

NEUMARKT

i.d.OPf.



STARKE STADT

TEILFORTSCHRIBUNG



NAHVERKEHRSPPLAN 2018



Nahverkehrsplan

für die

Stadt Neumarkt i.d.OPf.

Teilfortschreibung

Juli 2018

Aufgestellt:



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH
Rothenburger Str. 9
90443 Nürnberg

Bearbeiter: Jonas Hüsam, Dipl.-Geogr.

Inhaltsverzeichnis

1. Rahmenbedingungen und Zielvorgaben	1
1.1 Ausgangslage	1
1.2 Gesetzliche Rahmenbedingungen	1
1.3 Gültigkeitsbereich	2
1.4 Arbeitsschritte	3
1.5 Zielvorgaben	3
2. Bestandsaufnahme	5
2.1 Raumstruktur	5
2.2 Verkehrsnachfrage	6
2.3 Derzeitiges Angebot	7
2.4 Derzeitige Nutzung	7
3. Ausreichende Verkehrsbedienung	9
3.1 Gebietstypen	9
3.2 Erschließung	9
3.3 Erreichbarkeit	9
3.4 Bedienungshäufigkeiten	10
3.5 Auslastung	10
4. Schwachstellenanalyse	12
4.1 Ergebnisüberblick	12
4.2 Infrastruktur und Schnittstellen	15
4.3 Defizitbewertung	15
5. Voraussichtliche Entwicklungen	18
5.1 Siedlungsflächen und Infrastruktur	18
5.2 Planungen benachbarter Aufgabenträger	18
5.3 Verkehrsprognose	18
6. Maßnahmenpaket	19
6.1 Erstellung des Maßnahmenpaketes	19
6.2 Barrierefreiheit	19
7. Beteiligungsverfahren	22
7.1 Beteiligung der Verkehrsunternehmen	22
7.2 Weitere Beteiligungen	22
7.3 Beschlussfassung	22
8. Anhang	23
8.1 Abbildungen	23
8.2 Tabellen	23
8.3 Sonstige Anlagen	23
8.4 Beteiligungsveranstaltung „Barrierefreiheit im ÖPNV“	23

1. Rahmenbedingungen und Zielvorgaben

1.1 Ausgangslage

Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen und ist ein unerlässliches Instrument für die Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs. In ihm werden Zielvorstellungen und Maßnahmen definiert, wie der Nahverkehr im Gebiet des Aufgabenträgers gestaltet werden soll.

Der Kreistag des Landkreises Neumarkt hat in seiner Sitzung vom 16.05.1994 der Stadt Neumarkt i.d.OPf. die Aufgabenträgerschaft für die Stadtbuslinien einschließlich der Linie 569 zum 01.01.1995 übertragen. Somit ist die Stadt Neumarkt i.d.OPf. für die Erstellung eines Nahverkehrsplanes für ihr Gebiet zuständig.

Im Oktober 2003 wurde die Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH (VGN) für die Erstellung eines gemeinsamen Nahverkehrsplans für das Gebiet des Landkreises und der Stadt Neumarkt beauftragt. Aus diesem gemeinsamen Nahverkehrsplan wurde im September 2006 ein Teilbericht nur für das Gebiet der Stadt Neumarkt i.d.OPf. verfasst.

Mit der Vereinbarung vom 16.10.2008 zwischen der VGN GmbH und der Stadt Neumarkt i.d.OPf. wurde die VGN GmbH beauftragt, den Nahverkehrsplan aus dem Jahr 2006 fortzuschreiben. Für diesen wurde in den Jahren 2012 bis 2015 unter Beteiligung der Verkehrsunternehmen ein Fortschreibungsentwurf erstellt. Es kam jedoch zu keinem Beschluss im Stadtrat. Da der Nahverkehrsplan keinen Gültigkeitszeitraum besitzt, sondern nur durch eine Fortschreibung ersetzt wird, ist aktuell noch der Nahverkehrsplan aus dem Jahr 2006 rechtskräftig.

Bereits 2014 hat der Landkreis Neumarkt den ersten Nahverkehrsplan (2006) nur für das Gebiet des Landkreises ohne die Stadt Neumarkt i.d.OPf. fortgeschrieben.

Im Zuge der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) zum 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 (...) 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 Fortschreibung des Nahverkehrsplans in seiner Gänze 2015 nicht abgeschlossen werden konnte, möchte die Stadt mit dieser Teilfortschreibung vorgreifen und heute schon den Grundstein für einen barrierefreien Ausbau der Infrastruktur und einer barrierefreien Nutzung der Fahrzeuge im Stadtgebiet legen, um bis zum 1. Januar 2022 zumindest einen Teil der Infrastruktur den Erfordernissen der Barrierefreiheit angepasst zu haben.

Im Zuge dieser Teilfortschreibung werden die Fortschreibungsdaten für

die Bestandsaufnahme (Raumstruktur und sonstige Strukturdaten), die Ausreichende Verkehrsbedienug, die Schwachstellenanalyse sowie die Voraussichtlichen Entwicklungen aus dem Erstellungsprozess der Fortschreibung des Nahverkehrsplans aus dem Jahr 2015 übernommen. Da die geplante Fortschreibung zum damaligen Zeitpunkt alle Vorgaben der Beteiligung und des Ablaufes eines Nahverkehrsplanes erfüllt hat, können diese Daten in die Teilfortschreibung problemlos integriert und der Nahverkehrsplan aus dem Jahr 2006 entsprechend aktualisiert werden.

Eine Aktualisierung aller übrigen Daten sowie die Erstellung eines Maßnahmenpaketes erfolgt bei einer kompletten Fortschreibung des Nahverkehrsplans.

1.2 Gesetzliche Rahmenbedingungen

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

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

Art. 8 Abs. 1 BayÖPNVG legt fest, dass „die Planung, Organisation und Sicherstellung des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) eine freiwillige Aufgabe der

Landkreise und kreisfreien Gemeinden im eigenen Wirkungskreis ist. Sie führen diese Aufgaben in den Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit durch.“ Hingegen ist nach BayÖPNVG Art. 15 Abs. 1 der „Schienenpersonennahverkehr in Bayern ... Aufgabe des Freistaates Bayern“.

Der Aufgabenträger „definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan“¹. Dieser ist ein unerlässliches Instrument zur Gestaltung des allgemeinen ÖPNV und bildet den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV-Angebotes. Ein wichtiges Ziel ist es, die sogenannte Ausreichende Verkehrsbedienug – im Sinne von angemessen – zu definieren.

Dabei wirkt nach § 8 Abs. 3a Satz 1 PBefG „die Genehmigungsbehörde ... im Rahmen ihrer Befugnisse nach diesem Gesetz und unter Beachtung des Interesses an einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung an der Erfüllung der dem Aufgabenträger ...“ obliegenden Aufgabe der Sicherstellung einer Ausreichenden Verkehrsbedienug mit. „Sie hat hierbei einen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen, der unter den Voraussetzungen des Absatzes 3 Satz 6² zustande gekommen ist und vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet.“

In Weiterführung des Rechtsgedankens des PBefG § 8 Abs. 4 (1), wonach Verkehrsleistungen im ÖPNV vorrangig ohne finanzielle Ausgleichsleistungen zu betreiben sind, bleibt auch bei Anwendung

der VO (EG) 1370/2007 das Primat der „eigenwirtschaftlichen Verkehre“ erhalten.³

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 Verkehrsbedienug zu erfüllen.

Mit der im Jahre 1998 veröffentlichten Leitlinie zur Nahverkehrsplanung (LzN) hat das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie den Aufgabenträgern/Planern inhaltliche und organisatorische Handlungsempfehlungen für die Erstellung von Nahverkehrsplänen an die Hand gegeben. Diese enthält konkrete Planungs- und Bewertungskriterien und Empfehlungen zu Grenz- und Richtwerten für das ÖPNV-Angebot. Damit „... sollen Hinweise zum Begriff ‚ausreichende Verkehrsbedienug‘ im Sinne des § 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG gegeben werden. Ob eine ‚ausreichende Verkehrsbedienug‘ gegeben ist, ist in jedem Einzelfall zu entscheiden.“⁴ Wesentliche Kriterien beziehen sich beispielsweise auf Merkmale wie ÖPNV-Erschließung, Erreichbarkeit und Bedienungshäufigkeit. Hierbei überlässt der Gesetzgeber den Aufgabenträgern bei der Auslegung der Empfehlungen jedoch relativ große Spielräume.

Diese Kriterien wurden für die Stadt Neumarkt i.d.OPf. im Zuge der Aufstellung der Fortschreibung des Nahverkehrsplans von einer Arbeitsgruppe, in der Vertreter der Verwaltung sowie der Stadtwerke beteiligt waren, erarbeitet. Übrige Verkehrsunternehmer wurden zur Eröffnungssitzung eingeladen und informiert. Im weiteren Verlauf wurde

diesen durch Zusendung der einzelnen Berichte die Möglichkeit zur Stellungnahme gegeben (vgl. Gliederungspunkt 7).

1.3 Gültigkeitsbereich

Da der Stadt Neumarkt i.d.OPf. die Aufgabenträgerschaft für den allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr im Stadtgebiet vom Landkreis Neumarkt übertragen wurde, erstreckt sich der Gültigkeitsbereich des NVP auf den Zuständigkeitsbereich der Stadt.

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

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

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

Stadtgrenzübergreifende Linien werden daher im Regionalen Nahverkehrsplan formal behandelt, ebenso wie Vereinheitlichungen oder anzustrebende Standards im ÖPNV. Die VGN GmbH erarbeitet im Auftrag des ZVGN gemeinsam mit den Aufgabenträgern modulartig die einzelnen Themenfelder des RNVP. Davon betroffene grenzüberschreitende Linien bedürfen einer weiteren Untersuchung. Die Realisierung dieser Planung liegt jedoch weiterhin bei den Aufgabenträgern des ÖPNV.

