

Anrufsammeltaxi-Verkehre im Landkreis Roth:

- AST Abenberg / Kammerstein
- Nacht AST Nbg.-Worzeldorf / Schwanstetten
- AST Hiltpoltstein / Heideck
- AST Rohr
- AST Roth / Büchenbach
- AST Schwabach / Rednitzhembach
- AST Schwanstetten
- AST Spalt

Abbildung 7: Karte AST Bedienungsgebiete im Landkreis Roth

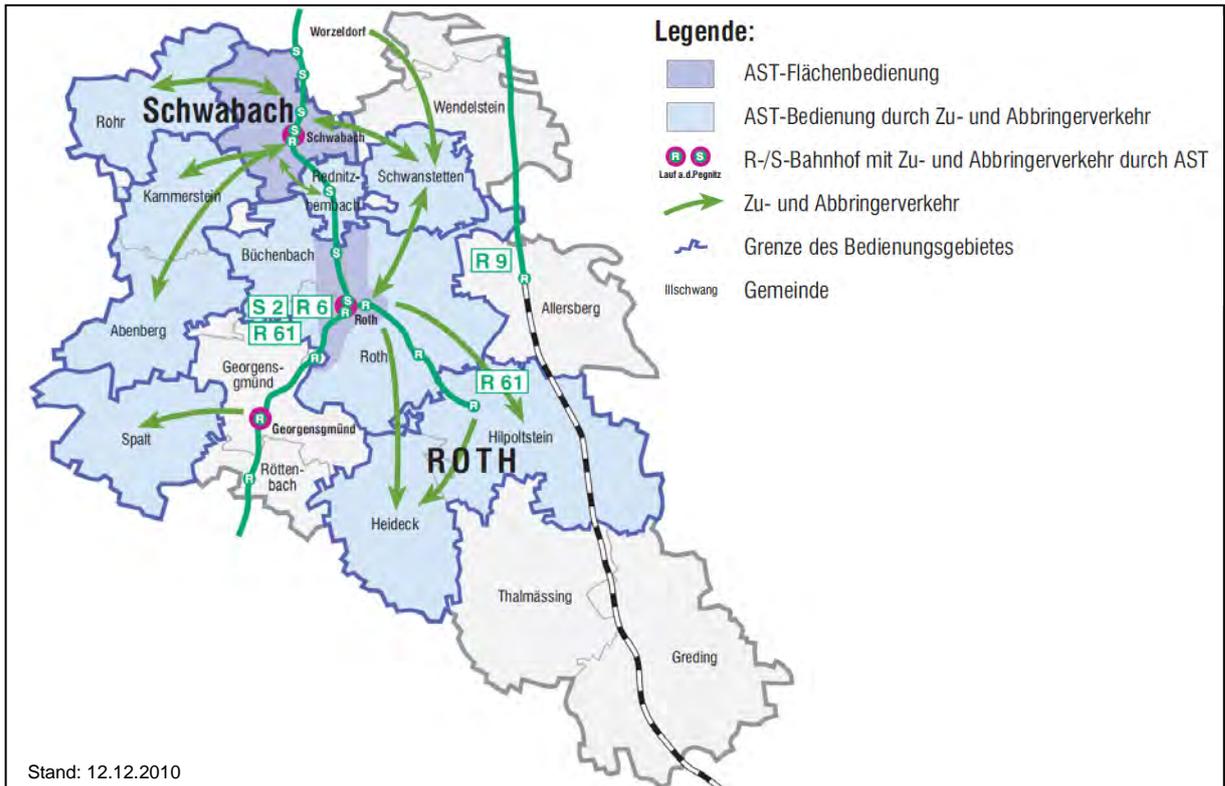


Tabelle 2: Öffentliche Linien nach § 42 PBefG im Landkreis Roth
(siehe Anlagen)

2.1.4.3 Freigestellte Schülerverkehre

Im Landkreis Roth bestehen **18 freigestellte Schülerverkehre** in der Trägerschaft des Landkreises. Diese bedienen überwiegend Förderzentren und schulvorbereitende Einrichtungen und sind **für eine Integration in den Linienverkehr nicht geeignet**. Einige wenige freigestellte Schülerverkehre für weiterführende Schulen wurden eingerichtet, weil diese Verkehrsbedürfnisse mit dem Linienverkehr nach § 42 PBefG nicht mit vertretbarem Aufwand bedient werden können. Freigestellte Schülerverkehre in der Trägerschaft der Gemeinden müssen gesondert erfasst und untersucht werden.

2.1.4.4 Verkehr nach § 43 PBefG

Im Landkreis Roth gibt es gegenwärtig **zwei Linienverkehre nach § 43 (1) PBefG**:

- Genehmigungs-Nr. 7: Greding – Ingolstadt
Verkehrsunternehmen: RBA (Regionalbus Augsburg GmbH)
Berufstätige der Firma: Audi AG, Ingolstadt
- Genehmigungs-Nr. 120: Großweingarten – Schwabach
Verkehrsunternehmen: OVF (Omnibusverkehr Franken GmbH)
Berufstätige der Firma: Richard Bergner GmbH u. Co KG, Schwabach

Aufgrund des Schichtbetriebes, der Linienführung und aus Komfortgründen wird das Integrationspotential nach derzeitigem Stand als gering eingeschätzt.

3. FESTLEGUNG: AUSREICHENDE VERKEHRSBEDIENUNG

Mit der Festlegung von Grenz- und Richtwerten definiert der Aufgabenträger den Begriff der „Ausreichenden Verkehrsbedienung“ im Sinne des §8 Abs. 3 Satz 1 PBefG im Rahmen der Nahverkehrsplanerstellung nach Artikel 13 BayÖPNV-Gesetz. Die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung versteht unter dem Grenzwert die „Mindestanforderung an den ÖPNV“, während der Richtwert einen „guten ÖPNV-Standard“ darstellt. Die ausreichende Verkehrsbedienung ist entscheidend für die Festlegung von gemeinwirtschaftlichem Verkehr.

Beschluss zur „Ausreichenden Verkehrsbedienung“ nach § 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG im Rahmen der Nahverkehrsplanerstellung nach § 13 BayÖPNV-Gesetz

Zur Sicherung und Verbesserung des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs beschließt der Landkreis Roth die Festlegung der „Ausreichenden Verkehrsbedienung“ anhand folgender **Richtwerte** aus der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern.

Die ebenfalls angeführten Grenzwerte haben nachrichtlich Charakter und dienen in erster Linie als Orientierung zur Einordnung der Bedeutung von Defiziten.

Festlegung von Gebietstypen

Die Bayerische Leitlinie zur Nahverkehrsplanung gibt Bewertungskriterien (Grenz- und Richtwerte) zur Festlegung der Ausreichenden Verkehrsbedienung abhängig vom jeweiligen Gebietstyp vor.

Die Einteilung des Landkreises in Gebietstypen ist zur Festlegung der Kriterien notwendig und erfolgte anhand folgender Grundlagen:

- Regionalplan Industrieregion Mittelfranken (Raumstrukturkarte¹, Zentrale Orte, Stand: 2007)
- Siedlungsstruktur (Einwohnerzahlen der Gemeinden Stand 2010)
- sowie für das „Kriterium Erreichbarkeit übergeordneter Orte“ zusätzlich die Berufspendlerdaten der Bundesagentur für Arbeit (Stand: 30.06.2009)

Abbildung 8: Karte Landkreis Roth - Gebietstypen Bedienungshäufigkeit
Tabelle 3: Gebietstypen der Gemeindeteilorte ab 150 Einwohnern
(siehe Anlagen)

3.1 Einzugsbereiche und räumliche Erschließung

(Leitlinie Anhang C, Tabelle 1)

3.1.1 Räumliche Erschließung (relevante Gemeindeteile)

Zu erschließen sind alle Ortsteile (Teilflächen) ab **150 Einwohner** (Richtwert). Damit fließen 91,6% der Bevölkerung in 30,8 % der Ortsteile in die Bewertung ein.²⁸ Um eine Gleichwertigkeit in der Versorgung der Bevölkerung mit den Leistungen des ÖPNV zu gewährleisten, werden bei einer Betrachtung des ÖPNV-Angebots mit dem Grenzwert ebenfalls alle Ortsteile (Teilflächen) ab 150 Einwohnern herangezogen. Damit trägt der interfraktionelle Arbeits-

kreis der heterogenen Struktur des Landkreises mit seinen starken räumlichen Disparitäten, bestehend aus einem stark verdichteten Norden – entsprechend der Nähe zum Verdichtungsraum Nürnberg-Fürth-Erlangen – und einem ländlich geprägten Süden, Rechnung.

Kleinere Gemeindeteile, die zusammengewachsen sind oder nicht mehr als 500 m voneinander entfernt liegen, können zusammengefasst werden. In Thalmässing wird von der Gemeinde eine Zusammenfassung von Ruppmannsburg / Reinwarzhofen / Reichersdorf, Weizenhofen / Landersdorf sowie Kleinhöbing (Thalmässing) / Großhöbing (Greding) gewünscht, damit der südliche Teil des Gemeindegebietes bei der Angebotsanalyse berücksichtigt wird. In Büchenbach werden aufgrund der räumlichen Nähe Ottersdorf und Tennenlohe zusammengefasst.

3.1.2 Einzugsbereiche von Haltestellen

Es werden landkreiseinheitliche Werte für die Einzugsbereiche (m Luftlinie) von Haltestellen differenziert nach Bus und Bahn festgelegt. Analog zur räumlichen Erschließung erfolgt keine Unterscheidung bei der Betrachtung nach Richt- oder Grenzwert. Denn auch im ländlich strukturierten Süden des Landkreises Roth besteht eine große Distanzempfindlichkeit, das heißt selbst kurze Strecken werden mit dem PKW bewältigt, und die Bereitschaft längere Entfernungen zu Fuß zurückzulegen ist gering. Um der Heterogenität des Landkreises Roth mit seinen großen räumlichen Disparitäten gerecht werden schafft der Landkreis mit einem landkreiseinheitlichen Wert gleiche Zugangsbedingungen zum ÖPNV für alle seine Bürger.

Für den **Bus** gilt ein Einzugsbereich von **400 m**.

Für die **Bahn** gilt ein Einzugsbereich von **1000 m**.

Da keine Einwohnerpunkte-Karten vorliegen wird das Kriterium „80 % der Einwohner sollen im Einzugsbereich von Haltestellen liegen“ durch „**80 % der bebauten Flächen** sollen im Einzugsbereich von Haltestellen liegen“, ersetzt.

3.2 Erreichbarkeit übergeordneter Orte

(Leitlinie Anhang C, Tabelle 2)

3.2.1 Halbtages- und Ganztagesintervall

Die Erreichbarkeit übergeordneter Orte ist nur dann gegeben, wenn Hin- und Rückfahrt sowohl innerhalb eines Halbtages als auch eines Tageszeitraumes gewährleistet sind. Somit wird sowohl dem Einkaufs- und Versorgungsverkehr, den Halbtagskräften als auch den ganztätig Berufstätigen Rechnung getragen. Es wird die jeweils schnellste Fahrt in jedem Intervall für die Bewertung herangezogen.

²⁸ Vgl. Einwohnergrenze pro Ortsteil ab 200 Einwohner: 89,6% der Einwohner, 25% der Ortsteile werden berücksichtigt.

Die Intervalle werden wie folgt festgelegt:

Tagesintervalle Montag – Freitag

Hinfahrt: 06.00 – 08.00 Uhr
Rückfahrt 1: 12.00 – 13.30 Uhr (Halbtagesintervall)
Rückfahrt 2: 16.00 – 18.30 Uhr (Ganztagesintervall)

Tagesintervalle Samstag

Hinfahrt: 07.00 – 10.00 Uhr
Rückfahrt 1: 11.00 – 14.00 Uhr (Halbtagesintervall)
Rückfahrt 2: 16.00 – 18.30 Uhr (Ganztagesintervall)

Tagesintervalle Sonn-/Feiertag

Hinfahrt: 09.00 – 11.00 Uhr
Rückfahrt 1: 11.00 – 14.00 Uhr (Halbtagesintervall)
Rückfahrt 2: 16.00 – 18.30 Uhr (Ganztagesintervall)

3.2.2 Reisezeit

Die Leitlinie gibt für die Erreichbarkeit übergeordneter Orte (Nachbarschaftsbereich/Zentrale Orte) Reisezeiten vor, innerhalb derer diese Orte erreicht werden sollen. Die **Reisezeit** setzt sich zusammen aus der Beförderungszeit im Fahrzeug (inkl. der Umsteigezeiten) und der Ab- und Zugangszeiten zur Haltestelle.

Reisezeit = Beförderungszeit + Zu- und Abgangszeiten
Beförderungszeit = Fahrzeit + Umsteigezeit + Fahrzeit

Es werden hierzu folgende Parameter festgelegt:

- Die **Umsteigezeit** soll maximal **15 Minuten** betragen.
- Es soll nicht mehr als **2 mal umgestiegen** werden.
- Die **Zu- und Abgangszeiten** zur Haltestelle sollen landkreiseinheitlich in der Summe **15 Minuten** betragen.

3.2.3 Erreichbarkeit Nachbarschaftsbereich

Als Nachbarschaftsbereich wurde der Gemeindehauptort bzw. der Sitz der Verwaltungsgemeinschaft gewählt:

- Es sollen alle Ortsteile ab 150 Einwohner und einer Straßenentfernung ab **3 km** zum Gemeindehauptort / Sitz der Verwaltungsgemeinschaft erschlossen werden.
- Die **Reisezeit** soll als Richtwert **30 Minuten** (Grenzwert 40 Minuten) nicht überschreiten.

Die Erreichbarkeit gilt als erfüllt, wenn in jedem der drei Zeiträume mindestens eine Fahrt dem Kriterium Reisezeit entspricht. Diese Werte orientieren sich an den Empfehlungen der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern.

3.2.4 Erreichbarkeit Zentraler Orte

Die Auswahl der weiteren zentralen Orte orientiert sich entsprechend der Bayerischen Leitlinie zur Nahverkehrsplanung an der zentralörtlichen Gliederung der Regionalplanung (Mittel/-Oberzentrum) sowie an der Berufspendlerstatistik (sozialversicherungspflichtig Beschäftigte) der Bundesagentur für Arbeit.

Gemeinde	zentraler Ort 1	zentraler Ort 2	zentraler Ort 3
Abenberg	Roth	Schwabach	Nürnberg
Allersberg	Roth	Hilpoltstein	Nürnberg
Büchenbach	Roth	Schwabach	Nürnberg
Georgensgmünd	Roth	Schwabach	Nürnberg
Greding	Hilpoltstein	Roth	Nürnberg
Heideck	Hilpoltstein	Roth	Nürnberg
Hilpoltstein	Roth	Schwabach	Nürnberg
Kammerstein	Schwabach	Roth	Nürnberg
Rednitzhembach	Schwabach	Roth	Nürnberg
Rohr	Schwabach	Roth	Nürnberg
Roth	Roth	Schwabach	Nürnberg
Röttenbach	Georgensgmünd	Roth	Nürnberg
Schwanstetten	Schwabach	Roth	Nürnberg
Spalt	Roth	Schwabach	Nürnberg
Thalmässing	Hilpoltstein	Roth	Nürnberg
Wendelstein	Nürnberg	Schwabach	Roth

Für die Gemeinden Greding und Thalmässing wird, aufgrund der vorhandenen Verflechtungen und in Verbindung mit der im LEP definierten Entwicklungsachse, Ingolstadt als vierter Zentraler Ort festgelegt. Die Kriterien hinsichtlich der Erreichbarkeit sollen denen eines Zentralen Ortes 3 entsprechen. Eine Überprüfung der Kriterien soll aber erst im Rahmen der angestrebten Integration der beiden Gemeinden in die Verkehrsgemeinschaft Region Ingolstadt (VGI) erfolgen.

Zentraler Ort 1

- Die **Reisezeit** soll als Richtwert **40 Minuten** (Grenzwert 50 Minuten) nicht überschreiten.

Zentraler Ort 2

- Die **Reisezeit** soll als Richtwert **50 Minuten** (Grenzwert 60 Minuten) nicht überschreiten.

Zentraler Ort 3

- Die **Reisezeit** soll als Richtwert **60 Minuten** (Grenzwert 90 Minuten) nicht überschreiten.

Die Erreichbarkeit gilt als erfüllt, wenn in jedem der drei Zeiträume mindestens eine Fahrt dem Kriterium Reisezeit entspricht. Diese Werte orientieren sich an den Empfehlungen der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern. Im interfraktionellen Arbeitskreis wurde, um der dispersen Siedlungsstruktur des Landkreises – gerade im südlichen Teil mit seinen relativ großen Distanzen – gerecht zu werden, eine Differenzierung der Vorgaben für die verschiedenen Zentralen Orte vorgenommen.

Ergänzung zu den festgesetzten Reisezeiten bei den Kriterien „Erreichbarkeit Nachbarschaftsbereich“ und „Erreichbarkeit Zentraler Orte“:

Die festgesetzten Reisezeiten gelten grundsätzlich im gesamten Landkreis Roth. Allerdings können – gerade im südlichen Landkreis – aufgrund der Siedlungsstruktur, Topografie und des Straßennetzes diese Zeitvorgaben teilweise kaum eingehalten werden. Daher ist beim Auftreten eines Defizits im Zusammenhang mit den Reisezeiten zu prüfen, ob die Vorgaben des Nahverkehrsplans aufgrund der örtlichen Gegebenheiten überhaupt eingehalten werden können. Ist aus derartigen Gründen ein Einhalten der Reisezeiten dieses Nahverkehrsplanes nicht möglich soll den Verkehrsunternehmen kein Nachteil bei der Beurteilung ihrer Verkehre entstehen.

3.3 Bedienungshäufigkeiten

(Leitlinie Anhang C, Tabelle 3)

Bei der Einteilung in Gebietstypen zur Festsetzung der Anforderungen an das Kriterium der Bedienungshäufigkeit werden Faktoren wie Siedlungsdichte und der zentralörtlichen Gliederung (vgl. Kap 2.1) durch den interfraktionellen Arbeitskreis berücksichtigt. Abweichend von den im Landesentwicklungsplan festgesetzten Achsen von überregionaler Bedeutung, werden z. T. eigene Verkehrsachsen definiert. Die Schienenstrecken werden entsprechend der vorhandenen Angebotsgestaltung hinsichtlich R- bzw. S-Bahnverkehren als Verkehrsachsen festgelegt. D.h. alle Ortsteile mit Bahnhaltepunkt über 150 Einwohner werden zur Sicherung gleichwertiger Verhältnisse im Landkreis Roth als Verkehrsachse eingestuft.

Um der tatsächlichen verkehrlichen Bedeutung der Verbindung zwischen den zentralen Bereichen der Gemeinde Wendelstein und der U-Bahnanbindung in Nürnberg Langwasser Rechnung zu tragen wurde eine entsprechende Angebotsverdichtung vorgenommen.

Die Bedienungshäufigkeiten werden differenziert nach Gebietstypen festgelegt:

Gebietstyp Bedienungshäufigkeit	Einheit	Hauptverkehrszeit		Nebenverkehrszeit		Schwachverkehrszeit	
		RW	GW	RW	GW	RW	GW
Ländlicher Raum > 3.000 Einwohner	FP	12	7	6	3	3	1
Ländlicher Raum 1.000 – 3.000 Einwohner	FP	6	3	4	2	2	1
Ländlicher Raum < 1.000 Einwohner	FP	4	2	2	1	1	0
Verkehrsachsen S-Bahn	T	20	60	30	60	30	120**
Verkehrsachsen R-Bahn	T	30	60	30	60	60	120**
Verdichtungsraum bis 15.000 Einwohner zentrales Gebiet	T	20	60	30	60	60	120**
Verdichtungsraum bis 15.000 Einwohner nicht zentrales Gebiet	T	30	120	60	120	60*	120**
Verdichtungsraum ab 15.000 Einwohner zentrales Gebiet	T	15	30	20	40	60*	60**
Verdichtungsraum ab 15.000 Einwohner nicht zentrales Gebiet	T	30	60	30	60	60*	120**

FP = Fahrtenpaare; T = Taktfolgen; RW = Richtwert; GW = Grenzwert

* laut Leitlinie 120 Min. Takt → 60 Min. Takt mit AST

** laut Leitlinie „Bedarfsfahrten“ ohne Vorgaben zum Takt

Bei entsprechender Nachfrage kann das Angebot – auch über die hier festgelegten Bedienungshäufigkeiten hinaus – bedarfsgerecht verdichtet werden, dies gilt insbesondere für die Hauptverkehrszeiten.

Tabelle 3: Gebietstypen der Gemeindeteilorte ab 150 Einwohnern

Gemeinde	Ortsteil	Einwohner (Stand 2010)	Gebietstyp
Abenberg	Abenberg	3251	Ländl. Raum > 3000 EW
Abenberg	Bechhofen	242	Ländl. Raum bis 1000 EW
Abenberg	Beerbach	201	Ländl. Raum bis 1000 EW
Abenberg	Dürenmungenau	270	Ländl. Raum bis 1000 EW
Abenberg	Ebersbach	154	Ländl. Raum bis 1000 EW
Abenberg	Obersteinbach ob Gmünd	184	Ländl. Raum bis 1000 EW
Abenberg	Wassermungenau	1216	Ländl. Raum 1000-3000 EW
Allersberg	Allersberg	6363	Verkehrsachse R-Bahn
Allersberg	Altenfelden	151	Verkehrsachse R-Bahn
Allersberg	Ebenried	452	Ländl. Raum bis 1000 EW
Allersberg	Göggelsbuch	519	Ländl. Raum bis 1000 EW
Allersberg	Pölsdorf	152	Ländl. Raum bis 1000 EW
Büchenbach	Aurau	264	Ländl. Raum bis 1000 EW
Büchenbach	Büchenbach	3905	Verkehrsachse S-Bahn
Büchenbach	Gauchsdorf	163	Ländl. Raum bis 1000 EW
Büchenbach	Götzenreuth	234	Ländl. Raum bis 1000 EW
Büchenbach	Ottersdorf	289	Ländl. Raum bis 1000 EW
Georgensgmünd	Georgensgmünd	4713	Verkehrsachse R-Bahn
Georgensgmünd	Mäbenberg	405	Ländl. Raum bis 1000 EW
Georgensgmünd	Petersgmünd	553	Ländl. Raum bis 1000 EW
Georgensgmünd	Rittersbach	414	Ländl. Raum bis 1000 EW
Georgensgmünd	Untersteinbach ob Gmünd	159	Ländl. Raum bis 1000 EW
Greding	Euerwang	171	Ländl. Raum bis 1000 EW
Greding	Greding	3542	Ländl. Raum > 3000 EW
Greding	Großhöbing	285	Ländl. Raum bis 1000 EW
Greding	Hausen	166	Ländl. Raum bis 1000 EW
Greding	Herrnsberg	308	Ländl. Raum bis 1000 EW
Greding	Landerzhofen	171	Ländl. Raum bis 1000 EW
Greding	Obermässing	735	Ländl. Raum bis 1000 EW
Greding	Röckenhofen	297	Ländl. Raum bis 1000 EW
Greding	Untermässing	354	Ländl. Raum bis 1000 EW
Heideck	Heideck	2446	Ländl. Raum 1000-3000 EW
Heideck	Laibstadt	346	Ländl. Raum bis 1000 EW
Heideck	Liebenstadt	276	Ländl. Raum bis 1000 EW
Heideck	Schloßberg	228	Ländl. Raum bis 1000 EW
Heideck	Seiboldsmühle	629	Ländl. Raum bis 1000 EW
Heideck	Selingstadt	185	Ländl. Raum bis 1000 EW
Hilpoltstein	Auhof	305	Ländl. Raum bis 1000 EW
Hilpoltstein	Heuberg	208	Ländl. Raum bis 1000 EW
Hilpoltstein	Hilpoltstein	7239	Verkehrsachse R-Bahn
Hilpoltstein	Hofstetten	908	Ländl. Raum bis 1000 EW
Hilpoltstein	Jahrsdorf	284	Ländl. Raum bis 1000 EW
Hilpoltstein	Marquardsholz	427	Ländl. Raum bis 1000 EW
Hilpoltstein	Meckenhausen	1169	Ländl. Raum 1000-3000 EW
Hilpoltstein	Mörlach	172	Ländl. Raum bis 1000 EW
Hilpoltstein	Solar	241	Ländl. Raum bis 1000 EW
Hilpoltstein	Unterrödel	285	Ländl. Raum bis 1000 EW
Hilpoltstein	Weinsfeld	315	Ländl. Raum bis 1000 EW
Hilpoltstein	Zell	497	Ländl. Raum bis 1000 EW
Kammerstein	Barthelmesaurach	873	Ländl. Raum bis 1000 EW
Kammerstein	Haag	463	Ländl. Raum bis 1000 EW
Kammerstein	Kammerstein	470	Ländl. Raum bis 1000 EW
Kammerstein	Neppersreuth	153	Ländl. Raum bis 1000 EW
Kammerstein	Oberreichenbach	175	Ländl. Raum bis 1000 EW
Kammerstein	Volkersgau	155	Ländl. Raum bis 1000 EW
Rednitzhembach	Igelsdorf	1910	VRäume bis 15T zentr. Gebiet
Rednitzhembach	Ploekendorf	2253	Verkehrsachse S-Bahn
Rednitzhembach	Rednitzhembach	1492	VRäume bis 15T zentr. Gebiet
Rednitzhembach	Untermainbach	1520	VRäume bis 15T nicht zentr. Gebiet
Rohr	Gustenfelden	375	Ländl. Raum bis 1000 EW
Rohr	Kottensdorf	371	Ländl. Raum bis 1000 EW
Rohr	Nemsdorf	223	Ländl. Raum bis 1000 EW
Rohr	Regelsbach	847	Ländl. Raum bis 1000 EW
Rohr	Rohr	1062	Ländl. Raum 1000-3000 EW
Roth	Belmbrach	309	VRäume bis 15T nicht zentr. Gebiet
Roth	Bernlohe	692	VRäume bis 15T nicht zentr. Gebiet
Roth	Eckersmühlen	2639	Verkehrsachse R-Bahn
Roth	Kiliansdorf	745	VRäume bis 15T zentr. Gebiet
Roth	Obersteinbach a. d. Heide	250	VRäume bis 15T nicht zentr. Gebiet
Roth	Pfaffenhofen	1234	VRäume bis 15T zentr. Gebiet
Roth	Pruppach	515	VRäume bis 15T nicht zentr. Gebiet
Roth	Roth	16303	Verkehrsachse S-Bahn
Roth	Rothaurach	1863	VRäume bis 15T zentr. Gebiet
Roth	Unterheckenhofen	266	Verkehrsachse R-Bahn
Roth	Wallesau	158	VRäume bis 15T nicht zentr. Gebiet
Röttenbach	Mühlstetten	741	Verkehrsachse R-Bahn
Röttenbach	Röttenbach	1965	Ländl. Raum 1000-3000 EW
Schwanstetten	Leerstetten	3471	VRäume bis 15T zentr. Gebiet
Schwanstetten	Mittelhembach	236	VRäume bis 15T nicht zentr. Gebiet
Schwanstetten	Schwand b. Nürnberg	3204	VRäume bis 15T zentr. Gebiet
Schwanstetten	Schwanstetten Ortszentrum	603	VRäume bis 15T zentr. Gebiet
Spalt	Enderndorf	202	Ländl. Raum bis 1000 EW
Spalt	Großweingarten	767	Ländl. Raum bis 1000 EW
Spalt	Spalt	2660	Ländl. Raum 1000-3000 EW
Spalt	Wasserzell	325	Ländl. Raum bis 1000 EW
Spalt	Wernfels	410	Ländl. Raum bis 1000 EW
Thalmässing	Alfershausen	382	Ländl. Raum bis 1000 EW
Thalmässing	Eysölden	809	Ländl. Raum bis 1000 EW
Thalmässing	Kleinhöbing	285	Ländl. Raum bis 1000 EW
Thalmässing	Landersdorf	210	Ländl. Raum bis 1000 EW
Thalmässing	Offenbau	418	Ländl. Raum bis 1000 EW
Thalmässing	Pyras	218	Ländl. Raum bis 1000 EW
Thalmässing	Ruppmannsburg	234	Ländl. Raum bis 1000 EW
Thalmässing	Thalmässing	1895	Ländl. Raum 1000-3000 EW
Wendelstein	Großschwarzenlohe	3244	VRäume ab 15T zentr. Gebiet
Wendelstein	Kleinschwarzenlohe	1930	VRäume ab 15T zentr. Gebiet
Wendelstein	Neuses	321	VRäume ab 15T nicht zentr. Gebiet
Wendelstein	Raubersried	201	VRäume ab 15T nicht zentr. Gebiet
Wendelstein	Röthenbach b. St. Wolfgang	2443	VRäume ab 15T zentr. Gebiet
Wendelstein	Sperberslohe	270	VRäume ab 15T nicht zentr. Gebiet
Wendelstein	Wendelstein	7333	VRäume ab 15T zentr. Gebiet

Da die Leitlinie keine Aussagen über die zeitliche Ausdehnung dieser Verkehrszeiträume macht, legt der Landkreis Roth folgende **Einteilung der Verkehrszeiten** fest:

Montag bis Freitag

Hauptverkehrszeit	Nebenverkehrszeit	Schwachverkehrszeit
06.00 – 08.00 Uhr	08.00 – 12.00 Uhr	04.00 – 06.00 Uhr
12.00 – 14.00 Uhr	14.00 – 16.00 Uhr	20.30 – 02.00 Uhr
16.00 – 18.30 Uhr	18.30 – 20.30 Uhr	

Samstag

Hauptverkehrszeit	Nebenverkehrszeit	Schwachverkehrszeit
–	07.00 – 15.00 Uhr	15.00 – 02.00 Uhr

Sonntag

Hauptverkehrszeit	Nebenverkehrszeit	Schwachverkehrszeit
–	–	09.00 – 02.00 Uhr

3.4 Fahrzeugauslastung

(Leitlinie Anhang C, Tabelle 4)

Nach der Bayerischen Leitlinie zur Nahverkehrsplanung ist die durchschnittliche Fahrzeugauslastung im Werktagsverkehr zu ermitteln. Hierbei wird unterschieden zwischen der Ermittlung des Besetzungsgrades (höchste Fahrgastbesetzung am Tag) und der durchschnittlichen Tagesauslastung.

3.4.1 Besetzungsgrad

Als Besetzungsgrad wird die höchste Belastung am Tag ermittelt. D.h. es wird festgestellt, in welcher Stunde bzw. bei welcher Fahrt die meisten Personen mitfahren und wie hoch die Fahrzeugauslastung bei dieser Fahrt bzw. zwischen 2 Haltestellen ist.

Besetzungsgrade von über 100 % können dadurch zustande kommen, dass für die Berechnung der Fahrzeugkapazität ein Durchschnittswert gewählt wurde. Kommt jedoch ein größeres Fahrzeug (z.B. Gelenkbus) zum Einsatz, sinkt die Fahrzeugauslastung und somit der Besetzungsgrad.²⁹

Als Richtwert wird in der Leitlinie ein Besetzungsgrad in der Spitzenstunde von bis 65 % genannt (Grenzwert < 70 %).

Besetzungsgrad

Richtwert in der Spitzenstunde bis 65 %

²⁹ Die tatsächlich eingesetzten Fahrzeugkapazitäten sind nicht immer bekannt.

3.4.2 Tagesauslastung

Die durchschnittliche Tagesauslastung kann als Indikator für zu geringe bzw. zu hohe Nachfrage gelten.

Bei der Betrachtung der Tagesauslastung unterscheidet die Leitlinie eine kundenorientierte Sicht sowie eine betriebswirtschaftliche Sichtweise. Abhängig von den jeweiligen Werten für die Tagesauslastung sollen Maßnahmen zur Erhöhung bzw. zur Verringerung der Auslastung geprüft werden.

Als Richtwert aus Kundensicht wird in der Leitlinie eine Tagesauslastung über 30 % genannt ab denen Maßnahmen zur Verringerung der Auslastung zu prüfen sind (Grenzwert > 40 %). Als Richtwert aus betriebswirtschaftlicher Sicht bei Linien außerhalb von Oberzentren wird in der Leitlinie eine Tagesauslastung unter 12 % genannt ab denen Maßnahmen zur Erhöhung der Auslastung zu prüfen sind (Grenzwert < 7 %).

Tagesauslastung

- Kundenorientierte Sicht:
Richtwert > 30 % Prüfung von Maßnahmen zur Verringerung der Auslastung
- Betriebswirtschaftliche Sicht: (Linien außerhalb von Oberzentren)
Richtwert < 12 % Prüfung von Maßnahmen zur Erhöhung der Auslastung

Die Ergebnisse der Analyse des Besetzungsgrades können lediglich als Indikator für geringe bzw. zu hohe Nachfrage im Verhältnis zum Angebot dienen. Sie sind generell nicht geeignet, um Linien hinsichtlich ihrer Wirtschaftlichkeit zu vergleichen.

4. SCHWACHSTELLENANALYSE

Entsprechend der Bewertungskriterien in der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung Anhang C wurde die **Ausreichende Verkehrsbedienung** für den Landkreis Roth – unter dem **Vorbehalt der Finanzierbarkeit** – am **Richtwert** orientiert festgesetzt. Die ebenfalls angeführten Grenzwerte haben nachrichtlich Charakter und dienen in erster Linie als Orientierung zur Einordnung der Bedeutung von Defiziten.

Die VGN GmbH hat eine Software „Automatische Angebotsanalyse“ auf der Grundlage der Bayerischen Leitlinie zur Nahverkehrsplanung entwickelt. Als Eingangsgröße benötigt das Programm die in der Leitlinie Anhang C konkretisierten Bewertungskriterien. Diese werden in das Programm eingepflegt, das diese Vorgaben mit dem bestehenden Fahrplan (Fahrplanstand 12.12.2010) vergleicht. Als Ergebnis erstellt das Programm Tabellen, anhand derer beurteilt werden kann, ob die festgelegten Kriterien erfüllt oder nicht erfüllt werden.

Die Rechenläufe für die Erreichbarkeit übergeordneter Orte wurden für die Verkehrstage

- Montag – Freitag an einem Schultag (04.05.2011),
- Montag – Freitag an einem Ferientag (27.04.2011),
- Samstag (23.04.2011) und
- Sonn-/Feiertag (24.04.2011) durchgeführt.

Besonderheiten bei der Analyse der Fahrzeugauslastung

Die notwendigen Fahrgastzahlen sowie die Personenkilometer (vom Fahrgast zurückgelegte Fahrtstrecke) wurden der VGN-Verkehrserhebung (VE) 2008 entnommen. Diese Daten sind nur für Linien verfügbar, die im Verkehrsverbund des VGN integriert sind. Die Fahrplankilometer wurden entsprechend der Erhebung aus der Statistik des Jahresfahrplans 2008 entnommen. Für die Fahrzeugkapazität (Anzahl Sitz- und Stehplätze) wurde zunächst ein Pauschalwert von 86 Personen/Fahrzeug herangezogen bzw. wenn in den Daten der Betriebsleistungsstatistik des Jahres 2008 ein Gelenkbus hinterlegt war, wurde ein Wert von 107 Personen/Fahrzeug angesetzt. Wenn von den Verkehrsunternehmen genauere Daten hinsichtlich des tatsächlichen Fahrzeugeinsatzes zur Verfügung gestellt wurden, so wurden diese entsprechend verwendet.³⁰

Die Ergebnisse der Analyse können lediglich als Indikator für geringe bzw. zu hohe Nachfrage im Verhältnis zum Angebot dienen. Sie sind generell nicht geeignet, um Linien hinsichtlich ihrer Wirtschaftlichkeit zu vergleichen.

Im Folgenden sind die Ergebnisse im Überblick zusammengefasst, einen detaillierten Einblick geben die Tabellen und die Grafiken im Anhang. Eine ausführlichere Betrachtung und Analyse der Defizite erfolgt im Rahmen der Defizitbewertung in Kapitel 4.3.

³⁰ Pauschale Fahrzeugkapazitäten entsprechend der Angaben auf <http://www.fachportal.nahverkehr.nrw.de> vom 21.11.2011.

4.1 Zusammenfassung der Ergebnisse

Die nachfolgende Tabelle fasst die Anzahl der Defizite je Kriterium zusammen, differenziert nach Schul- und Ferientagen. Der Begriff „Defizit“ bezeichnet lediglich den Sachverhalt, dass die Vorgaben nach dem Richtwert nicht erfüllt werden. Damit wurde noch keine Aussage zum Ausmaß der Abweichung und zur Gewichtung des Defizits oder zum Aufwand für dessen Behebung getroffen.

Anzahl Defizite	Schultage	Ferien	Anzahl untersuchte Ortsteile
Erschließung	12	12	101
Erreichbarkeit Gemeindehauptort	20	26	45
Erreichbarkeit Zentraler Ort 1	53	59	100
Erreichbarkeit Zentraler Ort 2	60	63	101
Erreichbarkeit Zentraler Ort 3	57	59	101
Bedienungshäufigkeit (HVZ)	20	40	101
Bedienungshäufigkeit (NVZ)	22	28	101
Bedienungshäufigkeit (SVZ)	54	55	101

4.1.1 Erschließung

Nur geringe Defizite (12 Defizite bei 101 untersuchten Orten) sind bei dem Kriterium Erschließung mit Haltestellen festzustellen.

4.1.2 Erreichbarkeit

Eine hohe Anzahl an Defiziten besteht bei der Erreichbarkeit der übergeordneten Orte. Während die Erreichbarkeit des Gemeindehauptortes/Nachbarschaftsbereich bei Betrachtung des Richtwertes an Schultagen 20 Defizite (bei 45 untersuchten Relationen) aufweist, steigt die Anzahl der Defizite bei der Erreichbarkeit der Zentralen Orte 1 bis 3 auf 53 (ZO1), 60 (ZO2) bzw. 57 (ZO3) Defizite (bei 101 untersuchten Relationen) an.

4.1.3 Bedienungshäufigkeit

Das ÖPNV-Angebot weist große Unterschiede zwischen Schultagen und Ferientagen auf. Dies ist insbesondere für den ländlich strukturierten Süden des Landkreises typisch, da dort der Schülerverkehr das Grundangebot im ÖPNV darstellt. So verdoppeln sich in den Ferien die Defizite in der HVZ von 20 an Schultagen auf 40 Defizite beim Richtwert.

Bei Anwendung des Richtwertes bestehen die meisten Defizite (60) in der Schwachverkehrszeit (SVZ). Dies lässt sich auf das Fehlen eines flächendeckenden AST-Angebots an Werktagen zurückführen. Selbst an Schultagen entspricht in 54 von 101 Ortsteilen das ÖPNV-Angebot nicht dem Richtwert.

4.1.4 Fahrzeugauslastung

Auch bei der Analyse des Kriteriums Fahrzeugauslastung zeigen sich gravierende Unterschiede zwischen Schultagen und Ferientagen. So liegt an Schultagen die Tagesauslastung mit 17,4 % etwa beim VGN-Durchschnitt von 15 %. In den Ferien sinkt die Tagesauslastung im Durchschnitt auf 3,7 % ab.

4.2 Infrastruktur und Schnittstellen

4.2.1 Haltestellen

Da die überwiegende Anzahl der im Landkreis verkehrenden Linien im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg integriert sind, weisen die Haltestellen in Bezug auf die Aushangfahrpläne und die Linienbezeichnungen einen einheitlichen Standard auf.

4.2.2 Verknüpfungspunkte

Insbesondere die Bahnhofhaltepunkte im Landkreis Roth bieten ideale Verknüpfungspunkte zwischen dem Individualverkehr (IV) und dem ÖPNV-Netz. Bisher sind an 6 Bahnhofhalten offizielle PKW-Parkplätze (P+R) und Fahrradabstellplätze (B+R) eingerichtet worden.

Bahnstrecke	Haltepunkt	P+R	(+ Behindertenstellplätze)	B+R
S2	Rednitzhembach	42	(+ 1)	82
S2	Büchenbach	186	(+ 2)	94
S2/R6	Roth	319	(+ 2)	301
R6	Georgensgmünd	191	(+ 6)	211
R61	Hilpoltstein	30	(+ 2)	40
R9	Allersberg (Rothsee)	275	(+ 12)	112

4.2.3 Tarifsystem

Der Landkreis Roth ist Mitglied im Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg. Für alle öffentlichen Linien nach § 42 PBefG, die innerhalb dieses Verkehrsverbundes fahren, gilt der VGN-Tarif. Der Linienbedarfsbus (LBB), der zwischen Röttenbach und Roth nach vorheriger Anmeldung dienstags und donnerstags im Auftrag des Landkreises Roth verkehrt, ist bisher nicht im Verkehrsverbund integriert. Hier gilt ein eigener Haustarif. Ebenfalls nicht in den VGN-Tarif integriert sind die Landkreisübergreifenden Linien in den Landkreis Eichstätt der Verkehrsunternehmen ELKO (Linie E525) und RBA (Linien 9224 und 9234).³¹

Die Linie E525 der Firma ELKO wird zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 auf dem Teilstabschnitt Greding – Kinding als VGN-Linie 609 in das Tarifsystem des VGN integriert.

Abbildung 9: Karte Landkreis Roth – VGN-Tarifzonenplan
(siehe Anlagen)

4.3 Defizitbewertung

Klassifizierung des Handlungsbedarfes

Im Rahmen der Angebotsanalyse sind durch den Abgleich des bestehenden ÖPNV-Angebotes mit den Beurteilungskriterien der BayLzN die Defizite/Schwachstellen auf Ortsteilebene ermittelt worden.

Jedes Defizit wird analysiert, d.h. die Ursache hierfür ermittelt sowie die Abweichung vom Richt-/Grenzwert beurteilt.

³¹ Vgl. Kap. 2.1.4.2 Öffentlicher Linienverkehr nach § 42 PBefG.

Diese Defizite werden anhand von Kriterien (entsprechend ihrer Bedeutung für den Fahrgast) sowie entsprechend möglicher Fahrgastpotentiale wie Anzahl Einwohner klassifiziert/gewichtet. Anhand der Gewichtungsfaktoren lässt sich der Handlungsbedarf ermitteln. Die Klassifizierung der Defizite ermöglicht es dem Aufgabenträger, entsprechend der finanziellen Möglichkeiten, sich auf die Behebung der Defizite zu beschränken, die als vorrangig zu beheben eingestuft wurden. Dies sind primär Mängel, die z.B. aufgrund fehlender Fahrtmöglichkeiten oder weit über dem Grenzwert liegenden Beförderungszeiten entstanden sind.

4.3.1 Defizitbewertung Erschließung

Lt. Leitlinie sollen mindestens 80 % der Einwohner im Einzugsbereich von Haltestellen wohnen. Für den Bus wurde ein Radius von 400 m und bei der Bahn von 1000 m gewählt.³²

Abhängig von der Anzahl Einwohner, die aufgrund des Defizits (Differenz zu den 80 % Sollvorgaben der Leitlinie) nicht ausreichend erschlossen sind, wurde eine Klassifizierung vorgenommen. Vorrangiger Handlungsbedarf wird gesehen, wenn in einem Ort keine Haltestelle besteht oder wenn mehr als 500 Einwohner außerhalb des definierten Haltestelleneinzugsbereiches (Erschließungsbereich) wohnen.



Anteil nicht erschlossener Einwohner bis zum Erschließungsgrad von 80 %:

- > 500 Einwohner = vorrangig
- 150-500 Einwohner = mittelfristig
- < 150 Einwohner = langfristig
- < 10 Einwohner = keiner

³² Vgl. Kap. 3.1.2 Erschließung mit Haltestellen (Haltestelleneinzugsbereiche).

Für folgende Ortsteile wurden Defizite und der Handlungsbedarf ermittelt:

GHO	Teilort	Einwohner	Prozent der Fläche im Haltestelleneinzugsbereich	Nichterschlossene Einwohner	Differenz zu 80% der Einwohner*	Handlungsbedarf
Allersberg	Allersberg	6363	76,21 %	1514	241	mittelfristig
Hilpoltstein	Auhof	305	keine Haltestelle	305	244	mittelfristig
Hilpoltstein	Jahrsdorf	284	79,99 %	57	0	keiner
Kammerstein	Neppersreuth	153	22,96 %	118	87	langfristig
Rednitzhembach	Rednitzhembach	1492	70,5 %	440	142	langfristig
Rohr	Gustenfelden	375	64,83 %	132	57	langfristig
Schwanstetten	Leerstetten	3471	54,13 %	1592	898	vorrangig
Schwanstetten	Mittelhembach	236	50,81 %	116	69	langfristig
Schwanstetten	Schwand b. Nürnberg	3204	69,37 %	981	341	mittelfristig
Spalt	Spalt	2660	67,67 %	860	328	mittelfristig
Thalmässing	Thalmässing	1895	78,22 %	413	34	langfristig
Wendelstein	Röthenbach b. St. Wolfgang	2443	67,28 %	799	311	mittelfristig

* Einwohner bis 80% Erschließungsgrad nach BayLzN

vorrangiger Handlungsbedarf = 1 OT
mittelfristiger Handlungsbedarf = 5 OT
langfristiger Handlungsbedarf = 5 OT
kein Handlungsbedarf = 1 OT³³

Derzeit sind 12 Ortsteile nicht ausreichend an das ÖPNV-Netz angebunden. Insgesamt besteht somit lediglich im Ortsteil Leerstetten der Gemeinde Schwanstetten ein vorrangiger Handlungsbedarf, da hier beinahe 900 Einwohner ohne eine Haltestelle in der näheren Umgebung auskommen müssen. Darüber hinaus wurde für die Ortsteile Allersberg, Auhof, Schwand, Spalt b. Nbg. und Röthenbach b. St. Wolfgang ein mittelfristiger Handlungsbedarf ermittelt.