Der Nahverkehrsplan behält bis zur Fortschreibung desselben seine Gültigkeit. Laut Art. 13 Abs. 2 Satz 3 BayÖPNVG ist dieser in regelmäßigen Zeitabständen zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben. Es ist nach der Leitlinie aufgrund der Verfügbarkeit von

¹ PBefG §8 Abs. 3

² PBefG §8 Abs. 3 Satz 6: Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.

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

⁴ vgl. Bayerische Leitlinien zur Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, Ziffer 3.4

Rahmendaten zweckmäßig, einen Zeitabstand von 5 Jahren zu wählen.

1.4 Arbeitsschritte

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

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

1.5 Zielvorgaben

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

- Verkehr vermeiden
- Verkehr verlagern
- Verkehr 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 sowie Erhöhung des Mitfahreranteils im Auto
- Stadt-, raum- und umweltverträglichere Gestaltung des notwendigen MIV

Um das Klimaziel des Bundes, die CO₂-Emission von 1990 bis 2020 um 40% zu reduzieren, auch im Verkehrsbereich zu stützen, ist eine Verlagerung zwischen den Verkehrsmitteln notwendig. Es sind dabei nicht nur Emissionen von CO₂, Feinstaub,

NO_x, etc. bedeutend, sondern auch Lärm und logistische Probleme, wie Straßenbelastung und Parkraumbeschaffung.

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.

Möchte man die Schadstoff- und Lärm-Emissionen verringern und die Straßenbelastung und den Parkraum reduzieren, muss man sich konkrete Ziele setzen und entsprechende Maßnahmen umsetzen.

Um diesen Zielen gerecht zu werden, hat sich die Stadt Neumarkt i.d.OPf. bereits in ihrem integrierten Gesamtverkehrsplan zum Ziel gesetzt, durch entsprechende Maßnahmen eine Veränderung des Modal Split zu erreichen. Bei den unten stehenden Zahlen der Zielsetzung ist zu beachten, dass der Analysezeitpunkt 2010 vor Inbetriebnahme der S-Bahn lag. Erwartete Zugewinne beim ÖPNV liegen u.a. auch in dieser Maßnahme begründet.

Diese Grundzielsetzung wird von weiteren Zielvorgaben begleitet, die sich primär aus den gesetzlichen Grundlagen des § 8 Abs. 3 PbefG und dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (Art. 2, 4, 13 BayÖPNVG) ableiten.

Ausreichende Verkehrsbedienug

Mit der Festlegung einer „Ausreichenden Verkehrsbedienug“ im allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) trägt die Stadt im Rahmen ihrer Daseinsvorsorge zur Schaffung gleichwertiger Lebensbedingungen bei. Hierbei soll die Mobilität aller Bevölkerungsgruppen

sichergestellt und damit den Vorgaben des Art. 4 ÖPNVG Rechnung getragen werden. Die Belange mobilitätseingeschränkter Personen (Menschen mit Behinderung, ältere Menschen, Personen mit Kinderwagen, Personen ohne Führerschein/ PKW) sind zu berücksichtigen.

Als Ausreichende Verkehrsbedienug hat der Bau-, Planungs- und Umweltsenat in seiner Sitzung vom 23.07.2012 den **Richtwert** festgelegt (vgl. Gliederungspunkt 3).

Bedienungsstandards und Angebotsgestaltung

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

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

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

Ausstattung der Busse

Die Busse, die im Stadtverkehr Neumarkt eingesetzt werden, sollen sowohl den Bedürfnissen der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen entsprechen als auch den Grundvoraussetzungen für die Busförderung durch die Bezirksregierung bzw. den Vorgaben des Assoziierungsvertrages mit dem Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN).

Anbindung neuer Baugebiete

Bei der Planung von Wohn- und Gewerbegebieten sowie Freizeiteinrichtungen ist eine Anbindung an das

Ziel: Veränderung des Modal Split bis 2025 in Neumarkt i.d.OPf.

	2010	Ziel	Veränderung um ...
PKW-Fahrer	67%	60%	-10,5%
Fahrrad/Fußgänger	28%	31%	10,1%
ÖPNV	5%	9%	80,0%

ÖPNV-Netz unter Berücksichtigung entsprechender Fahrgastpotenziale zu beachten.

Barrierefreiheit, Infrastruktur und Beschleunigung

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 (...) genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans (...) sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.“

Die ad-hoc-Arbeitsgruppe der Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (Ad-hoc-AG ÖPNV) hält in ihrer Schrift „Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV“⁵ fest, dass die Aufgabenträger die Pflicht haben, „sich mit der gesetzlichen Zielbestimmung zu befassen, die Belange der Barrierefreiheit bei der Aufstellung eines Nahverkehrsplanes (NVP) angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen und dabei die Verbände, Beauftragten und Beiräte der Betroffenen anzuhören. Kommen sie der Pflicht nach, sind sie keinem erhöhten Klagerisiko ausgesetzt. Nahverkehrspläne haben keinen verbindlichen Rechtscharakter und es gibt keinen subjektiven Anspruch auf die Umsetzung einzelner Maßnahmen.“

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

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

Die Stadt Neumarkt i.d.OPf. schließt sich diesen Formulierungen der Ad-hoc-AG ÖPNV an.

Die Umsetzung der barrierefreien Information der Fahrgäste soll vor allem durch eine Anpassung der Internetauskunft sowie mobiler Endgeräte erfolgen. Dieses Aufgabefeld kann nicht von der Stadt alleine umgesetzt werden, sondern wird für alle Aufgabenträger im Verbundgebiet durch die Verbundgesellschaft realisiert. Die Information vor Ort an der Haltestelle und im Fahrzeug muss jedoch vom Aufgabenträger im Nahverkehrsplan behandelt und definiert werden und soll im Rahmen des barrierefreien Ausbaus der Infrastruktur umgesetzt werden. Daher legt der Aufgabenträger im Nahverkehrsplan vorrangig Kriterien für den barrierefreien Ausbau der Infrastruktur und der Fahrzeuge fest. Auf die Maßnahmen und deren Priorisierung wird in Kapitel 6 näher eingegangen.

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

Darüber hinaus sollen auch die Ziele zur Beschleunigung und zur besseren Information aus dem Gesamtverkehrsplan übernommen werden. Demnach sollen zusätzliche Vorrangschaltungen für Busse an Lichtsignalanlagen geprüft und wo sinnvoll umgesetzt werden sowie Vorfahrtregelungen entlang der Liniennetze wo möglich geändert wer-

den. Des Weiteren soll bei Umbauten von Haltestellen darauf geachtet werden, Buskaps zu Gunsten von Bushaltebuchten zu errichten. Zur besseren Information sollten stark frequentierte Haltestellen mit einer dynamischen Fahrgastinformation ausgestattet werden.

Zwischen den Verknüpfungspunkten einzelner Linien sind die Wege kurz zu halten. Dabei sind besonders die Belange mobilitätseingeschränkter Personen zu beachten. Die Anschlusssicherung sollte insbesondere bei letzter Fahrtmöglichkeit gewährleistet sein.

Die Umsteigezeit auf den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) soll so ausgestaltet werden, dass ein verlässlicher Anschluss geschaffen wird. Möglichkeiten der Anschlusssicherung sind zu prüfen und ggf. Maßnahmen zu entwickeln. Dabei sind die neuen Möglichkeiten der Fahrtauskunft in Echtzeit, welche der Freistaat über das Projekt DEFAS vorantreibt, zu prüfen.

Finanzielle Rahmenbedingungen

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

Da in der Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans keine neuen Maßnahmen für eine Ausweitung des Fahrplanangebotes gestaltet werden, wurden keine Aussagen zu einer Finanzierung neuer Maßnahmen getroffen. Dies wird die Aufgabe der Fortschreibung des gesamten Nahverkehrsplans sein.

⁵ ad-hoc-AG der BAG ÖPNV „Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV“; 09/2014

2. Bestandsaufnahme

2.1 Raumstruktur

Die Leitlinie unterscheidet bei den Kriterien Erschließung und Bedienungshäufigkeiten verschiedene Gebietstypen. Dies erfordert die Aufnahme der räumlichen Gliederung.

Zentralörtliche Gliederung

Neumarkt i.d.OPf. liegt im Landkreis Neumarkt im Westen der Region Regensburg (Planungsregion 11).

■ Zentrale Orte

Neumarkt i.d.OPf. ist selbst Oberzentrum. Die Oberzentren Nürnberg und Regensburg liegen im Pendlereinzugsbereich.

■ Raumstruktur

Neumarkt i.d.OPf. liegt am süd-östlichen Rand des Verdichtungsraumes Nürnberg (vgl. Anhang Abb. 01-I: Raumstruktur).

Strukturdaten

Einwohner

Die zentral gelegenen Verkehrszellen in Neumarkt i.d.OPf. sind dicht bebaut, was sich auch an Grafik 1 deutlich erkennen lässt.