Gerade für Leerstetten aber auch die Orte mit mittelfristigem Handlungsbedarf sollte gemeinsam mit den betroffenen Verkehrsunternehmern sowie den Gemeinden vor Ort geprüft werden, ob eine ausreichende Versorgung mit Haltestellen aus verkehrlicher Sicht (mögliche Fahrtzeitverlängerung) sowie baulich-räumlicher Sicht (Straßenbreite, Wendemöglichkeit) realisierbar ist.

4.3.2 Defizitbewertung Erreichbarkeit

Nach der Bayerischen Leitlinie zur Nahverkehrsplanung ist die Erreichbarkeit nur gegeben, wenn die Hin- und Rückfahrt innerhalb eines Halbtages- und Ganztagesintervalls möglich ist. Abhängig vom zentralen Ort werden Beförderungszeiten vorgegeben, innerhalb derer die Erreichbarkeit gegeben sein muss.³⁴

³³ OT = Ortsteil.

³⁴ Vgl. Kap. 3.1.3 Erreichbarkeit übergeordneter Orte.

Es wurden folgende Zeitintervalle festgelegt:

Tagesintervalle Montag – Freitag

Hinfahrt: 06.00 – 08.00 Uhr

Rückfahrt 1: 12.00 – 13.30 Uhr (Halbtagesintervall)

Rückfahrt 2: 16.00 – 18.30 Uhr (Ganztagesintervall)

Tagesintervalle Samstag

Hinfahrt: 07.00 – 10.00 Uhr

Rückfahrt 1: 11.00 – 14.00 Uhr (Halbtagesintervall)

Rückfahrt 2: 16.00 – 18.30 Uhr (Ganztagesintervall)

Tagesintervalle Sonn-/Feiertag

Hinfahrt: 09.00 – 11.00 Uhr

Rückfahrt 1: 11.00 – 14.00 Uhr (Halbtagesintervall)

Rückfahrt 2: 16.00 – 18.30 Uhr (Ganztagesintervall)

Die Umsteigezeit soll max. 15 Minuten betragen und es soll nicht mehr als 2x umgestiegen werden.

4.3.2.1 Defizitbetrachtung

Zunächst werden die einzelnen Gründe für die Defizite benannt und in Kategorien eingeteilt. Insbesondere bei der Erreichbarkeit der Zielorte ist zu unterscheiden, ob die Erreichbarkeit nicht gegeben ist, da die Beförderungszeit überschritten ist, oder ob gar keine Fahrmöglichkeit besteht. Entsprechend werden die Prioritäten für die Behebung der Defizite festgelegt. Abhängig vom Umfang des Defizits wird der Handlungsbedarf ermittelt.

Priorität 1

Handlungsbedarf **vorrangig/kurzfristig**:

- Es gibt kein Angebot innerhalb der Tagesintervalle (einschließlich Toleranzgrenzen) oder
- die Beförderungszeiten und/oder Umsteigezeiten liegen weit über den Vorgaben.

Priorität 2

Handlungsbedarf **nachrangig/mittelfristig**:

- Es besteht eine Fahrmöglichkeit innerhalb der Tagesintervalle (einschließlich Toleranzgrenzen), die Beförderungszeit liegt jedoch deutlich über dem Grenzwert (z.B. Umwegfahrt) oder die Umsteigezeit liegt deutlich über den Vorgaben.
- In dem Tagesintervall besteht keine Fahrmöglichkeit, jedoch innerhalb einer Toleranzgrenze von +/- 15 Minuten gibt es eine Fahrt, die die Kriterien Beförderungszeit und Umsteigezeit erfüllen.

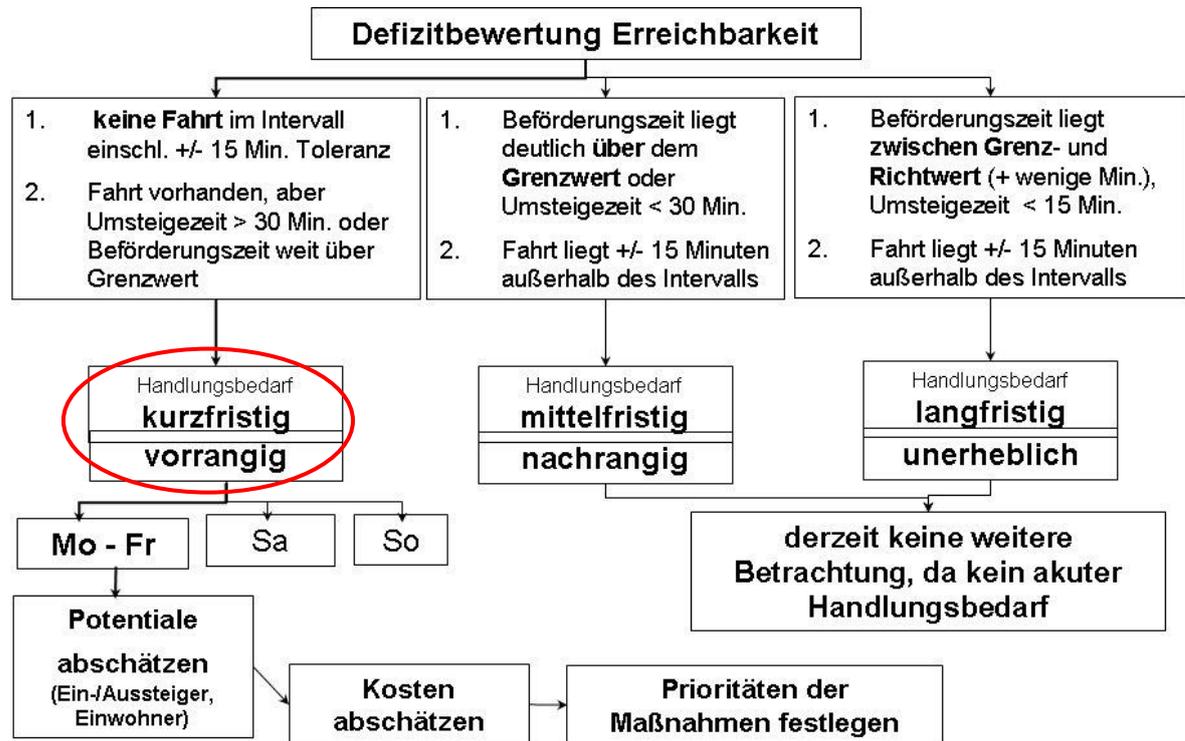
Priorität 3

Handlungsbedarf **unerheblich/langfristig**:

Hierunter fallen z.B. die sog. „Schein“-Defizite.

- Die Beförderungszeit liegt zwischen dem Richtwert und dem Grenzwert (bzw. wenige Minuten darüber).

- Es gibt eine Fahrt außerhalb des Tagesintervalls mit einer Toleranzgrenze von +/- 15 Minuten.



Vorrangig soll an Schul- und Ferientagen die Erreichbarkeit der übergeordneten Orte – abgestimmt auf den Schüler- und Berufsverkehr – gesichert sein, da für den Berufsverkehr die Erreichbarkeit auch an Ferientagen gegeben sein muss.

4.3.2.2 Defizitbewertung Erreichbarkeit Gemeindehauptort

Aufgrund der differenzierten Betrachtung der Defizite reduziert sich an Schultagen der Handlungsbedarf auf 8 vorrangig zu behebende Defizite (bei 45 untersuchten Ortsteilen). Die Unterteilung der Ortsteile in Einwohnerklassen gibt Hinweise auf die Fahrgastpotentiale. Von den 8 vorrangigen Defiziten befinden sich 7 Defizite in Ortsteilen unter 500 Einwohner und lediglich 1 Ortsteil zwischen 500 – 1000 Einwohner. In den Ferien steigen die als vorrangig einzustufenden Defizite auf 14 an, wobei der Großteil (12 Defizite) sich auf Ortsteile unter 500 Einwohner beziehen.

	Schultage	OT 150-199 EW	OT 200-499 EW	OT 500-999 EW	OT ab 1000 EW	Ferientage	OT 150-199 EW	OT 200-499 EW	OT 500-999 EW	OT ab 1000 EW
Defizite gesamt	20	5	11	3	1	26	6	15	4	1
vorrangig	8	3	4	1	0	14	4	8	2	0
mittelfristig	3	0	2	1	0	3	1	2	0	0
langfristig	9	2	5	1	1	9	1	5	2	1
keine Defizite	25	3	17	3	2	19	2	13	2	2
Summe OT	45	8	28	6	3	45	8	28	6	3

Ortsteile mit vorrangig zu behobenden Defiziten hinsichtlich der Erreichbarkeit Gemeindehauptort:

- Schultage:

Volkersgau	155 Einwohner
Mörlach	172 Einwohner
Oberreichenbach	175 Einwohner
Nemsdorf	223 Einwohner
Röckenhofen	297 Einwohner
Kottensdorf	371 Einwohner
Alfershausen	382 Einwohner
Regelsbach	847 Einwohner

- Ferientage:

Volkersgau	155 Einwohner
Euerwang	171 Einwohner
Mörlach	172 Einwohner
Oberreichenbach	175 Einwohner
Enderndorf	202 Einwohner
Nemsdorf	223 Einwohner
Großhöbing	285 Einwohner
Ottersdorf	289 Einwohner
Röckenhofen	297 Einwohner
Laibstadt	346 Einwohner
Untermässing	354 Einwohner
Alfershausen	382 Einwohner
Obermässing	735 Einwohner
Regelsbach	847 Einwohner

4.3.2.3 Defizitbewertung Erreichbarkeit Zentraler Ort der Kategorie 1

Die Erreichbarkeit der zentralen Orte ³⁵ weist an Schultagen bei 53 Ortsteilen von 100 untersuchten Relationen Mängel auf, wobei 12 Defizite als vorrangig zu beheben einzustufen sind. In den Ferien steigt der Anteil der vorrangig zu behobende Defizite auf 15. Auch hier sind insbesondere in Ortsteilen unter 500 Einwohner die Defizite am höchsten.

	Schultage	OT 150-199 EW	OT 200-499 EW	OT 500-999 EW	OT ab 1000 EW	Ferientage	OT 150-199 EW	OT 200-499 EW	OT 500-999 EW	OT ab 1000 EW
Defizite gesamt	53	8	30	5	10	59	11	33	5	10
vorrangig	12	6	6	0	0	15	5	10	0	0
mittelfristig	17	2	11	3	1	23	4	13	2	4
langfristig	24	0	13	2	9	21	2	10	3	6
keine Defizite	47	7	15	9	16	41	4	12	9	16
Summe OT	100	15	45	14	26	100	15	45	14	26

Ortsteile mit vorrangig zu behobenden Defiziten hinsichtlich der Erreichbarkeit Zentraler Ort 1:

- Schultage:

Neppersreuth	153 Einwohner
Volkersgau	155 Einwohner
Euerwang	171 Einwohner
Landerzhofen	171 Einwohner
Mörlach	172 Einwohner
Oberreichenbach	175 Einwohner
Landersdorf	210 Einwohner
Pyras	218 Einwohner
Ruppmannsburg	234 Einwohner
Liebenstadt	276 Einwohner
Auhof	305 Einwohner
Marquardsholz	427 Einwohner

- Ferientage:

Neppersreuth	153 Einwohner
Volkersgau	155 Einwohner
Mörlach	172 Einwohner
Oberreichenbach	175 Einwohner
Selingstadt	185 Einwohner
Enderndorf	202 Einwohner
Pyras	218 Einwohner
Bechhofen	242 Einwohner
Schloßberg	228 Einwohner
Liebenstadt	276 Einwohner
Ottersdorf	289 Einwohner
Auhof	305 Einwohner
Laibstadt	346 Einwohner
Wernfels	410 Einwohner
Marquardsholz	427 Einwohner

³⁵ Vgl. Kapitel 3.1.3.2 Erreichbarkeit weiterer Zentraler Orte.

4.3.2.4 Defizitbewertung Erreichbarkeit Zentraler Ort der Kategorie 2

Die Erreichbarkeit der zentralen Orte 2³⁶ weist an Schultagen bei 60 Ortsteilen von 101 untersuchten Relationen Mängel auf, wobei 13 Defizite als vorrangig zu beheben einzustufen sind. In den Ferien steigt der Anteil der vorrangig zu behebende Defizite auf 17. Auch hier sind insbesondere in Ortsteilen unter 500 Einwohner von Defiziten betroffen. An Schultagen sind 12 Ortsteile unter 500 Einwohnern von vorrangigen Defiziten betroffen, in den Ferien erhöht sich die Anzahl auf 16 Ortsteile.

	Schul- tage	OT 150- 199 EW	OT 200- 499 EW	OT 500- 999 EW	OT ab 1000 EW	Ferien- tage	OT 150- 199 EW	OT 200- 499 EW	OT 500- 999 EW	OT ab 1000 EW
Defizite gesamt	60	11	35	7	7	63	13	35	7	8
vorrangig	13	6	6	1	0	17	5	11	1	0
mittelfristig	30	2	18	4	6	24	3	14	2	5
langfristig	17	3	11	2	1	22	5	10	4	3
keine Defizite	41	4	10	7	20	38	2	10	7	19
Summe OT	101	15	45	14	27	101	15	45	14	27

Ortsteile mit vorrangig zu behebenden Defiziten hinsichtlich der Erreichbarkeit Zentraler Ort 2:

- Schultage:

Neppersreuth	153 Einwohner
Volkersgau	155 Einwohner
Euerwang	171 Einwohner
Landerzhofen	171 Einwohner
Mörlach	172 Einwohner
Oberreichenbach	175 Einwohner
Landersdorf	210 Einwohner
Pyras	218 Einwohner
Liebenstadt	276 Einwohner
Auhof	305 Einwohner
Marquardsholz	427 Einwohner
Ebenried	452 Einwohner
Göggelsbuch	519 Einwohner

- Ferientage:

Neppersreuth	153 Einwohner
Volkersgau	155 Einwohner
Mörlach	172 Einwohner
Oberreichenbach	175 Einwohner
Selingstadt	185 Einwohner
Enderndorf	202 Einwohner
Pyras	218 Einwohner
Schloßberg	228 Einwohner
Bechhofen	242 Einwohner
Ottersdorf	289 Einwohner
Liebenstadt	276 Einwohner
Auhof	305 Einwohner
Laibstadt	346 Einwohner
Wernfels	410 Einwohner
Marquardsholz	427 Einwohner
Ebenried	452 Einwohner
Göggelsbuch	519 Einwohner

4.3.2.5 Defizitbewertung Erreichbarkeit Zentraler Ort der Kategorie 3

Die Erreichbarkeit der zentralen Orte 3³⁷ weist an Schultagen bei 47 Ortsteilen von 101 untersuchten Relationen Mängel auf, wobei 20 Defizite als vorrangig zu beheben einzustufen sind. In den Ferien steigt der Anteil der vorrangig zu behebende Defizite auf 21. Auch hier sind insbesondere Ortsteile unter 500 Einwohner von Defiziten betroffen. An Schultagen sind 19 Ortsteile unter 500 Einwohnern von vorrangigen Defiziten betroffen, in den Ferien erhöht sich die Anzahl auf 20 Ortsteile.

³⁶ Vgl. Kapitel 3.1.3.2 Erreichbarkeit weiterer Zentraler Orte.

³⁷ Vgl. Kapitel 3.1.3.2 Erreichbarkeit weiterer Zentraler Orte.

	Schul- tage	OT 150- 199 EW	OT 200- 499 EW	OT 500- 999 EW	OT ab 1000 EW	Ferien- tage	OT 150- 199 EW	OT 200- 499 EW	OT 500- 999 EW	OT ab 1000 EW
Defizite gesamt	57	13	33	5	6	59	10	33	6	7
vorrangig	20	7	12	1	0	19	6	12	0	1
mittelfristig	9	1	4	1	3	12	2	7	1	2
langfristig	28	5	17	3	3	28	5	14	5	4
keine Defizite	44	2	12	9	21	42	2	12	8	20
Summe OT	101	15	45	14	27	101	15	45	14	27

Ortsteile mit vorrangig zu behebenden Defiziten hinsichtlich der Erreichbarkeit Zentraler Ort 3:

- Schultage:

Neppersreuth	153 Einwohner
Volkersgau	155 Einwohner
Euerwang	171 Einwohner
Landerzhofen	171 Einwohner
Mörlach	172 Einwohner
Oberreichenbach	175 Einwohner
Selingstadt	185 Einwohner
Landersdorf	210 Einwohner
Pyras	218 Einwohner
Schloßberg	228 Einwohner
Ruppmannsburg	234 Einwohner
Liebenstadt	276 Einwohner
Röckenhofen	297 Einwohner
Auhof	305 Einwohner
Herrnsberg	308 Einwohner
Laibstadt	346 Einwohner
Untermässing	354 Einwohner
Offenbau	418 Einwohner
Marquardsholz	427 Einwohner
Obermässing	735 Einwohner

- Ferientage:

Neppersreuth	153 Einwohner
Volkersgau	155 Einwohner
Euerwang	171 Einwohner
Mörlach	172 Einwohner
Oberreichenbach	175 Einwohner
Selingstadt	185 Einwohner
Landersdorf	210 Einwohner
Pyras	218 Einwohner
Schloßberg	228 Einwohner
Bechhofen	242 Einwohner
Liebenstadt	276 Einwohner
Ottersdorf	289 Einwohner
Auhof	305 Einwohner
Laibstadt	346 Einwohner
Kottensdorf	371 Einwohner
Gustenfelden	375 Einwohner
Wernfels	410 Einwohner
Marquardsholz	427 Einwohner
Röttenbach	1965 Einwohner

Hinsichtlich der Erreichbarkeit der zentralen Orte lässt sich insgesamt feststellen, dass durch den fehlenden Schülerverkehr in den Ferien die Defizite in allen Einwohnergrößenklassen leicht ansteigen.

Die Kategorisierung der Defizite gibt dem Aufgabenträger die Möglichkeit zunächst nur die vorrangigen Defizite zu beheben. Dadurch lässt sich der Handlungsbedarf teilweise um über 75 % reduzieren.

4.3.3 Defizitbewertung Bedienungshäufigkeit

Abhängig vom Gebietstyp werden nach der BayLzN Bedienungshäufigkeiten (Anzahl Abfahrten/Ankünfte) für die Ortsteile festgelegt. Dabei wird zwischen Hauptverkehrszeiten (HVZ), Nebenverkehrszeit (NVZ) und Spät-/Schwachverkehrszeit (SVZ) unterschieden.

Die Relation – also wohin die Busse fahren bzw. aus welchem Ort der Bus ankommt – spielt keine Rolle. Es wird lediglich ermittelt, wie viele Fahrten (Ankunft und Abfahrt) in einem Orts-

teil stattfinden. Diese Vorgaben werden mit dem bestehenden ÖPNV-Angebot verglichen und die Defizite ermittelt.

4.3.3.1 Defizitbetrachtung

Analog der Kriterien Erschließung und Erreichbarkeit wird der Handlungsbedarf in drei Kategorien unterteilt.

Priorität 1

Handlungsbedarf **vorrangig/kurzfristig**:

- Es besteht keine Fahrt innerhalb des Verkehrszeit-Intervalls

Priorität 2

Handlungsbedarf **nachrangig/mittelfristig**:

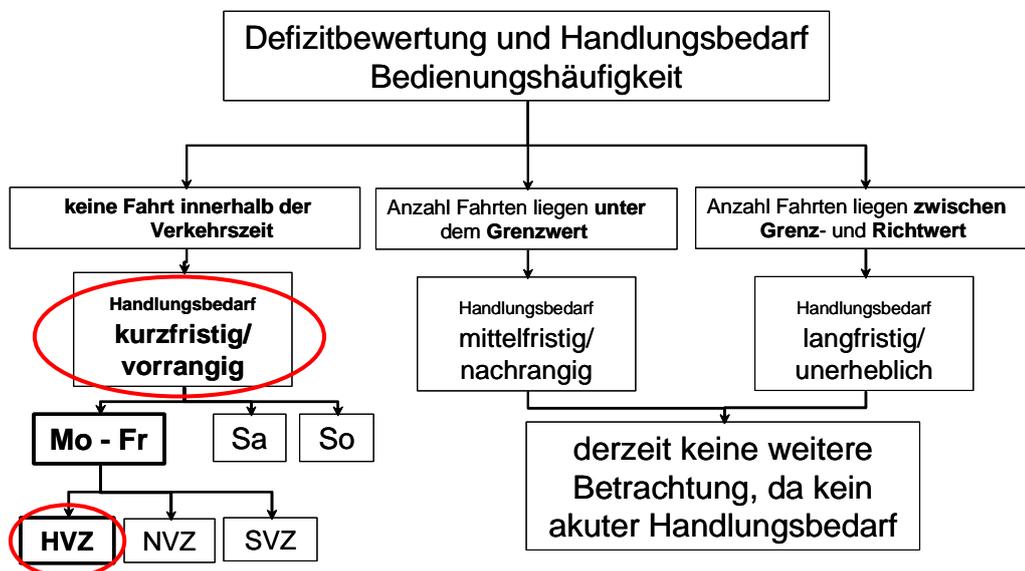
- Es bestehen Fahrten, die Anzahl Fahrten/Takt ist je Verkehrszeit-Intervall jedoch geringer als nach dem Grenzwert

Priorität 3

Handlungsbedarf **unerheblich/langfristig**:

- Die Anzahl Fahrten/Takt liegen zwischen Richtwert und Grenzwert

Für den Schul- und Berufsverkehr ist insbesondere die Hauptverkehrszeit von Bedeutung. Ein fehlendes Angebot in der HVZ wird daher als „vorrangig zu beheben“ eingestuft. Daher hat bei der Behebung der Defizite die HVZ Vorrang vor der NVZ und der SVZ.



4.3.3.2 Defizitbewertung Bedienungshäufigkeit

Anhand der dargestellten Defizitklassifizierung wird für das Kriterium Bedienungshäufigkeit der Handlungsbedarf ermittelt. Näher betrachtet werden insbesondere die vorrangig zu behobenden Defizite in der Hauptverkehrszeit (HVZ).

Schultage

Es zeigt sich, dass an Schultagen lediglich für den Ortsteil Auhof (305 Einwohner) in der Hauptverkehrszeit vorrangiger Handlungsbedarf besteht. Dies liegt darin begründet, dass der

Ortsteil Auhof der Stadt Hilpoltstein über keine Haltestelle und somit kein ÖPNV-Angebot verfügt. Das mittelfristige Defizit in der Hauptverkehrszeit weist der Ortsteil Marquardsholz (427 Einwohner) auf.

	Schultage			OT unter 200 EW			OT 200 - 500 EW			OT 500 - 1000 EW			OT > 1000 EW		
	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ
Defizite gesamt	20	22	54	6	4	7	10	13	31	2	1	5	2	4	11
vorrangig	1	2	26	0	0	5	1	2	18	0	0	2	0	0	1
mittelfristig	2	8	6	1	4	0	1	3	1	0	0	0	0	1	5
langfristig	18	13	23	6	1	3	8	8	12	2	1	3	2	3	5
keine Defizite	80	78	46	8	10	7	35	32	14	12	13	9	25	23	16
Summe Ortsteile	101			15			45			14			27		

Ortsteile mit vorrangig zu behobenden Defiziten hinsichtlich der Bedienungshäufigkeit an Schultagen:

Ortsteil	Einwohner	Defizit		
Untersteinbach ob Gmünd	159			SVZ
Euerwang	171			SVZ
Landerzhofen	171			SVZ
Mörlach	172			SVZ
Selingstadt	185			SVZ
Enderndorf	202			SVZ
Landersdorf	210			SVZ
Pyras	218			SVZ
Schloßberg	228			SVZ
Solar	241			SVZ
Liebenstadt	276			SVZ
Jahrsdorf	284			SVZ
Unterrödel	285			SVZ
Röckenhofen	297			SVZ
Auhof	305	HVZ	NVZ	SVZ
Herrnsberg	308			SVZ
Neuses	321			SVZ
Laibstadt	346			SVZ
Mäbenberg	405			SVZ
Wernfels	410			SVZ
Rittersbach	414			SVZ
Marquardsholz	427		NVZ	SVZ
Ebenried	452			SVZ
Seiboldsmühle	629			SVZ
Hofstetten	908			SVZ
Röttenbach	1965			SVZ

Ferientage

In den Ferien sind drei Ortsteile nicht an das ÖPNV-Netz angebunden. Neben dem bereits an Schultagen genannten Ortsteil Auhof finden an Ferientagen auch in den beiden Ortsteilen Oberreichenbach (175 Einwohner) und Volkersgau (155 Einwohner) keine Fahrten statt. Die Zahl der mittelfristigen Defizite in der Hauptverkehrszeit wächst in den Ferien auf 12 Ortsteile an, von denen auch zwei über 1000 Einwohner aufweisen. Hierbei handelt es sich um die Ortsteile Rednitzhembach (1492 Einwohner) und Eckersmühlen (2639 Einwohner).

	Ferientage			OT unter 200 EW			OT 200 - 500 EW			OT 500 - 1000 EW			OT > 1000 EW		
	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ
Defizite gesamt	40	28	55	10	6	7	22	15	31	5	1	6	3	6	11
vorrangig	3	5	26	2	2	5	1	3	18	0	0	2	0	0	1
mittelfristig	13	9	6	4	3	0	7	4	1	0	0	0	2	2	5
langfristig	25	15	24	5	2	3	14	8	12	5	1	4	1	4	5
keine Defizite	60	72	45	6	8	7	23	30	14	9	13	8	24	21	16
Summe Ortsteile	101			15			45			14			27		

Ortsteile mit vorrangig zu behobenden Defiziten hinsichtlich der Bedienungshäufigkeit in den Ferien:

Ortsteil	Einwohner	Defizite		
		HVZ	NVZ	SVZ
Volkersgau	155			
Untersteinbach ob Gmünd	159			SVZ
Euerwang	171			SVZ
Landerzhofen	171			SVZ
Mörlach	172		NVZ	SVZ
Oberreichbach	175	HVZ		
Selingstadt	185		NVZ	SVZ
Enderndorf	202			SVZ
Landersdorf	210			SVZ
Pyras	218			SVZ
Schloßberg	228		NVZ	SVZ
Solar	241			SVZ
Liebenstadt	276			SVZ
Jahrsdorf	284			SVZ
Unterrödel	285			SVZ
Röckenhofen	297			SVZ
Auhof	305	HVZ	NVZ	SVZ
Herrnsberg	308			SVZ
Neuses	321			SVZ
Laibstadt	346		NVZ	SVZ
Mäbenberg	405			SVZ
Wernfels	410			SVZ
Rittersbach	414			SVZ
Marquardsholz	427			SVZ
Ebenried	452			SVZ
Seiboldsmühle	629			SVZ
Hofstetten	908			SVZ
Röttenbach	1965			SVZ

Die vorrangigen Defizite beziehen sich (wie an Schultagen) auch in den Ferien nur auf Ortsteile unter 500 Einwohner.

4.3.4 Zusammenfassung Defizitbewertung

Die Kategorisierung der Defizite ermöglicht es dem Aufgabenträger, sich bei der Beseitigung der Defizite auf die gravierendsten Defizite zu beschränken.

Bei den sog. langfristig zu behebenden Defiziten handelt es sich um Defizite, die zwischen Richt- und Grenzwert liegen, d.h. der Grenzwert wird erfüllt, der Richtwert wird nicht mehr erfüllt (Priorität 3). Bei den Defiziten der Kategorie mittelfristig besteht zwar noch ein ÖPNV-Angebot, dieses erfüllt aber weder Richt- noch Grenzwert (Priorität 2).

Besteht kein ÖPNV-Angebot, handelt es sich um vorrangig zu behebende Defizite (Priorität 1). Hier besteht kurzfristiger Handlungsbedarf, um zumindest eine Grundversorgung der Bevölkerung sicher zu stellen.

Anzahl Defizite	Schultage		Ferien		Anzahl untersuchte Ortsteile
	insgesamt	vorrangig	insgesamt	vorrangig	
Erschließung	12	1	12	1	101
Erreichbarkeit Gemeindehauptort	20	8	26	14	45
Erreichbarkeit Zentraler Ort 1	53	12	59	15	100
Erreichbarkeit Zentraler Ort 2	60	13	63	17	101
Erreichbarkeit Zentraler Ort 3	57	20	59	19	101
Bedienungshäufigkeit (HVZ)	20	1	40	3	101
Bedienungshäufigkeit (NVZ)	22	2	28	5	101
Bedienungshäufigkeit (SVZ)	54	26	55	26	101

4.3.4.1 Erschließung mit Haltestellen

Ein Erschließungsdefizit mit vorrangigem Handlungsbedarf besteht derzeit lediglich im Ortsteil Leerstetten der Gemeinde Schwanstetten. Da in denen anderen 10 Ortsteilen mit einem grundsätzlichen Handlungsbedarf hinsichtlich der Erschließung jeweils weniger als 500 Einwohner betroffen sind liegt hier kein dringender Handlungsbedarf vor. Allerdings besteht dann auch keine Busanbindung.

4.3.4.2 Erreichbarkeit zentraler Orte

Hinsichtlich der Erreichbarkeit zentraler Orte sind vier Ortsteile mit mehr als 500 Einwohnern von vorrangigen Defiziten betroffen. Hierbei handelt es sich um die Orte Göggelsbuch (519 Einwohner; Erreichbarkeit ZO2), Obermässing (735 Einwohner; Erreichbarkeit GHO/ZO3), Regelsbach (847 Einwohner; Erreichbarkeit GHO) sowie Röttenbach (1965 Einwohner; Erreichbarkeit ZO3).

Insgesamt lässt der fehlende Schülerverkehr in den Ferien die Defizite in allen Einwohnergrößenklassen leicht ansteigen.

Die Kategorisierung der Defizite gibt dem Aufgabenträger die Möglichkeit zunächst nur die vorrangigen Defizite zu beheben. Dadurch lässt sich der Handlungsbedarf teilweise um über 75 % reduzieren.

	Erreichbarkeit							
	Gemeindehauptort		Zentraler Ort 1		Zentraler Ort 2		Zentraler Ort 3	
	Schultage	Ferientage	Schultage	Ferientage	Schultage	Ferientage	Schultage	Ferientage
Defizite gesamt	20	26	53	59	60	63	57	59
vorrangig	8	14	12	15	13	17	20	19
mittelfristig	3	3	17	23	30	24	9	12
langfristig	9	9	24	21	17	22	28	28
keine Defizite	25	19	47	41	41	38	44	42
Summe OT	45	45	100	100	101	101	101	101

4.3.4.3 Bedienungshäufigkeit

An Schultagen sind die vorrangigen Defizite allein auf eine fehlende ÖPNV-Anbindung der Ortsteile zurück zu führen. Es zeigt sich, dass an Schultagen für lediglich den Ortsteil Auhof (305 Einwohner) in der Hauptverkehrszeit vorrangiger Handlungsbedarf besteht.

In den Ferien steigt das Defizit, da einige Linien primär auf den Schülerverkehr ausgerichtet sind und in den Ferien keine Fahrten angeboten werden. Neben dem bereits an Schultagen genannten Ortsteil Auhof finden an Ferientagen auch in den beiden Ortsteilen Oberreichenbach (175 Einwohner) und Volkersgau (155 Einwohner) keine Fahrten statt.

Die relativ hohe Zahl an Defiziten in der Schwachverkehrszeit, sowohl an Schul- wie auch an Ferientagen, lässt sich auf das Fehlen eines flächendeckenden AST-Angebots an Werktagen zurückführen.

	Bedienungshäufigkeit					
	Schultage			Ferientage		
	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ
Defizite gesamt	20	22	54	40	28	55
vorrangig	1	2	26	3	5	26
mittelfristig	2	8	6	13	9	6
langfristig	18	13	23	25	15	24
keine Defizite	80	78	46	60	72	45
Summe Ortsteile	101	101	101	101	101	101

Grundlage für die Bewertung ist der Richtwert (guter ÖPNV-Standard). Wird der Grenzwert als ausreichende Verkehrsbedienung gewählt, so reduzieren sich die Anzahl Defizite um die sog. langfristig zu behebbenden Defizite. Bei der Kategorie mittelfristige Defizite bestehen zwar Fahrten in den untersuchten Ortsteilen, das Fahrtenangebot (Bedienungshäufigkeit) ist jedoch geringer als es der Grenzwert vorsieht. Sind keine Fahrten in einem Intervall vorhanden – dies ist an Schultagen in der HVZ in einem Ortsteil und in Ferientagen in drei Ortsteilen der Fall – so besteht vorrangiger Handlungsbedarf.

4.3.4.4 Tabellen und Karten zur Bewertung der Defizite

Die Ergebnisse der Rechenläufe sind in der beiliegenden Tabelle „Gemeindeteilorte mit bewerteten Defiziten“ und den ebenfalls beiliegenden Karten „Handlungsbedarf Richtwert“ dargestellt. Die Bewertungen wurden jeweils für den Richtwert an Schul- und Ferientagen vorgenommen.

Tabelle 4: Gemeindeteilorte mit bewerteten Defiziten
(siehe Anlagen)

In der Tabelle „Gemeindeteilorte mit bewerteten Defiziten“ sind die Defizitbewertungen differenziert nach den Kriterien der Leitlinie (Erschließung, Erreichbarkeit, Bedienungshäufigkeit) auf Ortsteilebene für Schultage und Ferientage zusammengefasst.

Erläuterungen zur Tabelle „Gemeindeteilorte mit bewerteten Defiziten“:

- Ortsteil mit mehr als 1000 Einwohnern: vorrangig zu behebbendes Defizit der Prioritätsstufe 1
- Ortsteil mit 500 - 1000 Einwohnern: vorrangig zu behebbendes Defizit der Prioritätsstufe 2
- Ortsteil mit 200 - 500 Einwohnern: vorrangig zu behebbendes Defizit der Prioritätsstufe 3
- Ortsteil mit 150 - 200 Einwohnern: vorrangig zu behebbendes Defizit der Prioritätsstufe 4

Abbildung 10: Karte Landkreis Roth – Handlungsbedarf Richtwert – Schultage
(siehe Anlagen)

Abbildung 11: Karte Landkreis Roth – Handlungsbedarf Richtwert – Ferientage
(siehe Anlagen)

In den Karten „Handlungsbedarf Richtwert“ sind alle zu untersuchenden Ortsteile mit mehr als 150 Einwohnern abgebildet. Jedem Ortsteil sind Kästen mit den Nummern 1-8 zugeordnet. Die Zahlen stehen für das jeweils zu untersuchende Kriterium (z.B. 1 = Erschließung). Eingefärbte Felder bedeuten, dass dieses Kriterium nicht erfüllt ist. Die Farbe gibt einen Hinweis auf die Priorität hinsichtlich des Handlungsbedarfes zur Behebung des Defizits (z.B. Rot = vorrangig zu behebedes Defizit). Fehlt eine Ziffer, bedeutet dies, dass dieses Kriterium für den Ortsteil nicht relevant ist. So fehlt z.B. bei Abenberg die Ziffer 2 = Erreichbarkeit Gemeindehauptort, da Abenberg der Gemeindehauptort ist.

5. VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNGEN

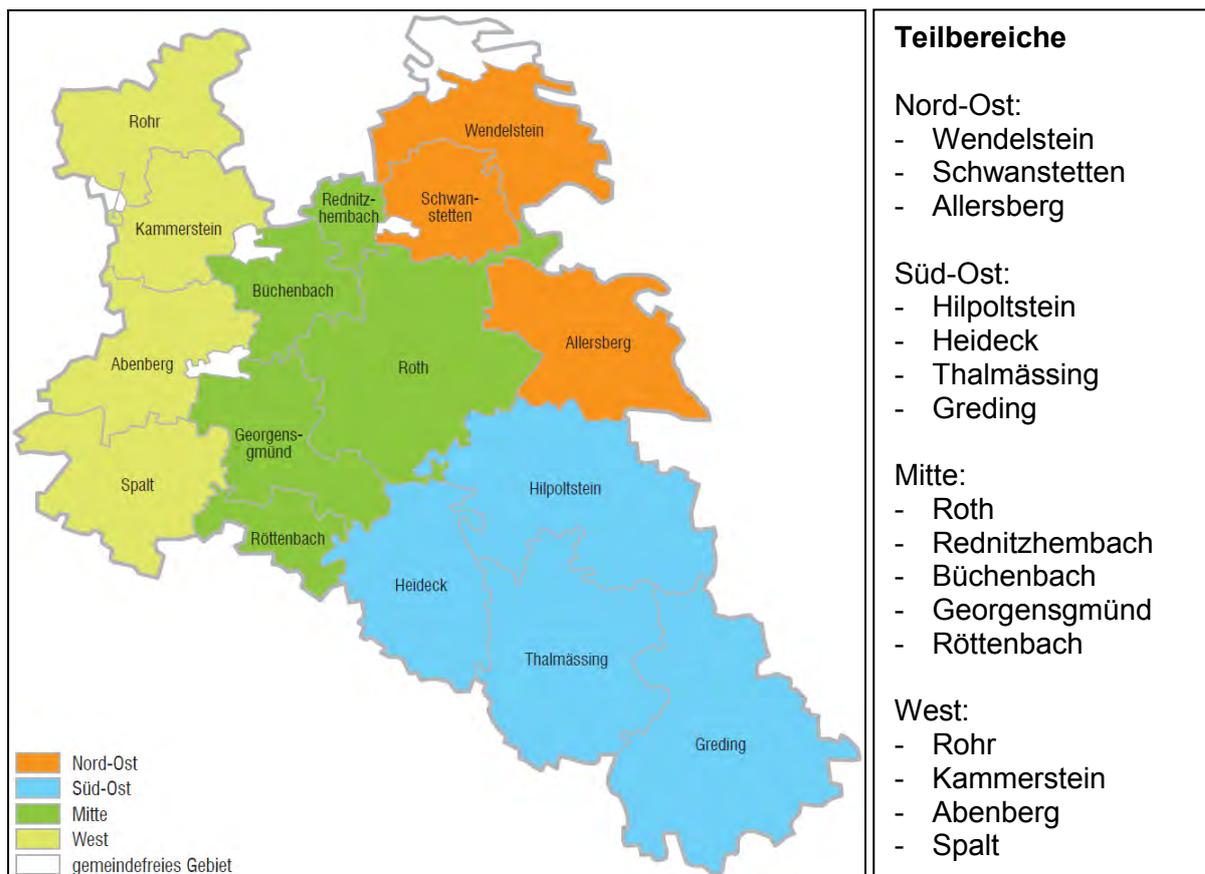
5.1 Gesamtverkehrsprognose

Gemäß der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung ist im Rahmen des Nahverkehrsplanes eine Prognose für das künftige Verkehrsaufkommen im motorisierten Verkehr sowie dessen Aufteilung auf den MIV und den ÖPNV zu erstellen. Dadurch erhält der Aufgabenträger ein Bild der voraussichtlichen künftigen Verkehrsnachfrage im Vergleich zur Ausgangssituation, d.h. den derzeitigen Verkehrsströmen.

Als Zielhorizont für die Gesamtverkehrsprognose wird, auch in Abstimmung mit den Nahverkehrsplanungen benachbarter Aufgabenträger, das Jahr 2020 festgelegt. Die Prognose erfolgt auf Grundlage der gemeinsamen Datenbasis DIVAN³⁸ sowie den absehbaren Strukturentwicklungen in Abhängigkeit der regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung³⁹ und der als planerisch gesichert anzusehende Maßnahmen beim Infrastrukturausbau⁴⁰.

Für die Gesamtverkehrsprognose wurde der Landkreis Roth in ähnlich strukturierte Teilbereiche unterteilt.

Abbildung 12: Karte der Teilbereiche für Gesamtverkehrsprognose Landkreis Roth



³⁸ Vom Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (ZVG) und der staatlichen Bauverwaltung wird, als einheitliche Datenbasis für Planungen und Prognosen des Individualverkehrs und des ÖPNV, die Datenbasis für intermodale Verkehrsuntersuchungen und Auswertungen im Großraum Nürnberg (DIVAN) betrieben. Diese bildet die Datengrundlage für die Verkehrsmodellierung im ZVG.

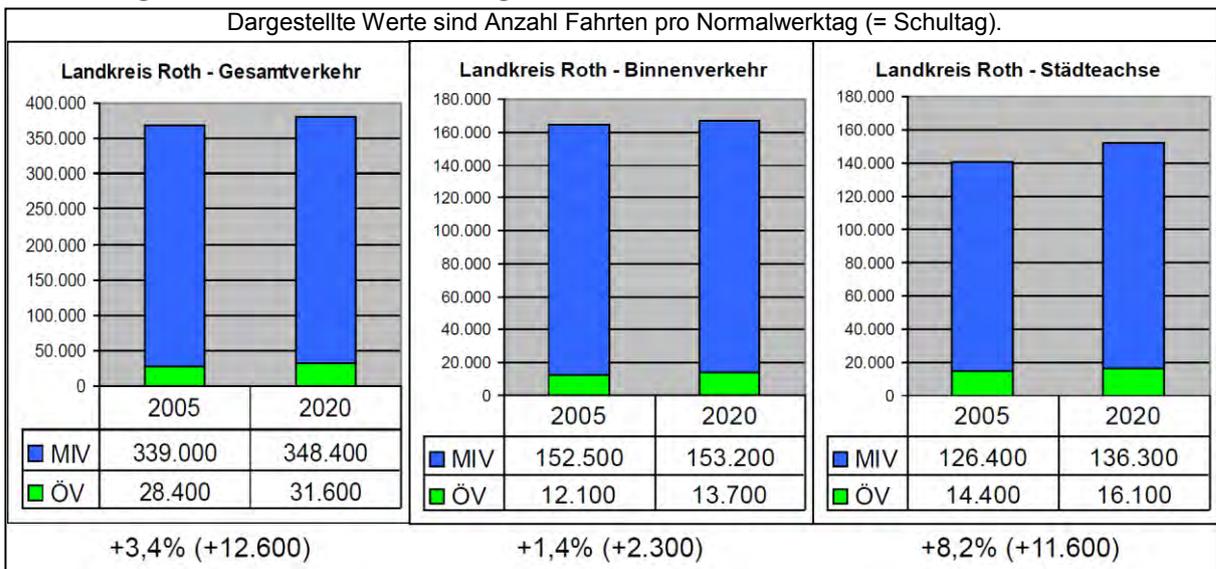
³⁹ Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung: Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2030 (November 2011) und Demographie-Spiegel für Bayern (Mai 2011).

⁴⁰ Bspw. Gymnasium Wendelstein, Ortsumgehungen, U-Bahnausbau in Nürnberg u.ä.

Da die gemeinsame Datenbasis DIVAN derzeit auf den Datenstand 2010/2012 fortgeschrieben wird erfolgte die vorliegende Gesamtverkehrsprognose noch auf dem Datenbestand von DIVAN 2005. Daher sind folgende Effekte bei der Betrachtung der Prognose durch strukturelle Änderungen zwischen 2005 und 2010 zu berücksichtigen:

- Landkreis Roth West:
Integration des Schülerverkehrs Abenberg
- Landkreis Roth Nord-Ost und Süd-Ost:
Eröffnung Regionalbahnhof Allersberg / R9
- Landkreis Roth gesamt:
Ausbau S-Bahnnetz in Verbindung mit Strukturentwicklung in der Städteachse

Abbildung 13: Verkehrsentwicklung Landkreis Roth 2005 - 2020



Vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung (vgl. Kapitel 5.2) nimmt der Gesamtverkehr wie auch der anteilige Binnenverkehr des Landkreises Roth nur noch leicht zu. Lediglich Verkehrsverflechtungen mit der – auch in den Bevölkerungsprognosen deutlich wachsende Städteachse – Nürnberg, Fürth, Erlangen und Schwabach wird in ihrer Bedeutung weiter deutlich nehmen.

Im Folgenden sind die prognostizierten Entwicklungen für die einzelnen Teilbereiche des Landkreises Roth differenziert dargestellt. Auch hier zeigt sich deutlich die zu erwartende Zunahme der verkehrlichen Verflechtungen mit der Städteachse – insbesondere für die Teilräume Mitte und Süd-Ost aufgrund des Ausbaus der dortigen Infrastruktur. Durch den weiteren Ausbau der B2 (Ortsumgehungen) im Süden des Teilraums Mitte sowie durch die Eröffnung der Regionalbahnhöfe Allersberg und Kinding (R9) werden auch entferntere Gebiete – insbesondere der Teilbereich Süd-Ost – verkehrsgünstig an Nürnberg bzw. die Städteachse angebunden. Dem gegenüber weisen die anderen Teilbereiche des Landkreises Roth nur noch leichte Verkehrswachstumsraten bzw. sogar ein stagnieren der selbigen Entwicklung auf.

Abbildung 14: Verkehrsentwicklung im Binnenverkehr der Teilbereiche 2005 - 2020

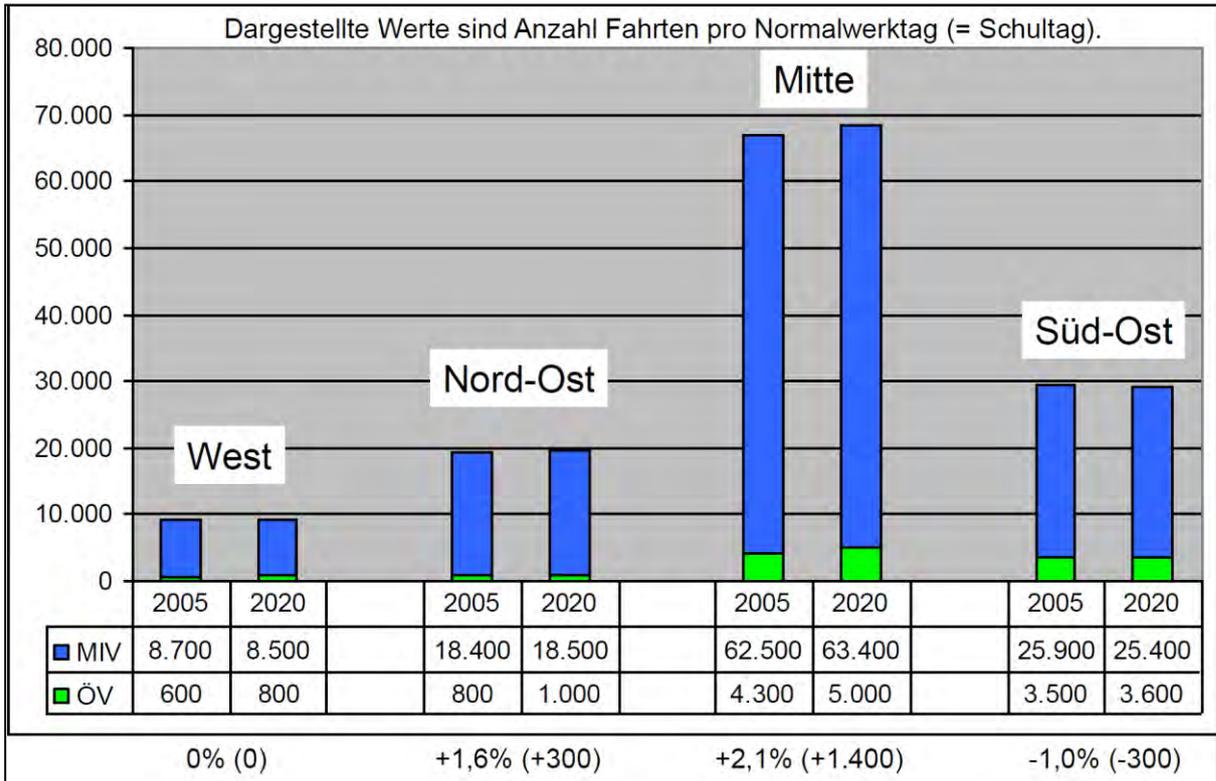


Abbildung 15: Verkehrsentwicklung Teilbereiche mit übrigem Landkreis 2005 - 2020

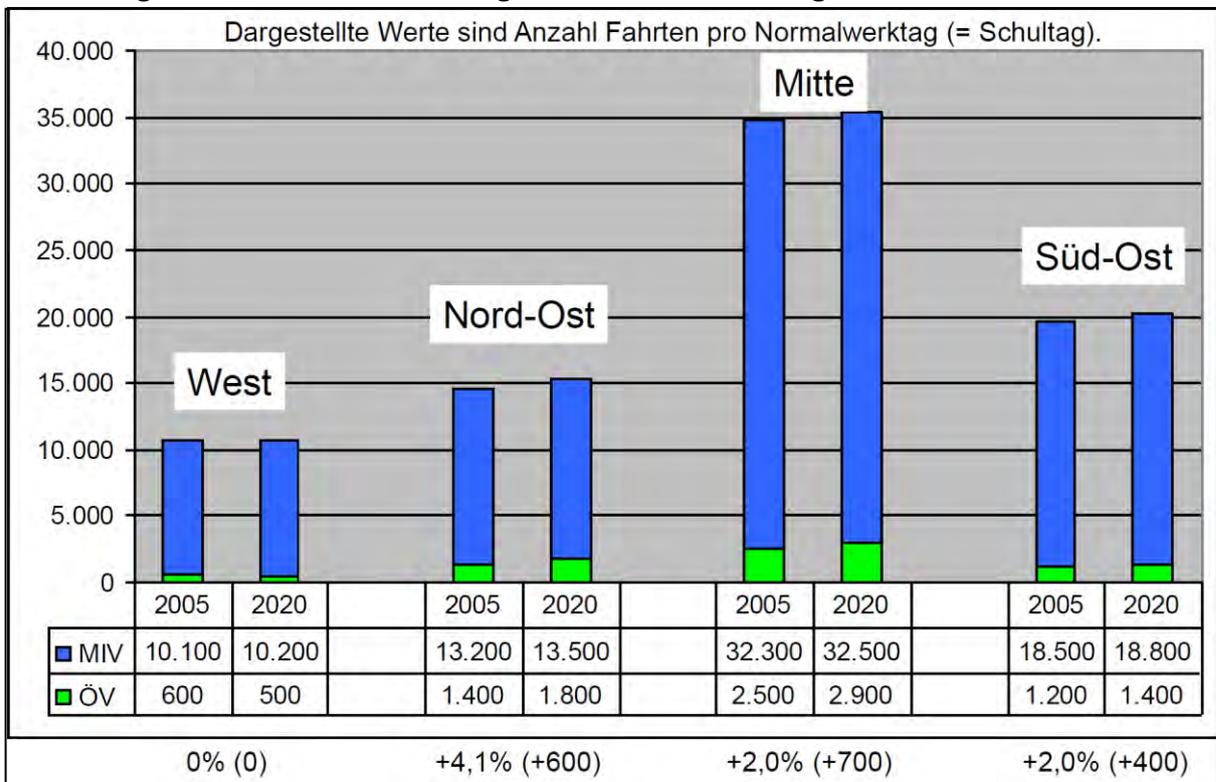
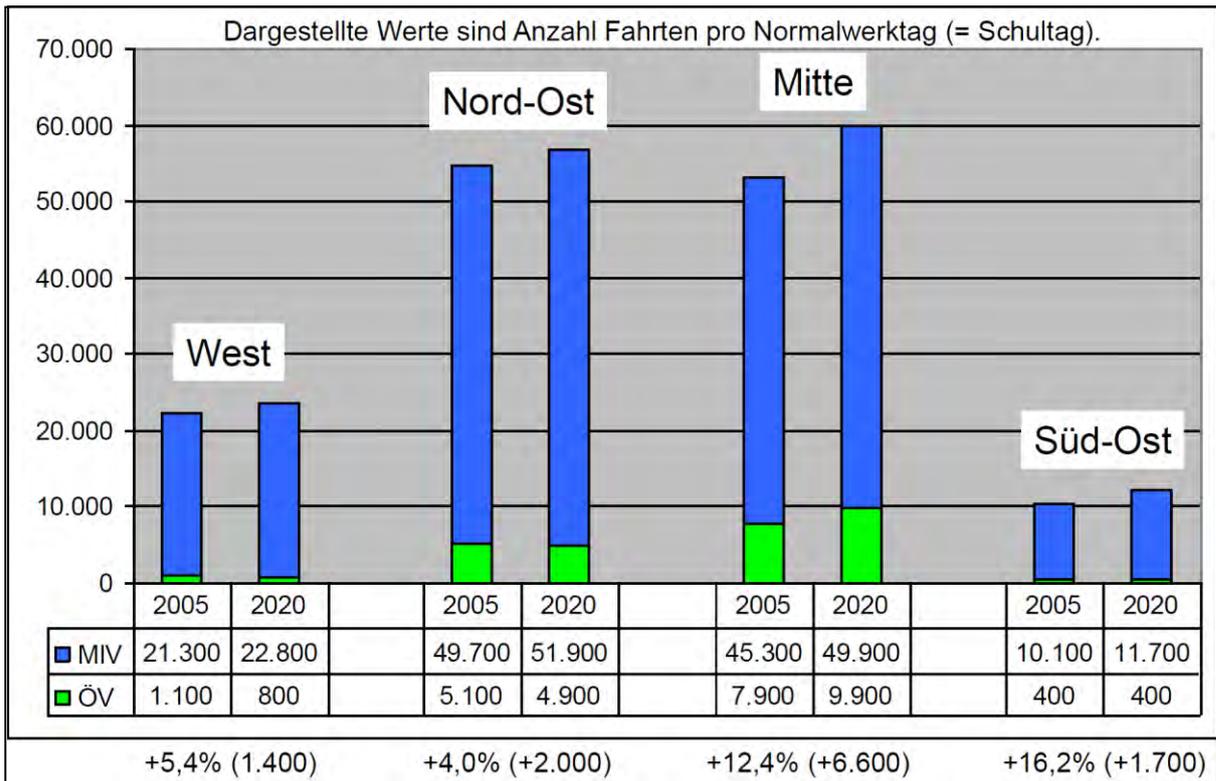


Abbildung 16: Verkehrsentwicklung Teilbereiche mit Städteachse 2005 - 2020



5.2 Demographischer Wandel

Vor dem Hintergrund der Bedeutung der regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung für die Gesamtverkehrsprognose im Landkreis Roth werden im Folgenden kurz die wesentlichen Tendenzen der Berechnungen des Bayerischen Landesamtes für Statistik und Datenverarbeitung dargestellt.

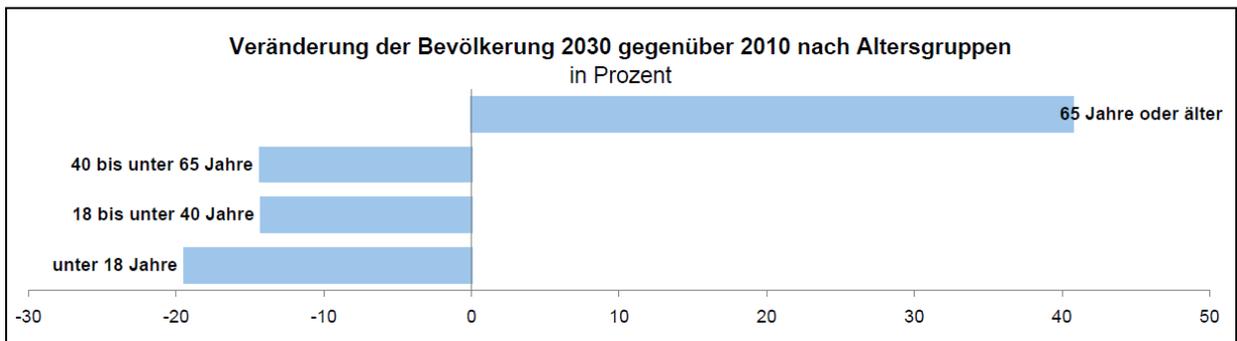
Die Bevölkerungsvorausberechnungen des Bayerischen Landesamtes für Statistik und Datenverarbeitung sind als Modellrechnungen zu verstehen, die die demographische Entwicklung unter bestimmten Annahmen zu den Geburten, Sterbefällen und Wanderungen in die Zukunft fortschreiben. Die Annahmen beruhen überwiegend auf einer Analyse der bisherigen Verläufe dieser Parameter. Vorausberechnungen dürfen also nicht als exakte Vorhersagen missverstanden werden. Sie zeigen aber, wie sich eine Bevölkerung unter bestimmten, aus heutiger Sicht plausiblen Annahmen entwickeln würde. Vor Ort sind die spezifischen Faktoren (z.B. zukünftig erhöhte Zuzüge durch Betriebsansiedlungen, vermehrte Fortzüge durch fehlende Infrastruktur oder durch Arbeitsplatzmangel), die einen zusätzlichen Einfluss auf die Bevölkerungsentwicklung haben können, besser bekannt.

Entsprechend der regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2030 soll die Bevölkerungszahl im Landkreis Roth von 124.186 Einwohnern im Jahr 2010 bis 2020 auf 121.900 Einwohner und bis 2030 sogar auf 118.500 Einwohner sinken.⁴¹

⁴¹ Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung: Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2030 (November 2011).

Die entsprechenden Vorausberechnungen für einzelne Altersgruppen können der folgenden Abbildung des Bayerischen Landesamtes für Statistik und Datenverarbeitung entnommen werden. Grundsätzlich kann hierbei festgestellt werden, dass – neben dem bereits angesprochenen leichten Rückgang der gesamten Bevölkerungszahl – die Gruppe der unter 18 Jährigen und damit auch die Zahl der Schüler im Landkreis Roth am deutlichsten abnehmen wird. Gleichzeitig wird die Altersgruppe der 65 Jährigen oder Älteren in den kommenden Jahren unverkennbar zunehmen.

Abbildung 17: Veränderung der Bevölkerung im Landkreis Roth 2030 gegenüber 2010 nach Altersgruppen in Prozent⁴²



⁴² Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung: Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2030 (November 2011).

6. FESTSETZUNGEN FÜR FREIZEITLINIEN

Entsprechend der Feststellungen bei der Erhebung der Strukturdaten⁴³ sind insbesondere der Brombachsee, der Rothsee und das Altmühltal die bedeutendsten Freizeitziele im Landkreis Roth.

Da in der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung keine konkreten Vorgaben für die ausreichende Verkehrsbedienung von Freizeitzielen macht, hat der interfraktionelle Arbeitskreis die im Folgenden aufgeführten Festsetzungen für die Einrichtung von Freizeitverkehren durch den Landkreis Roth erarbeitet. Diese Festsetzungen orientieren sich an den Erfahrungen mit den Freizeitlinien im VGN-Gebiet und fügen sich in die Gesamtkonzeption des Verkehrsverbunds VGN für derartige Verkehre ein. Damit soll die Erreichbarkeit der touristisch bedeutsamen Ziele im Landkreis Roth – insbesondere in der Freizeitsaison der Sommermonate – mit öffentlichen Verkehrsmitteln gewährleistet werden.

▪ **Definition Ziele**

- Brombachsee, Rothsee und Altmühltal

▪ **Definition Angebot**

- 1. Mai – 1. November: Samstage / Sonntage / Feiertage
- Tagesintervalle:
 - Hinfahrt: 09.00 – 11.00 Uhr
 - Rückfahrt 1: 14.00 – 16.00 Uhr
 - Rückfahrt 2: 16.00 – 19.30 Uhr
- Takt (innerhalb der Intervalle): entsprechend der örtlichen Erfordernisse

Um eine möglichst gute Erreichbarkeit der Freizeitziele an Wochenenden zu gewährleisten sind die Freizeitlinien mit entsprechenden Verknüpfungspunkten zum schienengebundenen Nahverkehr zu planen und einzurichten.

Die Finanzierung von Freizeitverkehren erfolgt im Rahmen des allgemeinen landkreiseigenen Finanzierungssystems. Demnach werden Verkehrsverbesserungsmaßnahmen nur durchgeführt, wenn sich die betroffenen Gemeinden für die Durchführung der Maßnahme aussprechen und an der Finanzierung mit 50 % beteiligen.⁴⁴

⁴³ Vgl. Kapitel 2.1.2.4 Touristik.

⁴⁴ Vgl. Kapitel 1.4.4 Finanzielle Rahmenbedingungen.

7. FESTSETZUNG VON LINIENBÜNDELN

Ziel des Landkreises Roth ist es, eine „Ausreichende Verkehrsbedienung“ mit den „geringsten Kosten für die Allgemeinheit“ zu erreichen.

Nach § 9 Abs. 2 PBefG ist es möglich, „soweit es die Zielsetzung des § 8 erfordert, (...) die Genehmigung für eine Linie oder für mehrere Linien gebündelt (...)“ zu erteilen. § 8 Abs. 3 (1) PBefG erteilt den Aufgabenträgern die Aufgabe zur Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung. Hierbei hat nach § 8 Abs. 3a die Genehmigungsbehörde die Aufgabenträger unter Beachtung einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung zu unterstützen.

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

Nach § 13 Abs. 2a (3) ist die Genehmigung unter anderem zu versagen, wenn ein „gestellter Antrag die in der Vorabkennzeichnung beschriebenen Anforderungen nicht erfüllt oder sich nur auf Teilleistungen bezieht (...)“. Daher ist es sinnvoll bereits im Nahverkehrsplan entsprechende Linienbündel gemäß den Anforderungen der PBefG-Novelle vom 01.01.2013 vorzusehen.

Der Landkreis Roth legt im Nahverkehrsplan Linienbündel fest. Die Linienbündel richten sich zunächst nach geographischer Nähe, um Synergieeffekte durch beieinander liegende Linien nutzen zu können. Darüber hinaus sollen die Linienbündel bzw. die aus den Linienbündeln konkret zu vergebenden Teilleistungen mittelstandsfreundlich gestaltet werden.

Grundsätzliches Ziel des Landkreises Roth ist es, dass der im Nahverkehrsplan definierte ausreichende Bedienungsstandard möglichst eigenwirtschaftlich von den Verkehrsunternehmen erbracht wird. Ist dies nicht möglich, so wird der Landkreis Roth die Möglichkeiten des PBefG nutzen um – entsprechend seiner finanziellen Möglichkeiten – die ausreichende Verkehrsbedienung im Landkreisgebiet sicherzustellen.

Linienbündel im Landkreis Roth:

1. Rohr:
671, 673
2. Georgensgmünd, Röttenbach:
626, 627, 628, 629
3. Hilpoltstein, Heideck, Greding, Thalmässing:
595, 596, 597, 597LBT, 598, 609, 611, 611LBT, 612, 613, 614, 615LBT, 617, 633, 634
4. Roth, Büchenbach:
608, 608LBT, 635, 635LBT, 680.1, 680.2, 680.3, 680.4, 680.5, 681, 682, 683, 684, 685, 686

5. Allersberg:

505, 508, 516

6. Wendelstein, Schwanstetten, Rednitzhembach:

601, 601LBT, 602, 603, 604, 610, 651(N-Kornburg – Schwand), 675LBT, 676, 677, 677LBT, 678, N60

7. Spalt, Abenberg, Kammerstein:

605, 605LBT, 607, 622, 623, 625, 631, 632

Ohne Zuordnung zu einem Linienbündel:

504, 514, 526, 527, 599, 618, 619, 621, 637, 661, 662, 672, 679LBT, 713, 721, 9224, 9234, LBB

Bei Linien, die die Landkreisgrenze überschreiten, besteht Abstimmungsbedarf mit den jeweils benachbarten Landkreisen und kreisfreien Städten.

8. BETEILIGUNGSVERFAHREN

Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes wurden die Verkehrsunternehmer, die Gemeinden, der Behindertenbeauftragte sowie benachbarte Aufgabenträger beteiligt.

8.1 Beteiligung der Verkehrsunternehmen nach § 8 PBefG

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

Die Verkehrsunternehmen mit Linienkonzessionen gemäß § 42 PBefG im Landkreis Roth wurden als Mitglieder des projektbegleitenden Arbeitskreises Nahverkehrsplan (AK NVP) an allen Arbeitsschritten der Erstellung des Nahverkehrsplans im Arbeitskreis kontinuierlich beteiligt.

Am 28.03.2012 erhielten alle Verkehrsunternehmen im Landkreis Roth den Zwischenbericht zum Nahverkehrsplan. Verbunden damit war die Gelegenheit zur schriftlichen Stellungnahme. Die von den Verkehrsunternehmen vorgebrachten Anliegen zum Zwischenbericht wurden in der Sitzung des AK NVP am 20.06.2012 behandelt.

Der Entwurf des Endberichtes zum Nahverkehrsplan für den Landkreis Roth wurde allen im Landkreis tätigen Verkehrsunternehmen am 17.10.2013 übermittelt. Den Verkehrsunternehmen wurde erneut die Gelegenheit gegeben, sich schriftlich zu äußern. Die Mitglieder des AK NVP wurden über die Stellungnahmen informiert.

Die Stellungnahmen der Verkehrsunternehmen befinden sich im Anhang.

8.2 Weitere Beteiligungen

Die Städte, Märkte und Gemeinden im Landkreis Roth erhielten am 28.03.2012 den Zwischenbericht zum Nahverkehrsplan. Dies war mit der Möglichkeit verbunden, eine Stellungnahme abzugeben. Die Anmerkungen jener Kommunen, die sich zum Zwischenbericht äußerten, wurden in der Sitzung des AK NVP am 20.06.2012 besprochen.

Der Entwurf des Endberichtes zum Nahverkehrsplan für den Landkreis Roth wurde den Städten, Märkten und Gemeinden am 17.10.2013 übermittelt. Den Kommunen wurde erneut die Gelegenheit gegeben, sich schriftlich zu äußern. Die Mitglieder des AK NVP wurden über die Stellungnahmen informiert.

Die Stellungnahmen der Kommunen befinden sich im Anhang.

Neben der schriftlichen Beteiligung des Behindertenbeauftragten des Landkreises Roth im Rahmen der Anhörungen zum Zwischen- bzw. Endbericht des Nahverkehrsplans, wurde dieser auch in die Entscheidung über das weitere Vorgehen hinsichtlich der PBefG-Novelle vom 01.01.2013 in der Sitzung des AK NVP am 05.02.2013 eingebunden.

Den benachbarten Aufgabenträgern – Landkreise und kreisfreie Städte – wurde sowohl der Zwischen- wie auch der Endbericht des Nahverkehrsplanes ebenfalls zur Kenntnis gegeben.

Anlagen

Nahverkehrsplan für den Landkreis Roth

Karte 01 Raumstruktur

Legende:

-  Kreisgrenze
-  Gemeindegrenze
-  Gemeindehauptort
-  Teilgemeinde ab 500 Einwohner
-  Teilgemeinde ab 200 bis 500 Einwohner
-  Teilgemeinde unter 200 Einwohner

Großer Verdichtungsraum Nürnberg / Fürth / Erlangen

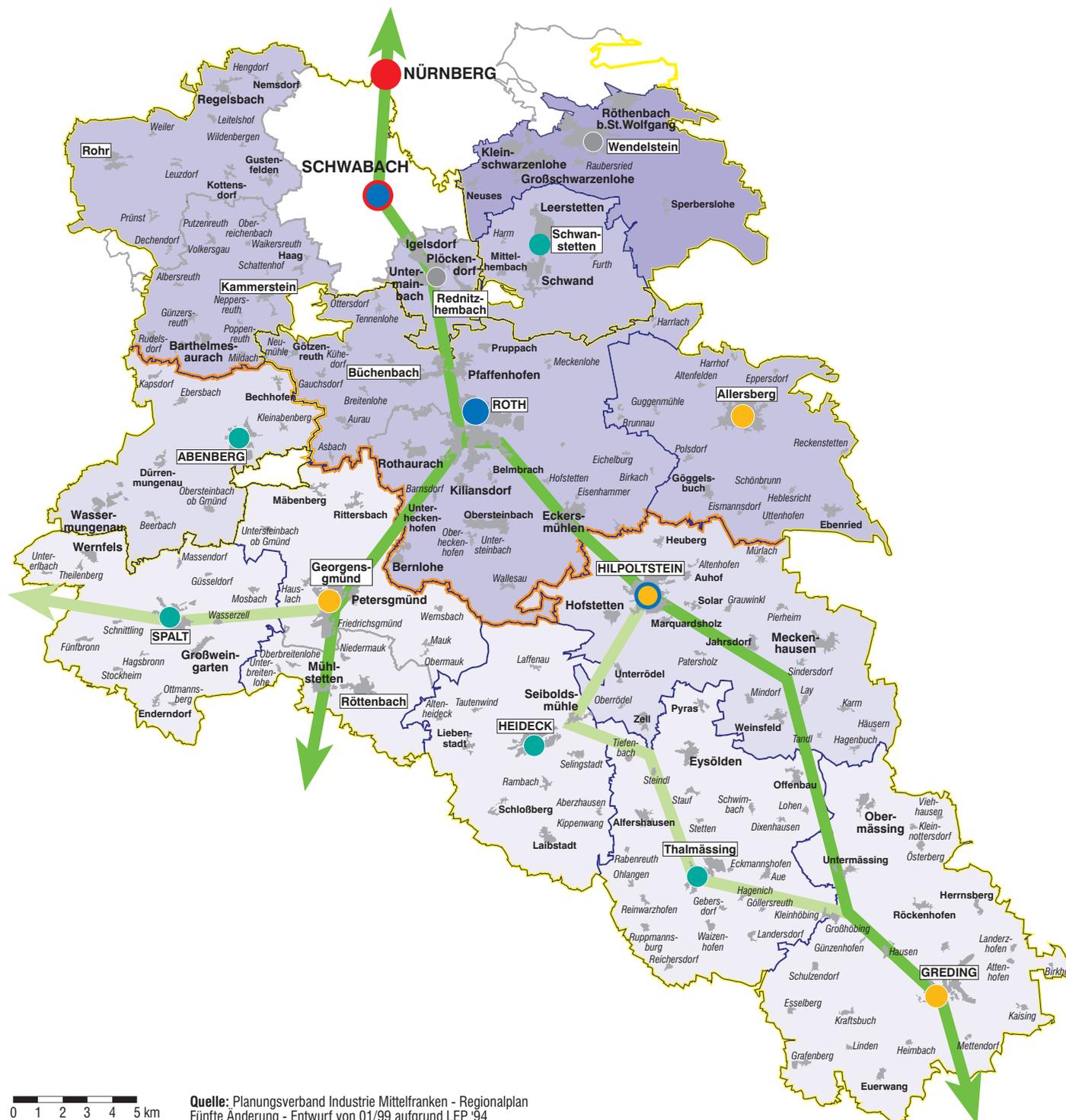
-  Stadt- und Umlandbereich im großen Verdichtungsraum
-  Äußere Verdichtungszone
-  Ländlicher Teilraum im Umfeld des großen Verdichtungsraumes
-  Ländlicher Teilraum, dessen Entwicklung nachhaltig gestärkt werden soll

-  Grenze großer Verdichtungsraum
-  Grenze der Mittelbereiche
-  Grenze der Nahbereiche

Zentrale Orte

-  Oberzentrum
-  mögliches Oberzentrum
-  Mittelzentrum
-  mögliches Mittelzentrum
-  Unterzentrum
-  Kleinzentrum
-  Siedlungsschwerpunkt

-  Entwicklungsachse von überregionaler Bedeutung
-  Entwicklungsachse von regionaler Bedeutung



0 1 2 3 4 5 km

Quelle: Planungsverband Industrie Mittelfranken - Regionalplan
Fünfte Änderung - Entwurf von 01/99 aufgrund LEP '94



Nahverkehrsplan für den Landkreis Roth

Karte 02 Siedlungsstruktur



Legende:

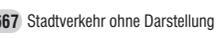
- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- ABENBERG** Gemeindehauptort
- ROTH** Teilgemeinde über 15.000 EW
- Leerstetten Teilgemeinde ab 3.000 bis 15.000 EW
- Schwand Teilgemeinde ab 1.000 bis 3.000 EW
- Bernlohe Teilgemeinde ab 500 bis 1.000 EW
- Heuberg Teilgemeinde ab 200 bis 500 EW
- Selingstadt Teilgemeinde ab 150 bis 200 EW
- Pierheim Teilgemeinde unter 150 EW
- 7.099** Einwohnerzahl d. gesamten Gemeinde
- zusammengefasste Teilgemeinden
- Bevölkerungsdichte**
- über 1.000 EW/qkm
- ab 500 bis 1.000 EW/qkm
- ab 400 bis 500 EW/qkm
- ab 300 bis 400 EW/qkm
- ab 200 bis 300 EW/qkm
- ab 100 bis 200 EW/qkm
- unter 100 EW/qkm



Nahverkehrsplan für den Landkreis Roth

Karte 06
Liniennetz
 Stand: 12.12.2010

Legende:

-  S-Bahn
-  Regionalbahn
-  Omnibus
-  S 3 Roth
-  R61 Hilpoltstein
-  613 Bechhofen
-  667 Stadtverkehr ohne Darstellung

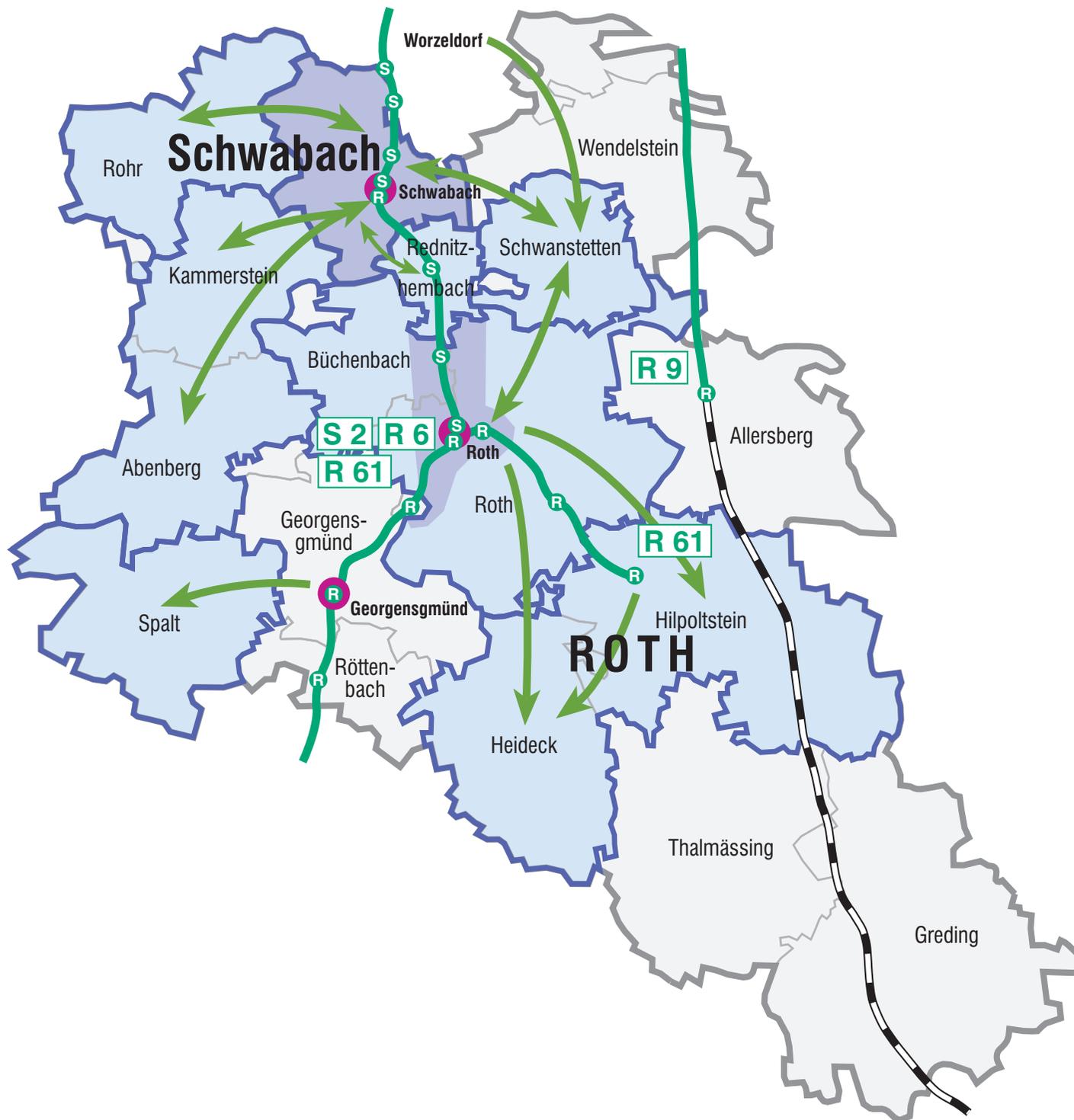


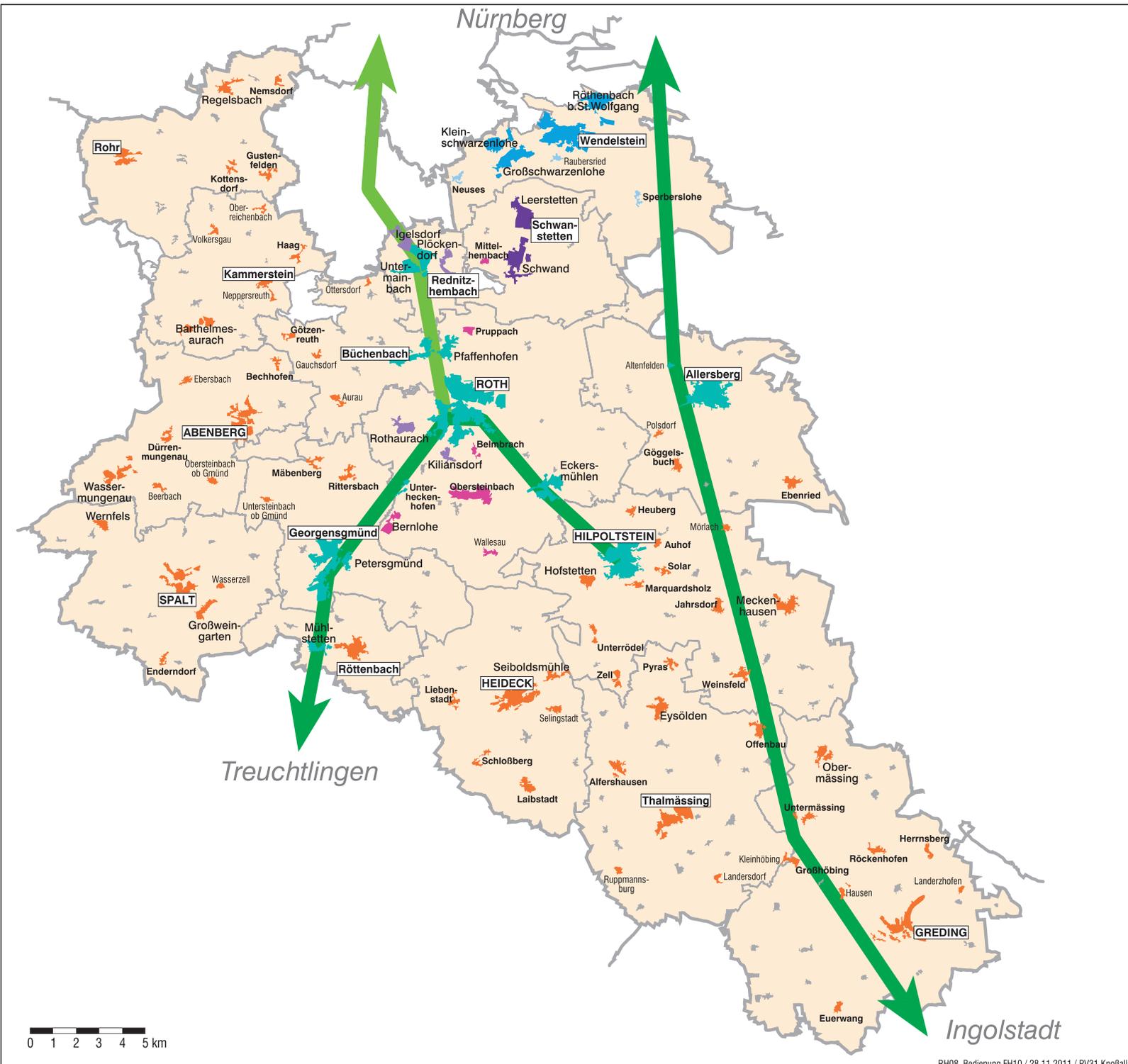
Nahverkehrsplan für den Landkreis Roth

Karte 07
AST-Verkehre
 Stand: 12.12.2010

Legende:

-  AST-Flächenbedienung
-  AST-Bedienung durch Zu- und Abbringerverkehr
-  R-/S-Bahnhof mit Zu- und Abbringerverkehr durch AST
-  Zu- und Abbringerverkehr
-  Grenze des Bedienungsgebietes





Angebotsanalyse nach der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung für den Landkreis Roth

Abb. 08
Gebietstypen - Bedienung

Legende:

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- HEIDECK Gemeindehauptort
- Eysölden Teilgemeinde ab 500 Einwohner
- Neuses Teilgemeinde ab 200 bis 500 Einwohner
- Volkersgau Teilgemeinde unter 200 Einwohner

Verdichtungsraum ab 15.000 Einwohner

- Zentrales Gebiet
- Nicht zentrales Gebiet

Verdichtungsraum bis 15.000 Einwohner

- Zentrales Gebiet
- Nicht zentrales Gebiet

Außerhalb des Verdichtungsraumes

- Orte an Verkehrsachse
- Ländlicher Raum

- Verkehrsachse R-Bahn
- Verkehrsachse S-Bahn

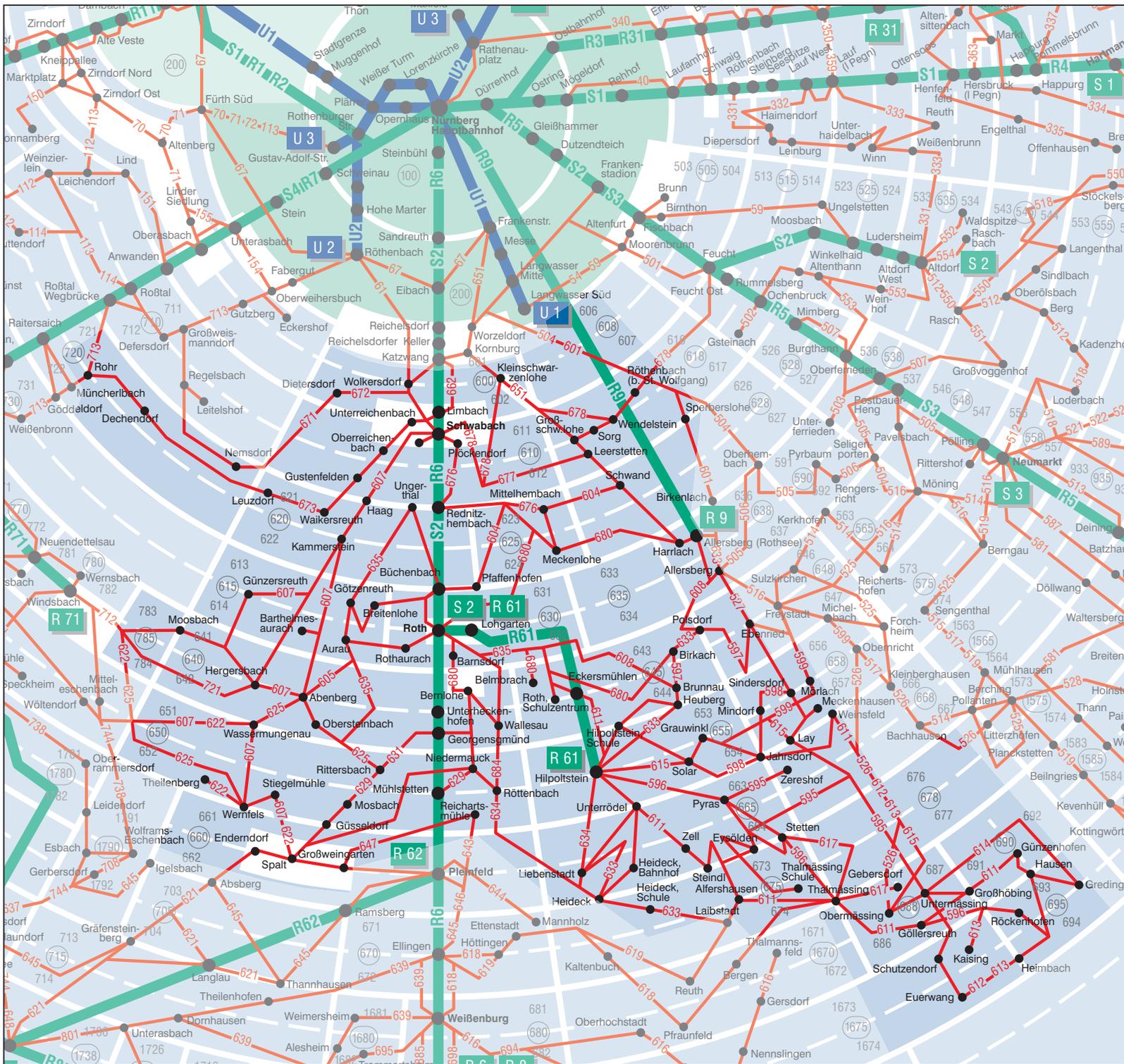


Nahverkehrsplan für den Landkreis Roth

Karte 09
VGN-Tarifzonenplan
Stand: 01.01.2011

Legende:

- Teilzone
 - Teilzonengrenze
 - Zonengrenze
 - Neutrale Zone
 - Teilzone
- | | |
|------|-----------------|
| Zone | Teilzonennummer |
| | Zonennummer |
| | Teilzonennummer |
-
- S-Bahn
 - R-Bahn = Regionalbahn (DB-Züge außer S-Bahn)
 - U-Bahn
 - Bus
- Haltestelle/Bahnhof



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

Nahverkehrsplan für den Landkreis Roth

Karte 10

Gesamtbewertung

Stand: 01.11.2011

Richtwert

Montag - Freitag an Schultagen

Legende:

-  Kreisgrenze
-  Gemeindegrenze
- ABENBERG** Gemeindehauptort
- Igelsdorf** Teilgemeinde ab 500 Einwohner
- Pruppach** Teilgemeinde ab 200 bis 500 Einwohner
- Selingstadt** Teilgemeinde ab 150 bis 200 Einwohner

Handlungsbedarf

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

Erschließungsdefizit

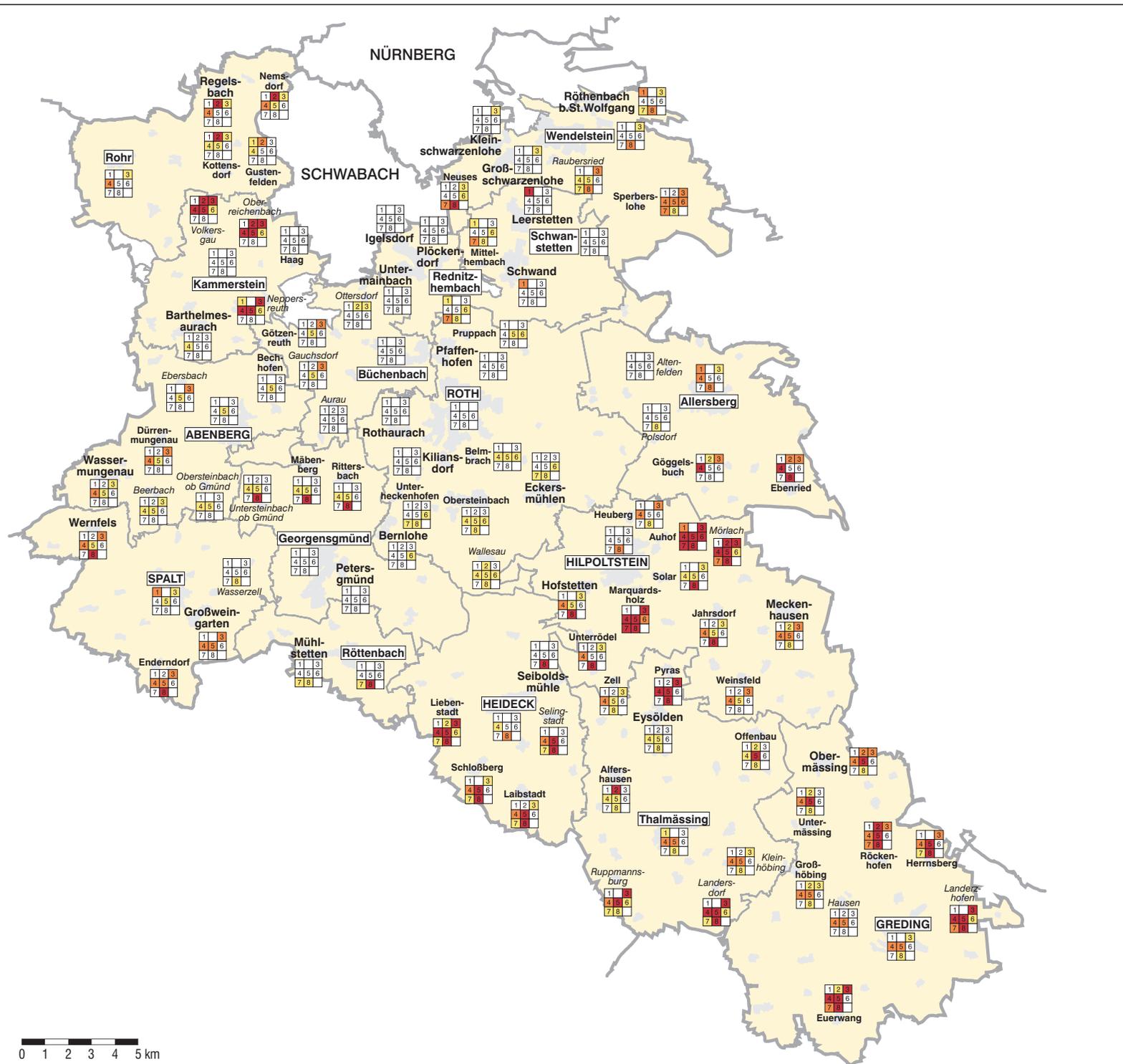
-  Erschließungsdefizit

Erreichbarkeitsdefizite

-  Erreichbarkeit Gemeindehauptort
-  Erreichbarkeit Zentraler Ort 1
-  Erreichbarkeit Zentraler Ort 2
-  Erreichbarkeit Zentraler Ort 3

Defizite beim Bedienungsstandard

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



0 1 2 3 4 5 km



Nahverkehrsplan für den Landkreis Roth

Karte 11

Gesamtbewertung

Stand: 01.11.2011

Richtwert

Montag - Freitag an Ferientagen

Legende:

-  Kreisgrenze
-  Gemeindegrenze
- ABENBERG** Gemeindehauptort
- Igelsdorf** Teilgemeinde ab 500 Einwohner
- Pruppach** Teilgemeinde ab 200 bis 500 Einwohner
- Selingstadt** Teilgemeinde ab 150 bis 200 Einwohner

Handlungsbedarf

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

Erschließungsdefizit

-  Erschließungsdefizit

Erreichbarkeitsdefizite

-  Erreichbarkeit Gemeindehauptort
-  Erreichbarkeit Zentraler Ort 1
-  Erreichbarkeit Zentraler Ort 2
-  Erreichbarkeit Zentraler Ort 3

Defizite beim Bedienungsstandard

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

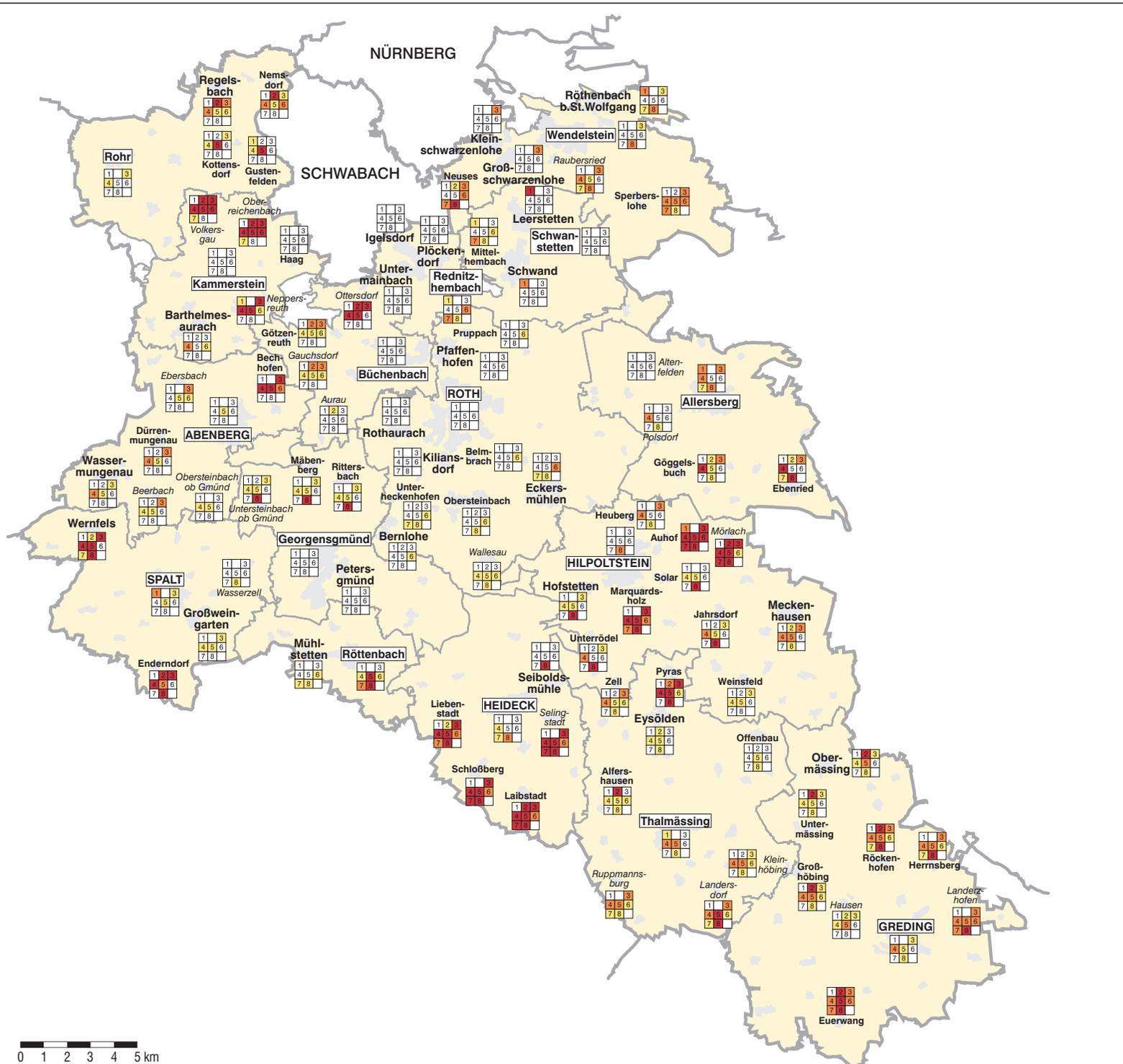


Tabelle 1: Gebietskategorien nach LEP 2006 und nach RP 2008

Gemeindehauptort	GKZ	Ländlicher Raum			Verdichtungsraum		Mittelzentrum	Mögliches Mittelzentrum	Unterkern	Kleinzentren / Siedlungsschwerpunkte (x)	Mittelbereich	Nahbereich	Entwicklungssachse
		Allgemeiner ländlicher Raum	Ländlicher Teilraum, dessen Entwicklung in besonderer Maße gestärkt werden	Ländlicher Raum im Umfeld der großen Verdichtungsräume	Äußere Verdichtungszone	Stadt- und Umlandbereich in Verdichtungsräumen							
Abenberg	9576111		x						x	Schwabach	Abenberg		
Allersberg	9576113				x			x		Roth	Allersberg		
Büchenbach	9576117				x					Roth	Roth		
Georgensgmünd	9576121			x				x		Roth	Georgensgmünd	x	
Greding	9576122	x						x		Roth	Greding	x	
Heideck	9576126			x					x	Roth	Heideck		
Hilpoltstein	9576127			x				x		Roth	Hilpoltstein	x	
Kammerstein	9576128				x					Schwabach	Schwabach		
Rednitzhembach	9576137					x				Schwabach	Schwabach	x	
Rohr	9576142				x					Schwabach	Schwabach		
Roth	9576143				x		x			Roth	Roth	x	
Röttenbach	9576141			x						Roth	Georgensgmünd	x	
Schwanstetten	9576132				x				x	Nürnberg	Schwanstetten		
Spalt	9576147		x						x	Roth	Spalt		
Thalmässing	9576148		x						x	Roth	Thalmässing		
Wendelstein	9576151					x			(x)	Nürnberg	Wendelstein		

LEP 2006: Landesentwicklungsprogramm Bayern 2006.