Nur die Verkehrszellen „Gymnasium“ sowie „Technologiepark Süd“ und „-Nord“ erreichen hier niedrige Werte. Bei den peripher liegenden Verkehrszellen können lediglich die Zellen „Hasenheide“ sowie „Pölling“ Werte von über 2.500 Einwohnern / km² bebauter Fläche erreichen. Die übrigen Verkehrszellen liegen alle darunter. Von den 37 Verkehrszellen des Nahverkehrsplans haben 17 über 500 Einwohner (Grenzwert, vgl. Gliederungspunkt 3), das sind 92% aller Einwohner. 22 Verkehrszellen haben über 200 Einwohner (Richtwert), was einem Anteil von 97% an der Gesamteinwohnerzahl entspricht. (vgl. Anhang Tabelle 1: Erschließung, Einwohner und Gebietstypen, Abb. 01-II: Siedlungs- und Arbeitsplatzstruktur).

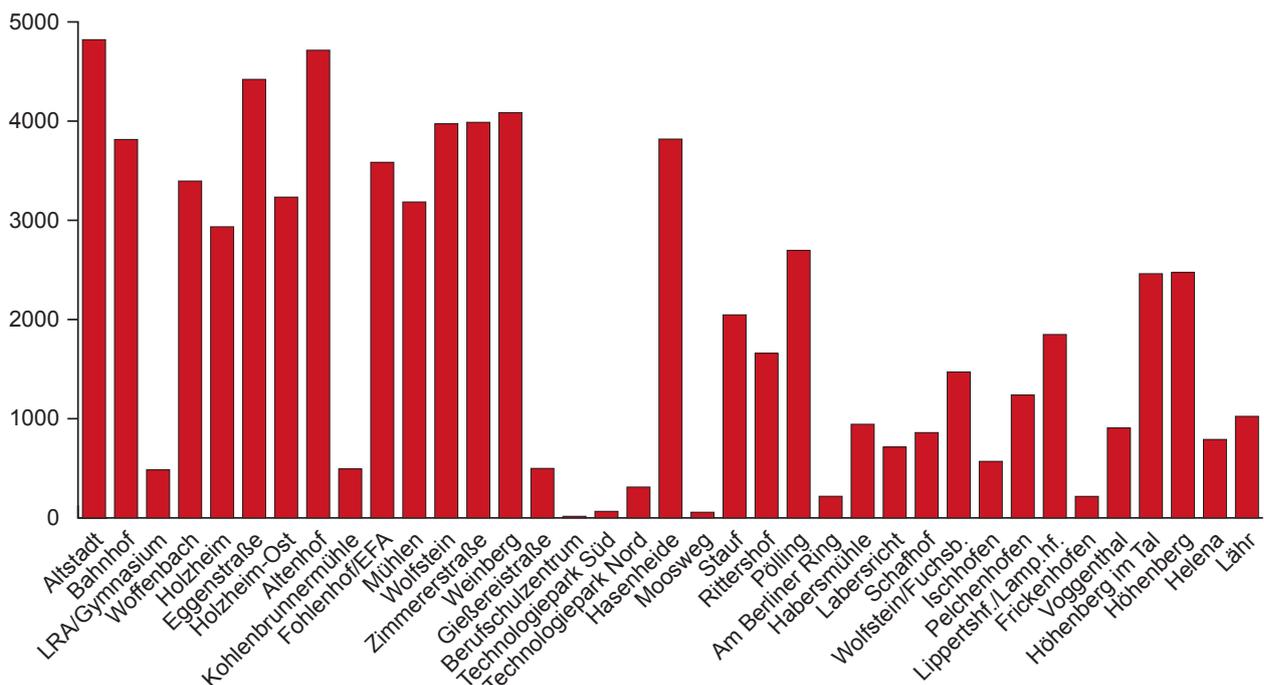
Arbeitsplätze

Da die Daten der Bundesagentur für Arbeit keine ortsteilspezifischen Werte für Arbeitsplätze ausweisen, wurden die Angaben von der Verwaltung der Stadt Neumarkt i.d.OPf. ermittelt (vgl. Grafik 2).

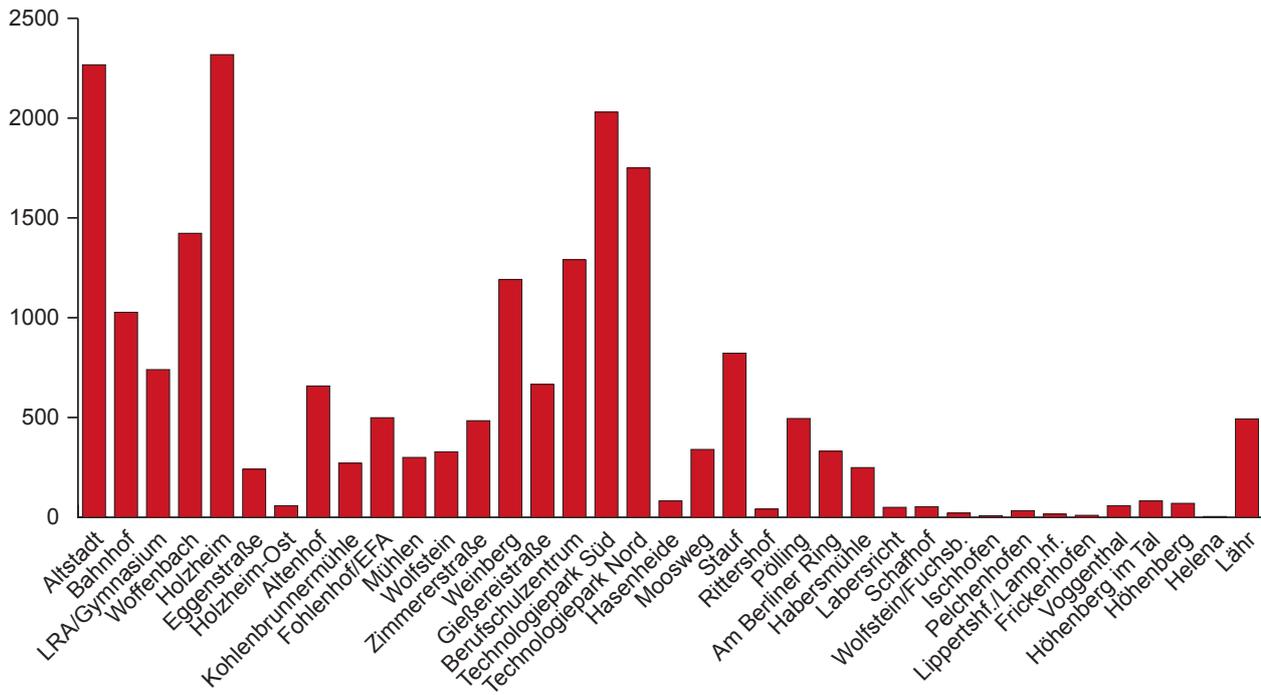
Weiterführende Schulen

Neumarkt i.d.OPf. ist der wichtigste Schulstandort im Landkreis Neumarkt. Die zwei Gymnasien, zwei Realschulen sowie die Fachoberschule und die Berufsoberschule werden sowohl von Schülerinnen und Schülern der Stadt als auch des Landkreises besucht. Auch von Nachbarlandkreisen – vor allem aus dem Landkreis Nürnberger Land – werden die Schulen genutzt. Darüber hinaus gibt es drei Berufsschulen und zwei Förderschulen (vgl. Anhang Abb. 01-IV: Schulstandorte, Tabelle 2: Schulen und Schüler).

Im Schuljahr 2013/2014 besuchten 2.555 Schülerinnen und Schüler ein Gymnasium, 2.095 eine Real-



Grafik 1: Bevölkerungsdichte in Neumarkt i.d.OPf. (Personen/km² bebauter Fläche)



Grafik 2: Arbeitsplätze im Stadtgebiet

schule, 2.348 eine Berufsschule, 145 eine Förderschule und 892 eine Fachober- bzw. Berufsoberschule.

Für die Volksschulen (Grund- und Mittelschulen) liegt die Aufwands-trägerschaft bei der Stadt Neumarkt i.d.OPf. Es gibt sieben Grund und zwei Mittelschulen.

2.2 Verkehrsnachfrage

Die Verkehrsnachfrage lässt sich aus unterschiedlichen Datenquel-

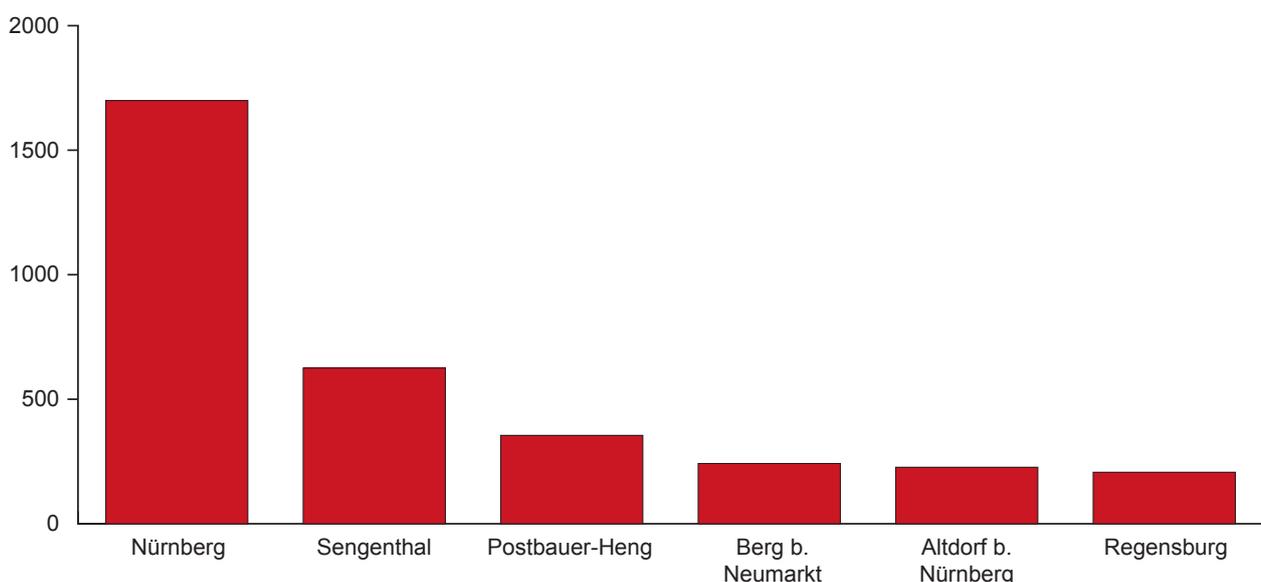
len ermitteln, die sich aufgrund ihrer Aktualität (z.B. Volkszählung 1987), ihrer Einschränkung auf bestimmte Personengruppen (sozialversicherungspflichtig Beschäftigte) oder Datenbasis (Gesamtverkehrsplan) unterscheiden.