RP 2008: Regionalplan des Planungsverbands Industrieregion Mittelfranken (Region 7), Stand: 2008.

Tabelle 2: Öffentliche Linien nach § 42 PBefG im Landkreis Roth

Linie	Linienverlauf	Genehmigungsinhaber	Genehmigungsdauer bis
504	Nürnberg Langwasser Mitte - Pavelsbach An der Heide	OVF	März 2017
505	Neumarkt Bahnhof - Allersberg (Rothsee) Bahnhof	Arzt / OVF	Dezember 2014
506	Allersberg (Rothsee) Bahnhof - Postbauer-Heng Bahnhof	Arzt / OVF	Mai 2015
508	Neumarkt Bahnhof - Allersberg (Rothsee) Bahnhof	OVF	Dezember 2014
514	Neumarkt Berufsschule - Meckenhausen Ortsmitte	OVF	Oktober 2019
516	Neumarkt Berufsschule - Allersberg (Rothsee) Bahnhof	Schielein / OVF	Dezember 2014
526	Berching Realschule - Obermässing Kreuzung	OVF	September 2016
527	Freystadt Bahnhof - Allersberg (Rothsee) Bahnhof	OVF	Dezember 2014
595	Kleinhöbing Ortsmitte - Thalmässing Hauptschule	Moßner / OVF	November 2014
596	Hilpoltstein Gymnasium - Reichersdorf	Moßner / OVF	November 2014
597	Harrhof (b. Allersberg) - Hilpoltstein Gymnasium	Leitner / OVF	November 2014
597LBT	Allersberg Marktplatz - Ebenried (b.Allersb) Ortsmitte	Landkreis Roth	November 2014
598	Hilpoltstein Bahnhof - Mindorf	Hilpert	Dezember 2018
599	Hilpoltstein Hauptschule - Schmellnricht	Hilpert	September 2016
601	Nürnberg Langwasser Mitte - Allersberg Busbahnhof	Schielein / OVF	November 2014
602	Nürnberg Meistersingerhalle - Neuses (b. Wendelstein)	OVF	November 2014
603	Nürnberg Meistersingerhalle - Raubersried	OVF	November 2014
604	Roth Förderzentrum - Sperberslohe	OVF	November 2014
605	Roth Schulzentrum - Enderndorf Seeufer	Ehard / OVF	November 2016
605LBT	Abenberg - Roth	Ehard / OVF	November 2016
607	Schwabach Busbahnhof Süd - Großweingarten Linde	OVF	November 2016
608	Roth Schulzentrum - Abzw. Reckenricht	Leitner / OVF	November 2014
608LBT	Roth Kreisklinik - Allersberg Freystädter Str.	Landkreis Roth	Mai 2014
609 / E525	Kinding - Greding - Beilngries	ELKO	Juli 2015
610	Nürnberg Langwasser - Wendelstein	OVF	November 2014
611	Hilpoltstein Hauptschule - Greding Landerzhof.Leite	Moßner / ELKO / OVF	November 2014
611LBT	Hilpoltstein - Thalmässing - Greding	Landkreis Roth	Dezember 2019
612	Greding Zur Achmühle - Hilpoltstein Gymnasium	ELKO	Dezember 2018
613	Hilpoltstein Gymnasium - Greding Hallenbad	ELKO	Dezember 2018
614	Greding Hallenbad - Allersberg (Rothsee) Bahnhof	ELKO	Dezember 2018
615LBT	Hilpoltstein Bahnhof - Pierheim	Hilpert	Dezember 2018
617	Hagenich - Thalmässing Hauptschule	ELKO	Juli 2015
618	Thalmässing Ohlanger Str. - Weißenburg Plärrer	Moßner	Dezember 2014
619	Greding Hallenbad - Weißenburg Schulzentrum	Moßner	Dezember 2014
621	Gunzenhausen Grundschule Süd - Spalt Lange Gasse	Bauer & Schlecht / OVF	Dezember 2016
622	Spalt Schule - Windsbach Gymnasium	Ehard	November 2016
623	Roth Bahnhof - Enderndorf Am Schloss	Ehard / OVF	November 2016
625	Abzw. Hagsbronn - Windsbach Volksschule	Ehard	November 2016
626	Georgensgmünd Bahnhof - Georgensgmünd Bahnhof	Landkreis Roth (Betriebsführer Köppel)	September 2020
627	Georgensgmünd Bahnhof - Georgensgmünd Bahnhof	Landkreis Roth (Betriebsführer Köppel)	September 2020
628	Georgensgmünd Bahnhof - Georgensgmünd Bahnhof	Landkreis Roth (Betriebsführer Köppel)	September 2020
629	Georgensgmünd Bahnhof - Spalt Lange Gasse	Ehard	November 2016
631	Roth Bahnhof - Roth P.-Henlein-Str.	Ehard / OVF	November 2016
632	Spalt Lange Gasse - Spalt Lange Gasse	Ehard	November 2016
633	Allersberg (Rothsee) Bahnhof - Schloßberg (b. Heideck) Nord	Rombs / Leitner / OVF	November 2014
634	Hilpoltstein Gymnasium - Röttenbach (Lkr.RH) Ortsmitte	Röhler	November 2016
635	Roth Förderzentrum - Wassermungen. Pilzstr.	Röhler	Dezember 2016
635LBT	Roth Stieberstr. - Wassermungenau Beerbachstr.	Landkreis Roth	Dezember 2013
635LBT	Gemeindegebiet Büchenbach	Landkreis Roth	Juli 2016
637	Gunzenhausen Hindenburgplatz - Gunzenhausen Bahnhof	Ebert	August 2016
651	Nürnberg Frankenstr. - Schwand (Schwanst) Marktpl.	VAG / OVF	November 2014
661	Plöckendorf Lindenweg - Plöckendorf Lindenweg	Stadtverkehr Schwabach	November 2016
662	Nürnberg Appelstr. - Ottersdorf	Stadtverkehr Schwabach	November 2016
671	Leitelshof - Schwabach Busbahnhof Süd	Reck	August 2017
672	Regelsb. H.-Reck-Platz - Nürnberg Katzwang Bf	Reck / Stadtverkehr Schwabach	November 2016
673	Weiler (b. Rohr) - Schwabach Förderzentrum	Koch	August 2017
675LBT	Rednitzhembach Bahnhof - Untermainbach Hochstr.	Landkreis Roth	November 2015
676	Schwabach Busbahnhof Süd - Wendelst. In der Gibitzen Süd	Reck	Mai 2015
677	Schwabach Busbahnhof Süd - Schwand (Schwanst.) Rosengasse	Reck	Mai 2015
677LBT	Schwabach Schillerplatz - Schwand (Schwanst.) Rosengasse	Landkreis Roth	Mai 2015
678	Schwabach Busbahnhof Süd - Feucht Bahnhof	Reck / OVF	Mai 2015
679	Schwabach Baywa/Bahnhof - Roth Bahnhof	Landkreis Roth	Dezember 2017
680.1	Roth Bahnhof - Wallesau	Landkreis Roth	Oktober 2019
680.2	Roth Bahnhof - Eichelburg	Landkreis Roth	Oktober 2019
680.3	Roth Bahnhof - Harrlach	Landkreis Roth	Oktober 2019
680.4	Roth Städtlerstr. - Roth Sudetenstr.	Landkreis Roth	Oktober 2019
680.5	Roth Nordring - Roth Regensburger Ring	Landkreis Roth	Oktober 2019
681	Roth Am Espan - Kiliansdorf Reiherstr.	Landkreis Roth (Betriebsführer Röhler)	Oktober 2019
682	Rothaurach Schwabacher Str. - Roth Gildestr.	Landkreis Roth (Betriebsführer Röhler)	Oktober 2019
683	Roth Förderzentrum - Roth Förderzentrum	Landkreis Roth (Betriebsführer Röhler)	Oktober 2019
684	Wallesau - Roth Städtlerstr.	Landkreis Roth (Betriebsführer Röhler)	Oktober 2019
685	Roth Bahnhof - Roth Bahnhof	Landkreis Roth (Betriebsführer Röhler)	Oktober 2019
686	Bernlohe Kriegerdenkmal - Meckenlohe	Landkreis Roth (Betriebsführer Röhler)	Oktober 2019
713	Nürnberg Röthenbach - Regelsb. H.-Reck-Platz	Reck	Dezember 2017
721	Wolfsau (b. Windsbach) - Windsbach Rother Str.	Kwitt	Dezember 2018
N60	Nürnberg Langwasser Mitte - Nürnberg Kornburg Schleife	OVF	November 2014
LBB	Röttenbach - Roth	Landkreis Roth	August 2017
9224	Eichstätt - Titting - Greding / Thalmässing // Titting - Schafhausen - Kinding	RBA	Dezember 2016
9234	Rebdorf - Eichstätt - Pfahldorf - Beilngries / Greding	RBA	Dezember 2016
AST	Abenberg / Kammerstein	Stadt Schwabach	Dezember 2013
Nacht AST	Nbg.-Worzeldorf Schwanstetten	Landkreis Roth	Dezember 2018
AST	Hilpoltstein / Heideck	Landkreis Roth	Dezember 2017
AST	Rohr	Stadt Schwabach	Dezember 2013
AST	Roth / Büchenbach	Landkreis Roth	Dezember 2019
AST	Schwabach / Rednitzhembach	Stadt Schwabach	Dezember 2013
AST	Schwanstetten - Schwabach	Landkreis Roth	Mai 2015
AST	Schwanstetten - Roth	Landkreis Roth	November 2017
AST	Spalt	Landkreis Roth	Dezember 2019

Tabelle 3: Gebietstypen der Gemeindeteilorte ab 150 Einwohnern

Gemeinde	Ortsteil	Einwohner	Gebietstyp	GKZ	Teilort	Verkehrszellennummer	Verkehrszellentyp
Abenberg	Abenberg	3251	Ländl. Raum > 3000 EW	9576111	1	170	UZKZ zentraler Bereich
Abenberg	Bechhofen	242	Ländl. Raum bis 1000 EW	9576111	2	220	UZKZ übriges Gebiet
Abenberg	Beerbach	201	Ländl. Raum bis 1000 EW	9576111	3	265	UZKZ übriges Gebiet
Abenberg	Dürrenmungenau	270	Ländl. Raum bis 1000 EW	9576111	4	264	UZKZ übriges Gebiet
Abenberg	Ebersbach	154	Ländl. Raum bis 1000 EW	9576111	5	221	UZKZ übriges Gebiet
Abenberg	Obersteinbach ob Gmünd	184	Ländl. Raum bis 1000 EW	9576111	10	166	UZKZ übriges Gebiet
Abenberg	Wassermungenau	1216	Ländl. Raum 1000-3000 EW	9576111	13	165	UZKZ zentraler Bereich
Allersberg	Allersberg	6363	Verkehrsachse R-Bahn	9576113	1	2084	UZKZ zentraler Bereich
Allersberg	Altenfelden	151	Verkehrsachse R-Bahn	9576113	2	207	UZKZ übriges Gebiet
Allersberg	Ebenried	452	Ländl. Raum bis 1000 EW	9576113	5	277	UZKZ übriges Gebiet
Allersberg	Göggelsbuch	519	Ländl. Raum bis 1000 EW	9576113	11	168	UZKZ übriges Gebiet
Allersberg	Polsdorf	152	Ländl. Raum bis 1000 EW	9576113	18	169	UZKZ übriges Gebiet
Büchenbach	Aurau	264	Ländl. Raum bis 1000 EW	9576117	3	217	UZKZ übriges Gebiet
Büchenbach	Büchenbach	3905	Verkehrsachse S-Bahn	9576117	1	2069	UZKZ zentraler Bereich
Büchenbach	Gauchsdorf	163	Ländl. Raum bis 1000 EW	9576117	5	194	UZKZ übriges Gebiet
Büchenbach	Götzenreuth	234	Ländl. Raum bis 1000 EW	9576117	6	2235	UZKZ übriges Gebiet
Büchenbach	Ottersdorf	289	Ländl. Raum bis 1000 EW	9576117	10	196	UZKZ übriges Gebiet
Georgensgmünd	Georgensgmünd	4713	Verkehrsachse R-Bahn	9576121	1	2216	UZKZ zentraler Bereich
Georgensgmünd	Mäbenberg	405	Ländl. Raum bis 1000 EW	9576121	5	293	UZKZ übriges Gebiet
Georgensgmünd	Petersgmünd	553	Ländl. Raum bis 1000 EW	9576121	9	158	UZKZ übriges Gebiet
Georgensgmünd	Rittersbach	414	Ländl. Raum bis 1000 EW	9576121	10	295	UZKZ übriges Gebiet
Georgensgmünd	Untersteinbach ob Gmünd	159	Ländl. Raum bis 1000 EW	9576121	11	167	UZKZ übriges Gebiet
Greding	Euerwang	171	Ländl. Raum bis 1000 EW	9576122	8	130	UZKZ übriges Gebiet
Greding	Greding	3542	Ländl. Raum > 3000 EW	9576122	1	2139	UZKZ zentraler Bereich
Greding	Großhöbing	285	Ländl. Raum bis 1000 EW	9576122	10	253	UZKZ übriges Gebiet
Greding	Hausen	166	Ländl. Raum bis 1000 EW	9576122	12	2140	UZKZ übriges Gebiet
Greding	Hernsberg	308	Ländl. Raum bis 1000 EW	9576122	14	136	UZKZ übriges Gebiet
Greding	Landerzhofen	171	Ländl. Raum bis 1000 EW	9576122	19	2208	UZKZ übriges Gebiet
Greding	Obermässing	735	Ländl. Raum bis 1000 EW	9576122	22	289	UZKZ übriges Gebiet
Greding	Röckenhofen	297	Ländl. Raum bis 1000 EW	9576122	24	137	UZKZ übriges Gebiet
Greding	Untermässing	354	Ländl. Raum bis 1000 EW	9576122	28	141	UZKZ übriges Gebiet
Heideck	Heideck	2446	Ländl. Raum 1000-3000 EW	9576126	1	2213	UZKZ zentraler Bereich
Heideck	Laibstadt	346	Ländl. Raum bis 1000 EW	9576126	10	260	UZKZ übriges Gebiet
Heideck	Liebenstadt	276	Ländl. Raum bis 1000 EW	9576126	11	249	UZKZ übriges Gebiet
Heideck	Schloßberg	228	Ländl. Raum bis 1000 EW	9576126	14	2135	UZKZ übriges Gebiet
Heideck	Seiboldsmühle	629	Ländl. Raum bis 1000 EW	9576126	15	288	UZKZ übriges Gebiet
Heideck	Selingstadt	185	Ländl. Raum bis 1000 EW	9576126	16	148	UZKZ übriges Gebiet
Hilpoltstein	Auhof	305	Ländl. Raum bis 1000 EW	9576127	37	2001605000	OZMZ niedrige Nutzungsdichte
Hilpoltstein	Heuberg	208	Ländl. Raum bis 1000 EW	9576127	13	232	OZMZ niedrige Nutzungsdichte
Hilpoltstein	Hilpoltstein	7239	Verkehrsachse R-Bahn	9576127	1	2094	OZMZ hohe Nutzungsdichte
Hilpoltstein	Hofstetten	908	Ländl. Raum bis 1000 EW	9576127	14	281	OZMZ niedrige Nutzungsdichte
Hilpoltstein	Jahrsdorf	284	Ländl. Raum bis 1000 EW	9576127	16	157	OZMZ niedrige Nutzungsdichte
Hilpoltstein	Marquardsholz	427	Ländl. Raum bis 1000 EW	9576127	25	239	OZMZ niedrige Nutzungsdichte
Hilpoltstein	Meckenhausen	1169	Ländl. Raum 1000-3000 EW	9576127	26	234	OZMZ niedrige Nutzungsdichte
Hilpoltstein	Mörlach	172	Ländl. Raum bis 1000 EW	9576127	30	2092	OZMZ niedrige Nutzungsdichte
Hilpoltstein	Solar	241	Ländl. Raum bis 1000 EW	9576127	41	2093	OZMZ niedrige Nutzungsdichte
Hilpoltstein	Unterrödel	285	Ländl. Raum bis 1000 EW	9576127	44	155	OZMZ niedrige Nutzungsdichte
Hilpoltstein	Weinsfeld	315	Ländl. Raum bis 1000 EW	9576127	47	153	OZMZ niedrige Nutzungsdichte
Hilpoltstein	Zell	497	Ländl. Raum bis 1000 EW	9576127	48	150	OZMZ niedrige Nutzungsdichte
Kammerstein	Barthelmesaurach	873	Ländl. Raum bis 1000 EW	9576128	3	2554	UZKZ übriges Gebiet
Kammerstein	Haag	463	Ländl. Raum bis 1000 EW	9576128	6	189	UZKZ übriges Gebiet
Kammerstein	Kammerstein	470	Ländl. Raum bis 1000 EW	9576128	1	191	UZKZ übriges Gebiet
Kammerstein	Neppersreuth	153	Ländl. Raum bis 1000 EW	9576128	10	2071	UZKZ übriges Gebiet
Kammerstein	Oberreichenbach	175	Ländl. Raum bis 1000 EW	9576128	11	186	UZKZ übriges Gebiet
Kammerstein	Volkersgau	155	Ländl. Raum bis 1000 EW	9576128	16	184	UZKZ übriges Gebiet
Rednitzhembach	Igelsdorf	1910	VRäume bis 15T zentr. Gebiet	9576137	2	199	UZKZ zentraler Bereich
Rednitzhembach	Plöckendorf	2253	Verkehrsachse S-Bahn	9576137	4	2068	UZKZ zentraler Bereich
Rednitzhembach	Rednitzhembach	1492	VRäume bis 15T zentr. Gebiet	9576137	1	2553	UZKZ zentraler Bereich
Rednitzhembach	Untermainbach	1520	VRäume bis 15T nicht zentr. Gebiet	9576137	6	2067	UZKZ zentraler Bereich
Rohr	Gustenfelden	375	Ländl. Raum bis 1000 EW	9576142	6	181	UZKZ übriges Gebiet
Rohr	Kottensdorf	371	Ländl. Raum bis 1000 EW	9576142	8	182	UZKZ übriges Gebiet
Rohr	Nemsdorf	223	Ländl. Raum bis 1000 EW	9576142	11	2225	UZKZ übriges Gebiet
Rohr	Regelsbach	847	Ländl. Raum bis 1000 EW	9576142	13	174	UZKZ übriges Gebiet
Rohr	Rohr	1062	Ländl. Raum 1000-3000 EW	9576142	1	175	UZKZ zentraler Bereich
Roth	Belmbrach	309	VRäume bis 15T nicht zentr. Gebiet	9576143	3	268	OZMZ niedrige Nutzungsdichte
Roth	Bernlohe	692	VRäume bis 15T nicht zentr. Gebiet	9576143	4	161	OZMZ niedrige Nutzungsdichte
Roth	Eckermühlen	2639	Verkehrsachse R-Bahn	9576143	7	231	OZMZ hohe Nutzungsdichte
Roth	Kiliansdorf	745	VRäume bis 15T zentr. Gebiet	9576143	16	267	OZMZ niedrige Nutzungsdichte
Roth	Obersteinbach a. d. Heide	250	VRäume bis 15T nicht zentr. Gebiet	9576143	21	2080	OZMZ niedrige Nutzungsdichte
Roth	Pfaffenhofen	1234	VRäume bis 15T zentr. Gebiet	9576143	22	214	OZMZ hohe Nutzungsdichte
Roth	Pruppach	515	VRäume bis 15T nicht zentr. Gebiet	9576143	23	215	OZMZ niedrige Nutzungsdichte
Roth	Roth	16303	Verkehrsachse S-Bahn	9576143	1	2081	OZMZ hohe Nutzungsdichte
Roth	Rothaurach	1863	VRäume bis 15T zentr. Gebiet	9576143	24	263	OZMZ hohe Nutzungsdichte
Roth	Unterheckenhofen	266	Verkehrsachse R-Bahn	9576143	26	163	OZMZ niedrige Nutzungsdichte
Roth	Wallersau	158	VRäume bis 15T nicht zentr. Gebiet	9576143	29	160	OZMZ niedrige Nutzungsdichte
Röttenbach	Mühlstetten	741	Verkehrsachse R-Bahn	9576141	2	244	UZKZ übriges Gebiet
Röttenbach	Röttenbach	1965	Ländl. Raum 1000-3000 EW	9576141	1	242	UZKZ zentraler Bereich
Schwanstetten	Leerstetten	3471	VRäume bis 15T zentr. Gebiet	9576132	1	202	UZKZ zentraler Bereich
Schwanstetten	Mittelhembach	236	VRäume bis 15T nicht zentr. Gebiet	9576132	6	200	UZKZ übriges Gebiet
Schwanstetten	Schwand b. Nürnberg	3204	VRäume bis 15T zentr. Gebiet	9576132	7	1929	UZKZ zentraler Bereich
Schwanstetten	Schwanstetten Ortszentrum	603	VRäume bis 15T zentr. Gebiet	9576132	9576132-0	20016050	UZKZ zentraler Bereich
Spalt	Enderndorf	202	Ländl. Raum bis 1000 EW	9576147	3	2222	UZKZ übriges Gebiet
Spalt	Großweingarten	767	Ländl. Raum bis 1000 EW	9576147	7	283	UZKZ übriges Gebiet
Spalt	Spalt	2660	Ländl. Raum 1000-3000 EW	9576147	1	159	UZKZ zentraler Bereich
Spalt	Wasserzell	325	Ländl. Raum bis 1000 EW	9576147	29	284	UZKZ übriges Gebiet
Spalt	Wernfels	410	Ländl. Raum bis 1000 EW	9576147	30	2221	UZKZ übriges Gebiet
Thalmässing	Alfershausen	382	Ländl. Raum bis 1000 EW	9576148	2	2136	UZKZ übriges Gebiet
Thalmässing	Eysölden	809	Ländl. Raum bis 1000 EW	9576148	8	151	UZKZ übriges Gebiet
Thalmässing	Kleinhöbing	285	Ländl. Raum bis 1000 EW	9576148	18	139	UZKZ übriges Gebiet
Thalmässing	Landersdorf	210	Ländl. Raum bis 1000 EW	9576148	21	2141	UZKZ übriges Gebiet
Thalmässing	Offenbau	418	Ländl. Raum bis 1000 EW	9576148	24	147	UZKZ übriges Gebiet
Thalmässing	Pyras	218	Ländl. Raum bis 1000 EW	9576148	26	154	UZKZ übriges Gebiet
Thalmässing	Ruppmannsberg	234	Ländl. Raum bis 1000 EW	9576148	30	254	UZKZ übriges Gebiet
Thalmässing	Thalmässing	1895	Ländl. Raum 1000-3000 EW	9576148	1	143	UZKZ zentraler Bereich
Wendelstein	Großschwarzenlohe	3244	VRäume ab 15T zentr. Gebiet	9576151	4	2226	UZKZ zentraler Bereich
Wendelstein	Kleinschwarzenlohe	1930	VRäume ab 15T zentr. Gebiet	9576151	6	2229	UZKZ zentraler Bereich
Wendelstein	Neuses	321	VRäume ab 15T nicht zentr. Gebiet	9576151	9	2228	UZKZ übriges Gebiet
Wendelstein	Raubersried	201	VRäume ab 15T nicht zentr. Gebiet	9576151	10	205	UZKZ übriges Gebiet
Wendelstein	Röthenbach b. St. Wolfgang	2443	VRäume ab 15T zentr. Gebiet	9576151	11	2060	UZKZ zentraler Bereich
Wendelstein	Sperberslohe	270	VRäume ab 15T nicht zentr. Gebiet	9576151	13	206	UZKZ übriges Gebiet
Wendelstein	Wendelstein	7333	VRäume ab 15T zentr. Gebiet	9576151	1	172	UZKZ zentraler Bereich

Tabelle 4: Gemeindeteileorte mit bewerteten Defiziten

GHO	Teilort	Verkehrszellentyp	Einwohner	Erschließung	Erreichbarkeit GHO - werktags Schule	Erreichbarkeit GHO - werktags Ferien	Erreichbarkeit Z01 - werktags Schule	Erreichbarkeit Z01 - werktags Ferien	Erreichbarkeit Z02 - werktags Schule	Erreichbarkeit Z02 - werktags Ferien	Erreichbarkeit Z03 - werktags Schule	Erreichbarkeit Z03 - werktags Ferien	Bedienungshäufigkeit - werktags Schule HVZ	Bedienungshäufigkeit - werktags Schule NVZ	Bedienungshäufigkeit - werktags Schule SVZ	Bedienungshäufigkeit - werktags Ferien HVZ	Bedienungshäufigkeit - werktags Ferien NVZ	Bedienungshäufigkeit - werktags Ferien SVZ
Abenberg	Abenberg	Ländlicher Raum	3251	-	-	-	-	-	-	-	langfristig	langfristig	-	-	-	-	-	-
Abenberg	Bechhofen	Ländlicher Raum	242	-	-	-	vorrangig	-	vorrangig	-	langfristig	vorrangig	-	-	-	mittelfristig	-	-
Abenberg	Beerbach	Ländlicher Raum	201	-	-	-	langfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	-	-	-	-	-	-
Abenberg	Dürennungenu	Ländlicher Raum	270	-	-	-	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	-	-	-	-	-	-
Abenberg	Ebersbach	Ländlicher Raum	154	-	-	-	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	-	-	-	langfristig	-	-
Abenberg	Obersteinbach ob Gmünd	Ländlicher Raum	184	-	-	-	-	-	-	-	langfristig	langfristig	-	-	-	-	-	-
Abenberg	Wassermungenu	Ländlicher Raum	1216	-	-	-	-	-	-	-	langfristig	langfristig	-	-	-	-	-	-
Abersberg	Abersberg	Verkehrsachse R-Bahn	6363	mittelfristig	-	-	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	-	-	mittelfristig	-	langfristig	mittelfristig
Abersberg	Altenfelden	Verkehrsachse R-Bahn	151	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abersberg	Ebenried	Ländlicher Raum	452	-	mittelfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	-	-	-	-	vorrangig	-	langfristig	vorrangig
Abersberg	Göggebuch	Ländlicher Raum	519	-	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	-	langfristig	-	-	-	-	-	langfristig
Abersberg	Pölsdorf	Ländlicher Raum	152	-	-	-	-	-	vorrangig	mittelfristig	-	-	-	-	langfristig	-	-	langfristig
Büchenbach	Aurau	Ländlicher Raum	264	-	-	langfristig	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Büchenbach	Büchenbach	Verkehrsachse S-Bahn	3905	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Büchenbach	Gauchsdorf	Ländlicher Raum	163	-	-	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	-	langfristig	langfristig	langfristig	-	-	-	langfristig	-	-
Büchenbach	Götzenreuth	Ländlicher Raum	234	-	-	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	-	langfristig	langfristig	langfristig	-	-	-	langfristig	-	-
Büchenbach	Ottersdorf	Ländlicher Raum	289	-	langfristig	vorrangig	langfristig	vorrangig	-	vorrangig	-	vorrangig	-	-	-	-	-	-
Georgensmünd	Georgensmünd	Verkehrsachse R-Bahn	4713	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Georgensmünd	Mäbenberg	Ländlicher Raum	405	-	-	-	langfristig	-	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	-	-	vorrangig	-	-	vorrangig
Georgensmünd	Petersgmünd	Ländlicher Raum	553	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Georgensmünd	Rittersbach	Ländlicher Raum	414	-	-	-	langfristig	-	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	-	-	vorrangig	-	-	vorrangig
Georgensmünd	Untersteinbach ob Gmünd	Ländlicher Raum	159	-	-	-	langfristig	-	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	-	-	vorrangig	-	-	vorrangig
Greding	Euerwang	Ländlicher Raum	171	-	langfristig	vorrangig	vorrangig	mittelfristig	vorrangig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	-	mittelfristig	vorrangig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig
Greding	Greding	Ländlicher Raum	3542	-	-	-	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	-	-	-	-	-	langfristig
Greding	Großhöbing	Ländlicher Raum	285	-	langfristig	vorrangig	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	-	-	langfristig	langfristig	-	langfristig
Greding	Hausen	Ländlicher Raum	166	-	-	langfristig	-	langfristig	mittelfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	-	-	-	-	-	-
Greding	Hernsberg	Ländlicher Raum	308	-	-	-	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	-	langfristig	vorrangig	langfristig	langfristig	vorrangig
Greding	Landerzhofen	Ländlicher Raum	171	-	-	-	vorrangig	mittelfristig	vorrangig	mittelfristig	vorrangig	mittelfristig	langfristig	mittelfristig	vorrangig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig
Greding	Obernässing	Ländlicher Raum	735	-	mittelfristig	vorrangig	langfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig	vorrangig	mittelfristig	-	-	langfristig	-	-	langfristig
Greding	Röckenhofen	Ländlicher Raum	297	-	vorrangig	vorrangig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	mittelfristig	-	mittelfristig	vorrangig	langfristig	langfristig	vorrangig
Greding	Unternässing	Ländlicher Raum	354	-	langfristig	vorrangig	-	langfristig	mittelfristig	langfristig	vorrangig	mittelfristig	-	-	vorrangig	langfristig	langfristig	vorrangig
Heideck	Heideck	Ländlicher Raum	2446	-	-	-	-	langfristig	langfristig	-	-	-	-	-	mittelfristig	-	langfristig	mittelfristig
Heideck	Laibstadt	Ländlicher Raum	346	-	-	vorrangig	langfristig	vorrangig	langfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	-	langfristig	vorrangig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Heideck	Liebenstadt	Ländlicher Raum	276	-	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	langfristig	langfristig	vorrangig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig
Heideck	Schloßberg	Ländlicher Raum	228	-	-	-	langfristig	vorrangig	langfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	-	-	vorrangig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Heideck	Seiboldsmühle	Ländlicher Raum	629	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	vorrangig	-	-	vorrangig
Heideck	Selingstadt	Ländlicher Raum	185	-	-	-	-	vorrangig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	-	langfristig	vorrangig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
Hilpoltstein	Auhof	Ländlicher Raum	305	mittelfristig	-	-	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig						
Hilpoltstein	Heuberg	Ländlicher Raum	208	-	-	-	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	-	-	-	-	langfristig	-	-	langfristig
Hilpoltstein	Hilpoltstein	Verkehrsachse R-Bahn	7239	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	mittelfristig	-	-	mittelfristig
Hilpoltstein	Hofstetten	Ländlicher Raum	908	-	-	-	langfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	langfristig	-	-	vorrangig	-	-	vorrangig
Hilpoltstein	Jahrsdorf	Ländlicher Raum	284	keiner	-	-	langfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	langfristig	-	-	vorrangig	-	-	vorrangig
Hilpoltstein	Marquardsholz	Ländlicher Raum	427	-	-	-	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig
Hilpoltstein	Meckenhausen	Ländlicher Raum	1169	-	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	-	-	langfristig	-	-	langfristig
Hilpoltstein	Morlach	Ländlicher Raum	172	-	vorrangig	langfristig	mittelfristig	vorrangig	langfristig	vorrangig	vorrangig							
Hilpoltstein	Solar	Ländlicher Raum	241	-	-	-	langfristig	-	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	-	-	vorrangig	-	-	vorrangig
Hilpoltstein	Unterrödel	Ländlicher Raum	285	-	-	-	langfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig	-	-	-	-	vorrangig	-	-	vorrangig
Hilpoltstein	Weinsfeld	Ländlicher Raum	315	-	-	-	mittelfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	langfristig	-	-	-	-	-	-
Hilpoltstein	Zell	Ländlicher Raum	497	-	-	-	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	langfristig	-	-	langfristig	langfristig	-	langfristig
Kammerstein	Barthelmesaurach	Ländlicher Raum	873	-	-	-	-	-	langfristig	mittelfristig	-	-	-	-	-	-	-	-
Kammerstein	Haag	Ländlicher Raum	463	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kammerstein	Kammerstein	Ländlicher Raum	470	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kammerstein	Neppersreuth	Ländlicher Raum	153	langfristig	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kammerstein	Oberreichenbach	Ländlicher Raum	175	-	vorrangig	langfristig	-	-	langfristig	langfristig	-							
Kammerstein	Volkersgau	Ländlicher Raum	155	-	vorrangig	langfristig	-	-	vorrangig	langfristig	-							
Rednitzhembach	Igelsdorf	VRäume bis 15T zentr. Gebiet oV	1910	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rednitzhembach	Pöckendorf	Verkehrsachse S-Bahn	2253	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rednitzhembach	Rednitzhembach	VRäume bis 15T zentr. Gebiet oV	1492	langfristig	-	-	-	-	-	-	-	-	langfristig	mittelfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	langfristig
Rednitzhembach	Untermainbach	VRäume bis 15T nicht zentr. Gebiet	1520	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rohr	Gustenfelden	Ländlicher Raum	375	langfristig	mittelfristig	-	-	-	langfristig	langfristig	-	vorrangig	-	-	-	-	-	-
Rohr	Kottensdorf	Ländlicher Raum	371	-	vorrangig	-	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	vorrangig	-	-	-	-	-	-
Rohr	Nemsdorf	Ländlicher Raum	223	-	vorrangig	vorrangig	langfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	-	-	-	-	mittelfristig	-	-
Rohr	Regelsbach	Ländlicher Raum	847	-	vorrangig	vorrangig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	-	langfristig	-	-	-	langfristig	-	-
Rohr	Rohr	Ländlicher Raum	1062	-	-	-	langfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	langfristig	-	-	-	-	-	-
Roth	Belmbrach	VRäume bis 15T nicht zentr. Gebiet oV	309	-	-	-	-	-	langfristig	-	langfristig	-	langfristig	-	-	langfristig	-	-
Roth	Bernlohe	VRäume bis 15T nicht zentr. Gebiet oV	692	-	-	-	-	-	-	-	-	-	langfristig	-	-	langfristig	-	-
Roth	Eckersmühlen	Verkehrsachse R-Bahn	2639	-	-	-	-	-	-	-	-	-	langfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig
Roth	Kiliansdorf	VRäume bis 15T zentr. Gebiet oV	745	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Roth	Obersteinbach a.d. Heide	VRäume bis 15T nicht zentr. Gebiet oV	250	-	-	-	-	-	langfristig	-	langfristig	-	langfristig	-	langfristig	langfristig	-	langfristig
Roth	Pfaffenhofen	VRäume bis 15T zentr. Gebiet oV	1234	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Roth	Pruppach	VRäume bis 15T nicht zentr. Gebiet oV	515	-	-	-	-	-	-	-	langfristig	-	langfristig	-	-	langfristig	-	-
Roth	Roth	Verkehrsachse S-Bahn	16303	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Roth	Rothaurach	VRäume bis 15T zentr. Gebiet oV	1863	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Roth	Unterheckenhofen	Verkehrsachse R-Bahn	266	-	-	-	-	-	-	-	-	-	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Roth	Walesau	VRäume bis 15T nicht zentr. Gebiet	158	-	langfristig	-	-	-	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	-	-	langfristig	-	langfristig
Rötenbach	Mühlstetten	Verkehrsachse R-Bahn	741	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
Rötenbach	Rötenbach	Ländlicher Raum	1965	-	-	-	-	-	-	langfristig	-	vorrangig	-	langfristig	vorrangig	langfristig	mittelfristig	vorrangig
Schwanstetten	Leerstetten	VRäume bis 15T zentr. Gebiet	3471	-	vorrangig	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Schwanstetten	Mittelhembach	VRäume bis 15T nicht zentr. Gebiet	236	langfristig	-	-	-	-	-	-	-	-	langfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig
Schwanstetten	Schwand b.Nürnberg	VRäume bis 15T zentr. Gebiet	3204	mittelfristig	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Schwanstetten	Schwanst. Ortszentrum	VRäume bis 15T zentr. Gebiet	603	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Spalt	Enderndorf	Ländlicher Raum	202	-	-	vorrangig	mittelfristig	vorrangig	mittelfristig	vorrangig	mittelfristig	mittelfristig	-	-	vorrangig	-	-	vorrangig
Spalt	Großweingarten	Ländlicher Raum	767	-	-	-	mittelfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig	-	-	-	-	-	-
Spalt	Spalt	Ländlicher Raum	2660	mittelfristig	-	-	langfristig	-	-	-	langfristig	langfristig	-	-	-	-	-	-
Spalt	Wasserzell	Ländlicher Raum	325	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	langfristig	-	-	langfristig
Spalt	Wernfels	Ländlicher Raum	410	-	-	langfristig	mittelfristig	vorrangig	mittelfristig	vorrangig	langfristig	vorrangig	-	-	vorrangig	-	langfristig	vorrangig
Thalmässing	Aifershausen	Ländlicher Raum	382	-	vorrangig	vorrangig	-	-	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	-	-	langfristig	langfristig	-	langfristig
Thalmässing	Eysölden	Ländlicher Raum	809	-	-	langfristig	-	-	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	-	-	langfristig	-	-	langfristig
Thalmässing	Kleinhöbing	Ländlicher Raum	285	-	-	-	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	-	-	langfristig	langfristig	-	langfristig
Thalmässing	Landersdorf	Ländlicher Raum	210	-	-	-	vorrangig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	langfristig	langfristig	vorrangig	langfristig	langfristig	vorrangig
Thalmässing	Offenbau	Ländlicher Raum	418	-	langfristig	-	-	-	langfristig	-	vorrangig	langfristig	-	-	langfristig	-	-	langfristig
Thalmässing	Pyras	Ländlicher Raum	218	-</														

Tabelle 4.1: Ergebnisse Räumliche Erschließung – Einzugsbereiche von Haltestellen (Luftlinie in m)

GHO	Teilort	Einwohner	Erschlossen 400 / 1000 m	Prozent der Fläche im Haltestelleneinzugsbereich	Nichterschlossene Einwohner	Differenz zu 80% der Einwohner
Abenberg	Abenberg	3251	J	85,08	485	-
Abenberg	Bechhofen	242	J	100,00	0	-
Abenberg	Beerbach	201	J	90,91	18	-
Abenberg	Dürrenmungenau	270	J	83,40	45	-
Abenberg	Ebersbach	154	J	99,25	1	-
Abenberg	Obersteinbach ob Gmünd	184	J	100,00	0	-
Abenberg	Wassermungenau	1216	J	80,39	238	-
Allersberg	Allersberg	6363	N	76,21	1.514	241
Allersberg	Altenfelden	151	J	100,00	0	-
Allersberg	Ebenried	452	J	85,13	67	-
Allersberg	Göggelsbuch	519	J	95,65	23	-
Allersberg	Polsdorf	152	J	84,95	23	-
Büchenbach	Aurau	264	J	100,00	0	-
Büchenbach	Büchenbach	3905	J	94,27	224	-
Büchenbach	Gauchsdorf	163	J	81,54	30	-
Büchenbach	Götzenreuth	234	J	82,23	42	-
Büchenbach	Ottersdorf	289	J	99,97	0	-
Georgensgmünd	Georgensgmünd	4713	J	97,74	107	-
Georgensgmünd	Mäbenberg	405	J	99,21	3	-
Georgensgmünd	Petersgmünd	553	J	98,95	6	-
Georgensgmünd	Rittersbach	414	J	97,90	9	-
Georgensgmünd	Untersteinbach ob Gmünd	159	J	90,08	16	-
Greding	Euerwang	171	J	86,87	22	-
Greding	Greding	3542	J	80,79	680	-
Greding	Großhöbing	285	J	100,00	0	-
Greding	Hausen	166	J	91,70	14	-
Greding	Herrnsberg	308	J	100,00	0	-
Greding	Landerzhofen	171	J	98,89	2	-
Greding	Obermässing	735	J	89,40	78	-
Greding	Röckenhofen	297	J	81,87	54	-
Greding	Untermässing	354	J	90,91	32	-
Heideck	Heideck	2446	J	87,29	311	-
Heideck	Laibstadt	346	J	97,40	9	-
Heideck	Liebenstadt	276	J	86,93	36	-
Heideck	Schloßberg	228	J	90,77	21	-
Heideck	Seiboldsmühle	629	J	98,62	9	-
Heideck	Selingstadt	185	J	96,98	6	-
Hilpoltstein	Auhof	305	N	keine Haltestelle	305	244
Hilpoltstein	Heuberg	208	J	100,00	0	-
Hilpoltstein	Hilpoltstein	7239	J	93,58	465	-
Hilpoltstein	Hofstetten	908	J	94,30	52	-
Hilpoltstein	Jahrsdorf	284	N	79,99	57	0
Hilpoltstein	Marquardsholz	427	J	94,49	24	-
Hilpoltstein	Meckenhausen	1169	J	83,87	189	-
Hilpoltstein	Mörlach	172	J	100,00	0	-
Hilpoltstein	Solar	241	J	98,53	4	-
Hilpoltstein	Unterrödel	285	J	83,14	48	-
Hilpoltstein	Weinsfeld	315	J	99,26	2	-
Hilpoltstein	Zell	497	J	88,75	56	-
Kammerstein	Barthelmesaurach	873	J	90,93	79	-
Kammerstein	Haag	463	J	89,14	50	-
Kammerstein	Kammerstein	470	J	99,52	2	-
Kammerstein	Neppersreuth	153	N	22,96	118	87
Kammerstein	Oberreichenbach	175	J	80,59	34	-
Kammerstein	Volkersgau	155	J	100,00	0	-
Rednitzhembach	Igelsdorf	1910	J	93,70	120	-
Rednitzhembach	Plöckendorf	2253	J	100,00	0	-
Rednitzhembach	Rednitzhembach	1492	N	70,50	440	142
Rednitzhembach	Untermainbach	1520	J	100,00	0	-
Rohr	Gustenfelden	375	N	64,83	132	57
Rohr	Kottensdorf	371	J	83,70	60	-
Rohr	Nemsdorf	223	J	96,64	7	-
Rohr	Regelsbach	847	J	91,84	69	-
Rohr	Rohr	1062	J	80,96	202	-
Roth	Belmbrach	309	J	97,65	7	-
Roth	Bernlohe	692	J	100,00	0	-
Roth	Eckersmühlen	2639	J	92,81	190	-
Roth	Kiliansdorf	745	J	98,03	15	-
Roth	Obersteinbach a.d. Heide	250	J	94,42	14	-
Roth	Pfaffenhofen	1234	J	94,33	70	-
Roth	Pruppach	515	J	100,00	0	-
Roth	Roth	16303	J	95,26	773	-
Roth	Rothaurach	1863	J	96,96	57	-
Roth	Unterheckenhofen	266	J	100,00	0	-
Roth	Wallesau	158	J	85,90	22	-
Röttenbach	Mühlstetten	741	J	100,00	0	-
Röttenbach	Röttenbach	1965	J	92,28	152	-
Schwanstetten	Leerstetten	3471	N	54,13	1.592	898
Schwanstetten	Mittelhembach	236	N	50,81	116	69
Schwanstetten	Schwand b. Nürnberg	3204	N	69,37	981	341
Schwanstetten	Schwanst. Ortszentrum	603	J	80,27	119	-
Spalt	Enderndorf	202	J	100,00	0	-
Spalt	Großweingarten	767	J	99,25	6	-
Spalt	Spalt	2660	N	67,67	860	328
Spalt	Wasserzell	325	J	100,00	0	-
Spalt	Wernfels	410	J	87,27	52	-
Thalmässing	Alfershausen	382	J	81,51	71	-
Thalmässing	Eysölden	809	J	87,89	98	-
Thalmässing	Kleinhöbing	285	J	100,00	0	-
Thalmässing	Landersdorf	210	J	90,37	20	-
Thalmässing	Offenbau	418	J	99,08	4	-
Thalmässing	Pyras	218	J	93,21	15	-
Thalmässing	Ruppmannsburg	234	J	100,00	0	-
Thalmässing	Thalmässing	1895	N	78,22	413	34
Wendelstein	Großschwarzenlohe	3244	J	88,37	377	-
Wendelstein	Kleinschwarzenlohe	1930	J	82,66	335	-
Wendelstein	Neuses	321	J	95,38	15	-
Wendelstein	Raubersried	201	J	100,00	0	-
Wendelstein	Röthenbach b. Sankt	2443	N	67,28	799	311
Wendelstein	Sperberslohe	270	J	94,48	15	-
Wendelstein	Wendelstein	7333	J	97,41	190	-

Tabelle 4.2: Auswahl der Zielorte nach Schulpendlern und sozialversicherungspflichtig Beschäftigten

Gemeinde	Schulpendler nach	zentraler Ort 1	Schulpendler nach	zentraler Ort 2	Schulpendler nach	zentraler Ort 3
Abenberg	102	Roth	79	Schwabach	4	Nürnberg
Allersberg	29	Roth	294	Hilpoltstein	6	Nürnberg
Büchenbach	246	Roth	50	Schwabach	10	Nürnberg
Georgensgmünd	277	Roth	47	Schwabach	9	Nürnberg
Greding	128	Hilpoltstein	16	Roth	3	Nürnberg
Heideck	246	Hilpoltstein	12	Roth	5	Nürnberg
Hilpoltstein	22	Roth	28	Schwabach	6	Nürnberg
Kammerstein	118	Schwabach	3	Roth	1	Nürnberg
Rednitzhembach	283	Schwabach	83	Roth	19	Nürnberg
Rohr	195	Schwabach	5	Roth	6	Nürnberg
Roth	389	Roth	62	Schwabach	27	Nürnberg
Röttenbach	0	Georgensgmünd	92	Roth	0	Nürnberg
Schwanstetten	160	Schwabach	229	Roth	22	Nürnberg
Spalt	113	Roth	9	Schwabach	2	Nürnberg
Thalmässing	249	Hilpoltstein	15	Roth	1	Nürnberg
Wendelstein	367	Nürnberg	153	Schwabach	142	Roth

Landratsamt Roth, Schülerzahlen für das Schuljahr 2011/12.

Gemeinde	Auspendler nach	zentraler Ort 1	Auspendler nach	zentraler Ort 2	Auspendler nach	zentraler Ort 3
Abenberg	186	Roth	392	Schwabach	395	Nürnberg
Allersberg	245	Roth	174	Hilpoltstein	961	Nürnberg
Büchenbach	315	Roth	321	Schwabach	612	Nürnberg
Georgensgmünd	464	Roth	174	Schwabach	451	Nürnberg
Greding	118	Hilpoltstein	96	Roth	213	Nürnberg
Heideck	261	Hilpoltstein	219	Roth	230	Nürnberg
Hilpoltstein	504	Roth	123	Schwabach	864	Nürnberg
Kammerstein	321	Schwabach	31	Roth	277	Nürnberg
Rednitzhembach	560	Schwabach	120	Roth	978	Nürnberg
Rohr	322	Schwabach	33	Roth	437	Nürnberg
Roth	3.268	Roth	695	Schwabach	2.261	Nürnberg
Röttenbach	120	Georgensgmünd	166	Roth	200	Nürnberg
Schwanstetten	219	Schwabach	91	Roth	1.215	Nürnberg
Spalt	200	Roth	157	Schwabach	325	Nürnberg
Thalmässing	327	Hilpoltstein	186	Roth	195	Nürnberg
Wendelstein	2.865	Nürnberg	185	Schwabach	74	Roth

Bundesagentur für Arbeit, Pendlerstatistik 2009.

Tabelle 4.3: Entfernung Ortsteil zum Gemeindehauptort

GHO	Teilort	Einwohner	Gemeindehauptort (GHO)	Entfernung in m (Luftlinie)	Entfernung in km (Straße)
Abenberg	Abenberg	3251	Abenberg	Hauptort	Hauptort
Abenberg	Bechhofen	242	Abenberg	2105	2,5
Abenberg	Beerbach	201	Abenberg	4268	5,0
Abenberg	Dürrenmungenau	270	Abenberg	3013	3,6
Abenberg	Ebersbach	154	Abenberg	2426	2,9
Abenberg	Obersteinbach ob Gmünd	184	Abenberg	2464	2,9
Abenberg	Wassermungenau	1216	Abenberg	5014	5,9
Allersberg	Allersberg	6363	Allersberg	Hauptort	Hauptort
Allersberg	Altenfelden	151	Allersberg	1101	1,3
Allersberg	Ebenried	452	Allersberg	4521	5,3
Allersberg	Göggelsbuch	519	Allersberg	3008	3,5
Allersberg	Polsdorf	152	Allersberg	2397	2,8
Büchenbach	Büchenbach	3905	Büchenbach	Hauptort	Hauptort
Büchenbach	Aurau	264	Büchenbach	3015	3,6
Büchenbach	Gauchsdorf	163	Büchenbach	3459	4,1
Büchenbach	Götzenreuth	234	Büchenbach	4787	5,6
Büchenbach	Ottersdorf	289	Büchenbach	2754	3,2
Georgensgmünd	Georgensgmünd	4713	Georgensgmünd	Hauptort	Hauptort
Georgensgmünd	Mäbenberg	405	Georgensgmünd	2365	2,8
Georgensgmünd	Petersgmünd	553	Georgensgmünd	0	0,0
Georgensgmünd	Rittersbach	414	Georgensgmünd	2581	3,0
Georgensgmünd	Untersteinbach ob Gmünd	159	Georgensgmünd	3023	3,6
Greding	Greding	3542	Greding	Hauptort	Hauptort
Greding	Euerwang	171	Greding	3287	3,9
Greding	Großhöbing	285	Greding	5179	6,1
Greding	Hausen	166	Greding	2610	3,1
Greding	Herrnsberg	308	Greding	2556	3,0
Greding	Landerzhofen	171	Greding	2477	2,9
Greding	Obermässing	735	Greding	7843	9,3
Greding	Röckenhofen	297	Greding	3549	4,2
Greding	Untermässing	354	Greding	6006	7,1
Heideck	Heideck	2446	Heideck	Hauptort	Hauptort
Heideck	Laibstadt	346	Heideck	3350	4,0
Heideck	Liebenstadt	276	Heideck	2712	3,2
Heideck	Schloßberg	228	Heideck	1946	2,3
Heideck	Seiboldsmühle	629	Heideck	940	1,1
Heideck	Selingstadt	185	Heideck	1212	1,4
Hilpoltstein	Hilpoltstein	7239	Hilpoltstein	Hauptort	Hauptort
Hilpoltstein	Auhof	305	Hilpoltstein	1271	1,5
Hilpoltstein	Heuberg	208	Hilpoltstein	1580	1,9
Hilpoltstein	Hofstetten	908	Hilpoltstein	1549	1,8
Hilpoltstein	Jahrsdorf	284	Hilpoltstein	3746	4,4
Hilpoltstein	Marquardsholz	427	Hilpoltstein	944	1,1
Hilpoltstein	Meckenhausen	1169	Hilpoltstein	6656	7,9
Hilpoltstein	Mörlach	172	Hilpoltstein	3682	4,3
Hilpoltstein	Solar	241	Hilpoltstein	1074	1,3
Hilpoltstein	Unterrödel	285	Hilpoltstein	3150	3,7
Hilpoltstein	Weinsfeld	315	Hilpoltstein	6264	7,4
Hilpoltstein	Zell	497	Hilpoltstein	4913	5,8
Kammerstein	Kammerstein	470	Kammerstein	Hauptort	Hauptort
Kammerstein	Barthelmesaurach	873	Kammerstein	2695	3,2
Kammerstein	Haag	463	Kammerstein	1485	1,8
Kammerstein	Neppersreuth	153	Kammerstein	0	0,0
Kammerstein	Oberreichenbach	175	Kammerstein	3240	3,8
Kammerstein	Volkersgau	155	Kammerstein	3205	3,8
Rednitzhembach	Rednitzhembach	1492	Rednitzhembach	Hauptort	Hauptort
Rednitzhembach	Igelsdorf	1910	Rednitzhembach	1045	1,2
Rednitzhembach	Plöckendorf	2253	Rednitzhembach	518	0,6
Rednitzhembach	Untermainbach	1520	Rednitzhembach	1045	1,2
Rohr	Rohr	1062	Rohr	Hauptort	Hauptort
Rohr	Gustenfelden	375	Rohr	5993	7,1
Rohr	Kottensdorf	371	Rohr	4438	5,2
Rohr	Nemsdorf	223	Rohr	7372	8,7
Rohr	Regelsbach	847	Rohr	5234	6,2
Roth	Roth	16303	Roth	Hauptort	Hauptort
Roth	Belmbrach	309	Roth	745	0,9
Roth	Bernlohe	692	Roth	4636	5,5
Roth	Eckersmühlen	2639	Roth	4367	5,2
Roth	Kiliansdorf	745	Roth	171	0,2
Roth	Obersteinbach a.d. Heide	250	Roth	3069	3,6
Roth	Pfaffenhofen	1234	Roth	600	0,7
Roth	Pruppach	515	Roth	2036	2,4
Roth	Rothaurach	1863	Roth	906	1,1
Roth	Unterheckenhofen	266	Roth	3594	4,2
Roth	Wallesau	158	Roth	5135	6,1
Röttenbach	Röttenbach	1965	Röttenbach	Hauptort	Hauptort
Röttenbach	Mühlstetten	741	Röttenbach	544	0,6
Schwanstetten	Schwanstetten Ortszentrum	603	Schwanstetten	Hauptort	Hauptort
Schwanstetten	Leerstetten	3471	Schwanst.	935	1,1
Schwanstetten	Mittelhembach	236	Schwanst.	2019	2,4
Schwanstetten	Schwand b. Nürnberg	3204	Schwanst.	806	1,0
Spalt	Spalt	2660	Spalt	Hauptort	Hauptort
Spalt	Enderndorf	202	Spalt	2767	3,3
Spalt	Großweingarten	767	Spalt	992	1,2
Spalt	Wasserzell	325	Spalt	1445	1,7
Spalt	Wernfels	410	Spalt	3274	3,9
Thalmässing	Thalmässing	1895	Thalmässing	Hauptort	Hauptort
Thalmässing	Alfershausen	382	Thalmässing	3168	3,7
Thalmässing	Eysölden	809	Thalmässing	4483	5,3
Thalmässing	Kleinhöbing	285	Thalmässing	5120	6,0
Thalmässing	Landersdorf	210	Thalmässing	2059	2,4
Thalmässing	Offenbau	418	Thalmässing	4940	5,8
Thalmässing	Pyras	218	Thalmässing	6389	7,5
Thalmässing	Ruppmannsberg	234	Thalmässing	2075	2,4
Wendelstein	Wendelstein	7333	Wendelstein	Hauptort	Hauptort
Wendelstein	Großschwarzenlohe	3244	Wendelstein	955	1,1
Wendelstein	Kleinschwarzenlohe	1930	Wendelstein	1537	1,8
Wendelstein	Neuses	321	Wendelstein	3837	4,5
Wendelstein	Raubersried	201	Wendelstein	699	0,8
Wendelstein	Röthenbach b.Sankt	2443	Wendelstein	819	1,0
Wendelstein	Sperberslohe	270	Wendelstein	3899	4,6

Tabelle 4.6: Ergebnisse Erreichbarkeit Zentraler Ort 2

GHO	Teilort	Erreichbarkeit Zentraler Ort 2 (ZO2)	Einwohner	Schultage			Ferientage			Samstag			Sonn-Feiertag		
				Anzahl Fahrten erfüllt	Bef-Zeit erfüllt GW	Bef-Zeit erfüllt RW	Anzahl Fahrten erfüllt	Bef-Zeit erfüllt GW	Bef-Zeit erfüllt RW	Anzahl Fahrten erfüllt	Bef-Zeit erfüllt GW	Bef-Zeit erfüllt RW	Anzahl Fahrten erfüllt	Bef-Zeit erfüllt GW	Bef-Zeit erfüllt RW
Abenberg	Abenberg	Schwabach	3251	ja	ja	ja									
Abenberg	Bechhofen	Schwabach	242	ja	ja	ja	nein	nein	nein	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Abenberg	Beerbach	Schwabach	201	ja	ja	nein	ja	nein	nein	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Abenberg	Dürrenmungenau	Schwabach	270	ja	nein	nein	ja	nein	nein	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Abenberg	Ebersbach	Schwabach	154	ja	ja	ja									
Abenberg	Obersteinbach ob Gmünd	Schwabach	184	ja	ja	nein	ja	ja	nein	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Abenberg	Wassermungenau	Schwabach	1216	ja	nein	nein	ja	nein	nein	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Allersberg	Allersberg	Hilpoltstein	6363	nein	nein	nein									
Allersberg	Altenfelden	Hilpoltstein	151	ja	ja	ja									
Allersberg	Ebenried	Hilpoltstein	452	nein	nein	nein									
Allersberg	Göggelsbuch	Hilpoltstein	519	nein	nein	nein									
Allersberg	Poldsdorf	Hilpoltstein	152	ja	ja	ja	nein	nein	nein	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Büchenbach	Aurau	Schwabach	264	ja	ja	ja									
Büchenbach	Büchenbach	Schwabach	3905	ja	ja	ja									
Büchenbach	Gauchsdorf	Schwabach	163	ja	ja	ja	nein	nein	nein	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Büchenbach	Götzenreuth	Schwabach	234	ja	ja	ja	nein	nein	nein	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Büchenbach	Ottersdorf	Schwabach	289	ja	ja	ja	nein	nein	nein	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Georgensgmünd	Georgensgmünd	Schwabach	4713	ja	ja	ja									
Georgensgmünd	Mäbenberg	Schwabach	405	ja	ja	nein	ja	ja	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Georgensgmünd	Petersgmünd	Schwabach	553	ja	ja	ja									
Georgensgmünd	Rittersbach	Schwabach	414	ja	ja	nein	ja	ja	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Georgensgmünd	Untersteinbach ob Gmünd	Schwabach	159	ja	ja	nein	ja	ja	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Greiding	Euerwang	Roth	171	nein	nein	nein	ja	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Greiding	Greiding	Roth	3542	ja	nein	nein	ja	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Greiding	Großhöbing	Roth	285	ja	nein	nein	ja	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Greiding	Hausen	Roth	166	ja	nein	nein	ja	ja	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Greiding	Hernsberg	Roth	308	ja	nein	nein	ja	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Greiding	Landerzhofen	Roth	171	nein	nein	nein	ja	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Greiding	Obermässing	Roth	735	ja	nein	nein	ja	ja	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Greiding	Röckenhofen	Roth	297	ja	nein	nein	ja	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Greiding	Untermässing	Roth	354	ja	nein	nein	ja	ja	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Heideck	Heideck	Roth	2446	ja	ja	nein	ja	ja	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Heideck	Laibstadt	Roth	346	ja	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Heideck	Liebenstadt	Roth	276	nein	nein	nein									
Heideck	Schloßberg	Roth	228	ja	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Heideck	Seiboldsmühle	Roth	629	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Heideck	Selingstadt	Roth	185	ja	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Hilpoltstein	Auhof	Schwabach	305	k. H.	k. H.	k. H.	k. H.	k. H.	k. H.	k. H.	k. H.	k. H.	k. H.	k. H.	k. H.
Hilpoltstein	Heuberg	Schwabach	208	ja	nein	nein									
Hilpoltstein	Hilpoltstein	Schwabach	7239	ja	ja	ja									
Hilpoltstein	Hofstetten	Schwabach	908	ja	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Hilpoltstein	Jahrsdorf	Schwabach	284	ja	nein	nein	ja	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Hilpoltstein	Marquardsholz	Schwabach	427	nein	nein	nein									
Hilpoltstein	Meckenhausen	Schwabach	1169	ja	nein	nein	ja	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Hilpoltstein	Mörtach	Schwabach	172	nein	nein	nein									
Hilpoltstein	Solar	Schwabach	241	ja	ja	nein	ja	ja	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Hilpoltstein	Unterrödel	Schwabach	285	ja	nein	nein	ja	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Hilpoltstein	Weinsfeld	Schwabach	315	ja	nein	nein	ja	ja	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Hilpoltstein	Zell	Schwabach	497	ja	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Kammerstein	Barthelmesaurach	Roth	873	ja	ja	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Kammerstein	Haag	Roth	463	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Kammerstein	Kammerstein	Roth	470	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Kammerstein	Neppersreuth	Roth	153	nein	nein	nein									
Kammerstein	Oberreichenbach	Roth	175	nein	nein	nein									
Kammerstein	Volkersgau	Roth	155	nein	nein	nein									
Rednitzhembach	Igelsdorf	Roth	1910	ja	ja	ja									
Rednitzhembach	Plöckendorf	Roth	2253	ja	ja	ja									
Rednitzhembach	Rednitzhembach	Roth	1492	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Rednitzhembach	Untermainbach	Roth	1520	ja	ja	ja									
Rohr	Gustenfelden	Roth	375	ja	ja	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Rohr	Kottensdorf	Roth	371	ja	ja	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Rohr	Nemsdorf	Roth	223	nein	nein	nein									
Rohr	Regelsbach	Roth	847	nein	nein	nein									
Rohr	Rohr	Roth	1062	ja	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Roth	Beimbrach	Schwabach	309	nein	nein	nein	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Roth	Bernohe	Schwabach	692	ja	ja	ja									
Roth	Eckersmühlen	Schwabach	2639	ja	ja	ja									
Roth	Kiliansdorf	Schwabach	745	ja	ja	ja									
Roth	Obersteinbach a.d. Heide	Schwabach	250	nein	nein	nein	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Roth	Pfaffenhofen	Schwabach	1234	ja	ja	ja									
Roth	Pruppach	Schwabach	515	ja	ja	ja									
Roth	Roth	Schwabach	16303	ja	ja	ja									
Roth	Rothaurach	Schwabach	1863	ja	ja	ja									
Roth	Unterheckenhofen	Schwabach	266	ja	ja	ja									
Roth	Wallesau	Schwabach	158	nein	nein	nein	ja	ja	nein	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Röttenbach	Mühlstetten	Roth	741	ja	ja	ja									
Röttenbach	Röttenbach	Roth	1965	ja	ja	ja	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Schwanstetten	Leerstetten	Roth	3471	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Schwanstetten	Mittelhembach	Roth	236	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Schwanstetten	Schwand b. Nürnberg	Roth	3204	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Schwanstetten	Schwanst. Ortszentrum	Roth	603	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Spalt	Enderndorf	Schwabach	202	nein	nein	nein									
Spalt	Großweingarten	Schwabach	767	nein	nein	nein	ja	ja	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Spalt	Spalt	Schwabach	2660	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nein	ja	nein	nein
Spalt	Wasserzell	Schwabach	325	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nein	nein	nein	nein
Spalt	Wernfels	Schwabach	410	ja	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Thalmässing	Alfershausen	Roth	382	ja	ja	nein	ja	ja	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Thalmässing	Eysölden	Roth	809	ja	ja	nein	ja	ja	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Thalmässing	Kleinhöbing	Roth	285	ja	nein	nein	ja	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Thalmässing	Landersdorf	Roth	210	nein	nein	nein	ja	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Thalmässing	Offenbau	Roth	418	ja	ja	nein	ja	ja	ja	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Thalmässing	Pyras	Roth	218	nein	nein	nein									
Thalmässing	Ruppmannsburg	Roth	234	ja	nein	nein	ja	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Thalmässing	Thalmässing	Roth	1895	ja	nein	nein	ja	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Wendelstein	Großschwarzenlohe	Schwabach	3244	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nein	nein	nein	nein	nein
Wendelstein	Kleinschwarzenlohe	Schwabach	1930	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nein	nein	nein	nein	nein
Wendelstein	Neuses	Schwabach	321	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Wendelstein	Raubersried	Schwabach	201	ja	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Wendelstein	Röthenbach b.Sankt	Schwabach	2443	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nein	nein	nein	nein	nein
Wendelstein	Sperberslohe	Schwabach	270	nein	nein	nein									
Wendelstein	Wendelstein	Schwabach	7333	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nein	nein	nein	nein	nein
			ja	79	54	41	69	52	38	39	34	32	34	32	32
			nein	21	46	59	31	48	62	61	66	68	66	68	68
			keine HST	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
			Summe												

Tabelle 4.9: Besetzungsgrad Schultage

VGN-Linie	Richtung	Std.-Gruppe	Hst von	Hst nach	Querschnitt/Pers. (VE2008)	Anzahl Fahrten in der Stundengruppe (Fpl. 2008)	Fahrzeugtyp	Fahrzeuggröße (Kapazität)	Besetzungsgrad pro Fahrt
504	1	16	Nürnberg Langwasser Mitte	Pyraubaum Rathaus	7	1	OVF Standardlinienbus 12 m	86	8,1%
504	2	5	Pyraubaum Rathaus	Nürnberg Langwasser Mitte	15	1	OVF Standardlinienbus 12 m	86	17,4%
505	1	13	Neumarkt Seelstr.	Neumarkt Florianstr.	201	6	OVF Standardlinienbus 12 m	86	39,0%
505	2	7	Neumarkt Theo-Betz-Platz	Neumarkt Seelstr.	358	9	OVF Standardlinienbus 12 m	86	46,3%
514	1	13	Neumarkt Bahnhof	Neumarkt Abzw. Hasenheide	149	4	Regionalbus	86	43,3%
514	2	7	Neumarkt Berufsschule	Neumarkt Theo-Betz-Platz	176	4	Regionalbus	86	51,2%
516	1	13	Neumarkt Seelstr.	Neumarkt Florianstr.	88	4	OVF Standardlinienbus 12 m	86	25,6%
516	2	7	Berggau Ramoldplatz	Berggau Reifenstein	143	3	OVF Standardlinienbus 12 m	86	55,4%
526	1	13	Berching Realschule	Fribertshofen	64	1	Regionalbus	86	74,4%
526	2	7	Wirbertshofen	Berching Realschule	21	2	Regionalbus	86	12,2%
527	1	6	Göggelsbuch Kirche	Allersberg (Rothsee) Bahnhof	13	1	OVF Standardlinienbus 12 m	86	15,1%
527	2	17	Allersberg (Rothsee) Bahnhof	Göggelsbuch Kirche	15	1	OVF Standardlinienbus 12 m	86	17,4%
595	1	7	Lohen Ortsmitte	Eysölden Schule	66	1	OVF Standardlinienbus 12 m	86	76,7%
595	2	13	Eysölden Schule	Pyras Ortsmitte	23	3	OVF Standardlinienbus 12 m	86	8,9%
596	1	12	Hilpoltstein Gymnasium	Hilpoltstein Heidecker Str.	126	2	OVF Standardlinienbus 12 m	86	73,3%
596	2	6	Hilpoltstein Heidecker Str.	Hilpoltstein Gymnasium	116	2	OVF Standardlinienbus 12 m	86	67,4%
597	1	6	Hilpoltstein Bahnhof	Hilpoltstein Gymnasium	176	5	Regionalbus	73,6	47,8%
597	2	7	Lampersdorf	Allersberg Grundschule	86	2	Regionalbus	73	58,9%
598	1	12	Hilpoltstein Gymnasium	Meckenhausen Ortsmitte	185	1	Regionalbus	86	215,1%
598	2	7	Grauwinkl	Hilpoltstein Gymnasium	180	1	Regionalbus	86	209,3%
599	1	12	Hilpoltstein Gymnasium	Mörlach (b. Hilpoltst.) Mitte	63	1	Regionalbus	86	73,3%
599	2	6	Forchheim (b. Freystadt)	Hilpoltstein Bahnhof	45	1	Regionalbus	86	52,3%
601	1	16	Nürnberg Werkvolksiedlung	Nürnberg Neulandsiedlung	26	1	Regionalbus	86	30,2%
601	2	6	Nürnberg Am Zollhaus	Nürnberg Langwasser Mitte	77	2	Regionalbus	86	44,8%
602	1	17	Wendelst. Altes Rathaus	Wendelstein Grundschule	90	2	OVF Standardlinienbus 12 m	86	52,3%
602	2	7	Wendelst. Sperbersl. Str.	Wendelstein Grundschule	196	3	OVF Standardlinienbus 12 m	86	76,0%
603	1	13	Nürnberg Langwasser Mitte	Nürnberg Zollhaus Gaststätte	174	3	Regionalbus	86	67,4%
603	2	7	Nürnberg Neulandsiedlung	Nürnberg Langwasser Mitte	222	4	Regionalbus	86	64,5%
604	1	13	Roth Schulzentrum	Roth Nürnberger Str.	426	5	Gelenkbus	107	79,6%
604	2	7	Roth Willy-Supf-Platz	Roth Schulzentrum	276	3	Gelenkbus	107	86,0%
605	1	13	Roth Schulzentrum	Rothaurach Ost	76	2	OVF Standardlinienbus 12 m	86	44,2%
605	2	7	Rothaurach Ost	Roth Weinbergweg	129	3	OVF Standardlinienbus 12 m	86	50,0%
607	1	12	Schwabach Schillerplatz	Haag (b. Kammerstein) Nord	103	2	OVF Standardlinienbus 12 m	86	59,9%
607	2	7	Schwabach Gutenbergstr.	Schwabach Schillerplatz	208	3	OVF Standardlinienbus 12 m	86	80,6%
608	1	13	Roth Allersberger Str.	Roth Abzw. An der Lände	52	1	Regionalbus	86	60,5%
608	2	7	Roth Bahnhof	Roth Abzw. An der Lände	55	1	Regionalbus	86	64,0%
611	1	12	Hilpoltstein Gymnasium	Tiefenbach (b. Thalmässing) Ort	53	1	Regionalbus	86	61,6%
611	2	6	Zell (b. Hilpoltstein)	Oberrodell	89	2	Regionalbus	86	51,7%
612	1	6	Lohen Staatsstr. -2-	Offenbau Kirche -2-	76	1	Regionalbus	86	88,4%
612	2	13	Hilpoltstein Gymnasium	Weinsfeld	216	1	Regionalbus	86	251,2%
613	1	7	Birkhof (bei Greding)	Greding Volksschule	70	1	Regionalbus	86	81,4%
613	2	7	Obermässing Kreuzung	Obermässing Schule	84	1	Regionalbus	86	97,7%
614	1	5	Göggelsbuch Kirche	Allersberg (Rothsee) Bahnhof	2	1	Regionalbus	86	2,3%
614	2	17	Allersberg (Rothsee) Bahnhof	Göggelsbuch Kirche	3	1	Regionalbus	86	3,5%
617	1	7	Dixenhausen	Thalmässing Marktplatz	34	1	Regionalbus	86	39,5%
617	2	13	Thalmässing Marktplatz	Dixenhausen	25	1	Regionalbus	86	29,1%
618	1	6	Höttingen Am Galgenfeld	Weiboldshausen	96	2	Regionalbus	86	55,8%
618	2	12	Weißenburg Schulzentrum	Ettenstatt	61	1	Regionalbus	86	70,9%
619	1	6	Fiengenstall Pleinfelder Str.	Weißenburg Pfarrer	66	1	Regionalbus	86	76,7%
619	2	13	Weißenburg Schulzentrum	Weiboldshausen	86	1	Regionalbus	86	100,0%
621	1	14	Gunzenhausen Bahnhof	Gräfensteinbg. Ab. Brombach	60	1	Regionalbus	86	69,8%
621	2	7	Oberasbach (b. Gunzenhausen)	Gunzenhausen Grundschule Süd	107	1	Regionalbus	86	124,4%
622	1	7	Wassermungenau Mitte	Windsbach Gymnasium	158	1	Regionalbus	86	183,7%
622	2	13	Windsbach Gymnasium	Wassermungenau Mitte	85	1	Regionalbus	86	98,8%
625	1	7	Wassermungenau Beerbachstr.	Windsbach Bahnhof	7	2	Regionalbus	86	4,1%
625	2	13	Windsbach Gymnasium	Wernfels West	118	1	Regionalbus	86	137,2%
626	1	7	Georgensgmünd Erlenweg	Georgensgmünd Bahnhof	97	1	Regionalbus	86	112,8%
627	1	6	Georgensgmünd Moselstr.	Georgensgmünd Bahnhof	38	1	Regionalbus	86	44,2%
629	1	13	Röttenbach (RH) Maiglerstr.	Röttenbach (RH) Köhlerweg	58	1	Regionalbus	86	67,4%
629	2	7	Wernsbach (b. Georgensgmünd)	Georgensgmünd Bahnhof	81	1	Regionalbus	86	94,2%
631	1	13	Röttenbach (RH) Steinfeld	Röttenbach (RH) Maiglerstr.	174	2	Regionalbus	86	101,2%
632	1	7	Spalt Lange Gasse	Röttenbach (RH) Steinfeld	96	2	Regionalbus	86	55,8%
633	1	12	Hilpoltstein Gymnasium	Heideck Bahnhofstr.	139	4	OVF Standardlinienbus 12 m	86	40,4%
633	2	6	Heideck Marktplatz	Heideck Bahnhofstr.	114	3	OVF Standardlinienbus 12 m	86	44,2%
634	1	12	Hilpoltstein Gymnasium	Röttenbach (RH) Köhlerweg	72	1	RSB Regionalbus 3-Achser	107	67,3%
634	2	6	Tautenwind	Hilpoltstein Gymnasium	82	1	RSB Regionalbus 3-Achser	107	76,6%
635	1	13	Roth Schulzentrum	Roth Bahnhof	169	3	RSB Standardlinienbus 12 m	96	58,7%
635	2	7	Götzenreuth	Büchenbach/RH Schule	134	2	RSB Standardlinienbus 12 m	96	69,8%
637	1	13	Schlungenhof Laubenziedlerstr.	Laubenzedel Feuerwehrhaus	89	2	Regionalbus	86	51,7%
637	2	7	Laubenzedel Feuerwehrhaus	Schlungenhof Laubenziedlerstr.	123	2	Regionalbus	86	71,5%
651	1	15	Nürnberg Saarbrückener Str.	Nürnberg Falkenheim	169	6	VAG-Bus	86	32,8%
651	2	6	Nürnberg Saarbrückener Str.	Nürnberg Frankenstr.	240	6	VAG-Bus	86	46,5%
661	1*	13	Schwabach Bahnhof	Schwabach Rother Str.	119	3	Linienbus	86	46,1%
661	2*	7	Schwabach Bahnhof	Schwabach Ludwigstr.	134	3	Linienbus	86	51,9%
662	1	7	Limbach Eschenbachstr.	Schwabach Hochgericht	216	4	Linienbus	86	62,8%
662	2	12	Schwabach Bahnhof	Schwabach Wengleinstr.	220	3	Linienbus	86	85,3%
671	1	6	Dietersdorf FW-Haus	Wolkersdorf Hallerstr.	63	1	Regionalbus	86	73,3%
671	2	13	Schwabach Neutorstr.	Wolkersdorf Schule	47	1	Regionalbus	86	54,7%
673	1	7	Unterreichenbach Mitte	Schwabach Gutenbergstr.	100	2	Regionalbus	86	58,1%
673	2	13	Schwabach Gutenbergstr.	Unterreichenb. A. d. Leite	69	1	Regionalbus	86	80,2%
676	1	13	Schwabach Schillerplatz	Rednitzhembach Unterführung	122	1	Regionalbus	86	141,9%
676	2	6	Schwand (Schwanst.) Rosengasse	Rednitzhembach Kreisverkehr	98	2	Regionalbus	86	57,0%
677	1	13	Schwabach Bahnhof	Leerstetten Schwabacher Str.	104	1	Regionalbus	86	120,9%
677	2	7	Leerstetten Hauptstr.	Schwabach Bahnhof	72	1	Regionalbus	86	83,7%
678	1	7	Wendelst. Am Kohlschlag	Wendelst. Sperbersl. Str.	111	1	Regionalbus	86	129,1%
678	2	13	Schwabach Schillerplatz	Wendelst. Sperbersl. Str.	72	1	Regionalbus	86	83,7%
681	1	7	Roth Bahnhof	Roth Schulzentrum	146	3	RSB Standardlinienbus 11 m	84	57,9%
681	2	13	Roth Belmbracher Str.	Roth Bahnhof	58	2	RSB Standardlinienbus 11 m	84	34,5%
682	1	7	Rothaurach Nibelungenring	Roth Auf der Kupferplatte	71	2	RSB Standardlinienbus 12 m	96	37,0%
682	2	13	Roth Einsteinstr.	Roth Auf der Kupferplatte	29	2	RSB Standardlinienbus 12 m	96	15,1%
683	1*	7	Roth Nordring	Roth P.-Henlein-Str.	49	1	RSB Standardlinienbus 12 m	96	51,0%
683	2*	13	Roth P.-Henlein-Str.	Pfaffenhofen Unt. Glasschleife	69	1	RSB Standardlinienbus 12 m	96	71,9%
684	1	7	Belmbrach	Roth Schule Gartenstr.	45	1	RSB Standardlinienbus 12 m	96	46,9%
684	2	13	Roth Schule Gartenstr.	Roth Virchowstr.	39	1	RSB Standardlinienbus 12 m	96	40,6%
685	1	6	Roth Friedhof	Roth Bahnhof	33	2	RSB Standardlinienbus 12 m	96	17,2%
685	1	13	Roth P.-Henlein-Str.	Roth Am Hochgericht	33	2	RSB Standardlinienbus 12 m	96	17,2%
686	1	7	Roth Virchowstr.	Roth Bahnhof	68	1	RSB Standardlinienbus 12 m	96	70,8%
686	2	7	Roth Nürnberger Str.	Roth Willy-Supf-Platz	98	2	RSB Standardlinienbus 12 m	96	51,0%
713	1	6	Weißensbronn	Weiterndorf	122	2	Regionalbus	86	70,9%
713	2	7	Stein Palm Beach	Stein Gymnasium	190	3	Regionalbus	86	73,6%
721	1	7	Leipersloh	Windsbach Gymnasium	54	1	Regionalbus	86	62,8%
721	2	13	Windsbach Gymnasium	Bertholdsdorf	96	1	Regionalbus	86	111,6%

Durchschnitt: 66,4%

Auslastung: Besetzungsgrad (Maximalwert je Linie nach Stundengruppe und Richtung wird als Spitzenstd. nach Leitlinie interpretiert.)

Grenzwert: in Spitzenstunde bis 70% (Bei Einzelfahrten in Spitzenstunde bis 100%.)

Richtwert: in Spitzenstunde bis 65%

Kapazität = Pauschalwert (86 Sitz- und Stehplätze)*

* Pauschale Fahrzeugkapazitäten entsprechend der Angaben auf <http://www.fachportal.nahverkehr.nrw.de> vom 21.11.2011.

Angaben der Verkehrsunternehmen über die tatsächlich eingesetzten Fahrzeugkapazitäten und/oder Verstärkerfahrten werden derzeit abgefragt, um eine belastbare Analyse zu ermöglichen.

Tabelle 4.10: Besetzungsgrad Ferientage

VGN-Linie	Richtung	Std.-Gruppe	Hst von	Hst nach	Querschnitt/Pers. (VE2008)	Anzahl Fahrten in der Stundengruppe (Fpl. 2008)	Fahrzeugtyp	Fahrzeuggröße (Kapazität)	Besetzungsgrad pro Fahrt
504	1	16	Nürnberg Langwasser Mitte	Pyrbaum Rathaus	2	1	OVF Standardlinienbus 12 m	86	2,3%
504	2	5	Pyrbaum Rathaus	Nürnberg Langwasser Mitte	11	1	OVF Standardlinienbus 12 m	86	12,8%
505	1	6	Allersberg Busbahnhof	Allersberg (Rothsee) Bahnhof	40	2	OVF Standardlinienbus 12 m	86	23,3%
505	2	15	Allersberg (Rothsee) Bahnhof	Seiligenporten Mitte	43	1	OVF Standardlinienbus 12 m	86	50,0%
514	1	13	Neumarkt Bahnhof	Sulzbürg Badberg	15	1	Regionalbus	86	17,4%
514	1	17	Neumarkt Bahnhof	Abzw. Reichertshofen	15	1	Regionalbus	86	17,4%
514	2	8	Buchberg Waldstr.	Neumarkt Bahnhof	29	1	Regionalbus	86	33,7%
516	1	8	Allersberg Marktplatz	Allersberg (Rothsee) Bahnhof	57	1	OVF Standardlinienbus 12 m	86	66,3%
516	2	16	Allersberg (Rothsee) Bahnhof	Allersberg Freystädter Str.	39	1	OVF Standardlinienbus 12 m	86	45,3%
516	2	18	Allersberg (Rothsee) Bahnhof	Allersberg Johannisbrücke	39	1	OVF Standardlinienbus 12 m	86	45,3%
527	1	6	Göggelsbuch Kirche	Allersberg (Rothsee) Bahnhof	9	1	OVF Standardlinienbus 12 m	86	10,5%
527	2	17	Allersberg (Rothsee) Bahnhof	Abzw. Schönbrunn (b. Allersbg)	13	1	OVF Standardlinienbus 12 m	86	15,1%
597	1	13	Allersberg (Rothsee) Bahnhof	Allersberg Marktplatz	6	1	Regionalbus	73	8,2%
601	1	16	Röthenb.(St.W) Schwarzachhöhe	Sperberslohe	42	1	Regionalbus	86	48,8%
601	2	6	Allersberg Johannisbrücke	Allersberg Pyrbaumer Str.	16	2	Regionalbus	86	9,3%
601	2	17	Nürnberg Am Zollhaus	Nürnberg Langwasser Mitte	16	1	Regionalbus	86	18,6%
602	1	15	Wendelst. Altes Rathaus	Wendelst. Sperbersl. Str.	117	2	OVF Standardlinienbus 12 m	86	68,0%
602	2	9	Nürnberg Am Zollhaus	Nürnberg Langwasser Mitte	53	1	OVF Standardlinienbus 12 m	86	61,6%
603	1	17	Nürnberg Langwasser Mitte	Wendelstein Max-Reger-Weg	117	2	Regionalbus	86	68,0%
603	2	14	Röthenbach (St.W) Mitte	Nürnberg Langwasser Mitte	68	1	Regionalbus	86	79,1%
604	1	13	Leerstetten Hauptstr.	Wendelstein Max-Reger-Weg	1	1	OVF Standardlinienbus 12 m	86	1,2%
605	1	12	Roth Bahnhof	Rothaurach Schwabacher Str.	11	1	OVF Standardlinienbus 12 m	86	12,8%
605	2	6	Abenberg Unteres Tor	Roth Bahnhof	2	1	OVF Standardlinienbus 12 m	86	2,3%
607	1	15	Kammerstein Nord	Kammerstein Ramungusweg	16	1	OVF Standardlinienbus 12 m	86	18,6%
607	2	5	Kammerstein Mitte	Schwabach Nördlinger Str.	30	2	OVF Standardlinienbus 12 m	86	17,4%
608	1	13	Roth Bahnhof	Guggenmühle	9	2	Regionalbus	86	5,2%
608	2	14	Brunnau	Roth Bahnhof	11	1	Regionalbus	86	12,8%
611	1	12	Hilpoltstein Heidecker Str.	Zell (b. Hilpoltstein)	32	1	Regionalbus	86	37,2%
611	2	18	Greding Zur Achmühle	Greding Hallenbad	13	1	Regionalbus	86	15,1%
614	1	5	Greding Hallenbad	Allersberg (Rothsee) Bahnhof	1	1	Regionalbus	86	1,2%
614	2	17	Allersberg (Rothsee) Bahnhof	Göggelsbuch Kirche	2	1	Regionalbus	86	2,3%
618	1	5	Ettenstatt	Weißenburg Bahnhof	10	1	Regionalbus	86	11,6%
618	2	17	Weißenburg Plärrer	Kaltenbuch	2	1	Regionalbus	86	2,3%
619	2	17	Weiboldshausen	Höttingen Ortsmitte	2	1	Regionalbus	86	2,3%
621	1	17	Gunzenhausen Bahnhof	Absberg Geiselsberger Str.	1	1	Regionalbus	86	1,2%
621	2	9	Thannhausen (b. Pfofeld) Ort	Gunzenhausen Bahnhof	4	1	Regionalbus	86	4,7%
626	1	17	Georgensgmünd Bahnhof	Georgensgmünd Saazer Str.	26	1	Regionalbus	86	30,2%
627	1	10	Untersteinbach ob Gmünd	Georgensgmünd Bahnhof	6	1	Regionalbus	86	7,0%
628	1	16	Georgensgmünd Obere Lerch	Georgensgmünd Bahnhof	3	1	Regionalbus	86	3,5%
629	1	6	Röttenbach (RH) Rathaus	Mühlstetten Bahnhof	4	1	Regionalbus	86	4,7%
629	2	16	Georgensgmünd Bahnhof	Mühlstetten Gundekarstr.	5	1	Regionalbus	86	5,8%
633	1	15	Allersberg (Rothsee) Bahnhof	Abzw. Grashof ROTHSEE	42	1	OVF Standardlinienbus 12 m	86	48,8%
633	2	14	Heuberg (b.Hilpol.) Staatsstr.	Allersberg (Rothsee) Bahnhof	52	1	OVF Standardlinienbus 12 m	86	60,5%
635	2	7	Untersteinbach ob Gmünd	Roth Bahnhof	2	1	RSB Standardlinienbus 12 m	96	2,1%
637	1	17	Gunzenhausen Bahnhof	Haundorf (Lkr.Weißenburg-G.)	5	1	Regionalbus	86	5,8%
637	2	9	Haundorf (Lkr.Weißenburg-G.)	Gunzenhausen Bahnhof	2	1	Regionalbus	86	2,3%
651	1	13	Nürnberg Frankenstr.	Nürnberg Falkenheim	153	6	VAG-Bus	86	29,7%
651	2	6	Nürnberg Falkenheim	Nürnberg Saarbrückener Str.	191	6	VAG-Bus	86	37,0%
661	1*	13	Schwabach Bahnhof	Schwabach Röther Str.	102	2	Linienbus	86	59,3%
661	2*	7	Schwabach Bahnhof	Schwabach Ludwigstr.	115	2	Linienbus	86	66,9%
662	1	7	Limbach Eschenbachstr.	Schwabach Hochgericht	184	2	Linienbus	86	107,0%
662	2	12	Schwabach Bahnhof	Schwabach Wengleinstr.	188	2	Linienbus	86	109,3%
671	1	5	Dietersdorf FW-Haus	Wolkersdorf Mitte	7	1	Regionalbus	86	8,1%
673	1	6	Schwabach Bahnhof	Schwabach Förderzentrum	3	1	Regionalbus	86	3,5%
673	2	16	Schwabach Bahnhof	Gustenfelden	8	1	Regionalbus	86	9,3%
676	1	6	Schwabach Bahnhof	Rednitzhembach Kreisverkehr	9	1	Regionalbus	86	10,5%
676	2	6	Rednitzhembach Ev. Kirche	Schwabach Bahnhof	7	1	Regionalbus	86	8,1%
676	2	14	Großschwarzenlohe Kaufland	Leerstetten Hauptstr.	7	1	Regionalbus	86	8,1%
677	1	12	Schwabach Bahnhof	Leerstetten Schwabacher Str.	13	1	Regionalbus	86	15,1%
677	2	9	Leerstetten Hauptstr.	Schwabach Bahnhof	20	1	Regionalbus	86	23,3%
678	1	16	Wendelstein Richtweg	Wendelstein Max-Reger-Weg	8	1	OVF Standardlinienbus 12 m	86	9,3%
678	2	12	Sorg (b. Wendelst.)	Wendelst. H.-Kudlich-Str.	17	1	OVF Standardlinienbus 12 m	86	19,8%
681	1	14	Roth Städterstr.	Roth Bahnhof	30	2	RSB Standardlinienbus 11 m	84	17,9%
681	2	15	Roth Bahnhof	Roth Stieberstr.	30	2	RSB Standardlinienbus 11 m	84	17,9%
682	1	13	Roth Bahnhof	Roth Parkstr.	30	2	RSB Standardlinienbus 12 m	96	15,6%
682	2	15	Roth Gildestr.	Roth Parkstr.	53	2	RSB Standardlinienbus 12 m	96	27,6%
683	1*	14	Pfaffenhofen Industriestr.	Roth Nürnberger Str.	41	1	RSB Standardlinienbus 12 m	96	42,7%
683	2*	11	Roth Nürnberger Str.	Roth P.-Henlein-Str.	50	1	RSB Standardlinienbus 12 m	96	52,1%
684	1	16	Kiliansdorf Fliegerhorst	Roth Bahnhof	5	1	RSB Standardlinienbus 12 m	96	5,2%
684	2	6	Roth Bahnhof	Kiliansdorf Fliegerhorst	6	1	RSB Standardlinienbus 12 m	96	6,3%
685	1	17	Roth Rednitzbrücke	Roth P.-Henlein-Str.	38	4	RSB Standardlinienbus 12 m	96	9,9%
686	1	7	Barnsdorf	Roth Bahnhof	2	1	RSB Standardlinienbus 12 m	96	2,1%
713	1	16	Nürnberg Röthenbach	Großweismannsdorf	15	1	Regionalbus	86	17,4%
713	2	6	Stein Rosenstr.	Nürnberg Röthenbach	29	1	Regionalbus	86	33,7%

Durchschnitt: 24,2%

Auslastung: Besetzungsgrad (Maximalwert je Linie nach Stundengruppe und Richtung wird als Spitzenstd. nach Leitlinie interpretiert.)