Pendlerbeziehungen

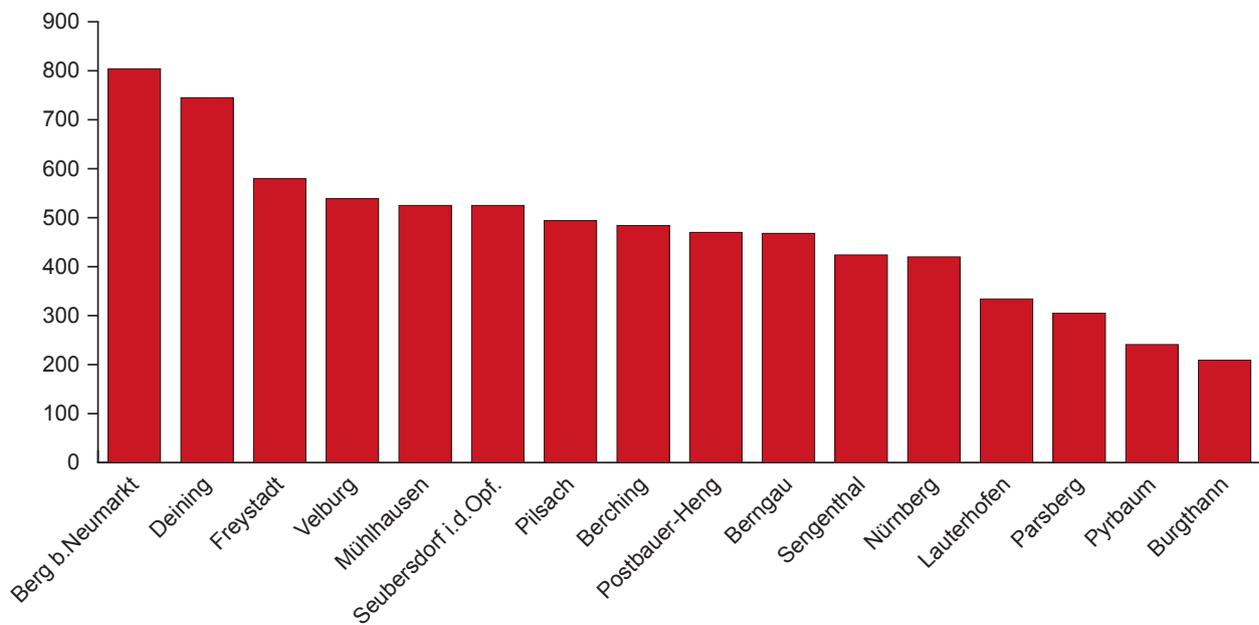
Die Bundesagentur für Arbeit ermittelt mit ihren Arbeitsmarktdaten jährlich die Anzahl der sozialversichert Beschäftigten an ihrem Arbeitsort. Hieraus leiten sich die Pendlerbezie-

hungen ab. Die Freiberuflichen und Beamten fehlen in dieser Aufstellung (vgl. Anhang Tabelle 3: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Pendler).

Mit 1.699 sozialversicherten Auspendlern ist Nürnberg der wichtigste Arbeitsort neben der Stadt Neumarkt i.d.OPf. selbst. Sengenthal kann mit 625 Auspendlern ebenfalls eine hohe Anzahl aufweisen gefolgt von Postbauer-Heng mit 355 Auspendlern (vgl. Grafik 3).



Grafik 3: Sozialversicherte Auspendler nach Gemeinden (ab 200 Auspendler, 2012)



Grafik 4: Sozialversicherte Einpendler nach Gemeinden (bis 200 Einpendler, 2012)

Bei den Einpendlern liegt Berg (804) vor Deining (745), Freystadt (580) und Velburg (539) (vgl. Grafik 4).

Verkehrsmittelwahl

Der PKW trägt mit 67% den größten Anteil der genutzten Verkehrsmittel für alle Verkehrswege der Neumarkter Bevölkerung. Nur 5 % der Wege werden mit dem ÖPNV zurückgelegt. Auf Fahrradfahrer fallen 13% und auf die Fußgänger 15%.

2.3 Derzeitiges Angebot

Schienenpersonennahverkehr

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

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

Die Stadt Neumarkt i.d.OPf. wird von einer Schienenstrecke bedient, die Montag bis Sonntag im Taktverkehr fährt. Auf dieser Strecke verkehren eine S-Bahn-, eine Regional-express- sowie eine Regionalbahn-Linie.

- **S3** Nürnberg – Feucht – Neumarkt
 - **R5** Nürnberg – Neumarkt – Parsberg (- Regensburg)
- Die Regionalbahn verkehrt auf dem Abschnitt Neumarkt – Parsberg (- Regensburg)

Öffentlicher Linienverkehr nach § 42 PBefG

Über den Schienenverkehr hinaus wird die Stadt von 11 öffentlichen Stadtbuslinien sowie zwei Rufbussen der Stadtwerke Neumarkt erschlossen. Darüber hinaus fahren 17 regionale Buslinien in die Stadt Neumarkt i.d.OPf. hinein, welche jedoch nur im östlichen und nordöstlichen Stadtgebiet eine bedeutende Erschließungsfunktion haben (vgl. Anhang Abb. 05-I: Liniennetz ohne AST, Tabelle 4: Bahnstrecken und öffentliche Buslinien).

Die Linien sind alle im Tariffsystem des VGN integriert. Für Fahrten in den Regensburger Verkehrsverbund (RVV) kann auch der Stadtverkehr Neumarkt mitgenutzt werden (vgl. Anhang Abb. 05-II: Tarifzonenplan).

Linienverkehr nach § 43 PBefG

Berufsverkehre gibt es im Stadtgebiet derzeit nicht.

Für die Förderschule gibt es einen freigestellten Schülerverkehr (vgl. Anhang Tabelle 5: Freigestellte

Schülerverkehre und Berufsverkehre).

2.4 Derzeitige Nutzung

Fahrgäste

Die Fahrgastzahlen wurden der Verkehrserhebung 2012 entnommen und können auf den Linien nicht haltstellenscharf ermittelt werden. Daher werden sie immer für die ganze Linie ermittelt. Dies gilt vor allem für grenzüberschreitende Linien. Da die regionalen Buslinien nur wenig Erschließungsfunktion in Neumarkt i.d.OPf. haben, soll hier nur auf die Stadtbuslinien eingegangen werden. In Tabelle 6 „Fahrgäste pro Tag auf einzelnen Linien“ im Anhang werden alle Linien aufgelistet.

Mit 698 Fahrgästen pro Schultag ist die Linie 561 nur knapp vor der Linie 565 (648 Fahrgäste/Schultag) die am stärksten frequentierte Stadtbuslinie im Landkreis.

In den Ferien führt die Linie 561 mit 356 Fahrgästen/Tag klar die Rangfolge im Stadtverkehr an.

Fahrzeugauslastung

In Kapitel 3.5 wird genauer auf die Vorgaben zur Auslastungsanalyse eingegangen, in Kapitel 4.1 sind die Ergebnisse der Analyse dargestellt.

Auf eine weitere Ausführung wird an diesem Punkt verzichtet.

Verkehrsleistung

Die Daten der Verkehrsleistung stammen aus der Verkehrserhebung 2012 (vgl. *Anhang Tabelle 7: Verkehrsleistung pro Jahr auf den einzelnen Linien*).

Die Auswertung der Verkehrserhebung 2012 erlaubt ebenso keine Abgrenzung bei der Verkehrsleistung (Personenkilometer) zwischen dem Stadt- und dem übrigen Landkreisgebiet, daher wird die Verkehrsleistung in Personenkilometer (PKM) immer für die gesamte Linie ausgewiesen.

Die größte Verkehrsleistung liegt hier bei der Linie 561 nach Pölling. Dies liegt vor allem daran, dass bei der Verkehrsleistung die zurückgelegten Kilometer pro Fahrgast in die Auswertung eingehen und hier die Linie nach Pölling mit die weitesten Strecken aufweisen kann.

3. 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 (vgl. *Anhang Tabelle 8: Zusammenfassung der Kriterien*).

Zur Sicherung und Verbesserung des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs hat die Stadt Neumarkt i.d.OPf. im BPU-Senat vom 23.07.2012 als „Ausreichende Verkehrsbedienung“ – im Sinne von „angemessener Verkehrsbedienung“ – den **Richtwert** beschlossen. Da die Leitlinie Städte mit der Größenordnung von Neumarkt i.d.OPf. nicht entsprechend berücksichtigt, wurde dieser Richtwert entsprechend leicht modifiziert.