Grenzwert: in Spitzenstunde bis 70% (Bei Einzelfahrten in Spitzenstunde bis 100%.)

Richtwert: in Spitzenstunde bis 65%

Kapazität = Pauschalwert (86 Sitz- und Stehplätze)*

* Pauschale Fahrzeugkapazitäten entsprechend der Angaben auf <http://www.fachportal.nahverkehr.nrw.de> vom 21.11.2011.

Angaben der Verkehrsunternehmen über die tatsächlich eingesetzten Fahrzeugkapazitäten und/oder Verstärkerfahrten werden derzeit abgefragt, um eine belastbare Analyse zu ermöglichen.

Tabelle 4.11: Tagesauslastung Schultage

VGN-Linie	Kapazität	Auslastung
504	86	9,0%
505	86	20,6%
514	86	25,1%
516	86	10,1%
526	86	9,5%
527	86	13,5%
595	86	11,2%
596	86	29,6%
597	73	26,1%
598	86	33,1%
599	86	36,9%
601	86	11,7%
602	86	17,6%
602/603	86	5,5%
603	86	28,9%
604	86	39,4%
605	86	20,3%
607	86	16,3%
608	86	6,4%
611	86	6,9%
612	86	39,4%
613	86	22,5%
614	86	0,5%
617	86	21,3%
618	86	18,5%
619	86	18,3%
621	86	11,8%
622	86	44,0%
625	86	18,4%
626	86	9,3%
627	86	2,3%
629	86	13,5%
631	86	36,0%
632	86	16,5%
633	86	19,6%
634	107	40,5%
635	96	26,7%
637	86	10,4%
651	86	17,7%
661	86	9,1%
662	86	18,6%
671	86	15,0%
673	86	11,5%
676	86	21,8%
677	86	12,9%
678	86	10,8%
681	84	4,2%
682	96	4,4%
683	96	11,6%
684	96	10,6%
685	96	4,8%
686	96	11,9%
713	86	7,8%
721	86	18,0%
Durchschnitt:		17,4%

Kundenorientierte Sicht:

Grenzwert > 40 % Prüfung von Maßnahmen zur Verringerung der Auslastung
Richtwert > 30 % Prüfung von Maßnahmen zur Verringerung der Auslastung

Betriebswirtschaftliche Sicht: (Linien außerhalb von Oberzentren)

Grenzwert < 7 % Prüfung von Maßnahmen zu Erhöhung der Auslastung
Richtwert < 12 % Prüfung von Maßnahmen zu Erhöhung der Auslastung

Datengrundlage:

Personenkilometer = Verkehrserhebung 2008

Wagen-Kilometer = Betriebsleistungsstatistik Fahrplan 2008

Kapazität = Pauschalwert (86 Sitz- und Stehplätze)*

Platz-km = Wagen-km x Kapazität

Auslastung = Pers-km/Platz-km

* Pauschale Fahrzeugkapazitäten entsprechend der Angaben auf <http://www.fachportal.nahverkehr.nrw.de> vom 21.11.2011.

Angaben der Verkehrsunternehmen über die tatsächlich eingesetzten Fahrzeugkapazitäten und/oder Verstärkerfahrten werden derzeit abgefragt, um eine belastbare Analyse zu ermöglichen.

Tabelle 4.12: Tagesauslastung Ferientage

VGN-Linie	Kapazität	Auslastung
504	86	5,7%
505	86	4,3%
514	86	5,6%
516	86	3,5%
527	86	10,0%
597	73	0,2%
601	86	6,4%
602	86	8,6%
602/603	86	16,0%
603	86	12,4%
604	86	0,1%
605	86	1,6%
607	86	3,2%
608	86	3,9%
611	86	1,6%
614	86	0,3%
618	86	3,3%
619	86	1,6%
621	86	0,5%
626	86	1,1%
627	86	0,4%
628	86	0,4%
629	86	1,3%
633	86	7,5%
635	96	0,4%
637	86	0,5%
651	86	9,4%
661	86	3,8%
662	86	9,8%
671	86	2,0%
673	86	0,7%
676	86	1,7%
677	86	2,9%
678	86	1,1%
681	84	1,7%
682	96	2,8%
683	96	4,7%
684	96	3,8%
685	96	2,2%
686	96	0,2%
713	86	3,1%
Durchschnitt:		3,7%

Kundenorientierte Sicht:

Grenzwert > 40 % Prüfung von Maßnahmen zur Verringerung der Auslastung

Richtwert > 30 % Prüfung von Maßnahmen zur Verringerung der Auslastung

Betriebswirtschaftliche Sicht: (Linien außerhalb von Oberzentren)

Grenzwert < 7 % Prüfung von Maßnahmen zu Erhöhung der Auslastung

Richtwert < 12 % Prüfung von Maßnahmen zu Erhöhung der Auslastung

Datengrundlage:

Personenkilometer = Verkehrserhebung 2008

Wagen-Kilometer = Betriebsleistungsstatistik Fahrplan 2008

Kapazität = Pauschalwert (86 Sitz- und Stehplätze)*

Platz-km = Wagen-km x Kapazität

Auslastung = Pers-km/Platz-km

* Pauschale Fahrzeugkapazitäten entsprechend der Angaben auf <http://www.fachportal.nahverkehr.nrw.de> vom 21.11.2011.

Angaben der Verkehrsunternehmen über die tatsächlich eingesetzten Fahrzeugkapazitäten und/oder Verstärkerfahrten werden derzeit abgefragt, um eine belastbare Analyse zu ermöglichen.

Bedarfsverkehre: Produktdefinitionen und Qualitätsanforderungen

- Produktdefinitionen für Bedarfsverkehre

- Ruffbus (Rbu)
 - bedarfsgesteuerte Verkehre
 - starrer Hauptlinienverlauf – Richtungsbandbetrieb
 - feste Abfahrtszeiten im Fahrplan
 - Haltestellenbedienung
 - meist in den Nebenverkehrszeiten (NVZ)
 - Buslinien im Sinne des RNVP
 - regulärer Fahrpreis nach Tarifzonen (ohne Zuschlag)
 - VGN-Tarif mit gesamtem Fahrkartensortiment gültig
- Anruf-Sammel-Fahrten/Taxi (AST)
 - bedarfsgesteuerte Verkehre
 - ohne feste Fahrtverlaufsanteile – Flächenbetrieb
 - mindestens eine festdefinierte Start- bzw. Zielhaltestelle
 - Haustürbedienung zum Ziel möglich
 - meist in den Schwachverkehrszeiten (SVZ)
 - regulärer Fahrpreis nach Bediengebieten; Höhe orientiert sich an Preisbildung nach Tarifzonenlogik
 - VGN-Tarif mit gesamtem Fahrkartensortiment gültig
 - neben dem regulären Fahrpreis AST-Zuschlag möglich (s. u.)

- Qualitätsstandards für Bedarfsverkehre

Einheitliche Benutzungshinweise für alle bedarfsgesteuerten Fahrten **beinhalten**:

- **Verkehrsbezeichnung**
- **Konzessionsinhaber**
- **Vorbestellfrist** maximal eine Stunde – bezogen auf die Abfahrtszeit des Kunden an der Einstiegshaltestelle
Ausnahmen:
 - Wenn durch die Topografie des Bedienungsgebietes längere Vorlaufzeiten erforderlich sind, kann die Vorbestellfrist auf maximal 1,5 Stunden ausgedehnt werden.
 - Werden bedarfsgesteuerte Fahrten vor 8.30 Uhr morgens angeboten, kann die Anmeldezeit auch auf den Abend des Vortages festgesetzt werden.
 - Werden Bedarfsverkehre außerhalb der Geschäftszeiten des Verkehrsunternehmens angeboten kann die Möglichkeit zur Vorbestellung auf diese Geschäftszeiten beschränkt werden.
- **Nutzungsbeschränkungen bzw. Nutzungsausweitungen**
- „Festnetz“-**Telefonnummer**
- **Zeitraum der Erreichbarkeit** (Geschäftszeiten angeben)
- **Allgemeine Fragen** („Teilen Sie uns bitte mit.“)
 - Ihren Namen
 - Von wo aus und wohin Sie fahren möchten
 - Wann Sie fahren möchten
 - Anzahl der zu befördernden Personen
 - Ob Sie einen Anschluss erreichen müssen
 - Wie viel Gepäck Sie haben oder ob sonstige Gegenstände (Kinderwagen, Rollator o.ä.) zu befördern sind
- **Hinweise zum Tarif** (ggf. Zuschlag)
- **Sonstige Hinweise**
 - Möglichkeit zur Gruppenbeförderung (Gruppe = ab 5 Personen)
 - Keine Fahrradmitnahme
 - Keine Haustiermitnahme

- **AST-Zuschlag**

- AST-Zuschlag als Produkt eines regulären VGN-Einzelfahrscheins
- AST-Zuschlag entspricht maximal dem Doppelten des regulären Einzelfahrpreises für Erwachsene der der Fahrtstrecke entsprechenden Preisstufe
- Im AST sind nur Einzelfahrkarten als Zusatzfahrkarten zulässig
- Zwei Kinder vom vollendeten 6. bis zum vollendeten 15. Lebensjahr (= 6. bis 15. Geburtstag) gelten als ein Erwachsener. Ein einzelnes Kind erhält keine weitere Ermäßigung.

**Endbericht zum Nahverkehrsplan Landkreis Roth
Stellungnahmen der Verkehrsunternehmen**

Verkehrsunternehmen	Stellungnahme (Eingang - Zusammenfassung)	Anmerkung
Ehard Touristik GmbH & Co. KG	Eine nachfrageorientierte Ausgestaltung ist nach Auffassung des VU Ehard Touristik GmbH & Co. KG in jedem Fall einer unproduktiven, unwirtschaftlichen und umweltschädlichen Daseinsvorsorge vorzuziehen.	Der Aufgabenträger ist nach § 8 (3) PBefG für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV zuständig. Der Aufgabenträger definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen (...).
Ehard Touristik GmbH & Co. KG	Das VU Ehard Touristik GmbH & Co. KG führt an, dass vor der Erstellung des Dokuments "00_LKRH-Bericht2 13-10-14.docx" keinerlei Möglichkeit gegeben wurde, um die aufgeführten Schwachstellen und Defizite zu evaluieren.	Die Schwachstellenanalyse des Endberichts wurde aus dem Zwischenbericht des Nahverkehrsplanes übernommen. Zum Zwischenbericht und damit zur Schwachstellenanalyse wurde bereits mit Email vom 28.03.2012 durch den Landkreis Roth ein schriftliches Beteiligungsverfahren durchgeführt. Die schriftlichen Stellungnahmen wurden im begleitenden Arbeitskreis zur Nahverkehrsplanerstellung vom 20.06.2012 erörtert.
Ehard Touristik GmbH & Co. KG	Das VU Ehard Touristik GmbH & Co. KG vermisst eine aus ihrer Sicht praxisgerechtere und nachfrageorientiertere Betrachtung der Defizite.	Hinsichtlich der Defizitbewertung wurde bereits im Zwischenbericht die Priorisierung der Defizite anhand der möglichen Einwohnerpotentiale gewichtet. Im weiteren Verlauf der Nahverkehrsplanbearbeitung wurde aufgrund der Novelle des PBefG zum 01.01.2013 eine Anpassung in der Erstellung des Nahverkehrsplanes erforderlich. Hierbei wurde aufgrund der Bedeutungszunahme der Linienbündelung ein neuer Schwerpunkt im Nahverkehrsplan gesetzt. Um den Nahverkehrsplan dennoch im Jahr 2013 beschließen zu können, wurde daher in Absprache mit der Regierung von Mittelfranken auf die Ausarbeitung eines Maßnahmenpaketes verzichtet, daher erfolgten auch keine detaillierten Gespräche zur Defizitbeseitigung mit den Verkehrsunternehmen.
Ehard Touristik GmbH & Co. KG	Nach Darstellung des VU Ehard Touristik GmbH & Co. KG wurden die Einbindung der Verkehrsunternehmen auf die Sitzungen vom 31.07.2013 und 15.10.2013 beschränkt.	Während der gesamten Bearbeitung des Nahverkehrsplanes ab 2010 wurden die Verkehrsunternehmen regelmäßig zu den Treffen des begleitenden Arbeitskreises geladen. Im Jahr 2013 wurde im ersten Halbjahr keine Sitzung mit den Verkehrsunternehmen durchgeführt, da sich der Landkreis zunächst intern eine Meinung zu den Auswirkungen der Novellierung des PBefG bilden wollte. Anschließend wurde die neue Konzeption der Nahverkehrsplanbearbeitung den Verkehrsunternehmen in der Sitzung vom 31.07.2013 vorgestellt. Neben den Arbeitskreisen wurde den Verkehrsunternehmen auch bilateral die Möglichkeit zu entsprechenden Gesprächen zur Nahverkehrsplanung gegeben (Gespräch zwischen Landkreis Roth und VU Ehard Touristik GmbH & Co. KG am 02.10.2013).
Ehard Touristik GmbH & Co. KG	Spalt (Hauptort) => mittelfristiges Defizit: Erschließungsdefizit mit Haltestellen (67% der Fläche)	Die detaillierte Besprechung der einzelnen vorrangigen Defizite sollte im Rahmen der Bearbeitung des Maßnahmenpaketes erfolgen. Dieses wurde allerdings aufgrund der Auswirkungen der PBefG-Novelle auf die nächste Fortschreibung des Nahverkehrsplanes verschoben.
Ehard Touristik GmbH & Co. KG	Enderndorf => vorrangiges Defizit: Bedienung werktags in der Schul- und Ferienzeit (04:00 - 06:00 Uhr und 20:30 - 02:00 Uhr)	Die detaillierte Besprechung der einzelnen vorrangigen Defizite sollte im Rahmen der Bearbeitung des Maßnahmenpaketes erfolgen. Dieses wurde allerdings aufgrund der Auswirkungen der PBefG-Novelle auf die nächste Fortschreibung des Nahverkehrsplanes verschoben. Ob die Defizite in der SVZ zwingend als "vorrangig" angesehen werden müssen ist mit dem Arbeitskreis zu klären. Hier ist eine Anpassung der Gewichtungskriterien vorstellbar.
Ehard Touristik GmbH & Co. KG	Wernfels => vorrangiges Defizit: Bedienung in der Ferienzeit, Schulzeit, Samstag, Sonntag (04:00 - 06:00 Uhr und 20:30 - 02:00 Uhr)	Die detaillierte Besprechung der einzelnen vorrangigen Defizite sollte im Rahmen der Bearbeitung des Maßnahmenpaketes erfolgen. Dieses wurde allerdings aufgrund der Auswirkungen der PBefG-Novelle auf die nächste Fortschreibung des Nahverkehrsplanes verschoben. Ob die Defizite in der SVZ zwingend als "vorrangig" angesehen werden müssen ist mit dem Arbeitskreis zu klären. Hier ist eine Anpassung der Gewichtungskriterien vorstellbar.
Ehard Touristik GmbH & Co. KG	Röttenbach => vorrangiges Defizit: Bedienung werktags in der Schul- und Ferienzeit Erreichbarkeit zentraler Ort 3 Nürnberg (04:00 - 06:00 Uhr und 20:30 - 02:00 Uhr)	Die detaillierte Besprechung der einzelnen vorrangigen Defizite sollte im Rahmen der Bearbeitung des Maßnahmenpaketes erfolgen. Dieses wurde allerdings aufgrund der Auswirkungen der PBefG-Novelle auf die nächste Fortschreibung des Nahverkehrsplanes verschoben. Ob die Defizite in der SVZ zwingend als "vorrangig" angesehen werden müssen ist mit dem Arbeitskreis zu klären. Hier ist eine Anpassung der Gewichtungskriterien vorstellbar.

**Endbericht zum Nahverkehrsplan Landkreis Roth
Stellungnahmen der Verkehrsunternehmen**

Verkehrsunternehmen	Stellungnahme (Eingang - Zusammenfassung)	Anmerkung
Friedrich Moßner	Das Verkehrsunternehmen Omnibus Moßner e. K. erhebt Einspruch gegen eine geplante Linienbündelung.	Nach § 8a (2) PBefG ist die Bildung von Netzen, Teilnetzen, Linienbündeln zur Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen zulässig. Hierzu kann auch auf den Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 (3) verwiesen werden.
Friedrich Moßner	Das VU Omnibus Moßner e. K. kritisiert die gemeinsame Bündelung von eigenwirtschaftlichen und gemeinwirtschaftlichen Linien.	Nach §13 (2) Ziffer 3d PBefG sind einzelne ertragreiche Linien nicht aus einem im Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 (3) festgesetzten Linienbündel herauszulösen. D.h. wiederum, dass ertragreiche (eigenwirtschaftliche) und nicht ertragreiche (gemeinwirtschaftliche) Linien durchaus in einem Linienbündel zusammengefasst werden dürfen.
Friedrich Moßner	Das VU Omnibus Moßner e. K. kritisiert die Größe der im NVP gebildeten Linienbündel, da diese kleine bzw. mittelständische Verkehrsunternehmen benachteiligen würde. Es wird in diesem Zusammenhang auf Auftragsgrenzen der VO1370/2007 verwiesen.	In Kapitel 7 "Festsetzung von Linienbündeln" des NVP: "Der Landkreis Roth legt im Nahverkehrsplan Linienbündel fest. Die Linienbündel richten sich zunächst nach geographischer Nähe, um Synergieeffekte durch beieinander liegende Linien nutzen zu können. Darüber hinaus sollen die Linienbündel bzw. die aus den Linienbündeln konkret zu vergebenden Teilleistungen mittelstandsfreundlich gestaltet werden." D.h. der Landkreis Roth setzt auf eine Harmonisierung der Laufzeiten in den Teilbereichen seines Landkreisgebietes, um dann im konkreten Einzelfall Lose bzw. Teilnetze für die Vorabbekanntmachung zu bilden.
Friedrich Moßner	Unter den Rahmenbedingungen des motorisierten Individualverkehrs im südlichen Landkreis Roth, sollte die Ausreichende Verkehrsbedienug für die Orte Offenbau, Pyras, Landersdorf und Ruppmannsburg auf den Grenzwert festgesetzt werden.	Der Aufgabenträger hat entsprechend seiner Aufgabe nach § 8 (3) PBefG die Ausreichende Verkehrsbedienug für den gesamten Landkreis Roth festzusetzen. Entsprechend der bayerischen Leitlinie zur Nahverkehrsplanung wurde bereits eine Differenzierung der Ausreichenden Verkehrsbedienug im Landkreis Roth vorgenommen. Darüber hinaus hat der Landkreis Roth durch die Priorisierung der Defizite eine Bewertungsebene für Defizite eingeführt, um der Rahmenbedingungen für den ÖPNV in der Praxis Rechnung zu tragen. Dabei liegen die vorrangig zu behebbenden Defizite noch unterhalb des Grenzwertes, während lediglich die langfristig zu behebbenden Defizite das Niveau des Richtwertes erreichen.
Reck Busreisen und Touristik GmbH	A. Bedenken hinsichtlich der Art und Weise des Zustandekommens des Entwurfs der Fortschreibung des NVP	
Reck Busreisen und Touristik GmbH	Das VU Reck Busreisen und Touristik GmbH ist überrascht, in welchem großem Umfang die VGN GmbH in den Planungsprozess eingebunden worden ist.	Die VGN GmbH bearbeitet seit 2003 die Erstellung des NVP im Landkreis Roth. In dieser Zeit wurde sowohl der NVP aus dem Jahr 2007 erstellt, wie auch der Zwischenbericht zu diesem NVP im Jahr 2012.
Reck Busreisen und Touristik GmbH	I. Unangemessene Rolle des VGN im Fachplanungsprozess	
Reck Busreisen und Touristik GmbH	Das VGN-Logo auf der Entwurfstitelseite des NVP ist zu groß.	Endbericht erhält ein anderes Titelblatt. Bearbeitung des NVP durch die VGN GmbH sollte klar ersichtlich sein.
Reck Busreisen und Touristik GmbH	Sämtliche Entscheidungen im Rahmen der Aufstellung bzw. Fortschreibung des Nahverkehrsplans sind durch den Aufgabenträger selbst – und nicht durch einen von ihm wie auch immer beauftragten Dienstleister – zu treffen.	Sämtliche Entscheidungen über die Festsetzungen im NVP werden durch den begleitenden Arbeitskreis (bestehend aus Vertretern der Verwaltung, der Vertretern des Kreistags unter Beteiligung der Verkehrsunternehmen) getroffen.

**Endbericht zum Nahverkehrsplan Landkreis Roth
Stellungnahmen der Verkehrsunternehmen**

Verkehrsunternehmen	Stellungnahme (Eingang - Zusammenfassung)	Anmerkung
Reck Busreisen und Touristik GmbH	II. Bedenken hinsichtlich des VGN als Dienstleister des Landkreises 1. VGN vertritt Interessen der großen Verkehrsunternehmen	
Reck Busreisen und Touristik GmbH	Neben satzungsgemäßen Aufgaben hat der VGN auch die Verpflichtung, die originären Interessen seiner Gesellschafter zu fördern. Wir haben die Befürchtung, dass der VGN – auch hier bei der Fachplanung im Landkreis Roth – primär im Interesse seiner Mehrheitsgesellschafter, also der großen Verkehrsunternehmer, tätig wird und die Interessen der kleinen Unternehmer unberücksichtigt bleiben.	Art. 4 (4) Grundvertrag: Die Verbundgesellschaft wirkt gegenüber ihren Gesellschaftern und anderen Verbundpartnern (Grundvertrags-Ausschuß, Zweckverband, private Verkehrsunternehmen) betriebs-, interessen- und wettbewerbsneutral. Bei Zielkonflikten zwischen Gesellschaftern und Grundvertragspartnern hat die Verbundgesellschaft vorrangig die Interessen der Grundvertragspartner zu verfolgen. Die Behandlung von Zielkonflikten zwischen Grundvertragspartnern ist Sache des Grundvertrags-Ausschusses.
Reck Busreisen und Touristik GmbH	Dies findet auch Niederschlag in der Größe der im Landkreis Roth diskutierten Linienbündel, die von kleinen und mittelständischen Unternehmen schon allein deshalb nicht bedient werden können, weil ihnen – anders als den großen Unternehmen wie OVF und Veolia – ein entsprechender Fuhrpark sowie die finanziellen Ressourcen nicht zur Verfügung stehen.	In Kapitel 7 "Festsetzung von Linienbündeln" des NVP: "Der Landkreis Roth legt im Nahverkehrsplan Linienbündel fest. Die Linienbündel richten sich zunächst nach geographischer Nähe, um Synergieeffekte durch beieinander liegende Linien nutzen zu können. Darüber hinaus sollen die Linienbündel bzw. die aus den Linienbündeln konkret zu vergebenden Teilleistungen mittelstandsfreundlich gestaltet werden." D.h. der Landkreis Roth setzt auf eine Harmonisierung der Laufzeiten in den Teilbereichen seines Landkreisgebietes, um dann im konkreten Einzelfall Lose bzw. Teilnetze für die Vorabbekanntmachung zu bilden.
Reck Busreisen und Touristik GmbH	2. Gefahr der Offenlegung von Betriebsgeheimnissen von beteiligten Verkehrsunternehmen	
Reck Busreisen und Touristik GmbH	Bei der Aufstellung bzw. Fortschreibung des Nahverkehrsplans sind nach dem Personenbeförderungsgesetz die vorhandenen Unternehmer zu beteiligen. Wir können und sollen als Unternehmer unsere eigenen Überlegungen und Vorstellungen zur Fortentwicklung des ÖPNV im Landkreis Roth in den Planungsprozess einbringen. Bislang wurde der Planungsprozess maßgeblich vom VGN betrieben. Wenn nun ein Verkehrsunternehmen wie das unsrige seine Ideen zur Planung einbringt, bedeutet dies zwangsläufig, dass der VGN, also ein Gemeinschaftsunternehmen von Mitbewerbern, Kenntnis von unseren Verbesserungsvorschlägen erlangt. Wir befürchten, dass unsere Unternehmensstrategie und Betriebsgeheimnisse Konkurrenten zugänglich gemacht werden, wenn wir von unserem gesetzlichen Beteiligungsrecht Gebrauch machen wollen. Insbesondere fürchten wir, dass unsere Ideen im Planungsprozess von Wettbewerbern abgeschöpft werden.	Planungen im Rahmen der NVP-Bearbeitung werden grundsätzlich dem begleitenden Arbeitskreis und damit auch den an der NVP-Erstellung beteiligten Verkehrsunternehmen im Zuge der Beratung des NVP zugänglich gemacht. Darüber hinaus gilt für die VGN GmbH: Art. 4 (4) Grundvertrag: Die Verbundgesellschaft wirkt gegenüber ihren Gesellschaftern und anderen Verbundpartnern (Grundvertrags-Ausschuß, Zweckverband, private Verkehrsunternehmen) betriebs-, interessen- und wettbewerbsneutral.

**Endbericht zum Nahverkehrsplan Landkreis Roth
Stellungnahmen der Verkehrsunternehmen**

Verkehrsunternehmen	Stellungnahme (Eingang - Zusammenfassung)	Anmerkung
Reck Busreisen und Touristik GmbH	3. Beauftragung des VGN verstößt gegen europäisches Vergaberecht	Das Vertragsvolumen der Vereinbarung zur NVP-Bearbeitung zwischen dem Landkreis Roth und der VGN GmbH liegt unter der vergaberechtlichen Schwellwerte für ein wettbewerbliches Vergabeverfahren.
Reck Busreisen und Touristik GmbH	B. Inhaltliche Mängel des Entwurfs der Fortschreibung des NVP	
Reck Busreisen und Touristik GmbH	I. Vorgesehene Linienbündel überzeugt nicht	
Reck Busreisen und Touristik GmbH	Die geplante Festsetzung des Linienbündels Nr. 6 (Seite 59 des Entwurfs der Fortschreibung) halten wir für nicht zulässig. Eine Linienbündelung ist nur dann möglich, wenn dies die Zielsetzungen des § 8 PBefG erfordern (§9 Abs. 2 PBefG – siehe auch die E-Mail der Regierung von Mittelfranken vom 11.09.2013 an das Landratsamt Roth). § 8 PBefG verlangt jedoch gerade keine Linienbündelung.	Nach § 8a (2) PBefG ist die Bildung von Netzen, Teilnetzen, Linienbündeln zur Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen zulässig. Hierzu kann auch auf den Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 (3) verwiesen werden. Nach §13 (2) Ziffer 3d PBefG sind einzelne ertragreiche Linien nicht aus einem im Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 (3) festgesetzten Linienbündel herauszulösen. D.h. wiederum, dass ertragreiche (eigenwirtschaftliche) und nicht ertragreiche (gemeinwirtschaftliche) Linien durchaus in einem Linienbündel zusammengefasst werden dürfen.
Reck Busreisen und Touristik GmbH	1. Zu berücksichtigende Unternehmerinteressen sprechen gegen Bündelung	
Reck Busreisen und Touristik GmbH	a) Existenzgefährdung	
Reck Busreisen und Touristik GmbH	Wie wir bereits schriftlich und auch in den Sitzungen am 10.09.2013 und am 15.10.2013 erklärt haben, ist unser Interesse, dass die Linie Nr. 676 nicht in ein Linienbündel aufgenommen wird. Eine Aufnahme in ein Linienbündel würde nämlich bedeuten, dass die (bislang eigenwirtschaftlich betriebene) Linie künftig gemeinwirtschaftlich werden würde, da das Bündel nicht eigenwirtschaftlich betrieben werden kann. Sollten wir diese Linie verlieren, würden wir schlagartig mehr als 50 % unseres gesamten Auftragsvolumens verlieren und müssten somit um die Existenz unseres Unternehmens fürchten.	Das Linienbündel aus den Linien 601, 601LBT, 602, 603, 604, 610, 651(N-Kornburg – Schwand), 675LBT, 676, 677, 677LBT, 678, N60 umfasst die Verkehre von Rednitzhembach, Schwanstetten und Wendelstein nach Nürnberg und Schwabach. In den Gesprächen zur Linienbündelung hatte der Landkreis Roth auch angeboten lediglich die Verkehre von Schwanstetten nach Schwach in einer Teilleistung zusammenzufassen, doch auch eine Teilleistung aus den Linienbündel 676, 677 und 677LBT war für das VU Reck Busreisen und Touristik GmbH nicht akzeptabel. Der Landkreis ist verpflichtet sparsam und wirtschaftlich mit den Steuergeldern umzugehen, daher muss er wirtschaftliche und weniger wirtschaftliche Linien gemeinsam betrachten.
Reck Busreisen und Touristik GmbH	Wir sehen uns durch die geplante Linienbündelung somit auch in unseren Grundrechten (Berufsfreiheit, Eigentumsrecht im Zusammenhang mit dem Erhalt des eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebs) in unzulässiger Weise beeinträchtigt.	Wille des Normengebers ist entsprechend der VO1370/2007 sowie des PBefG ein verstärkter Wettbewerb im ÖPNV-Markt, zum wirtschaftlicheren Einsatz von Steuergeldern.

**Endbericht zum Nahverkehrsplan Landkreis Roth
Stellungnahmen der Verkehrsunternehmen**

Verkehrsunternehmen	Stellungnahme (Eingang - Zusammenfassung)	Anmerkung
Reck Busreisen und Touristik GmbH	b) "Rosinenpickerei" durch Aufgabenträger	
Reck Busreisen und Touristik GmbH	Es ist also keinesfalls so, dass wir uns jetzt plötzlich eine einzelne, ertragreiche Linie aus dem Netz herauspicken wollen. Vielmehr geht es um das Behalten einer Linie, das jedoch kein Rosinenpicken im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes sein kann. Eine Rosinenpickerei im Sinne des Gesetzes liegt zudem erst dann vor, wenn im Genehmigungsverfahren versucht wird, einzelne ertragreiche Linien aus einem im Nahverkehrsplan festgelegten Linienbündel herauszulösen (§13 Abs. 2 Nr. 3 Buchst. d PBefG).	Die angesprochene Linie 676 ist Teil des Verkehrs von Schwanstetten nach Schwabach und somit zusammen mit den Linien 677 und 677LBT zu betrachten. Diese verkehrliche Situation wird durch das geplante Linienbündel im NVP festgeschrieben.
Reck Busreisen und Touristik GmbH	c) Besitzstandsschutz	
Reck Busreisen und Touristik GmbH	Unberücksichtigt bleibt bislang, dass wir die betreffende Linie schon jahrzehntelang in einer dem öffentlichen Verkehrsinteresse entsprechenden Weise betreiben (§ 13 Abs. 3 PBefG).	Der "Besitzstandsschutz" des §13 (3) PBefG bezieht sich auf die Bereitschaft des vorhandenen Verkehrsunternehmens die gesamte Verkehrsleistung entsprechend des öffentlichen Verkehrsinteresses zu erbringen. Durch das Herausgreifen der Linie 676, ohne die Verkehre der Linien 677 und 667LBT, widerspricht dem im NVP formulierten öffentlichen Verkehrsinteresse.
Reck Busreisen und Touristik GmbH	d) Unterbliebene Interessenabwägung	
Reck Busreisen und Touristik GmbH	Da die Bildung von Linienbündeln kein Selbstzweck ist, muss ihr ein inhaltlich überzeugendes tragfähiges Planungskonzept zu Grunde liegen. Durch den Aufgabenträger muss somit auch eine gewissenhafte Abwägung der öffentlichen mit den unternehmerischen Interessen erfolgen.	In Kapitel 7 "Festsetzung von Linienbündeln" des NVP: "Der Landkreis Roth legt im Nahverkehrsplan Linienbündel fest. Die Linienbündel richten sich zunächst nach geographischer Nähe, um Synergieeffekte durch beieinander liegende Linien nutzen zu können. Darüber hinaus sollen die Linienbündel bzw. die aus den Linienbündeln konkret zu vergebenden Teilleistungen mittelstandsfreundlich gestaltet werden." D.h. der Landkreis Roth setzt auf eine Harmonisierung der Laufzeiten in den Teilbereichen seines Landkreisgebietes, um dann im konkreten Einzelfall Lose bzw. Teilnetze für die Vorabbekanntmachung zu bilden. Darüber hinaus wurden die durch die Verwaltung des Landratsamtes zusammen mit der VGN GmbH, aufgrund von verkehrlich-geografischen Gesichtspunkten, vorgeschlagen Linienbündel durch die NahverkehrsBeratung Südwest wirtschaftlich geprüft und begutachtet. Die konkrete Linienbündelung wurde mit dem betroffenen VU Reck Busreisen und Touristik GmbH am 15.10.2013 auch auf Nachfrage besprochen.
Reck Busreisen und Touristik GmbH	Zudem gibt der Nahverkehrsplan vor, mit der Bündelung das Ziel der geringsten Kosten für die Allgemeinheit bei einer ausreichenden Verkehrsbedienung zu erreichen. Irgendwelche Belege/Berechnungen dafür, dass geringste Kosten nur mit Hilfe der von uns beanstandeten Linienbündelung erreicht werden können, liefert der Nahverkehrsplan jedoch nicht einmal ansatzweise. Wir vermissen ein inhaltlich überzeugendes tragfähiges Planungskonzept.	Die durch die Verwaltung des Landratsamtes zusammen mit der VGN GmbH, aufgrund von verkehrlich-geografischen Gesichtspunkten, vorgeschlagen Linienbündel durch die NahverkehrsBeratung Südwest wirtschaftlich geprüft und begutachtet. Eine konkrete Planung für den Verkehr erfolgt in Vorbereitung für das Vergabeverfahren, entsprechend der Fristen des neuen PBefG.

**Endbericht zum Nahverkehrsplan Landkreis Roth
Stellungnahmen der Verkehrsunternehmen**

Verkehrsunternehmen	Stellungnahme (Eingang - Zusammenfassung)	Anmerkung
Reck Busreisen und Touristik GmbH	2. Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit spricht gegen Linienbündelung	
Reck Busreisen und Touristik GmbH	Zur Zielsetzung des § 8 PBefG zählt nach wie vor auch der Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit (§ 8 Abs. 4), der bereits bei der Verkehrsplanung zu berücksichtigen ist.	Nach § 8(3) definiert der Aufgabenträger die Anforderungen an die Verkehrsleistungen. Diese beruht auf der Willensbekundung dessen politischer Gremien. Dies bildet die Grundlage für Planungen des Aufgabenträgers.
Reck Busreisen und Touristik GmbH	Vorliegend erklärt der Landkreis Roth zwar auf S. 58 des Entwurfs der Fortschreibung, es sei grundsätzliches Ziel, dass der im Nahverkehrsplan definierte Bedienungsstandard möglichst eigenwirtschaftlich von den Verkehrsunternehmen erbracht werde. Im Gegensatz hierzu wird dann aber durch die geplante Linienbündelung die Eigenwirtschaftlichkeit unserer Linie Nr. 676 nicht nur gefährdet, sondern sogar beseitigt.	Bei der Definition der Bedienungsstandard werden Ortsteile und Gemeinden betrachtet und nicht einzelne Linien. Für die im NVP geforderten Bedienungsstandards zwischen der Gemeinde Schwanstetten und ihren Ortsteilen ist das Angebot der Linie 676 alleine nicht ausreichend, daher wurde eine Betrachtung des Gesamtverkehrs mit den Linien 676, 677 und 677LBT vorgenommen. Eine alleinige Linienbündelung der Linien 676, 677, 677LBT wurden vom VU Reck Busreisen und Touristik GmbH im Gespräch vom 15.10.2013 ebenfalls abgelehnt.
Reck Busreisen und Touristik GmbH	II. Drohende unwirtschaftliche Beschaffung von Verkehrsleistungen durch den Landkreis	
Reck Busreisen und Touristik GmbH	Die vorgesehene Vergabe von großen Linienbündeln widerspricht nicht nur unseren Interessen als seit Jahrzehnten eigenwirtschaftlich im Landkreis tätigen Verkehrsunternehmen, sondern auch den fiskalischen Interessen des Landkreises. Denn die großen Bündel führen dazu, dass der Landkreis die Notwendigkeit schafft, zeitgleich eine Vielzahl von Fahrzeugen zu beschaffen, die auf Grund der zur Verfügung stehenden beschränkten Fördermittel nicht alle gefördert werden können. Dadurch verteuert sich die Maßnahme für den Landkreis.	Durch die Linienbündelung (sowie auch durch die Vorabbekanntmachung) wurden noch keine Standards hinsichtlich der einzusetzenden Fahrzeuge vorgegeben. Des Weiteren wurden bislang alle neuen Linienbusse durch die Regierung von Mittelfranken entsprechend der gesetzlichen Vorgaben gefördert. Dass hier in Zukunft aufgrund der steigenden Zahl an Ausschreibungen im Freistaat, von diesem entsprechende Haushaltsmittel bereitgestellt werden müssen ist unbestritten.
Reck Busreisen und Touristik GmbH	III. Logistische Zwangspunkte bleiben bei der Planung unberücksichtigt	
Reck Busreisen und Touristik GmbH	Die Fahrpläne werden rein nach Umsteigezeiten und gewünschten Abfahrtszeiten erstellt. Schichtzeiten bzw. Lenkzeitvorschriften und Einsatzpläne der Fahrer und Fahrzeuge werden nicht gewürdigt. Somit kommt es zu zusätzlichen Kosten durch erhöhte Vorhaltung von Ersatzfahren und Ersatzfahrzeugen.	Durch die Linienbündelung (sowie auch durch die Vorabbekanntmachung) wurden noch keine exakten Fahrplanvorgaben gemacht. Es wurde in der Vorabbekanntmachung - nicht im NVP - lediglich das bestehende Verkehrsangebot als Richtschnur vorgegeben.

**Endbericht zum Nahverkehrsplan Landkreis Roth
Stellungnahmen der Verkehrsunternehmen**

Verkehrsunternehmen	Stellungnahme (Eingang - Zusammenfassung)	Anmerkung
Reck Busreisen und Touristik GmbH	IV. Keine Auseinandersetzungen mit dem Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit	
Reck Busreisen und Touristik GmbH	Der Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit nach § 8 Abs. 4 PBefG ist bereits bei der Verkehrsplanung durch den Aufgabenträger zu berücksichtigen, nicht erst im Rahmen der Genehmigungserteilung. Idealerweise sind somit die im Nahverkehrsplan vorgesehenen Verkehre eigenwirtschaftlich zu erbringen. Schon bei der Erstellung des Plans sind daher die für eine ausreichende Verkehrsbedienug erforderlichen Verkehre möglichst so zu konzipieren, dass eine eigenwirtschaftliche Erbringung jedenfalls nicht von vornherein ausgeschlossen ist. Dieser Grundsatz muss somit auch in der konkreten Ausgestaltung des Plans Niederschlag finden.	§ 8a Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge (1) Soweit eine ausreichende Verkehrsbedienug für eine Gesamtleistung nach § 8a Absatz 2 Satz 4 oder für eine Teilleistung nicht entsprechend § 8 Absatz 4 Satz 1 (Eigenwirtschaftlichkeit) möglich ist, ist die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 maßgebend.
Reck Busreisen und Touristik GmbH	Mit dem Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit setzt sich der Nahverkehrsplan jedoch nicht konkret auseinander.	In Kapitel 7 "Festsetzung von Linienbündeln" des NVP: "Grundsätzliches Ziel des Landkreises Roth ist es, dass der im Nahverkehrsplan definierte ausreichende Bedienungsstandard möglichst eigenwirtschaftlich von den Verkehrsunternehmen erbracht wird. Ist dies nicht möglich, so wird der Landkreis Roth die Möglichkeiten des PBefG nutzen um – entsprechend seiner finanziellen Möglichkeiten – die ausreichende Verkehrsbedienug im Landkreisgebiet sicherzustellen."
Reck Busreisen und Touristik GmbH	V. Keine Maßnahmenpakete im Bezug auf einzelne Linien	
Reck Busreisen und Touristik GmbH	Schließlich existiert im Nahverkehrsplan auch keine klare Definition, auf welcher Linie Handlungsbedarf besteht bzw. es fehlen für die einzelnen Linien Maßnahmenpakete. Wenn diese vorhanden wären, könnten wir als Unternehmer uns ein genaues Bild davon machen, welche Maßnahmen und Veränderungen bei einer Linie erforderlich sind.	Im Verlauf der Nahverkehrsplansbearbeitung wurde aufgrund der Novelle des PBefG zum 01.01.2013 eine Anpassung in der Erstellung des Nahverkehrsplanes erforderlich. Hierbei wurde aufgrund der Bedeutungszunahme der Linienbündelung ein neuer Schwerpunkt im Nahverkehrsplan gesetzt. Um den Nahverkehrsplan dennoch im Jahr 2013 beschließen zu können, wurde daher in Absprache mit der Regierung von Mittelfranken auf die Ausarbeitung eines Maßnahmenpaketes (umbrechen der Defizite auf einzelne Linien) verzichtet, daher erfolgten auch keine detaillierten Gespräche zur Defizitbeseitigung mit den Verkehrsunternehmen. Bei der Definition der Bedienungsstandard werden Ortsteile und Gemeinden betrachtet und nicht einzelne Linien. Für die im NVP geforderten Bedienungsstandards zwischen der Gemeinde Schwanstetten und ihren Ortsteilen ist das Angebot der Linie 676 alleine nicht ausreichend, daher wurde eine Betrachtung des Gesamtverkehrs mit den Linien 676, 677 und 677LBT vorgenommen. Eine alleinige Linienbündelung der Linien 676, 677, 677LBT wurden vom VU Reck Busreisen und Touristik GmbH im Gespräch vom 15.10.2013 ebenfalls abgelehnt. Aufgrund der weiteren verkehrlichen Verflechtung zwischen den Gemeinden Schwanstetten und Wendelstein wurde das vorliegende Linienbündel im NVP entsprechend gestaltet, um detaillierte Planungen und auch entsprechende Teilleistungen/Lose für die erforderliche Vorabbekanntmachung bilden zu können.
Schielein Reisen GmbH & Co. KG	Das VU Schielein Reisen GmbH & Co. KG ist überrascht, in welchem großem Umfang die VGN GmbH in den Planungsprozess eingebunden worden ist.	Die VGN GmbH bearbeitet seit 2003 die Erstellung des NVP im Landkreis Roth. In dieser Zeit wurde sowohl der NVP aus dem Jahr 2007 erstellt, wie auch der Zwischenbericht zu diesem NVP im Jahr 2012.