3.1 Gebietstypen

Zu den drei Gebietstypen der Leitlinie, welche für die Kriterien Haltestelleneinzugsbereich und Bedienungshäufigkeit zu definieren sind, wurde noch eine vierte Ebene „Gebiet mit mittlerer Nutzungsdichte“ eingeführt, da für Ortsteile im äußeren Siedlungsbereich, die durch Stadtbuslinien bedient werden, das Potential für den Gebietstyp „Gebiet

mit hoher Nutzungsdichte“ zu gering, für „Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte“ zu hoch ist (vgl. *Anhang Abb. 01-I: Raumstruktur, Abb. 01-III: Gebietskategorien*).

Kernbereich:
Altstadt und Bahnhof

Hohe Nutzungsdichte:
LRA/Gymnasium, Woffenbach, Pölling, Holzheim, Eggenstraße, Holzheim-Ost, Altenhof, Kohlenbrunnermühle, Mühlen, Fohlenhof/EFA, Wolfstein, Zimmererstraße, Weinberg, Gießereistraße und Technologiepark Nord

Mittlere Nutzungsdichte:
Technologiepark Süd, Rittershof, Am Berliner Ring, Schafhof, Höhenberg im Tal, Höhenberg, Lähr, Hasenheide und Stauf

Niedrige Nutzungsdichte:
alle übrigen Verkehrszellen

3.2 Erschließung

Die Leitlinie gibt je nach Gebietstyp unterschiedliche Luftlinienentfernungen für die Einzugsbereiche vor, wobei die Entfernungen zu den Haltestellen nach Verkehrsträgern (Bus/Straßenbahn und S-, U-, Eisenbahn) differenziert werden (vgl. *Anhang Tabelle 1: Erschließung, Einwohner und Gebietstypen*).

Die Stadt Neumarkt i.d.OPf. beschließt, dass innerhalb der Stadt alle Gebiete gleich behandelt werden und daher gleiche Distanzen für die Erschließung gelten sollen.

3.3 Erreichbarkeit

Die Leitlinie gibt vor, zentrale Orte/Zielorte zu bestimmen, die für die Bürgerinnen und Bürger der einzelnen Ortsteile/Verkehrszellen in bestimmter Zeit und innerhalb bestimmter Intervalle erreichbar sein sollen (vgl. *Anhang Abb. 02-II: Erreichbarkeit zentraler Orte*).

Zielorte

Zielorte sollen sowohl für Pendler als auch für den Freizeitverkehr eine wichtige Rolle spielen.

Stadtgebiet

- Altstadt, Bahnhof und Technologiepark Süd

Außerhalb des Stadtgebietes

- Oberzentren Nürnberg und Regensburg

Zeitfenster für Hin- und Rückfahrt

Die Zielorte müssen vormittags für die Hin- und mittags sowie nachmittags für die Rückfahrt innerhalb vorgegebener Zeitintervalle erreichbar sein.

- **Hinfahrt:** 6 - 8 Uhr
- **Rückfahrt 1:** 12 - 13:30 Uhr
- **Rückfahrt 2:** 16 - 18:30 Uhr

Reisezeit

Für Fahrten zu diesen Zielorten ist eine maximale Reisezeit vorgegeben. Die Reisezeit setzt sich zusammen aus der Fahrzeit, der Umsteige- und den Ab- und Zugangszeiten. Die Ab- und Zugangszeiten zur Haltestelle sollen in der Summe 10, die

Bus: 300 m
Bahn: 800 m

Für Montag bis Freitag gelten folgende Zeiträume:

SVZ		HVZ		NVZ		HVZ		NVZ		HVZ		NVZ		SVZ ⁶	
von	bis	von	bis												
05:00	06:00	06:00	09:00	09:00	12:00	12:00	14:00	14:00	16:00	16:00	19:00	19:00	20:30	20:30	23:00

Für Samstag und Sonntag gelten folgende Zeiträume:

Samstag						Sonntag	
SVZ		NVZ		SVZ		SVZ	
von	bis	von	bis	von	bis	von	bis
06:00	10:00	10:00	14:00	14:00	02:00	08:00	23:00

Bedienstandards (Taktfolge in Minuten):

	Grenzwert		Richtwert		
	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ
Kernbereich	30	30	10	10	20
Hohe Nutzungsdichte	30	60	20	20	40
Mittlere Nutzungsdichte	60	120	40	60	60
Niedrige Nutzungsdichte	60	120	60	60	60

Tagesauslastung

Bei der Tagesauslastung wird im Vergleich zum Besetzungsgrad die ganze Linie über einen durchschnittlichen Werktag betrachtet. Hinzu kommt eine Entfernungsvariable, d.h. die Tagesauslastung wird aus dem Quotienten von Personenkilometern und Platzkilometern gewonnen. Dabei sind die Personenkilometer die Summe der im Bus zurückgelegten Kilometer aller Fahrgäste und die Platzkilometer das Produkt aus Betriebsleistung (Buskilometer) und der vorhandenen Kapazität an Sitz- und Stehplätzen. Da hohe Linienbelastungen zu bestimmten Tageszeiten, meist nur in einer Richtung (Lastrichtung) auftreten, in der Gegenrichtung gleichzeitig die Nachfrage aber gering ausfällt, erreicht die Tagesauslastung bei ganztägigem Angebot selten Werte über 30%.

Die Leitlinie unterscheidet bei der Betrachtung die betriebswirtschaftliche Sichtweise (unterer Wert) von der kundenorientierten Sichtweise (oberer Wert). Abhängig von den Werten sollen Maßnahmen zur Erhöhung bzw. zur Verringerung der Auslastung geprüft werden.

Bei dieser Auswertung ist keine Begrenzung der Betrachtung auf das Stadtgebiet möglich. Es wird somit bei stadtgrenzüberschreitenden Linien auch der Bereich außerhalb der Stadt Neumarkt i.d.OPf. betrachtet.

Kundenorientierte Sichtweise:

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

Betriebswirtschaftliche Sichtweise:

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

6 Die SVZ am Abend wird für montags bis donnerstags auf 23 Uhr festgelegt. Am Freitagabend soll die SVZ auf 2 Uhr verlängert werden.

4. Schwachstellenanalyse

Bei der Untersuchung im Frühjahr 2013 wurden sowohl Richt- als auch Grenzwerte berechnet und die Vorgaben mit dem Fahrplanstand vom 09.12.2012 verglichen.

4.1 Ergebnisüberblick

Für jede zu untersuchende Verkehrszelle wurden Berechnungen zu den beschriebenen Kriterien der Leitlinie durchgeführt. Einen detaillierten Einblick geben die Tabellen und die Abbildungen im Anhang (vgl. Anhang Abb. 03-I – VIII: Gesamtbewertung – Richt- und Grenzwert – Montag-Sonntag).

Ergebnisüberblick Montag bis Freitag

Im Folgenden sind die Ergebnisse im Überblick zusammengefasst. Die Tabelle fasst die **Anzahl der Defizite** je Kriterium zusammen, differenziert nach Schul- und Ferientagen sowie nach Richt- und Grenzwert. Der Begriff „Defizit“ bezeichnet lediglich den Sachverhalt, dass die Vorgaben nach dem Richt- (RW) oder Grenzwert (GW) nicht erfüllt werden. Damit wurde noch keine Aussage zum Ausmaß der Abweichung und zur Gewichtung des Defizits oder

zum Aufwand für dessen Behebung getroffen.

Aus dieser Übersicht wird deutlich, dass im Richtwert (guter ÖPNV-Standard) im Vergleich zum Grenzwert (Mindestanforderung an den ÖPNV) nur unwesentlich mehr Defizite auftreten. In insgesamt 159 Fällen an Schultagen bzw. 173 Fällen an Ferientagen wird der Richtwert nicht erfüllt. Der Grenzwert wird an Schultagen 146-mal nicht erfüllt, an Ferientagen 163-mal.

Zwischen Schul- und Ferientagen sind leichte Unterschiede zu erkennen. Da vor allem aber im Stadtverkehr kaum unterschiedliche Fahrten in der Schul- bzw. Ferienzeit angeboten werden, sind die Unterschiede vor allem auf die Regionalbusunternehmen, die aus dem Landkreis in die Stadt fahren und die äußeren ländlichen Ortsteile erschließen, zurückzuführen.

Beim Kriterium **Erschließung** wurden Defizite in 8 Verkehrszellen (Technologiepark Süd, Technologiepark Nord, Moosweg, Am Berliner Ring, Schafhof, Pelchenhofen, Höhenberg im Tal und Helena) festgestellt.

Bei der **Erreichbarkeit** übergeordneter Ziele sind zwei Anforderungen zu erfüllen. Zum einen müssen

jeweils Fahrtmöglichkeiten zur Hin- und Rückfahrt in einem vorgegebenen Intervall vorhanden sein, zum anderen darf eine bestimmte Reisezeit nicht überschritten werden.

Die Verkehrszellen Helena und Moosweg sind bislang gar nicht erschlossen, daher können hier keine Erreichbarkeitskriterien erfüllt werden. Die Verkehrszelle Am Berliner Ring ist durch die Haltestellen „Blumenhofstraße“ und „Koppenmühle“ angebunden. Diese beiden Haltestellen werden durch die Stadtbushaltestellen 573 bedient. Die Linie 573 fährt jedoch nur am Vormittag über diese beiden Haltestellen. Daher kann auch für die Verkehrszelle Am Berliner Ring keiner der fünf Zielorte erfüllt werden.

Nimmt man diese drei Verkehrszellen aus der weiteren Betrachtung heraus, so kann der Grenzwert für die Zielorte Altstadt und Bahnhof für alle Verkehrszellen in der Schulzeit erfüllt werden. Beim Richtwert, der eine kürzere Fahrdauer vorgibt, ist dies für Frickenhofen (Altstadt) bzw. Frickenhofen und Lippertshofen (Bahnhof) nicht möglich. In den Ferien treten hier auch Defizite bei den Verkehrszellen „Rittershof“ (keine Rückfahrt zur Mittagszeit), „Labersricht“ und „Ischhofen“

Anzahl der Defizite (Montag - Freitag)

	Richtwert		Grenzwert	
	Schultage	Ferien	Schultage	Ferien
Erschließung	8	8	8	8
Erreichbarkeit Altstadt	4	7	3	6
Erreichbarkeit Bahnhof	5	8	3	6
Erreichbarkeit Technologiepark	14	15	13	15
Erreichbarkeit Oberzentrum Regensburg	19	19	19	19
Erreichbarkeit Oberzentrum Nürnberg	20	21	17	21
Bedienungshäufigkeit Hauptverkehrszeit	20	25	19	21
Bedienungshäufigkeit Nebenverkehrszeit	33	34	28	31
Bedienungshäufigkeit Schwachverkehrszeit	36	36	36	36
Summe Vorgaben nicht erfüllt:	159	173	146	163

(beide keine Hinfahrt und Rückfahrt zur Mittagszeit) auf.

Der Technologiepark wird durch die Stadtbuslinie 568 erschlossen. Direkte Verbindungen sind nur von der Verkehrszelle „Bahnhof“ aus möglich. Alle anderen Fahrgäste müssen entsprechend umsteigen um den Technologiepark zu erreichen. Für die Stadtbuslinien sind die Umsteigebeziehungen durchwegs gut. Die Ortsteile, die durch Regionalbusse erschlossen werden, haben hier jedoch fast alle Defizite aufzuweisen. Die Umsteigezeiten sind i.d.R. zu lange.

Neben den Zielorten im Stadtgebiet wurden auch die beiden Oberzentren Regensburg und Nürnberg untersucht. Da der Bahnhof von allen Verkehrszellen aus in der Schulzeit gut zu erreichen ist und auch in den Ferien die Vorgaben i.d.R. erfüllt sind, ist hier die Umsteigezeit zu den Zügen in Richtung Regensburg bzw. Nürnberg entscheidend. Nach Regensburg gibt es 19 Verkehrszellen, die den Vorgaben für den Grenzwert nicht entsprechen. Zieht man die drei Verkehrszellen ab, die ohnehin keine ausreichende Erschließung bzw. Anbindung haben (s.o.), so sind dies immer noch fast die Hälfte aller untersuchten Verkehrszellen.

Nach Nürnberg genügen 17 (GW) bzw. 20 (RW) Verkehrszellen den Anforderungen in der Schulzeit nicht, in den Ferien sind es sogar 21. Auch hier müssen die Umsteigebeziehungen verbessert werden.

Für die Bedienungshäufigkeit müssen eine bestimmte Anzahl an

Fahrten in den Zeitlagen Hauptverkehrszeit, Nebenverkehrszeit und Schwachverkehrszeit vorhanden sein.

Hier entstehen die meisten Defizite. Für den Grenzwert wird je nach Gebietstyp ein 30- bzw. 60-Minuten-Takt vorgegeben, für den Richtwert reicht die Spanne je nach Gebietstyp und Tageszeit vom 10- bis zum 60-Minutentakt. In der Hauptverkehrszeit können den Richtwert immerhin 17 (Grenzwert 18) von 37 Verkehrszellen an Schultagen erfüllen, in den Ferien 12 (Grenzwert 16) Verkehrszellen. In der Nebenverkehrszeit sinkt die Anzahl der Verkehrszellen ohne Defizit in der Schulzeit auf sechs (Grenzwert neun) bzw. in den Ferien auf drei (Grenzwert sechs) Verkehrszellen. Der große Unterschied zwischen Haupt- und Nebenverkehrszeit liegt vor allem darin, dass die Nebenverkehrszeit bis 20:30 Uhr geht und der Stadtbus bislang nur bis ca. 19 Uhr verkehrt. Somit fehlen in fast allen Verkehrszellen die entsprechenden Fahrten bis 20:30 und es entstehen Defizite.

Da es bislang in den Abendstunden noch keine öffentlichen Angebote gibt, kann in der Schwachverkehrszeit nur der Bahnhof die Vorgaben im Richt- bzw. Grenzwert erfüllen. Das Erfüllen dieser Vorgaben liegt jedoch nicht an den Buslinien, sondern am Angebot im Schienenverkehr.

Ergebnisüberblick am Wochenende

Am Wochenende gibt es keine Hauptverkehrszeit, am Sonntag darüber hinaus auch keine Nebenverkehrszeit.

Da am Samstag auf den Stadtbuslinien nur vormittags Busse verkehren, auf den Regionalbuslinien nur vereinzelt Busse fahren und am Sonntag kein Angebot in Neumarkt i.d.OPf. besteht, sind am Wochenende nahezu überall Defizite vorhanden.

Erläuterung zu den Tabellen

Einen Überblick über alle Untersuchungsergebnisse geben im Anhang die **Abbildungen 3-I bis 3-VIII**. Dargestellt sind die Ergebnisse nach dem Richtwert sowie dem Grenzwert. Ein rot hinterlegtes Feld bedeutet, dass das entsprechende Kriterium **nicht erfüllt** ist.

Das Kriterium **Auslastung** ist nicht in den Auswertungsergebnissen dargestellt, da es sich nicht um Mindeststandards handelt, sondern um ein der Nachfrage angemessenes Angebot. Darüber hinaus bezieht sich dieses Kriterium nicht auf die einzelnen Verkehrszellen, sondern auf die einzelnen Linien.

Der **Besetzungsgrad** überschreitet in der Spitzenstunde bei vielen Linien sowohl Grenz- als auch Richtwert. Diese Fahrten liegen immer zur Stunde 7 bzw. 13, also in der Schülerzeitlage. Es handelt sich hier um einzelne Fahrten, die auch Werte bis zu 100% erreichen dürfen. Da die Spitzenwerte in der Regel immer

Anzahl der Defizite (Wochenende)

	Richtwert	
	Samstag	Sonntag
Erschließung	8	8
Erreichbarkeit Altstadt	36	36
Erreichbarkeit Bahnhof	34	35
Erreichbarkeit Technologiepark	36	36
Erreichbarkeit Oberzentrum Regensburg	35	35
Erreichbarkeit Oberzentrum Nürnberg	35	35
Bedienungshäufigkeit Nebenverkehrszeit	36	-
Bedienungshäufigkeit Schwachverkehrszeit	36	36
Summe Vorgaben nicht erfüllt:	256	36

	Grenzwert	
	Samstag	Sonntag
Erschließung	8	8
Erreichbarkeit Altstadt	36	36
Erreichbarkeit Bahnhof	34	35
Erreichbarkeit Technologiepark	36	36
Erreichbarkeit Oberzentrum Regensburg	35	35
Erreichbarkeit Oberzentrum Nürnberg	35	35
Bedienungshäufigkeit Nebenverkehrszeit	28	-
Bedienungshäufigkeit Schwachverkehrszeit	36	36
Summe Vorgaben nicht erfüllt:	248	36

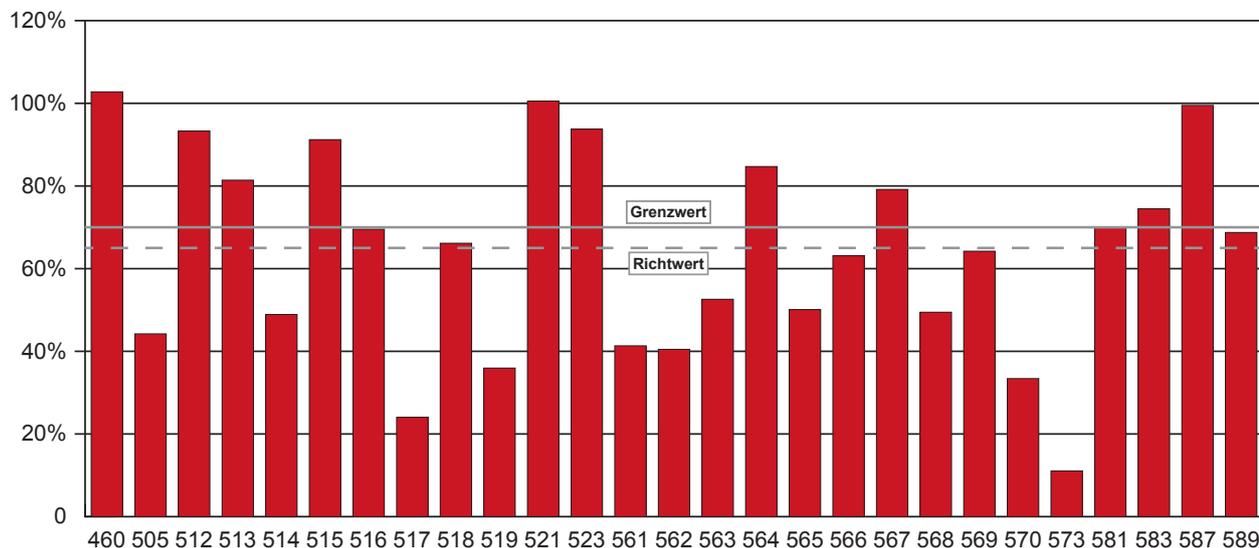
auf den letzten Haltestellen vor den Schulen erreicht werden und zu allen anderen Zeitlagen weder der Grenz-, noch der Richtwert erreicht werden, können diese Werte akzeptiert werden. Der Einsatz von Verstärkerbussen ist in einzelnen Fällen zu prüfen. Dass in einigen Fällen sogar eine Besetzung von 100% überschritten wird, liegt daran, dass die Leitlinie für die Berechnung der Kapazitäten 4 Personen pro Quadratmeter vorschreibt, die gesetzlich erlaubte Besetzung fast doppelt so hoch liegt (vgl. Anhang Tabelle 10: Besetzungsgrad an Schultagen, Tabelle 11: Tagesauslastung an Schultagen, Tabelle 12: Tagesauslastung an Ferientagen).