**Endbericht zum Nahverkehrsplan Landkreis Roth
Stellungnahmen der Verkehrsunternehmen**

Verkehrsunternehmen	Stellungnahme (Eingang - Zusammenfassung)	Anmerkung
Schielein Reisen GmbH & Co. KG	I. Unangemessene Rolle des VGN im Fachplanungsprozess	
Schielein Reisen GmbH & Co. KG	Das VGN-Logo auf der Entwurfstitelseite des NVP ist zu groß.	Endbericht erhält ein anderes Titelblatt. Bearbeitung des NVP durch die VGN GmbH sollte klar ersichtlich sein.
Schielein Reisen GmbH & Co. KG	Sämtliche Entscheidungen im Rahmen der Aufstellung bzw. Fortschreibung des Nahverkehrsplans sind durch den Aufgabenträger selbst – und nicht durch einen von ihm wie auch immer beauftragten Dienstleister – zu treffen.	Sämtliche Entscheidungen über die Festsetzungen im NVP werden durch den begleitenden Arbeitskreis (bestehend aus Vertretern der Verwaltung, der Vertretern des Kreistags unter Beteiligung der Verkehrsunternehmen) getroffen.
Schielein Reisen GmbH & Co. KG	II. Bedenken hinsichtlich des VGN als Dienstleister des Landkreises 1. VGN vertritt Interessen der großen Verkehrsunternehmen	
Schielein Reisen GmbH & Co. KG	Neben satzungsgemäßen Aufgaben hat der VGN auch die Verpflichtung, die originären Interessen seiner Gesellschafter zu fördern. Wir haben die Befürchtung, dass der VGN – auch hier bei der Fachplanung im Landkreis Roth – primär im Interesse seiner Mehrheitsgesellschafter, also der großen Verkehrsunternehmer, tätig wird und die Interessen der kleinen Unternehmer unberücksichtigt bleiben.	Art. 4 (4) Grundvertrag: Die Verbundgesellschaft wirkt gegenüber ihren Gesellschaftern und anderen Verbundpartnern (Grundvertrags-Ausschuß, Zweckverband, private Verkehrsunternehmen) betriebs-, interessen- und wettbewerbsneutral. Bei Zielkonflikten zwischen Gesellschaftern und Grundvertragspartnern hat die Verbundgesellschaft vorrangig die Interessen der Grundvertragspartner zu verfolgen. Die Behandlung von Zielkonflikten zwischen Grundvertragspartnern ist Sache des Grundvertrags-Ausschusses.
Schielein Reisen GmbH & Co. KG	Dies findet auch Niederschlag in der Größe der im Landkreis Roth diskutierten Linienbündel, die von kleinen und mittelständischen Unternehmen schon allein deshalb nicht bedient werden können, weil ihnen – anders als den großen Unternehmen wie OVF und Veolia – ein entsprechender Fuhrpark sowie die finanziellen Ressourcen nicht zur Verfügung stehen.	In Kapitel 7 "Festsetzung von Linienbündeln" des NVP: "Der Landkreis Roth legt im Nahverkehrsplan Linienbündel fest. Die Linienbündel richten sich zunächst nach geographischer Nähe, um Synergieeffekte durch beieinander liegende Linien nutzen zu können. Darüber hinaus sollen die Linienbündel bzw. die aus den Linienbündeln konkret zu vergebenden Teilleistungen mittelstandsfreundlich gestaltet werden." D.h. der Landkreis Roth setzt auf eine Harmonisierung der Laufzeiten in den Teilbereichen seines Landkreisgebietes, um dann im konkreten Einzelfall Lose bzw. Teilnetze für die Vorabbekanntmachung zu bilden.

**Endbericht zum Nahverkehrsplan Landkreis Roth
Stellungnahmen der Verkehrsunternehmen**

Verkehrsunternehmen	Stellungnahme (Eingang - Zusammenfassung)	Anmerkung
Schielein Reisen GmbH & Co. KG	2. Gefahr der Offenlegung von Betriebsgeheimnissen von beteiligten Verkehrsunternehmen	
Schielein Reisen GmbH & Co. KG	Bei der Aufstellung bzw. Fortschreibung des Nahverkehrsplans sind nach dem Personenbeförderungsgesetz die vorhandenen Unternehmer zu beteiligen. Wir können und sollen als Unternehmer unsere eigenen Überlegungen und Vorstellungen zur Fortentwicklung des ÖPNV im Landkreis Roth in den Planungsprozess einbringen. Bisher wurde der Planungsprozess maßgeblich vom VGN betrieben. Wenn nun ein Verkehrsunternehmen wie das unsrige seine Ideen zur Planung einbringt, bedeutet dies zwangsläufig, dass der VGN, also ein Gemeinschaftsunternehmen von Mitbewerbern, Kenntnis von unseren Verbesserungsvorschlägen erlangt. Wir befürchten, dass unsere Unternehmensstrategie und Betriebsgeheimnisse Konkurrenten zugänglich gemacht werden, wenn wir von unserem gesetzlichen Beteiligungsrecht Gebrauch machen wollen. Insbesondere fürchten wir, dass unsere Ideen im Planungsprozess von Wettbewerbern abgeschöpft werden.	Planungen im Rahmen der NVP-Bearbeitung werden grundsätzlich dem begleitenden Arbeitskreis und damit auch den an der NVP-Erstellung beteiligten Verkehrsunternehmen im Zuge der Beratung des NVP zugänglich gemacht. Darüber hinaus gilt für die VGN GmbH: Art. 4 (4) Grundvertrag: Die Verbundgesellschaft wirkt gegenüber ihren Gesellschaftern und anderen Verbundpartnern (Grundvertrags-Ausschuß, Zweckverband, private Verkehrsunternehmen) betriebs-, interessen- und wettbewerbsneutral.
Schielein Reisen GmbH & Co. KG	3. Beauftragung des VGN verstößt gegen europäisches Vergaberecht	Das Vertragsvolumen der Vereinbarung zur NVP-Bearbeitung zwischen dem Landkreis Roth und der VGN GmbH liegt unter der vergaberechtlichen Schwellenwerte für ein wettbewerbliches Vergabeverfahren.
Schielein Reisen GmbH & Co. KG	B. Inhaltliche Mängel des Entwurfs der Fortschreibung des NVP	
Schielein Reisen GmbH & Co. KG	I. Vorgesehene Linienbündel überzeugt nicht	
Schielein Reisen GmbH & Co. KG	Die geplante Festsetzung des Linienbündels Nr. 6 (Seite 59 des Entwurfs der Fortschreibung) halten wir für nicht zulässig. Eine Linienbündelung ist nur dann möglich, wenn dies die Zielsetzungen des § 8 PBefG erfordern (§9 Abs. 2 PBefG – siehe auch die E-Mail der Regierung von Mittelfranken vom 11.09.2013 an das Landratsamt Roth). § 8 PBefG verlangt jedoch gerade keine Linienbündelung.	Nach § 8a (2) PBefG ist die Bildung von Netzen, Teilnetzen, Linienbündeln zur Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen zulässig. Hierzu kann auch auf den Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 (3) verwiesen werden. Nach §13 (2) Ziffer 3d PBefG sind einzelne ertragreiche Linien nicht aus einem im Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 (3) festgesetzten Linienbündel herauszulösen. D.h. wiederum, dass ertragreiche (eigenwirtschaftliche) und nicht ertragreiche (gemeinwirtschaftliche) Linien durchaus in einem Linienbündel zusammengefasst werden dürfen.

**Endbericht zum Nahverkehrsplan Landkreis Roth
Stellungnahmen der Verkehrsunternehmen**

Verkehrsunternehmen	Stellungnahme (Eingang - Zusammenfassung)	Anmerkung
Schielein Reisen GmbH & Co. KG	1. Zu berücksichtigende Unternehmerinteressen sprechen gegen Bündelung	
Schielein Reisen GmbH & Co. KG	a) Existenzgefährdung	
Schielein Reisen GmbH & Co. KG	Wie wir bereits schriftlich und auch in den Sitzungen am 10.09.2013 und am 15.10.2013 erklärt haben, ist unser Interesse, dass die Linie Nr. 601 nicht in ein Linienbündel aufgenommen wird. Eine Aufnahme in ein Linienbündel würde nämlich bedeuten, dass die (bislang eigenwirtschaftlich betriebene) Linie künftig gemeinwirtschaftlich werden würde, da das Bündel nicht eigenwirtschaftlich betrieben werden kann. Sollten wir diese Linie verlieren, würden wir schlagartig einen erheblichen Teil unseres gesamten Auftragsvolumens verlieren und müssten somit um die Existenz unseres Unternehmens fürchten.	Das Linienbündel aus den Linien 601, 601LBT, 602, 603, 604, 610, 651(N-Kornburg – Schwand), 675LBT, 676, 677, 677LBT, 678, N60 umfasst die Verkehre von Rednitzhembach, Schwanstetten und Wendelstein nach Nürnberg und Schwabach. Die Linie 601 erfüllt maßgebliche Erschließungsfunktionen für einzelne Ortsteile der Gemeinde Wendelstein (Sperberslohe und Wendelstein) und ist seit den Fahrplanreduktionen zum Fahrplanwechsel Dezember 2013 verstärkt mit den Linien 602 und 603 verkehrlich verknüpft. Vor dem Hintergrund dieser verkehrlichen Situation wurde die Linie 601 in das Linienbündel integriert. Des Weiteren müssen für eine Neukonzession nach Auskunft der Regierung von Mittelfranken die gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen der Linie 601LBT ebenfalls in die Konzession der Linie 601 übernommen werden. Der Landkreis ist verpflichtet sparsam und wirtschaftlich mit den Steuergeldern umzugehen, daher muss er wirtschaftliche und weniger wirtschaftliche Linien gemeinsam betrachten.
Schielein Reisen GmbH & Co. KG	Wir sehen uns durch die geplante Linienbündelung somit auch in unseren Grundrechten (Berufsfreiheit, Eigentumsrecht im Zusammenhang mit dem Erhalt des eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebs) in unzulässiger Weise beeinträchtigt.	Wille des Normengebers ist entsprechend der VO1370/2007 sowie des PBefG ein verstärkter Wettbewerb im ÖPNV-Markt, zum wirtschaftlicheren Einsatz von Steuergeldern.
Schielein Reisen GmbH & Co. KG	b) "Rosinenpickerei" durch Aufgabenträger	
Schielein Reisen GmbH & Co. KG	Es ist also keinesfalls so, dass wir uns jetzt plötzlich eine einzelne, ertragreiche Linie aus dem Netz herauspicken wollen. Vielmehr geht es um das Behalten einer Linie, das jedoch kein Rosinenpicken im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes sein kann. Eine Rosinenpickerei im Sinne des Gesetzes liegt zudem erst dann vor, wenn im Genehmigungsverfahren versucht wird, einzelne ertragreiche Linien aus einem im Nahverkehrsplan festgelegten Linienbündel herauszulösen (§13 Abs. 2 Nr. 3 Buchst. d PBefG).	Die angesprochene Linie 601 ist Teil des Verkehrs von Schwanstetten nach Schwabach und somit zusammen mit den Linien 601LBT und den anderen Wendelsteiner Linien zu betrachten. Diese verkehrliche Situation wird durch das geplante Linienbündel im NVP festgeschrieben.
Schielein Reisen GmbH & Co. KG	c) Besitzstandsschutz	
Schielein Reisen GmbH & Co. KG	Unberücksichtigt bleibt bislang, dass wir die betreffende Linie schon jahrzehntelang in einer dem öffentlichen Verkehrsinteresse entsprechenden Weise betreiben (§ 13 Abs. 3 PBefG).	Der "Besitzstandsschutz" des §13 (3) PBefG bezieht sich auf die Bereitschaft des vorhandenen Verkehrsunternehmens die gesamte Verkehrsleistung entsprechend des öffentlichen Verkehrsinteressen zu erbringen. Durch das Herausgreifen der Linie 601, ohne die Verkehre der Linie 601LBT, widerspricht dem im NVP formulierten öffentlichen Verkehrsinteresse.

**Endbericht zum Nahverkehrsplan Landkreis Roth
Stellungnahmen der Verkehrsunternehmen**

Verkehrsunternehmen	Stellungnahme (Eingang - Zusammenfassung)	Anmerkung
Schielein Reisen GmbH & Co. KG	d) Unterbliebene Interessenabwägung	
Schielein Reisen GmbH & Co. KG	Da die Bildung von Linienbündeln kein Selbstzweck ist, muss ihr ein inhaltlich überzeugendes tragfähiges Planungskonzept zu Grunde liegen. Durch den Aufgabenträger muss somit auch eine gewissenhafte Abwägung der öffentlichen mit den unternehmerischen Interessen erfolgen.	In Kapitel 7 "Festsetzung von Linienbündeln" des NVP: "Der Landkreis Roth legt im Nahverkehrsplan Linienbündel fest. Die Linienbündel richten sich zunächst nach geographischer Nähe, um Synergieeffekte durch beieinander liegende Linien nutzen zu können. Darüber hinaus sollen die Linienbündel bzw. die aus den Linienbündeln konkret zu vergebenden Teilleistungen mittelstandsfreundlich gestaltet werden." D.h. der Landkreis Roth setzt auf eine Harmonisierung der Laufzeiten in den Teilbereichen seines Landkreisgebietes, um dann im konkreten Einzelfall Lose bzw. Teilnetze für die Vorabbekanntmachung zu bilden. Darüber hinaus wurden die durch die Verwaltung des Landratsamtes zusammen mit der VGN GmbH, aufgrund von verkehrlich-geografischen Gesichtspunkten, vorgeschlagen Linienbündel durch die NahverkehrsBeratung Südwest wirtschaftlich geprüft und begutachtet. Die konkrete Linienbündelung wurde mit den betroffenen Verkehrsunternehmen in den Sitzungen des begleitenden Arbeitskreises vom 31.07.2013 und 15.10.2013 besprochen.
Schielein Reisen GmbH & Co. KG	Zudem gibt der Nahverkehrsplan vor, mit der Bündelung das Ziel der geringsten Kosten für die Allgemeinheit bei einer ausreichenden Verkehrsbedienung zu erreichen. Irgendwelche Belege/Berechnungen dafür, dass geringste Kosten nur mit Hilfe der von uns beanstandeten Linienbündelung erreicht werden können, liefert der Nahverkehrsplan jedoch nicht einmal ansatzweise. Wir vermissen ein inhaltlich überzeugendes tragfähiges Planungskonzept.	Die durch die Verwaltung des Landratsamtes zusammen mit der VGN GmbH, aufgrund von verkehrlich-geografischen Gesichtspunkten, vorgeschlagen Linienbündel durch die NahverkehrsBeratung Südwest wirtschaftlich geprüft und begutachtet. Eine konkrete Planung für den Verkehr erfolgt in Vorbereitung für das Vergabeverfahren, entsprechend der Firsten des neuen PBefG.
Schielein Reisen GmbH & Co. KG	2. Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit spricht gegen Linienbündelung	
Schielein Reisen GmbH & Co. KG	Zur Zielsetzung des § 8 PBefG zählt nach wie vor auch der Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit (§ 8 Abs. 4), der bereits bei der Verkehrsplanung zu berücksichtigen ist.	§ 8a Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge (1) Soweit eine ausreichende Verkehrsbedienung für eine Gesamtleistung nach § 8a Absatz 2 Satz 4 oder für eine Teilleistung nicht entsprechend § 8 Absatz 4 Satz 1 möglich ist, ist die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 maßgebend.
Schielein Reisen GmbH & Co. KG	Vorliegend erklärt der Landkreis Roth zwar auf S. 58 des Entwurfs der Fortschreibung, es sei grundsätzliches Ziel, dass der im Nahverkehrsplan definierte Bedienungsstandard möglichst eigenwirtschaftlich von den Verkehrsunternehmen erbracht werde. Im Gegensatz hierzu wird dann aber durch die geplante Linienbündelung die Eigenwirtschaftlichkeit unserer Linie Nr. 601 nicht nur gefährdet, sondern sogar beseitigt.	Bei der Definition der Bedienungsstandard werden Ortsteile und Gemeinden betrachtet und nicht einzelne Linien. Für die im NVP geforderten Bedienungsstandards zwischen der Gemeinde Wendelstein und ihren Ortsteilen (insbesondere Spersberslohe) ist das Angebot der Linie 601 alleine nicht ausreichend, daher wurde beispielsweise alleine für die Anbindung Spersberslohe nach Wendelstein die Linie 601LBT vom Landkreis gemeinwirtschaftlich eingerichtet. Entsprechend des neuen Rechtsrahmens können nach Auskunft der Regierung von Mittelfranken die Konzessionen der Linien 601 und 601LBT nicht mehr getrennt vergeben werden, daher ist die Eigenwirtschaftlichkeit der Linie 601 auch ohne die weiteren verkehrlichen Verflechtungen in der Gemeinde Wendelstein in Frage zu stellen.

**Endbericht zum Nahverkehrsplan Landkreis Roth
Stellungnahmen der Verkehrsunternehmen**

Verkehrsunternehmen	Stellungnahme (Eingang - Zusammenfassung)	Anmerkung
Schielein Reisen GmbH & Co. KG	II. Drohende unwirtschaftliche Beschaffung von Verkehrsleistungen durch den Landkreis	
Schielein Reisen GmbH & Co. KG	Die vorgesehene Vergabe von großen Linienbündeln widerspricht nicht nur unseren Interessen als seit Jahrzehnten eigenwirtschaftlich im Landkreis tätiges Verkehrsunternehmen, sondern auch den fiskalischen Interessen des Landkreises. Denn die großen Bündel führen dazu, dass der Landkreis die Notwendigkeit schafft, zeitgleich eine Vielzahl von Fahrzeugen zu beschaffen, die auf Grund der zur Verfügung stehenden beschränkten Fördermittel nicht alle gefördert werden können. Dadurch verteuert sich die Maßnahme für den Landkreis.	Durch die Linienbündelung (sowie auch durch die Vorabbekanntmachung) wurden noch keine Standards hinsichtlich der einzusetzenden Fahrzeuge vorgegeben. Des Weiteren wurden bislang alle neuen Linienbusse durch die Regierung von Mittelfranken entsprechend der gesetzlichen Vorgaben gefördert. Dass hier in Zukunft aufgrund der steigenden Zahl an Ausschreibungen im Freistaat, von diesem entsprechende Haushaltsmittel zur bereitgestellt werden müssen ist unbestritten.
Schielein Reisen GmbH & Co. KG	III. Logistische Zwangspunkte bleiben bei der Planung unberücksichtigt	
Schielein Reisen GmbH & Co. KG	Die Fahrpläne werden rein nach Umsteigezeiten und gewünschten Abfahrtszeiten erstellt. Schichtzeiten bzw. Lenkzeitvorschriften und Einsatzpläne der Fahrer und Fahrzeuge werden nicht gewürdigt. Somit kommt es zu zusätzlichen Kosten durch erhöhte Vorhaltung von Ersatzfahrten und Ersatzfahrzeugen.	Durch die Linienbündelung (sowie auch durch die Vorabbekanntmachung) wurden noch keine exakten Fahrplanvorgaben gemacht. Es wurde in der Vorabbekanntmachung - nicht im NVP - lediglich das bestehende Verkehrsangebot als Richtschnur vorgegeben.
Schielein Reisen GmbH & Co. KG	IV. Keine Auseinandersetzungen mit dem Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit	
Schielein Reisen GmbH & Co. KG	Der Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit nach § 8 Abs. 4 PBefG ist bereits bei der Verkehrsplanung durch den Aufgabenträger zu berücksichtigen, nicht erst im Rahmen der Genehmigungserteilung. Idealerweise sind somit die im Nahverkehrsplan vorgesehenen Verkehre eigenwirtschaftlich zu erbringen. Schon bei der Erstellung des Plans sind daher die für eine ausreichende Verkehrsbedienug erforderlichen Verkehre möglichst so zu konzipieren, dass eine eigenwirtschaftliche Erbringung jedenfalls nicht von vornherein ausgeschlossen ist. Dieser Grundsatz muss somit auch in der konkreten Ausgestaltung des Plans Niederschlag finden.	§ 8a Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge (1) Soweit eine ausreichende Verkehrsbedienug für eine Gesamtleistung nach § 8a Absatz 2 Satz 4 oder für eine Teilleistung nicht entsprechend § 8 Absatz 4 Satz 1 (Eigenwirtschaftlichkeit) möglich ist, ist die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 maßgebend.
Schielein Reisen GmbH & Co. KG	Mit dem Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit setzt sich der Nahverkehrsplan jedoch nicht konkret auseinander.	In Kapitel 7 "Festsetzung von Linienbündeln" des NVP: "Grundsätzliches Ziel des Landkreises Roth ist es, dass der im Nahverkehrsplan definierte ausreichende Bedienungsstandard möglichst eigenwirtschaftlich von den Verkehrsunternehmen erbracht wird. Ist dies nicht möglich, so wird der Landkreis Roth die Möglichkeiten des PBefG nutzen um – entsprechend seiner finanziellen Möglichkeiten – die ausreichende Verkehrsbedienug im Landkreisgebiet sicherzustellen."

**Endbericht zum Nahverkehrsplan Landkreis Roth
Stellungnahmen der Verkehrsunternehmen**

Verkehrsunternehmen	Stellungnahme (Eingang - Zusammenfassung)	Anmerkung
Schielein Reisen GmbH & Co. KG	V. Keine Maßnahmenpakete im Bezug auf einzelne Linien	
Schielein Reisen GmbH & Co. KG	Schließlich existiert im Nahverkehrsplan auch keine klare Definition, auf welcher Linie Handlungsbedarf besteht bzw. es fehlen für die einzelnen Linien Maßnahmenpakete. Wenn diese vorhanden wären, könnten wir als Unternehmer uns ein genaues Bild davon machen, welche Maßnahmen und Veränderungen bei einer Linie erforderlich sind.	<p>Im Verlauf der Nahverkehrsplansbearbeitung wurde aufgrund der Novelle des PBefG zum 01.01.2013 eine Anpassung in der Erstellung des Nahverkehrsplanes erforderlich. Hierbei wurde aufgrund der Bedeutungszunahme der Linienbündelung ein neuer Schwerpunkt im Nahverkehrsplan gesetzt. Um den Nahverkehrsplan dennoch im Jahr 2013 beschließen zu können, wurde daher in Absprache mit der Regierung von Mittelfranken auf die Ausarbeitung eines Maßnahmenpaketes (umbrechen der Defizite auf einzelne Linien) verzichtet, daher erfolgten auch keine Detaillierten Gespräche zur Defizitbeseitigung mit den Verkehrsunternehmen.</p> <p>Bei der Definition der Bedienungsstandard werden Ortsteile und Gemeinden betrachtet und nicht einzelne Linien. Für die im NVP geforderten Bedienungsstandards der Gemeinde Wendelstein und ihren Ortsteilen ist das Angebot der Linie 601 alleine nicht ausreichend, daher wurde eine Betrachtung des Gesamtverkehrs mit den Linien 601, 601LBT, 602, 603, 610, N60 vorgenommen.</p> <p>Aufgrund der weiteren verkehrlichen Verflechtung zwischen den Gemeinden Schwanstetten und Wendelstein wurde das Linienbündel entsprechend großzügig gestaltet, um detaillierte Planungen und auch entsprechende Teilleistungen/Lose für die erforderliche Vorabbekanntmachung bilden zu können.</p>

EHARD

Touristik

EHARD Touristik GmbH & Co. KG • Lange Gasse 15 • 91174 Spalt

☎ 09175 / 352

FAX 09175 / 77984

Landratsamt Roth
Am Weinbergweg 14
Herrn Bernd Krämer
91154 Roth

Sparkasse Mittelfranken-Süd
BLZ 764 500 00
Kto. Nr. 620 000 331

Ihre Zeichen

Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen

Datum
09.11.2013

Nahverkehrsplan Landkreis Roth Schwachstellenanalyse und Defizitbewertung

Sehr geehrter Herr Krämer,

wie Ihnen bekannt ist, bedienen wir die VGN-Linien 622, 623, 625, 629, 631 und 632 in voller Eigenwirtschaftlichkeit; ohne Zuzahlungen des Aufgabenträgers oder sonstiger Dritter.

Bedarfsgerechte Verkehrsverbesserungsmaßnahmen wurden bisher im Rahmen der Eigenwirtschaftlichkeit realisiert und finanziert. Hierbei ist festzuhalten, dass auch VGN-Linien mit absolut ungenügenden Deckungsbeiträgen bedient und im Rahmen der notwendigen bzw. gewünschten Verkehrsverbesserungen ausgestaltet worden sind.

Als wirtschaftlich handelndes Unternehmen war und ist es unser Ziel, bedarfsgerechte Lösungen zu erarbeiten und eigenwirtschaftliche, tragfähige Verbindungen unter dem Dach des Verkehrsverbundes Großraum Nürnberg anzubieten. Wir haben unsere Sicht dazu ausführlich mit Schreiben vom 16.12.2005 dargelegt.

In Konsequenz haben wir bereits damals ausgeführt, dass im Falle einer ausschließlich an den Leitlinien orientierten ÖPNV-Ausrichtung nur mit sehr hohen finanziellem Aufwand realisierbar sein werden. Eine nachfrageorientierte Ausgestaltung ist nach unserer Auffassung in jedem Fall einer unproduktiven, unwirtschaftlichen und umweltschädlichen Daseinsvorsorge vorzuziehen. In den Assoziierungsverträgen ist mittlerweile der Grundsatz der nachfrageorientierten Zuschiedung von Fahrgeldeinnahmen Vertragsbestandteil.

Wir haben die Schwachstellenanalyse und Defizitbewertung aus dem Dokument „OO_LKRH-Bericht2 13-10-14.docx“ überprüft und nehmen dazu wie folgt Stellung: Wir bedauern, dass uns vor Erstellung des Dokumentes keinerlei Möglichkeit gegeben worden ist, um die im Geltungsbereich der von uns bedienten VGN-Linien aufgeführten Schwachstellen und Defizite zu evaluieren.

Somit vermissen wir für unseren Teil die praxisgerechten und nachfrageorientierten Fragestellungen, welche ergänzend zu den formalen, gleichgeschalteten Qualitätskriterien der Leitlinien möglicherweise ein realitätsnäheres Bild von Bedarfsdefiziten aufzeigt.

Faktisch ist der Grad der Einbindung reduziert auf die passive Möglichkeit, die im Rahmen der NVP-Sitzungen vom 31.07.2013 und 15.10.2013 vorgelegten Punkte mit diesem Schreiben zu kommentieren.

Spalt (Hauptort):

=>mittelfristiges Defizit: Erschließungsdefizit mit Haltestellen (67% der Fläche):

Zu dem genannten mittelfristigen Erschließungsdefizit haben wir bereits mit Schreiben vom 16.12.2005 geantwortet. Die vorliegenden Randbedingungen haben sich zwischenzeitlich nicht verändert; eine Erweiterung der Erschließungsquote ist derzeit wegen der fehlenden Infrastruktur schwierig und wegen der fehlenden Nachfrage wirtschaftlich nicht sinnvoll.

Die innerörtliche Erschließung ist in den letzten Jahren unstrittig weiter fortgeschritten. Die Hauptzielgruppe der Kostenträger ist weiterhin in einem möglichen Innerortsverkehr nicht finanzierbar. Übrige Fahrgäste stammen fast ausschließlich aus dem Innerortsbereich und nehmen dort das bereits vorhandene Haltestellen- und Streckennetz in Anspruch.

In diesem Zusammenhang ist heute schon feststellbar, dass die Nachfrage im vorhandenen Streckennetz im Stadtgebiet Spalt kaum bis überhaupt nicht wahrgenommen wird.

Fahrgäste aus Spalt (Hauptort) mit Zielen außerhalb Spalt (Hauptort) nutzen heute lediglich 6 der 8 aufgeführten Haltestellen zum Ein- und Aussteigen (einschließlich der Umsteiger aus dem Spalter Umland in die weiterführenden Schulen nach Roth, Windsbach und Abenberg).

Aus diesem Kundensegment ist uns bislang keine Aufforderung bekannt, weitere Haltestellen einzurichten. Sollte sich hier ein entsprechender Bedarf ergeben, so werden wir diesen auf Machbarkeit prüfen und gerne entsprechend reagieren.

Problematisch ist und bleiben die Bereiche Spalt (Hauptort) Nordwesten, Norden und Südwesten. Hier ist die Erschließung und Verkehrsanbindung wegen der fehlenden Infrastruktur (z.B. Wendemöglichkeiten; Straßenbreite, usw.) extrem kostenträchtig und steht in keinem Verhältnis zum verkehrsplanerischen Nutzen.

Ferner relativiert sich die (mittelfristige) Dringlichkeit des aufgezeigten Defizits durch eine Erweiterung der zumutbaren Wegstrecke von 400 auf 500 Meter erheblich. Auch hierzu haben wir bereits mit Schreiben vom 16.12.2005 geantwortet.

In der Prioritätenliste sehen wir vorrangig und dringend die Tarifierhöhung bei der Bedienung der Ortschaften im Spalter Umland. Grundsätzlich kann ein Fahrtangebot, wie es heute mit einem Kurzstreckentarif festgesetzt worden ist, auf folgenden Relationen nicht weiter kostendeckend betrieben werden:

- a) Wernfels – Theilenberg – Spalt (Linienlänge 9,8 km)

- b) Untererl bach – Obererl bach – Spalt (Linienlänge 15,7 km)
- c) Ottmannsberg – Enderndorf – Spalt (durchschnittlich 8,7 km)
- d) Schnittling – Spalt (Linienlänge 14,3 km)

Ausgehend von den heutigen Geburtszahlen sind die darauf abgestellten Prognosen für die nächsten 10 Jahre ernüchternd, um nicht zu sagen katastrophal.

Enderndorf

=>vorrangiges Defizit: Bedienung werktags in der Schul- und Ferienzeit (04:00 - 06:00 Uhr und 20:30 - 02:00 Uhr)

Mit Erschließung der touristischen Möglichkeiten rund um den Brombachsee ist die Zahl der Berufspendler aus Enderndorf faktisch zum Erliegen gekommen.

Aus Sicht einer verkehrsplanerischen Erschließung ist eine Zielgruppenfokussierung, welche im Zeitfenster zwischen 04:00 - 06:00 Uhr und 20:30 - 02:00 Uhr ein Fahrtenpaar in die übergeordneten Ziele 1 und 2 in Anspruch nehmen würden, nicht erkennbar.

Weder Feriengäste (welche in der Regel immer mit eigenem PKW anreisen) noch die einheimische Bevölkerung benötigt in diesen Zeitlagen eine Verkehrsanbindung.

Andererseits besteht für Tagestouristen ein mehr als ausreichendes Angebot. Trotz der attraktiven ÖPNV-Fahrmöglichkeiten in das Freizeitgebiet Brombachsee ist der stetige Anstieg des Individualverkehrs feststellbar.

Die Einrichtung von Fahrtenpaaren in den Zeitfenstern 04:00 - 06:00 Uhr und 20:30 - 02:00 Uhr ist aus unserer Sicht ein aktiver Beitrag zur Daseinsvorsorge.

Wernfels

=>vorrangiges Defizit: Bedienung in der Ferienzeit, Schulzeit, Samstag, Sonntag. (04:00 - 06:00 Uhr und 20:30 - 02:00 Uhr)

Wir nehmen hier Abstand von einer Beurteilung der Erreichbarkeit für die zentralen Orte 2 (Schwabach) und 3 (Nürnberg), da die Tarifierung jeden Fahrgast nicht über Spalt nach Georgensgmünd, sondern aus Preisgründen über Schwabach führen wird. Berufspendler nutzen heute schon die bestehenden Möglichkeiten der VGN-Linie 607. Der Hauptbedarf wird durch Mietwagenverkehre und Werksbusse mit Ziel Schwabach abgedeckt.

Es ist uns in den letzten 20 Jahren keine einzige Anfrage zur Einrichtung eines Fahrtenpaares mit Ziel Georgensgmünd oder Roth in den o.g. Zeitlagen bekannt geworden.

Bezüglich der Erreichbarkeit Zentraler Ort 1 (Roth) werden die heute bestehenden ÖPNV-Möglichkeiten zu 100% von Schülern und Auszubildenden genutzt. Zu diesem Zweck besteht das erste Fahrtangebot mit VGN-Linie 622, Abfahrt 06:30 Uhr in Untererl bach über Obererl bach, Theilenberg, Wernfels (06:45 Uhr), Spalt mit Umsteigemöglichkeit nach Georgensgmünd und Roth.

Mit Blick auf die Zielgruppe der ÖPNV-Kunden von und zur Jugendherberge ist festzuhalten, dass die Anreise der Gruppen in der Regel mit einem Mietwagenverkehr erfolgt. Soweit es uns betrifft, erfragen die auf Burg Wernfels weilenden Gruppen fast ausschließlich individuelle Ausflugsfahrten, und dies nicht im Zeitfenster 04:00 - 06:00 Uhr und 20:30 - 02:00 Uhr, sondern zwischen 09:00 Uhr und 17:00 Uhr.

Die Einrichtung von Fahrtenpaaren in den Zeitfenstern 04:00 - 06:00 Uhr und 20:30 - 02:00 Uhr ist aus unserer Sicht ein aktiver Beitrag zur Daseinsvorsorge.

Röttenbach

=>vorrangiges Defizit: Bedienung werktags in der Schul- und Ferienzeit Erreichbarkeit zentraler Ort 3 Nürnberg (04:00 - 06:00 Uhr und 20:30 - 02:00 Uhr)

Zielgruppe für eine Verkehrsverbesserungsmaßnahme wären in dieser Zeitlage ausschließlich Berufspendler zur Schiene. Der Bahnhof Mühlstetten ist je nach Haltestelle zwischen 500 Meter und 1,2 Km entfernt.

Der Bahnhof Mühlstetten wird heute sowohl in der Schul- als auch Ferienzeit erstmals mit VGN 629 ab Röttenbach (Abfahrt 06:34 Uhr) bedient. Die durchschnittliche Anzahl der Fahrgäste beträgt 14.

Auf der Basis der verbundweiten Verkehrserhebung 2009 werden uns lediglich 2 Fahrgäste zugeschrieben.

Ungeachtet dessen, haben wir durch Befragung der Berufspendler die Auskunft erhalten, dass in den o.g. Zeitlagen keinerlei Bedarf besteht.

Die Einrichtung von Fahrtenpaaren in den Zeitfenstern 04:00 - 06:00 Uhr und 20:30 - 02:00 Uhr ist aus unserer Sicht ein aktiver Beitrag zur Daseinsvorsorge.

Die heute vorliegende Ausgestaltung der Fahrtmöglichkeiten ab Röttenbach stellt unseres Erachtens einen bedarfsorientierten und wirtschaftlichen Verkehr dar. An Schultagen werden die Grund- und Hauptschulen in Röttenbach / Georgensgmünd bedarfsgerecht angefahren. Für Schüler aus dem Umland von Röttenbach mit Fahrziel Roth bestehen heute schon attraktive Fahrmöglichkeiten nach Roth, welche durch direkte Umsteigemöglichkeiten in Röttenbach ohne Wartezeiten realisiert sind.

Die in der Angebotsanalyse aufgezeigten Bedienungslücken in den HVZ und NVZ sind bislang nicht als Defizit in Erscheinung getreten. Nach unseren Aufzeichnungen wird das Fahrtangebot in den Ferienzeiten extrem schlecht angenommen.

Sollten eine Nachfragebelegung weiteren Bedarf an Fahrten ergeben, so werden wir als wirtschaftlich handelndes Unternehmen schnell reagieren.

Das heute durch uns als Konzessionsinhaber für die VGN-Linien 622, 623, 625, 629, 631 und 632 angeboten Dienstleistungskonzept beruht primär auf einer eigenwirtschaftlichen Basis, das ohne Finanzierungen der jeweiligen Landkreise für Verkehrsverbesserungskonzepte auskommt. Grundlage hierfür ist ein Angebot, das sich von Beginn an nachfrageorientiert entwickelt hat.

Wir sind bemüht, dem Anspruch gerecht zu werden, sinnvolle und wirtschaftliche Linienangebote unter dem Dach der VGN GmbH zu realisieren.

Mit den durch uns angebotenen ÖPNV-Linien sprechen wir heute mehr als 98% der erreichbaren Kunden an.

Wir stellen uns gerne der Diskussion, neue Wege zu finden, die das Leistungsspektrum des ÖPNV im Landkreis Roth noch attraktiver gestaltet und im Sinne eines „Mehrwerts“ für alle Beteiligten regelt.

Bei Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung und verbleiben

mit freundlichen Grüßen

gez.
Ehard Touristik GmbH & Co. KG
Geschäftsführung

Datum 04.11.2013

Betreff: Nahverkehrsplan

Sehr geehrte Damen u. Herren,

hiermit ergehen nachfolgende Einwendungen zum Nahverkehrsplan.

Wir erheben hiermit Einspruch gegen eine geplante Linienbündelung.

Da hier erstens eigenwirtschaftliche Linien mit gemeinwirtschaftlichen Linien vermischt werden, obwohl lt. PBefg den eigenwirtschaftlichen Linien der Vorrang einzuräumen ist.

Zweitens sind hier kleine bzw. mittelständische Betriebe benachteiligt, da aus Kapazitätsgründen keine größeren Verkehre (mehrere Linien, oder das gesamte Linienbündel) übernommen werden können.

Laut EU-Verordnung Nr. 1370/2007 wird ausdrücklich auf mittelstandsfreundliche Direktvergaben bei einem jährlichen Auftragswert zwischen zwei und drei Millionen Euro hingewiesen.

Ausreichende Verkehrsbedienung:

Da im ländlichen Raum fast in jeder Familie oder Wohngemeinschaft mindestens 1 PKW vorhanden ist, welcher natürlich auch genutzt wird, sehen wir für die Orte Offenbau, Pyras, Landersdorf und Ruppmannsburg die Festsetzung der Bedienungshäufigkeit als Richtwert weit überzogen, da schon vorhandene Fahrten bzw. LBT's kaum von Individualgästen genutzt werden.

Wir schlagen deshalb vor für die genannten Orte den Grenzwert anzusetzen.

Aus unserer Sicht und Erfahrung sind zusätzliche Fahrten oder Fahrtenpaare nicht nötig.

Nur um den Fahrplan auszufüllen, oder dem Nahverkehrsplan Rechnung zu tragen, sehen wir nicht die Notwendigkeit von zusätzlichen Fahrten, der Grenzwert wird ja allemal erfüllt.

Sollte doch der eine oder andere Bedarf bestehen, sind wir gerne bereit konstruktiv mit zu Arbeiten, und dies bei der nächsten Fahrplanänderung mit aufzunehmen.

Die Defizite beziehen sich ausschließlich auf kleinere Ortschaften, und zudem wegen fehlender Fahrtenpaare und natürlich auch die Reisezeit, welche natürlich wegen der geographischer Lage kaum verkürzt werden können.

Mit freundlichen Grüßen

Omnibus Mossner





Reck Busreisen und Touristik GmbH - Gewerbering Nord 1 - 91189 Rohr

Reck Busreisen und Touristik GmbH
Gewerbering Nord 1, 91189 Rohr

Tel 09876 978 91-0
Fax 09876 978 91-25
mail info@reck-busreisen.de
Homepage www.reck-busreisen.de
Bankverbindung Raiffeisenbank Heilsbronn
Konto 521 000
BLZ 760 696 63

Registergericht Nürnberg HRB 28407
Firmensitz Rohr
Geschäftsführer Gerhard Reck
Steuer-Nr. 241/136/22543
USt-ID De282845712

Landratsamt Roth
Herr Landrat Herbert Eckstein
Weinbergweg 1

91154 Roth

Rohr 14.11.2013

Stellungnahmen zum Nahverkehrsplan durch Reck & Söhne Inhaber Gerhard Reck e.K. und Reck Busreisen und Touristik beide Gewerbering Nord1, 91189 Rohr

Sehr geehrter Herr Landrat Eckstein,
sehr geehrter Herr Emmerling,

wir bedanken uns zunächst für die Übersendung des Endberichts zur Fortschreibung 2013 des Nahverkehrsplans des Landkreises Roth vom 17.10.2013. Unsere Stellungnahme hierzu als zu beteiligendes Verkehrsunternehmen geben wir wie folgt ab:

A. Bedenken hinsichtlich der Art und Weise des Zustandekommens des Entwurfs der Fortschreibung des NVP

Uns überrascht, in welchem großem Umfang der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) in den Planungsprozess eingebunden worden ist.

I. Unangemessene Rolle des VGN im Fachplanungsprozess

Der VGN erscheint auf dem Entwurf der Fortschreibung bereits auf der ersten Seite mit seinem Logo neben dem Wappen des Landkreises. Auch in der Kopfzeile ist nach der Bezeichnung „Nahverkehrsplan Landkreis Roth“ ausdrücklich die VGN GmbH aufgeführt. Auch auf früheren Dokumenten, wie beispielsweise dem Zwischenbericht vom 21.03.2012, prangt unübersehbar das VGN-Logo.

Wir halten die Planung des Nahverkehrs für eine ureigene Aufgabe des Aufgabenträgers. Die Fachplanung des Landkreises Roth dient der Daseinsvorsorge. Sämtliche Entscheidungen im Rahmen der Aufstellung bzw. Fortschreibung des Nahverkehrsplans sind durch den Aufgabenträger selbst – und nicht durch einen von ihm wie auch immer beauftragten Dienstleister – zu treffen. Uns drängt sich hingegen der Eindruck auf, dass der Landkreis die Vorschläge des VGN bislang ohne eigene Abwägung übernommen hat.



Reck Busreisen und Touristik GmbH - Gewerbering Nord 1 - 91189 Rohr

Reck Busreisen und Touristik GmbH
Gewerbering Nord 1, 91189 Rohr

Tel 09876 978 91-0
Fax 09876 978 91-25
mail info@reck-busreisen.de
Homepage www.reck-busreisen.de
Bankverbindung Raiffeisenbank Heilsbronn
Konto 521 000
BLZ 760 696 63

Registergericht Nürnberg HRB 28407
Firmensitz Rohr
Geschäftsführer Gerhard Reck
Steuer-Nr. 241/136/22543
USt-ID De282845712

II. Bedenken hinsichtlich des VGN als Dienstleister des Landkreises

1. VGN vertritt Interessen der großen Verkehrsunternehmen

Der VGN ist ein Unternehmerverband, dessen Gesellschafter ganz überwiegend die großen Verkehrsunternehmen des Verbundgebiets sind (z.B. OVF, VAG, Infra, Erlanger Stadtwerke). Lediglich über die GPV, die weniger als 10 % der Gesellschaftsanteile an der VGN GmbH hält, sind kleinere Verkehrsunternehmen der Region an der VGN GmbH beteiligt.

Neben satzungsgemäßen Aufgaben hat der VGN auch die Verpflichtung, die originären Interessen seiner Gesellschafter zu fördern. Wir haben die Befürchtung, dass der VGN – auch hier bei der Fachplanung im Landkreis Roth – primär im Interesse seiner Mehrheitsgesellschafter, also der großen Verkehrsunternehmer, tätig wird und die Interessen der kleinen Unternehmer unberücksichtigt bleiben. Dies findet auch Niederschlag in der Größe der im Landkreis Roth diskutierten Linienbündel, die von kleinen und mittelständischen Unternehmen schon allein deshalb nicht bedient werden können, weil ihnen – anders als den großen Unternehmen wie OVF und Veolia – ein entsprechender Fuhrpark sowie die finanziellen Ressourcen nicht zur Verfügung stehen.

2. Gefahr der Offenlegung von Betriebsgeheimnissen von beteiligten Verkehrsunternehmen

Bei der Aufstellung bzw. Fortschreibung des Nahverkehrsplans sind nach dem Personenbeförderungsgesetz die vorhandenen Unternehmer zu beteiligen. Wir können und sollen als Unternehmer unsere eigenen Überlegungen und Vorstellungen zur Fortentwicklung des ÖPNV im Landkreis Roth in den Planungsprozess einbringen. Bislang wurde der Planungsprozess maßgeblich vom VGN betrieben. Wenn nun ein Verkehrsunternehmen wie das unsrige seine Ideen zur Planung einbringt, bedeutet dies zwangsläufig, dass der VGN, also ein Gemeinschaftsunternehmen von Mitbewerbern, Kenntnis von unseren Verbesserungsvorschlägen erlangt. Wir befürchten, dass unsere Unternehmensstrategie und Betriebsgeheimnisse Konkurrenten zugänglich gemacht werden, wenn wir von unserem gesetzlichen Beteiligungsrecht Gebrauch machen wollen. Insbesondere fürchten wir, dass unsere Ideen im Planungsprozess von Wettbewerbern abgeschöpft werden. Ungeachtet dessen werden wir entsprechende Verbesserungsvorschläge machen, erwarten jedoch, dass diese vom Landkreis vertraulich behandelt werden.

3. Beauftragung des VGN verstößt gegen europäisches Vergaberecht

Uns ist nicht bekannt, auf welcher vertraglichen Grundlage der VGN für den Landkreis Roth tätig ist. Folglich ist uns auch nicht bekannt, ob der Auftragserteilung an den VGN durch den Landkreis oder evtl. den Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (ZVVGN) ein



Reck Busreisen und Touristik GmbH - Gewerbering Nord 1 - 91189 Rohr

Reck Busreisen und Touristik GmbH
Gewerbering Nord 1, 91189 Rohr

Tel 09876 978 91-0
Fax 09876 978 91-25
mail info@reck-busreisen.de
Homepage www.reck-busreisen.de

Bankverbindung Raiffeisenbank Heilsbronn
Konto 521 000
BLZ 760 696 63

Registergericht Nürnberg HRB 28407
Firmensitz Rohr
Geschäftsführer Gerhard Reck
Steuer-Nr. 241/136/22543
USt-ID De282845712

wettbewerbliches Vergabeverfahren vorausgegangen ist. Bekannt ist uns jedoch, dass der VGN weder gegenüber dem Landkreis Roth noch gegenüber dem Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg inhousevergabeberechtigt ist. Wir gehen somit davon aus, dass der VGN, falls er trotz der vorbezeichneten Bedenken als geeigneter Dienstleister für den Landkreis in diesem Planungsprozess angesehen werden kann, den Dienstleistungsauftrag jedenfalls nur nach einem wettbewerblichen Vergabeverfahren hätte erhalten dürfen.

Hat ein solches Vergabeverfahren stattgefunden?