Die **Tagesauslastung** schwankt auf den regionalen Linien in der Schulzeit zwischen ca. 5% und 30%. Fast alle dieser Linien liegen im Bereich des Grenzwertes, elf sogar im Bereich des Richtwertes.

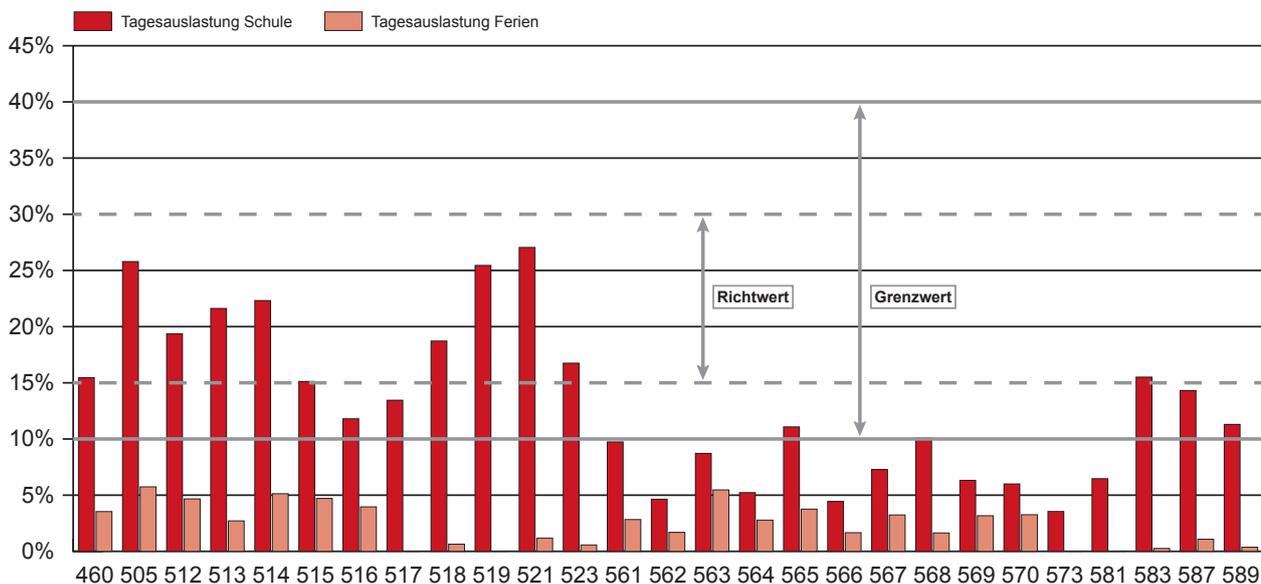
Die Stadtbuslinien 565 und 568 (die Linie 561 mit 9,74% nur knapp darunter) erreichen den Grenzwert. Die übrigen Linien erreichen eine Auslastung von ca. 4% - 9%, was jedoch für Stadtbuslinien nicht unüblich ist, da diese öfters als regionale Buslinien und vor allem auch zu schwach nachgefragten Zeiten fahren. Eine Ausdünnung des Taktes zur Erhöhung der Auslastung würde zu Defiziten in einzelnen Verkehrszellen führen. Daher sollen eher andere

Maßnahmen gefunden werden, die Auslastung zu erhöhen.

In den Ferien ist die Auslastung auf allen Linien unterhalb des Grenzwertes. Auch dieses Phänomen ist nicht ungewöhnlich. Um vor allem dem Berufsverkehr auch in den Ferien ein attraktives Angebot bieten zu können, sollte es auch hier nicht zu einer Ausdünnung des Angebotes kommen, um die Auslastung zu erhöhen. Andere Maßnahmen, wie verstärktes Marketing sollen in Ferienzeiten für eine bessere Auslastung sorgen.



Grafik 6: Besetzungsgrad in der Spitzenstunde an Schultagen



Grafik 7: Tagesauslastung Montag bis Freitag

Defizite Erreichbarkeit in der Schulzeit:

	Altstadt	Bahnhof	Technologiepark	Regensburg	Nürnberg
kurzfristig	3	3	11	18	6
mittelfristig	0	0	2	1	7
langfristig	1	2	1	0	7
	4	5	14	19	20

Defizite Erreichbarkeit in der Ferienzeit:

	Altstadt	Bahnhof	Technologiepark	Regensburg	Nürnberg
kurzfristig	5	6	14	16	7
mittelfristig	0	0	1	1	7
langfristig	2	2	0	2	7
	7	8	15	19	21

Defizite Bedienungshäufigkeit in der Schulzeit:

	HVZ	NVZ	SVZ
kurzfristig	2	3	17
mittelfristig	17	25	19
langfristig	1	5	0
	20	33	36

Defizite Bedienungshäufigkeit in der Ferienzeit:

	HVZ	NVZ	SVZ
kurzfristig	2	3	16
mittelfristig	19	28	20
langfristig	4	3	0
	25	34	36

Defizite Bedienungshäufigkeit am Wochenende:

	Samstag		Sonntag
	NVZ	SVZ	SVZ
kurzfristig	9	5	28
mittelfristig	19	31	0
langfristig	8	0	1
	36	36	29

4.2 Infrastruktur und Schnittstellen

Haltestellen

Die Haltestellen weisen in Bezug auf Aushangfahrpläne und Linienbezeichnungen einen einheitlichen Standard auf.

Verknüpfungspunkte

Der Bahnhof Neumarkt ist der ideale Verknüpfungspunkt zwischen den einzelnen öffentlichen Verkehrsträgern. Sowohl die Stadtbus- und Regionalbuslinien am zentralen Busbahnhof als auch alle Schie-

nenverkehrsmittel treffen hier aufeinander und bieten die Möglichkeit von einem Verkehrsträger auf den anderen umzusteigen. Darüber hinaus befinden sich am Bahnhof 277 P+R- sowie 444 B+R-Stellplätze und am S-Bahnhof Pölling 45 P+R- und 40 B+R-Stellplätze.

Tarifsystem und Konzessionen

Für alle Buslinien nach § 42 PBefG, die innerhalb dieses Verkehrsverbundes fahren, gilt der VGN-Tarif. Für Fahrten, die in den Regensburger Verkehrsverbund (RVV) weiterführen gilt der Tarif des RVV.

Die Konzessionen für die Linien in der Stadt Neumarkt i.d.OPf. sind im Anhang ersichtlich (vgl. Anhang Tabelle 4: Bahnstrecken und öffentliche Buslinien nach § 42 PBefG).

4.3 Defizitbewertung

Klassifizierung des Handlungsbedarfes

Im Rahmen der Angebotsanalyse wurden die Defizite in den Verkehrszellen dargestellt. Für jedes Defizit werden nun die Ursache sowie die Abweichung vom Richt-

bzw. Grenzwert ermittelt. Daraufhin werden diese Defizite anhand von Kriterien entsprechend ihrer Bedeutung für den Fahrgast sowie möglicher Fahrgastpotentiale klassifiziert und gewichtet. Hieraus lässt sich anschließend der Handlungsbedarf ermitteln. Die Klassifizierung der Defizite ermöglicht es dem Aufgabenträger darüber hinaus, sich entsprechend seiner finanziellen Möglichkeiten z.B. nur auf vorrangige Defizite zu beschränken (vgl. Anhang Abb. 04-I: Handlungsbedarf – Montag-Freitag an Schultagen, Abb. 04-II: Handlungsbedarf – Montag-Freitag an Ferientagen, Tabelle 12: Handlungsbedarf an Samstagen, Tabelle 13: Handlungsbedarf an Sonntagen).

Defizitbewertung der Erreichbarkeit an Schultagen

An Schultagen gibt es 63 vorrangig zu behebende Defizite. 71 Defizite sind mittelfristig zu beheben und 17 Defizite langfristig. Dabei können aber durch eine Maßnahme mehrere Defizite gleichzeitig behoben werden. Wenn z.B. für einen Ort generell eine Hinfahrt fehlt oder außerhalb des vorgeschriebenen Intervalls liegt, dann kann durch Einführung der Fahrt das Defizit für mehrere Zielorte gleichzeitig beseitigt werden.

Defizitbewertung der Erreichbarkeit an Ferientagen

In den Ferien steigen die Anzahl der vorrangig zu behebenden Defizite leicht auf 69 Defizite an. Die mittelfristig (76) und langfristig (20) zu

behebenden steigen ebenfalls nur leicht an.

Defizitkriterium Erschließung

Die Leitlinie schreibt vor, dass mindestens 80 % der Einwohner im Einzugsbereich von Haltestellen wohnen müssen. Abhängig von der Anzahl Einwohner, die nicht ausreichend erschlossen sind, wurde eine Klassifizierung vorgenommen.

Priorität 1 - Handlungsbedarf kurzfristig (vorrangig zu beheben)

- **Mehr als 500 Einwohner** werden nicht ausreichend erschlossen/ Teilort ist gar nicht erschlossen

Priorität 2 - Handlungsbedarf mittelfristig (nach Möglichkeit zu beheben)

- **150-500 Einwohner** werden nicht ausreichend erschlossen

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

- **Bis 150 Einwohner** werden nicht ausreichend erschlossen

Für die folgenden Verkehrszellen in unten stehender Tabelle wurden Defizite sowie der Handlungsbedarf ermittelt.