B. Inhaltliche Mängel des Entwurfs der Fortschreibung des NVP

I. Vorgesehene Linienbündelung überzeugt nicht

Die geplante Festsetzung des Linienbündels Nr. 6 (Seite 59 des Entwurfs der Fortschreibung) halten wir für nicht zulässig.

Eine Linienbündelung ist nur dann möglich, wenn dies die Zielsetzungen des § 8 PBefG erfordern (§ 9 Abs. 2 PBefG – siehe auch die E-Mail der Regierung von Mittelfranken vom 11.09.2013 an das Landratsamt Roth). § 8 PBefG verlangt jedoch gerade keine Linienbündelung. Ganz im Gegenteil: Insbesondere zwei Ziele des § 8 PBefG sprechen gegen die geplante Linienbündelung:

1. Zu berücksichtigende Unternehmerinteressen sprechen gegen Bündelung

Nach § 8 Abs. 3 Satz 6 PBefG sind die vorhandenen Unternehmer bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans frühzeitig zu beteiligen. Und nach § 8 Abs. 3 Satz 7 PBefG sind die Interessen der vorhandenen Unternehmer angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen. Letzteres ist jedoch unterblieben, wie sich aus nachfolgenden Ausführungen ergibt:

a) Existenzgefährdung

Wie wir bereits schriftlich und auch in den Sitzungen am 10.09.2013 und am 15.10.2013 erklärt haben, ist unser Interesse, dass die Linie Nr. 676 nicht in ein Linienbündel aufgenommen wird. Eine Aufnahme in ein Linienbündel würde nämlich bedeuten, dass die (bislang eigenwirtschaftlich betriebene) Linie künftig gemeinwirtschaftlich werden würde, da das Bündel nicht eigenwirtschaftlich betrieben werden kann. Sollten wir diese Linie verlieren, würden wir schlagartig mehr als 50 % unseres gesamten Auftragsvolumens verlieren und müssten somit um die Existenz unseres Unternehmens fürchten.

Wir sehen uns durch die geplante Linienbündelung somit auch in unseren Grundrechten (Berufsfreiheit, Eigentumsrecht im Zusammenhang mit dem Erhalt des eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebs) in unzulässiger Weise beeinträchtigt.

b) „Rosinenpickerei“ durch Aufgabenträger

Den von Herrn Krämer vom Landkreis und von Herrn Mäder vom VGN wiederholt vorgetragene Vorwurf der „Rosinenpickerei“ durch die Verkehrsunternehmen weisen wir nachdrücklich zurück. Wir betreiben die Linie Nr. 676 bereits seit 66 Jahren eigenwirtschaftlich. Es ist also keinesfalls so, dass wir uns jetzt plötzlich eine einzelne, ertragreiche Linie aus dem Netz herauspicken wollen. Vielmehr geht es um das *Behalten* einer Linie, das jedoch kein Rosinenpicken im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes sein kann. Eine Rosinenpickerei im Sinne des Gesetzes liegt zudem erst dann vor, wenn *im Genehmigungsverfahren* versucht wird, einzelne ertragreiche Linien aus einem im Nahverkehrsplan festgelegten Linienbündel herauszulösen (§ 13 Abs. 2 Nr. 3 Buchst. d PBefG).

Stattdessen erscheint es uns so, als dass *der Aufgabenträger* sich Rosinen herauspickt, indem er eine einzelne vorhandene eigenwirtschaftliche Linie nur deshalb in ein Bündel packt, um Kosten zu sparen.

c) Besitzstandsschutz

Unberücksichtigt bleibt bislang, dass wir die betreffende Linie schon jahrzehntelang in einer dem öffentlichen Verkehrsinteresse entsprechenden Weise betreiben (§ 13 Abs. 3 PBefG).

d) Unterbliebene Interessenabwägung

Da die Bildung von Linienbündeln kein Selbstzweck ist, muss ihr ein inhaltlich überzeugendes tragfähiges Planungskonzept zu Grunde liegen. Durch den Aufgabenträger muss somit auch eine gewissenhafte Abwägung der öffentlichen mit den unternehmerischen Interessen erfolgen.

Wir können nicht erkennen, dass durch den Landkreis Roth eine Interessenabwägung – schon gar nicht im erforderlichen Umfang – erfolgt ist. Gliederungspunkt 7 des Entwurfs der Fortschreibung (Festsetzung von Linienbündeln) führt hierzu nichts aus. Weder werden die konkreten inhaltlichen Kriterien der Bildung der einzelnen Linienbündel genannt (es wird lediglich allgemein auf geografische Nähe und mittelstandsfreundliche Ausgestaltung abgestellt, wobei eine mittelstandsfreundliche Ausgestaltung in unserem Fall gerade nicht erfolgt). Noch werden die Belange kleiner und mittlerer Unternehmen berücksichtigt.



Reck Busreisen und Touristik GmbH - Gewerbering Nord 1 - 91189 Rohr

Reck Busreisen und Touristik GmbH
Gewerbering Nord 1, 91189 Rohr

Tel 09876 978 91-0
Fax 09876 978 91-25
mail info@reck-busreisen.de
Homepage www.reck-busreisen.de
Bankverbindung Raiffeisenbank Heilsbronn
Konto 521 000
BLZ 760 696 63

Registergericht Nürnberg HRB 28407
Firmensitz Rohr
Geschäftsführer Gerhard Reck
Steuer-Nr. 241/136/22543
USt-ID De282845712

Zudem gibt der Nahverkehrsplan vor, mit der Bündelung das Ziel der geringsten Kosten für die Allgemeinheit bei einer ausreichenden Verkehrsbedienung zu erreichen. Irgendwelche Belege/Berechnungen dafür, dass geringste Kosten nur mit Hilfe der von uns beanstandeten Linienbündelung erreicht werden können, liefert der Nahverkehrsplan jedoch nicht einmal ansatzweise. Wir vermissen ein inhaltlich überzeugendes tragfähiges Planungskonzept.

2. Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit spricht gegen Linienbündelung

Zur Zielsetzung des § 8 PBefG zählt nach wie vor auch der Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit (§ 8 Abs. 4), der bereits bei der Verkehrsplanung zu berücksichtigen ist. Das bedeutet zum einen, dass eigenwirtschaftlich betriebene Verkehre durch eine Bündelung nicht gefährdet werden dürfen. Zum anderen muss eine Bündelung – falls eine solche erfolgt – sogar dazu beitragen, das eigenwirtschaftliche Betreiben der Verkehre zu ermöglichen.

Vorliegend erklärt der Landkreis Roth zwar auf S. 58 des Entwurfs der Fortschreibung, es sei grundsätzliches Ziel, dass der im Nahverkehrsplan definierte Bedienungsstandard möglichst eigenwirtschaftlich von den Verkehrsunternehmen erbracht werde. Im Gegensatz hierzu wird dann aber durch die geplante Linienbündelung die Eigenwirtschaftlichkeit unserer Linie Nr. 676 nicht nur gefährdet, sondern sogar beseitigt. Das Linienbündel kann nämlich bekanntermaßen nicht eigenwirtschaftlich betrieben werden.

II. Drohende unwirtschaftliche Beschaffung von Verkehrsleistungen durch den Landkreis

Die vorgesehene Vergabe von großen Linienbündeln widerspricht nicht nur unseren Interessen als seit Jahrzehnten eigenwirtschaftlich im Landkreis tätiges Verkehrsunternehmen, sondern auch den fiskalischen Interessen des Landkreises. Denn die großen Bündel führen dazu, dass der Landkreis die Notwendigkeit schafft, zeitgleich eine Vielzahl von Fahrzeugen zu beschaffen, die auf Grund der zur Verfügung stehenden beschränkten Fördermittel nicht alle gefördert werden können. Dadurch verteuert sich die Maßnahme für den Landkreis. Vermieden werden könnte dieser nachteilige Effekt, indem nacheinander Verkehrsleistungen mit *sinnvoller* Größe initiiert werden.

III. Logistische Zwangspunkte bleiben bei der Planung unberücksichtigt

Die Fahrpläne werden rein nach Umsteigezeiten und gewünschten Abfahrtszeiten erstellt. Schichtzeiten bzw. Lenkzeitvorschriften und Einsatzpläne der Fahrer und Fahrzeuge werden nicht gewürdigt. Somit kommt es zu zusätzlichen Kosten durch erhöhte Vorhaltung von Ersatzfahren und Ersatzfahrzeugen.

IV. Keine Auseinandersetzung mit dem Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit

Der Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit nach § 8 Abs. 4 PBefG ist bereits bei der Verkehrsplanung durch den Aufgabenträger zu berücksichtigen, nicht erst im Rahmen der Genehmigungserteilung. Idealerweise sind somit die im Nahverkehrsplan vorgesehenen Verkehre eigenwirtschaftlich zu erbringen. Schon bei der Erstellung des Plans sind daher die für eine ausreichende Verkehrsbedienung erforderlichen Verkehre möglichst so zu konzipieren, dass eine eigenwirtschaftliche Erbringung jedenfalls nicht von vornherein ausgeschlossen ist. Dieser Grundsatz muss somit auch in der konkreten Ausgestaltung des Plans Niederschlag finden. Mit dem Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit setzt sich der Nahverkehrsplan jedoch nicht konkret auseinander.

V. Keine Maßnahmenpakete in Bezug auf einzelne Linien

Schließlich existiert im Nahverkehrsplan auch keine klare Definition, auf welcher Linie Handlungsbedarf besteht bzw. es fehlen für die einzelnen Linien Maßnahmenpakete. Wenn diese vorhanden wären, könnten wir als Unternehmer uns ein genaues Bild davon machen, welche Maßnahmen und Veränderungen bei einer Linie erforderlich sind.

C. Fazit

Der VGN ist unseres Erachtens nicht geeignet, als Verwaltungshelfer für den Landkreis Roth an der Fortschreibung des Nahverkehrsplans mitzuwirken. Zudem gehen wir davon aus, dass der VGN ohne obligatorisches Vergabeverfahren beauftragt worden ist.

Die geplante Bündelung unserer Linie Nr. 676 ist unzulässig und gefährdet die Existenz unseres mittelständischen Busunternehmens. Der Landkreis Roth sollte deshalb im Rahmen seiner fachplanerischen Interessenabwägung die geplante Linienbündelung Nr. 6 nicht wie vom VGN vorgeschlagen weiterverfolgen, sondern stattdessen an der Eigenwirtschaftlichkeit der Linie Nr. 676 festhalten. Ziel des Landkreises sollte nämlich eine hohe Qualität der Verkehrsbedienung zu angemessenen Preisen unter Berücksichtigung mittelständischer Unternehmensinteressen sein.

Wir bitten daher, unsere Anliegen im Nahverkehrsplan zu berücksichtigen. Sollte dies im Einzelfall nicht möglich sein, verweisen wir auf die Verpflichtung des Aufgabenträgers, unsere Standpunkte dem Nahverkehrsplan als Anlage beizufügen. Gerne stehen wir auch für Erläuterungen unserer Positionen und für Gespräche zur Kompromissfindung zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Gerhard Reck

Schielein Reisen GmbH & Co. KG · Donaustraße 88 · D-90451 Nürnberg

Landratsamt Roth
Schul- und Bildungswesen / Nahverkehr
Weinbergweg 1
91154 Roth

Nürnberg, 15. November 2013 / js

Öffentlicher Personennahverkehr; Nahverkehrsplan des Landkreises Roth – Fortschreibung 2013

Sehr geehrter Herr Landrat Eckstein,

wir bedanken uns zunächst für die Übersendung des Endberichts zur Fortschreibung 2013 des Nahverkehrsplans des Landkreises Roth vom 17.10.2013. Wir möchten darauf hinweisen, dass die von uns genannte Linie Nr. 601 derzeit als Gemeinschaftskonzession mit unserem Partner, der Omnibusverkehr Franken GmbH, betrieben wird. Da seitens der Omnibusverkehr Franken GmbH kein Interesse an einer weiteren Beteiligung besteht, beabsichtigen wir die Genehmigung der Linie Nr. 601 alleine zu beantragen.

Unsere Stellungnahme hierzu als zu beteiligtes Verkehrsunternehmen geben wir wie folgt ab:

A. Bedenken hinsichtlich der Art und Weise des Zustandekommens des Entwurfs der Fortschreibung des NVP

Uns überrascht, in welchem großem Umfang der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) in den Planungsprozess eingebunden worden ist.

I. Unangemessene Rolle des VGN im Fachplanungsprozess

Der VGN erscheint auf dem Entwurf der Fortschreibung bereits auf der ersten Seite mit seinem Logo neben dem Wappen des Landkreises. Auch in der Kopfzeile ist nach der Bezeichnung „Nahverkehrsplan Landkreis Roth“ ausdrücklich die VGN GmbH aufgeführt. Auch auf früheren Dokumenten, wie beispielsweise dem Zwischenbericht vom 21.03.2012, prangt unübersehbar das VGN-Logo.

Wir halten die Planung des Nahverkehrs für eine ureigene Aufgabe des Aufgabenträgers. Die Fachplanung des Nahverkehrsplans des Landkreises Roth dient der Daseinsvorsorge. Sämtliche Entscheidungen im Rahmen der Aufstellung bzw. Fortschreibung des Nahverkehrsplans sind durch den Aufgabenträger selbst – und nicht durch einen von ihm wie auch immer beauftragten Dienstleister – zu treffen. Uns drängt sich hingegen

● Schielein
● Reisen GmbH & Co. KG
● Amtsgericht Nürnberg
● HRA 78 70
● Persönlich haftender
● Gesellschafter
●
●

● Schielein
● Reisen Verwaltungs- und
● Beteiligungs-GmbH
● Amtsgericht Nürnberg
● HRB 16 954
●
●

● Geschäftsführer:
● Josef Schielein
●
●
●
●

● Sparkasse Freystadt
● Konto 293 993
● BLZ 760 520 80
● Zertifiziert nach
● DIN EN ISO 9001:2000
●
●

der Eindruck auf, dass der Landkreis die Vorschläge des VGN bislang ohne eigene Abwägung übernommen hat.

II. Bedenken hinsichtlich des VGN als Dienstleister des Landkreises

1. VGN vertritt Interessen der großen Verkehrsunternehmen

Der VGN ist ein Unternehmerverband, dessen Gesellschafter überwiegend die großen Verkehrsunternehmen des Verbundgebiets sind (z.B. OVF, VAG, Infra, Erlanger Stadtwerke). Lediglich über die GPV, die weniger als 10 % der Gesellschaftsanteile an der VGN GmbH hält, sind kleinere Verkehrsunternehmen der Region an der VGN GmbH beteiligt.

Neben satzungsgemäßen Aufgaben hat der VGN auch die Verpflichtung, die originären Interessen seiner Gesellschafter zu fördern. Wir haben die Befürchtung, dass der VGN – auch hier bei der Fachplanung im Landkreis Roth – primär im Interesse seiner Mehrheitsgesellschafter, also der großen Verkehrsunternehmer, tätig wird und die Interessen der kleinen Unternehmer unberücksichtigt bleiben. Dies findet auch Niederschlag in der Größe der im Landkreis Roth diskutierten Linienbündel, die von kleinen und mittelständischen Unternehmen schon allein deshalb nicht bedient werden können, weil ihnen – anders als den großen Unternehmen wie OVF und Veolia – ein entsprechender Fuhrpark sowie die finanziellen Ressourcen nicht zur Verfügung stehen.

2. Gefahr der Offenlegung von Betriebsgeheimnissen von beteiligten Verkehrsunternehmen

Bei der Aufstellung bzw. Fortschreibung des Nahverkehrsplans sind nach dem Personenbeförderungsgesetz die vorhandenen Unternehmer zu beteiligen. Wir können und sollen als Unternehmer unsere eigenen Überlegungen und Vorstellungen zur Fortentwicklung des ÖPNV im Landkreis Roth in den Planungsprozess einbringen. Bislang wurde der Planungsprozess maßgeblich vom VGN betrieben. Wenn nun ein Verkehrsunternehmen wie das unsrige seine Ideen zur Planung einbringt, bedeutet dies zwangsläufig, dass der VGN, also ein Gemeinschaftsunternehmen von Mitbewerbern, Kenntnis von unseren Verbesserungsvorschlägen erlangt. Wir befürchten, dass unsere Unternehmensstrategie und Betriebsgeheimnisse Konkurrenten zugänglich gemacht werden, wenn wir von unserem gesetzlichen Beteiligungsrecht Gebrauch machen wollen. Insbesondere fürchten wir, dass unsere Ideen im Planungsprozess von Wettbewerbern abgeschöpft werden. Ungeachtet dessen werden wir entsprechende Verbesserungsvorschläge machen, erwarten jedoch, dass diese vom Landkreis vertraulich behandelt werden.

3. Beauftragung des VGN verstößt gegen europäisches Vergaberecht

Uns ist nicht bekannt, auf welcher vertraglichen Grundlage der VGN für den Landkreis Roth tätig ist. Folglich ist uns auch nicht bekannt, ob der Auftragserteilung an den VGN durch den Landkreis oder evtl. den Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (ZVVG) ein wettbewerbliches Vergabeverfahren

vorausgegangen ist. Bekannt ist uns jedoch, dass der VGN weder gegenüber dem Landkreis Roth noch gegenüber dem Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg inhousevergabeberechtigt ist. Wir gehen somit davon aus, dass der VGN, falls er trotz der vorbezeichneten Bedenken als geeigneter Dienstleister für den Landkreis in diesem Planungsprozess angesehen werden kann, den Dienstleistungsauftrag jedenfalls nur nach einem wettbewerblichen Vergabeverfahren hätte erhalten dürfen.

Hat ein solches Vergabeverfahren stattgefunden?

B. Inhaltliche Mängel des Entwurfs der Fortschreibung des NVP

I. Vorgesehene Linienbündelung überzeugt nicht

Die geplante Festsetzung des Linienbündels Nr. 6 (Seite 59 des Entwurfs der Fortschreibung) halten wir für nicht zulässig.

Eine Linienbündelung ist nur dann möglich, wenn dies die Zielsetzungen des § 8 PBefG erfordern (§ 9 Abs. 2 PBefG – siehe auch die E-Mail der Regierung von Mittelfranken vom 11.09.2013 an das Landratsamt Roth). § 8 PBefG verlangt jedoch gerade keine Linienbündelung. Ganz im Gegenteil: Insbesondere zwei Ziele des § 8 PBefG sprechen gegen die geplante Linienbündelung:

1. Zu berücksichtigende Unternehmerinteressen sprechen gegen Bündelung

Nach § 8 Abs. 3 Satz 6 PBefG sind die vorhandenen Unternehmer bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans frühzeitig zu beteiligen. Und nach § 8 Abs. 3 Satz 7 PBefG sind die Interessen der vorhandenen Unternehmer angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen. Letzteres ist jedoch unterblieben, wie sich aus nachfolgenden Ausführungen ergibt:

a) Existenzgefährdung

Wie wir bereits schriftlich und auch in den Sitzungen am 10.09.2013 und am 15.10.2013 erklärt haben, ist unser Interesse, dass die Linie Nr. 601 nicht in ein Linienbündel aufgenommen wird. Eine Aufnahme in ein Linienbündel würde nämlich bedeuten, dass die (bisher eigenwirtschaftlich betriebene) Linie künftig gemeinwirtschaftlich werden würde, da das Bündel nicht eigenwirtschaftlich betrieben werden kann. Sollten wir diese Linie verlieren, würden wir schlagartig einen erheblichen Teil unseres gesamten Auftragsvolumens verlieren und müssten somit um die Existenz unseres Unternehmens fürchten.

Wir sehen uns durch die geplante Linienbündelung somit auch in unseren Grundrechten (Berufsfreiheit, Eigentumsrecht im Zusammenhang mit dem Erhalt des eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebs) in unzulässiger Weise beeinträchtigt.

b) „Rosinenpickerei“ durch Aufgabenträger

Den von Herrn Krämer vom Landkreis und von Herrn Mäder vom VGN wiederholt vorgetragene Vorwurf der „Rosinenpickerei“ durch die Verkehrsunternehmen weisen wir nachdrücklich zurück. Wir betreiben die Linie Nr. 601 bereits seit dem Jahr 1982 eigenwirtschaftlich. Es ist also keinesfalls so, dass wir uns jetzt plötzlich eine einzelne, ertragreiche Linie aus dem Netz herauspicken wollen. Vielmehr geht es um das *Behalten* einer Linie, das jedoch kein Rosinenpicken im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes sein kann. Eine Rosinenpickerei im Sinne des Gesetzes liegt zudem erst dann vor, wenn *im Genehmigungsverfahren* versucht wird, einzelne ertragreiche Linien aus einem im Nahverkehrsplan festgelegten Linienbündel herauszulösen (§ 13 Abs. 2 Nr. 3 Buchst. d PBefG).

Stattdessen erscheint es uns so, als dass *der Aufgabenträger* sich Rosinen herauspickt, indem er eine einzelne vorhandene eigenwirtschaftliche Linie nur deshalb in ein Bündel packt, um Kosten zu sparen.

c) Besitzstandsschutz

Unberücksichtigt bleibt bislang, dass wir die betreffende Linie schon jahrelang in einer dem öffentlichen Verkehrsinteresse entsprechenden Weise betreiben (§ 13 Abs. 3 PBefG).

d) Unterbliebene Interessenabwägung

Da die Bildung von Linienbündeln kein Selbstzweck ist, muss ihr ein inhaltlich überzeugendes tragfähiges Planungskonzept zu Grunde liegen. Durch den Aufgabenträger muss somit auch eine gewissenhafte Abwägung der öffentlichen mit den unternehmerischen Interessen erfolgen.

Wir können nicht erkennen, dass durch den Landkreis Roth eine Interessenabwägung – schon gar nicht im erforderlichen Umfang – erfolgt ist. Gliederungspunkt 7 des Entwurfs der Fortschreibung (Festsetzung von Linienbündeln) führt hierzu nichts aus. Weder werden die konkreten inhaltlichen Kriterien der Bildung der einzelnen Linienbündel genannt (es wird lediglich allgemein auf geografische Nähe und mittelstandsfreundliche Ausgestaltung abgestellt, wobei eine mittelstandsfreundliche Ausgestaltung in unserem Fall gerade nicht erfolgt). Noch werden die Belange kleiner und mittlerer Unternehmen berücksichtigt.

Zudem gibt der Nahverkehrsplan vor, mit der Bündelung das Ziel der geringsten Kosten für die Allgemeinheit bei einer ausreichenden Verkehrsbedienung zu erreichen. Irgendwelche Belege/Berechnungen dafür, dass geringste Kosten nur mit Hilfe der von uns beanstandeten Linienbündelung erreicht werden können, liefert der Nahverkehrsplan jedoch nicht einmal ansatzweise. Wir vermissen ein inhaltlich überzeugendes, tragfähiges Planungskonzept.

2. Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit spricht gegen Linienbündelung

Zur Zielsetzung des § 8 PBefG zählt nach wie vor auch der Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit (§ 8 Abs. 4), der bereits bei der Verkehrsplanung zu berücksichtigen ist. Das bedeutet zum einen, dass eigenwirtschaftlich betriebene Verkehre durch eine Bündelung nicht gefährdet werden dürfen. Zum anderen muss

eine Bündelung – falls eine solche erfolgt – sogar dazu beitragen, das eigenwirtschaftliche Betreiben der Verkehre zu ermöglichen.

Vorliegend erklärt der Landkreis Roth zwar auf S. 58 des Entwurfs der Fortschreibung, es sei grundsätzliches Ziel, dass der im Nahverkehrsplan definierte Bedienungsstandard möglichst eigenwirtschaftlich von den Verkehrsunternehmen erbracht werde. Im Gegensatz hierzu wird dann aber durch die geplante Linienbündelung die Eigenwirtschaftlichkeit unserer Linie Nr. 601 nicht nur gefährdet, sondern sogar beseitigt. Das Linienbündel kann nämlich bekanntermaßen nicht eigenwirtschaftlich betrieben werden.

II. Drohende unwirtschaftliche Beschaffung von Verkehrsleistungen durch den Landkreis

Die vorgesehene Vergabe von großen Linienbündeln widerspricht nicht nur unseren Interessen als seit Jahrzehnten eigenwirtschaftlich im Landkreis tätigen Verkehrsunternehmen, sondern auch den fiskalischen Interessen des Landkreises. Denn die großen Bündel führen dazu, dass der Landkreis die Notwendigkeit schafft, zeitgleich eine Vielzahl von Fahrzeugen zu beschaffen, die auf Grund der zur Verfügung stehenden beschränkten Fördermittel nicht alle gefördert werden können. Dadurch verteuert sich die Maßnahme für den Landkreis. Vermieden werden könnte dieser nachteilige Effekt, indem nacheinander Verkehrsleistungen mit *sinnvoller* Größe initiiert werden.

III. Logistische Zwangspunkte bleiben bei der Planung unberücksichtigt

Die Fahrpläne werden rein nach Umsteigezeiten und gewünschten Abfahrtszeiten erstellt. Schichtzeiten bzw. Lenkzeitvorschriften und Einsatzpläne der Fahrer und Fahrzeuge werden nicht gewürdigt. Somit kommt es zu zusätzlichen Kosten durch erhöhte Vorhaltung von Ersatzfahren und Ersatzfahrzeugen.

IV. Keine Auseinandersetzung mit dem Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit

Der Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit nach § 8 Abs. 4 PBefG ist bereits bei der Verkehrsplanung durch den Aufgabenträger zu berücksichtigen, nicht erst im Rahmen der Genehmigungserteilung. Idealerweise sind somit die im Nahverkehrsplan vorgesehenen Verkehre eigenwirtschaftlich zu erbringen. Schon bei der Erstellung des Plans sind daher die für eine ausreichende Verkehrsbedienung erforderlichen Verkehre möglichst so zu konzipieren, dass eine eigenwirtschaftliche Erbringung jedenfalls nicht von vornherein ausgeschlossen ist. Dieser Grundsatz muss somit auch in der konkreten Ausgestaltung des Plans Niederschlag finden.

Mit dem Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit setzt sich der Nahverkehrsplan jedoch nicht konkret auseinander.

V. Keine Maßnahmenpakete in Bezug auf einzelne Linien

Schließlich existiert im Nahverkehrsplan auch keine klare Definition, auf welcher Linie Handlungsbedarf besteht bzw. es fehlen für die einzelnen Linien Maßnahmenpakete. Wenn diese vorhanden wären, könnten wir als Unternehmer uns ein genaues Bild

davon machen, welche Maßnahmen und Veränderungen bei einer Linie erforderlich sind.

C. Fazit

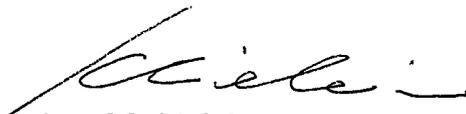
Der VGN ist unseres Erachtens nicht geeignet, als Verwaltungshelfer für den Landkreis Roth an der Fortschreibung des Nahverkehrsplans mitzuwirken. Zudem gehen wir davon aus, dass der VGN ohne obligatorisches Vergabeverfahren beauftragt worden ist.

Die geplante Bündelung unserer Linie Nr. 601 ist unzulässig und gefährdet die Existenz unseres mittelständischen Busunternehmens. Der Landkreis Roth sollte deshalb im Rahmen seiner fachplanerischen Interessenabwägung die geplante Linienbündelung Nr. 6 nicht wie vom VGN vorgeschlagen weiterverfolgen, sondern stattdessen an der Eigenwirtschaftlichkeit der Linie Nr.601 festhalten. Ziel des Landkreises sollte nämlich eine hohe Qualität der Verkehrsbedienung zu angemessenen Preisen unter Berücksichtigung mittelständischer Unternehmensinteressen sein.

Wir bitten daher, unsere Anliegen im Nahverkehrsplan zu berücksichtigen. Sollte dies im Einzelfall nicht möglich sein, verweisen wir auf die Verpflichtung des Aufgabenträgers, unsere Standpunkte dem Nahverkehrsplan als Anlage beizufügen. Gerne stehen wir auch für Erläuterungen unserer Positionen und für Gespräche zur Kompromissfindung zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Schielein Reisen GmbH & Co. KG



Josef Schielein
Geschäftsführer

**Endbericht zum Nahverkehrsplan Landkreis Roth
Stellungnahme der Gemeinden**

Gemeinde	Stellungnahme (Eingang - Zusammenfassung)	Anmerkung
Heideck	Die Nahverkehrsplanung zeigt verschiedene Schwachpunkte und den darauf resultierenden Handlungsbedarf auf. Hier sollten alle Beteiligten (Freistaat Bayern über die ÖPNV-Förderung, Landkreis, Stadt) nach ihren Kräften und Möglichkeiten mitarbeiten, um diese Schwachpunkte zu verbessern bzw. zu beseitigen.	
Heideck	Was aber nach wie vor fehlt, ist die Betrachtung der Ortsteile unter 150 Einwohnern. Auch diese dürfen bei der Nahverkehrsplanung nicht vergessen werden. In Heideck sind dies die Ortsteile Altenheideck, Tautenwind, Laffenau, Rambach, Aberzhausen, Kippenwang und Haag. Diese sollten ebenfalls in die Planung und die Linien mit eingebunden werden.	Um den starken räumlichen Disparitäten zwischen dem Norden und Süden des Landkreises Roth gerecht zu werden, hat der interfraktionelle Arbeitskreis beschlossen, dass alle Ortsteile über 150 Einwohner auf die Qualität der ÖPNV-Anbindung untersucht werden sollen. Damit werden 30,8 % der Ortsteile und 91,6 % der Einwohner in der Analyse berücksichtigt. Die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung sieht als Richtwert lediglich die Berücksichtigung der Ortsteile über 200 Einwohner vor. (Hinweis: vgl. auch Vorbehalt der Finanzierbarkeit)
Heideck	Gerade die zu verbessernde Erreichbarkeit der Kreisstadt Roth von Heideck aus war und ist schon immer ein Anliegen der Stadt Heideck.	langfristiges Defizit an Schul- u. Ferientagen (Beförderungszeiten); Die Prüfung im Rahmen des Maßnahmenkonzepts war aufgrund der geänderten Rahmenbedingungen durch die PBefG-Novelle nicht möglich. Möglichkeit im Rahmen einer grundlegenden Beplanung des Linienbündels nach erfolgter Harmonisierung der Laufzeiten der vorhanden Genehmigungen.
Heideck	Die Erreichbarkeit des Hauptortes von den Ortsteilen, gerade an schulfreien Tagen, müsste verbessert werden.	Laibenstadt: vorrangiges Defizit in den Ferien (Rückfahrt 1 fehlt); Liebenstadt: langfristiges Defizit an Schul- u. Ferientagen (Beförderungszeiten); Die Prüfung im Rahmen des Maßnahmenkonzepts war aufgrund der geänderten Rahmenbedingungen durch die PBefG-Novelle nicht möglich. Möglichkeit im Rahmen einer grundlegenden Beplanung des Linienbündels nach erfolgter Harmonisierung der Laufzeiten der vorhanden Genehmigungen.
Heideck	Die Erreichbarkeit von Hilpoltstein und von Nürnberg ist gerade zu den Hauptverkehrszeiten meistens gut vorhanden, in den Nebenverkehrs- und Schwachverkehrszeiten ist hier auch Nachholbedarf. Gerade die derzeitige Diskussion und die sog. Wochenendfahrten der Linie 633 zeigt, dass es hier keine Verbesserungen gibt sondern eher Verschlechterungen.	Bereits bei der Erreichbarkeit (ohne Betrachtung der Bedienungshäufigkeit) bestehen für die Ortsteile von Heideck z.T. erhebliche Defizite hinsichtlich der Fahrtmöglichkeiten nach Hilpoltstein und Nürnberg. Laibstadt, Liebenstadt, Schloßberg, Selingstadt weisen hinsichtlich der Erreichbarkeit von Hilpoltstein und Nürnberg vorrangige Defizite (teilw. an Schul- und immer an Ferientagen) auf (vorallem fehlt es an Fahrten, teilw. ist auch die Beförderungszeit zu lang). Der Landkreis als Aufgabenträger hat sich bereits in Zusammenarbeit mit den Gemeinden um den Erhalt des Wochenendverkehrs auf der Linie 633 bemüht. Dieser soll auch weiterhin beibehalten werden. Die Prüfung im Rahmen des Maßnahmenkonzepts war aufgrund der geänderten Rahmenbedingungen durch die PBefG-Novelle nicht möglich. Möglichkeit im Rahmen einer grundlegenden Beplanung des Linienbündels nach erfolgter Harmonisierung der Laufzeiten der vorhanden Genehmigungen.

**Endbericht zum Nahverkehrsplan Landkreis Roth
Stellungnahme der Gemeinden**

Gemeinde	Stellungnahme (Eingang - Zusammenfassung)	Anmerkung
Kammerstein	Der Gemeinderat bekräftigt seinen Gemeinderatsbeschluss vom 24. April 2012.	
Kammerstein	Der Gemeinderat steht einer Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs aufgeschlossen gegenüber. Priorität sollte eine Verbesserung der Bedienungsfrequenz der beiden Ortsteile Oberreichenbach und Volkersgau und damit eine Ausweitung des Anrufsammeltaxis, insbesondere während der Ferien, haben. Die eventuell erforderliche Einführung eines Anrufsammeltaxis für diese Zeit bedarf einer genauen Kostenbetrachtung. Hierüber kann erst nach Vorlage entsprechender Kostenuntersuchungen entschieden werden.	Oberreichenbach: vorrangige Defizite in der Erreichbarkeit; Volkersgau: vorrangige Defizite in der Erreichbarkeit; Prüfung, ob Umsetzung einer Verbesserung als AST möglich ist. Ist dies nicht möglich, ist eine Lösungsmöglichkeit mit dem Konzessionsinhaber der Linie 673 (Koch) zu prüfen. Da es sich bei der Linie 607 um eine eigenwirtschaftliche Konzession handelt sind die Einflussmöglichkeiten des Aufgabenträgers während der Konzessionslaufzeit begrenzt.
Kammerstein	Nach wie vor wird eine bessere Bedienung von Günzersreuth durch die Linie 607 gefordert. Insbesondere soll die Fahrt 3618 33 die Haltstelle Günzersreuth Mitte beziehungsweise alternativ Günzersreuth Süd anfahren.	Günzersreuth hat lediglich 110 Einwohner (Stand 2010) und wurde daher nicht im NVP berücksichtigt.
Kammerstein	Die Verwaltung wird unabhängig von der Fortschreibung 2013 des Nahverkehrsplans Landkreis Roth gebeten zu prüfen, inwieweit der vorhandene freigestellte Schülerverkehr in den ÖPNV mit eingebunden werden kann.	Diese Frage wird das Landratsamt mit der Gemeinde Kammerstein klären.
Rohr	keine Einwände	
Wendelstein	Durch die Teilstreckenstreichung der Linie 601 fehlt es in Wendelstein an einer zusätzlichen direkten Verbindung nach Nürnberg – Langwasser. Besonders bedeutsam ist dies für die ÖPNV – Nutzer von Sperberslohe, für die das Linienbedarfstaxi keine echte Alternative darstellt. Darüber hinaus würde sicherlich auch die Gemeinde Allersberg und die Nutzer von Freizeitangeboten (z. B. des Faberparkes) von einer Reaktivierung dieser Linienanbindung profitieren.	Prüfung der Möglichkeiten einer entsprechenden Umsetzung im Rahmen der vorbereitenden Planungen für die Vergabe des Linienbündels "6. Wendelstein, Schwanstetten, Rednitzhembach" (Nordost).
Wendelstein	Abschließend verweisen wir auf das Schreiben vom 27.04.2012, wonach wir u. a. das ÖPNV – Angebot für Wendelstein erhalten wollen.	
Wendelstein	Abstimmung der ÖPNV-Anbindung der Schülerverkehre des Mittelschulverbands Wendelstein und Allersberg sowie der Waldorfschule und des Landkreisgymnasiums Wendelstein.	Prüfung der Möglichkeiten einer entsprechenden Umsetzung im Rahmen der vorbereitenden Planungen für die Vergabe des Linienbündels "6. Wendelstein, Schwanstetten, Rednitzhembach" (Nordost).
Wendelstein	Bestehende Taktverkehre sollen möglichst aufrechterhalten werden. Keine Änderung bei der Verknüpfung der Ortsteile.	Prüfung der Möglichkeiten einer entsprechenden Umsetzung im Rahmen der vorbereitenden Planungen für die Vergabe des Linienbündels "6. Wendelstein, Schwanstetten, Rednitzhembach" (Nordost).
Wendelstein	Darüber hinaus ist unser Wunsch, die Linie 678 kosteneffizienter zu betreiben.	Prüfung der Möglichkeiten einer entsprechenden Umsetzung im Rahmen der vorbereitenden Planungen für die Vergabe des Linienbündels "6. Wendelstein, Schwanstetten, Rednitzhembach" (Nordost).

Von: Roland Hueber | Stadt Heideck [mailto:Roland.Hueber@heideck.de]

Gesendet: Montag, 28. Oktober 2013 14:27

An: Emmerling, Jörg

Betreff: AW: Beteiligung der Gemeinden im Rahmen der Nahverkehrsplannersstellung

Sehr geehrter Herr Emmerling,

vielen Dank für die Übersendung der Unterlagen. Für eine kleine Gemeinde wie wir es sind, ist es sehr schwierig, dies alles zu verstehen. Ich habe versucht, mit meinem Wissen und den von Ihnen übersandten Unterlagen meine Stellungnahme hierzu aufzubauen, die aber nur kurz ausfällt.

1. Die Nahverkehrsplanung zeigt verschiedene Schwachpunkte und den darauf resultierenden Handlungsbedarf auf. Hier sollten alle Beteiligten (Freistaat Bayern über die ÖPNV-Förderung, Landkreis, Stadt) nach ihren Kräften und Möglichkeiten mitarbeiten, um diese Schwachpunkte zu verbessern bzw. zu beseitigen.
2. Was aber nach wie vor fehlt (und dies habe ich schon im Vorfeld angesprochen), ist die Betrachtung der Ortsteile unter 150 Einwohnern. Auch diese dürfen bei der Nahverkehrsplanung nicht vergessen werden. In Heideck sind dies die Ortsteile Altenheideck, Tautenwind, Laffenau, Rambach, Aberzhausen, Kippenwang und Haag. Diese sollten ebenfalls in die Planung und die Linien mit eingebunden werden.
3. Gerade die zu verbessernde Erreichbarkeit der Kreisstadt Roth von Heideck aus war und ist schon immer ein Anliegen der Stadt Heideck. Wie dies aber geschehen kann, auch in Anbetracht des finanziell machbaren, kann ich leider nicht abschätzen.
4. Die Erreichbarkeit des Hauptortes von den Ortsteilen, gerade an schulfreien Tagen, müsste verbessert werden.
5. Die Erreichbarkeit von Hilpoltstein und von Nürnberg ist gerade zu den Hauptverkehrszeiten meistens gut vorhanden, in den Nebenverkehrs- und Schwachverkehrszeiten ist hier auch Nachholbedarf. Gerade die derzeitige Diskussion und die sog. Wochenendfahrten der Linie 633 zeigt, dass es hier keine Verbesserungen gibt sondern eher Verschlechterungen.

Leider kann ich schwer abschätzen, welche Anliegen und Punkte von den Gemeinden bei der Nahverkehrsplanung beeinflussbar sind. Daher fällt meine Stellungnahme doch eher dürftig aus. Vielleicht gibt es aber noch den einen oder anderen Punkt, den ich vergessen habe, da er mir nicht so bekannt war. Hier wäre es mir ein großes Anliegen, wenn Sie mich darauf hinweisen könnten.

Vielen Dank.

Mit freundlichen Grüßen

Roland Hueber
Verwaltungsbetriebswirt

Kämmerei

Tel.: 09177/4940-20

Fax: 09177/4940-720

roland.hueber@heideck.de

www.heideck.de

[/StadtHeideck](https://www.facebook.com/Stadtheideck)



Stadt Heideck
Marktplatz 24
91180 Heideck

Von: Gersler, Mario [mailto:Mario.Gersler@Kammerstein.de]

Gesendet: Dienstag, 12. November 2013 15:46

An: Emmerling, Jörg

Betreff: AW: Beteiligung der Gemeinden im Rahmen der Nahverkehrsplanserstellung Teil 1

Hallo Jörg,

der Gemeinderat der Gemeinde Kammerstein hat sich in seiner Sitzung vom 29. Oktober 2013 mit der Fortschreibung 2013 des Nahverkehrsplans Landkreis Roth beschäftigt und dabei einstimmig folgenden Beschluss gefasst:

- a) Der Gemeinderat bekräftigt seinen Gemeinderatsbeschluss vom 24. April 2012.
- b) Der Gemeinderat steht einer Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs aufgeschlossen gegenüber.
Priorität sollte eine Verbesserung der Bedienungshäufigkeit der beiden Ortsteile Oberreichenbach und Volkersgau und damit eine Ausweitung des Anrufsammeltaxis, insbesondere während der Ferien, haben.
Die eventuell erforderliche Einführung eines Anrufsammeltaxis für diese Zeit bedarf einer genauen Kostenbetrachtung. Hierüber kann erst nach Vorlage entsprechender Kostenuntersuchungen entschieden werden.
- c) Nach wie vor wird eine bessere Bedienung von Günzersreuth durch die Linie 607 gefordert. Insbesondere soll die Fahrt 3618 33 die Haltstelle Günzersreuth Mitte beziehungsweise alternativ Günzersreuth Süd anfahren.
- d) Die Verwaltung wird unabhängig von der Fortschreibung 2013 des Nahverkehrsplans Landkreis Roth gebeten zu prüfen, inwieweit der vorhandene freigestellte Schülerverkehr in den ÖPNV mit eingebunden werden kann.

Für eventuelle Rückfragen stehe ich Dir jederzeit gerne zur Verfügung.

Viele Grüße

Mario

Mario Gersler

Tel.: 09122/92 55-17, Fax: -40
www.kammerstein.de

Gemeinde Kammerstein
Schwabach
Dorfstraße 10
www.kammerstein.de
91126 Kammerstein

Öffnungszeiten:

Mo., Do. u. Fr. Di. 14.00 – 18.00 Uhr
08.00 – 12.00 Uhr Mi. 09.00 – 12.00 Uhr

Steuernummer: 247/197/06467, Finanzamt

Besuchen Sie uns im Internet unter

Zentrale E-Mail-Adresse: info@kammerstein.de

Bankverbindungen:

Sparkasse Mittelfranken-Süd, Konto Nr. 83717, BLZ 764 500 00 / IBAN: DE24 7645 0000 0000 0837 17, BIC: BYLADEM1SRS
Raiffeisenbank Roth-Schwabach, Konto 49 95, BLZ 764 600 15 / IBAN: DE21 7646 0015 0000 0049 95, BIC: GENODEF1SWR

Diese E-Mail enthält vertrauliche und/oder rechtlich geschützte Informationen. Wenn Sie nicht der richtige Adressat sind oder diese E-Mail irrtümlich erhalten haben, informieren Sie bitte sofort den Absender und vernichten Sie diese E-Mail. Das unerlaubte Kopieren sowie die unbefugte Weitergabe dieser E-Mail ist nicht gestattet.

Von: Keller, Alexandra

Gesendet: Montag, 11. November 2013 09:26

An: Emmerling, Jörg

Betreff: WG: Beteiligung der Gemeinden im Rahmen der Nahverkehrsplanserstellung

Sehr geehrter Herr Emmerling,

die Gemeinde Rohr hat gegen die Fortschreibung 2013 des Nahverkehrsplans keine Einwände.

Mit freundlichen Grüßen

Alexandra Keller

Geschäftsleitende Beamtin und Kämmerin
der Gemeinde Rohr

Alte Gasse 1

91189 Rohr

Tel.: 09876/9775-16

Fax: 09876/9775-40

e-mail: Alexandra.Keller@rohr-mfr.de

Internet: www.rohr-mfr.de

Von: Gerhard.Pirner@WENDELSTEIN.de [mailto:Gerhard.Pirner@WENDELSTEIN.de]

Gesendet: Dienstag, 19. November 2013 13:05

An: Emmerling, Jörg

Cc: Kratzel, Wolfgang; Heike.Polster@WENDELSTEIN.de; Svenja.Heim@WENDELSTEIN.de; Werner.Langhans@WENDELSTEIN.de

Betreff: Vorabstellungnahme zum Nahverkehrsplan 2013

Sehr geehrte Damen und Herren,

für die Beteiligung an der Fortschreibung zum Nahverkehrsplan 2013 möchten wir uns bedanken.

Durch die Teilstreckenstreichung der Linie 601 fehlt es in Wendelstein an einer zusätzlichen direkten Verbindung nach Nürnberg – Langwasser. Besonders bedeutsam ist dies für die ÖPNV – Nutzer von Sperberslohe, für die das Linienbedarfstaxi keine echte Alternative darstellt. Darüber hinaus würde sicherlich auch die Gemeinde Allersberg und die Nutzer von Freizeitangeboten (z. B. des Faberparkes) von einer Reaktivierung dieser Linienanbindung profitieren.

Abschließend verweisen wir auf das Schreiben vom 27.04.2012, wonach wir u. a. das ÖPNV – Angebot für Wendelstein erhalten wollen.

Darüber hinaus ist unser Wunsch, die Linie 678 kosteneffizienter zu betreiben.

Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass diese Anregungen vorbehaltlich der Bauausschussentscheidung am 05.12.2013 getroffen werden.

Nach erfolgter Beschlussfassung erhalten Sie bis zum 13.12.2013 eine entsprechende Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüßen

Werner Langhans
Erster Bürgermeister

Mit freundlichen Grüßen
Gerhard Pirner

Markt Wendelstein
Örtliche Straßenverkehrsbehörde
Gerhard Pirner
Schwabacher Straße 8
90530 Wendelstein
Tel.: 09129/401-144
Fax: 09129/401208-144
e-mail: gerhard.pirner@wendelstein.de
www.wendelstein.de