Wie diese Tabelle zeigt, liegt die Anzahl der Einwohner, außerhalb des 300 m Radius bis auf Höhenberg im Tal bei allem Verkehrszellen unter 150 Einwohner. In diesen Verkehrszellen ist eine bessere Erschließung nur notwendig, wenn dies ohne großen finanziellen Aufwand und

Reisezeitverlängerung erfolgt. Für Höhenberg im Tal müsste eine bessere Erschließung geprüft werden.

Defizitkriterium Erreichbarkeit

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

Priorität 1 - Handlungsbedarf kurzfristig - vorrangig zu beheben

- Es gibt kein Angebot innerhalb der Zeitintervalle (+/- 15 Minuten Toleranz) oder
- die Beförderungszeiten und/ oder Umsteigezeiten liegen weit über den Vorgaben des Grenzwertes.

Priorität 2 - Handlungsbedarf mittelfristig - nach Möglichkeit zu beheben

- die Beförderungszeiten liegen nur wenig über dem Grenzwert oder die Umsteigezeit liegt über den Vorgaben von 15 Minuten (+/- 15 Minuten Toleranz)

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

- die Beförderungszeit liegt zwischen Grenz- und Richtwert. (+/- 15 Minuten Toleranz)

Zunächst sollen Defizite von Montag – Freitag behoben werden. Schul- und Ferientage werden gleich gewichtet, da Berufsverkehr sowohl an Schul- als auch an Ferientagen besteht.

Nichterschlossene Verkehrszellen und deren Handlungsbedarf:

Verkehrszelle	Einwohner	Erschließungsgrad	Nicht erschlossene EW	Handlungsbedarf
Technologiepark Süd	60	61%	23	unerheblich
Technologiepark Nord	160	19%	130	unerheblich
Moosweg	10	0%	10	unerheblich
Am Berliner Ring	50	22%	39	unerheblich
Schafhof	100	53%	47	unerheblich
Pelchenhofen	275	49%	140	unerheblich
Höhenberg im Tal	325	44%	182	nachrangig
Helena	75	0%	75	unerheblich

Vorrangig zu behebende Defizite sind sowohl in der Schulzeit als auch in der Freizeit vor allem bei den Zielorten „Technologiepark“ und „Regensburg“ festzustellen. Hier fehlen einzelne Verbindungen. In Richtung Nürnberg liegt der Schwerpunkt eher auf den mittel- bzw. langfristigen Defiziten. Hier sind Fahrten vorhanden, die Dauer der Fahrten überschreitet jedoch die vorgegebenen Werte.

Defizitkriterium

Bedienungshäufigkeit

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

Bei der Behebung der Defizite sollte die HVZ Vorrang vor der NVZ und der SVZ besitzen.

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

- Es besteht keine Fahrt innerhalb des Verkehrszeitintervalls

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

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

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

- Anzahl Fahrten liegen zwischen Richtwert und Grenzwert

Bei der Behebung der Defizite sollte die HVZ Vorrang vor der NVZ und der SVZ besitzen.

Kurzfristig zu behebende Defizite kommen in der HVZ und NVZ nur in den Verkehrszellen Helena, Moosweg und in der NVZ zusätzlich in Labersricht vor. Die meisten Defizite sind in diesem Bereich mittelfristig zu behebende Defizite, d.h. es gibt ein

Angebot, die Anzahl der Fahrten liegt jedoch unter dem Grenzwert.

In der SVZ liegen bis auf den Bahnhof alle Verkehrszellen unter dem Grenzwert (kurz- und mittelfristige Defizite).

5. Voraussichtliche Entwicklungen

5.1 Siedlungsflächen und Infrastruktur

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

Die Stadt Neumarkt i.d.OPf. hat eine Prognose für die Entwicklung der Bevölkerung in den eigenen Stadtgrenzen erstellt. Die Einwohnerzahl bleibt demnach zwischen 2013 (38.735 Einwohner) und dem Prognosejahr 2025 (38.686 Einwohner) in etwa gleich (vgl. Anhang: Tabelle 14: Bevölkerungsvorausbe-rechnung bis 2025).

Derzeit gibt es zur Entwicklung der Arbeitsplatzzahlen keine Studie oder Untersuchung.

Siedlungsflächen

In den nächsten 5 Jahren werden neue Gewerbeflächen vor allem im Norden im Bereich Blomenhof und Habersmühle, im Westen an der Tyrolsberger Straße sowie im Süden im Bereich Stauf ausgewiesen. Weitere größere Planungen im Bereich der Gewerbeflächen sind erst mittelfristig geplant und werden in der nächsten Fortschreibung des Nahverkehrsplans berücksichtigt. Die Gewerbeflächen im Süden sind derzeit nicht an den ÖPNV angebunden. Sollte in diesem Bereich eine größere Anzahl an Arbeitsplätzen geschaffen werden, muss geprüft werden, ob diese Gewerbestandorte

an den ÖPNV angebunden werden können.

Bei der Wohnbebauung werden in den kommenden Jahren vor allem Baulücken gefüllt und bestehende Bebauung ergänzt. Die neu ausgewiesenen Wohngebiete liegen alle im Einzugsbereich von Bushaltestellen.

Verkehrsinfrastruktur

Im SPNV-Bereich wird es keine großen Veränderungen in der Laufzeit des Nahverkehrsplans geben.

Im Straßennetz ist zur Optimierung des Verkehrsflusses eine neue Steuerung von 20 Lichtsignalanlagen geplant. Hierbei soll auch eine Grünzeit-Anforderung für den ÖPNV eingeführt werden. Dies wird zu einer Stabilisierung des Fahrplans und auch zu einer Beschleunigung der Buslinien führen. Da derzeit aber noch kein Zeitpunkt für die endgültige Realisierung feststeht, können noch keine Aussagen über die genauen Auswirkungen getroffen werden.

Planungen im Straßennetz wurden für den Gesamtverkehrsplan der Stadt Neumarkt i.d.OPf. bereits für die kommenden Jahre zusammengestellt. Folgende Planungen stehen demnach an:

- Umgestaltung der Ortsdurchfahrt
- Ertüchtigung der Umgehungsstraße
- Optimierung des südlichen Altstadtrings
- Anbindung des Gewerbestandorts Süd
- Erschließung des Entwicklungsgebietes „Flugplatz“

5.2 Planungen benachbarter Aufgabenträger

Planungen, die auf die Stadt Auswirkungen haben, sind derzeit nicht bekannt.

5.3 Verkehrsprognose

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

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

Da die Teilfortschreibung kein Maßnahmenpaket enthalten wird, ist auch keine Verkehrsprognose für ein neues Maßnahmenpaket darstellbar. Dies wird in der Fortschreibung des Nahverkehrsplans erfolgen.

6. Maßnahmenpaket

6.1 Erstellung des Maßnahmenpaketes

Nach der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung ist ein Maßnahmenpaket zu erstellen. Dabei sind Maßnahmenpakete „detaillierte Ausarbeitungen der Angebotskonzeption. Hier werden umsetzungsorientierte Einzelmaßnahmen zusammengestellt, die in ihrer Gesamtheit ein konsistentes ÖPNV-Angebot darstellen.“

Im Nahverkehrsplan aus dem Jahr 2006 wurden Maßnahmen zur Beseitigung der Defizite im Stadtverkehr erstellt. Da jedoch in der geplanten Fortschreibung 2015 zahlreiche Änderungen der Verkehrszeiten sowie der Ausreichenden Verkehrsbedingung erfolgten, die hier in der Teilfortschreibung übernommen wurden, ist das Maßnahmenpaket aus dem Jahr 2006 weder aktuell noch mit den oben dargestellten Schwachstellenanalyse und der Defizitbewertung vereinbar. Da die Planung eines neuen Maßnahmenpaketes auf Grundlage der Schwachstellenanalyse umfangreich und mit größerem Zeitaufwand zu erstellen ist, soll dieses bei der nächsten Fortschreibung des gesamten Nahverkehrsplans neu gestaltet und an die aktuellen Gegebenheiten in der Stadt Neumarkt i.d.OPf. angepasst werden.

6.2 Barrierefreiheit

Standards der Barrierefreiheit

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

Die **Vorgaben für barrierefreie Fahrzeuge** orientieren sich nach

der Verordnung (EG) Nr. 661/209 i. V. m. Abs. 3.11.4.1.3 der UN-ECE Regelung 107⁷. Diese Verordnung legt z.B. die Kriterien für den Niedereinstieg, Stellplätze für Rollstuhl, Kinderwagen, etc. oder Klapprampen fest.

Diese Vorgaben beziehen sich nur auf Fahrzeuge ab 22 Sitzplätzen. Da es sich bei diesen Fahrzeugen vor allem um den Betrieb im Bedarfsverkehr handelt, dieser bei den Regionalbuslinien vom Betriebskonzept oft mit Taxiunternehmen betrieben wird, welche den oben angegebenen Vorgaben meist nicht entsprechen, sollen die Vorgaben für barrierefreie Fahrzeuge nur für Fahrzeuge ab 22 Sitzplätzen gelten.

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

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

⁷ Regelung Nr. 107 der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UN-ECE) – Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Fahrzeugen der Klassen M2 und M3 hinsichtlich ihrer allgemeinen Konstruktionsmerkmale; 11.08.2010 (ABl.L 255 vom 29.09.2010).

Erstellung eines Haltestellenkatasters

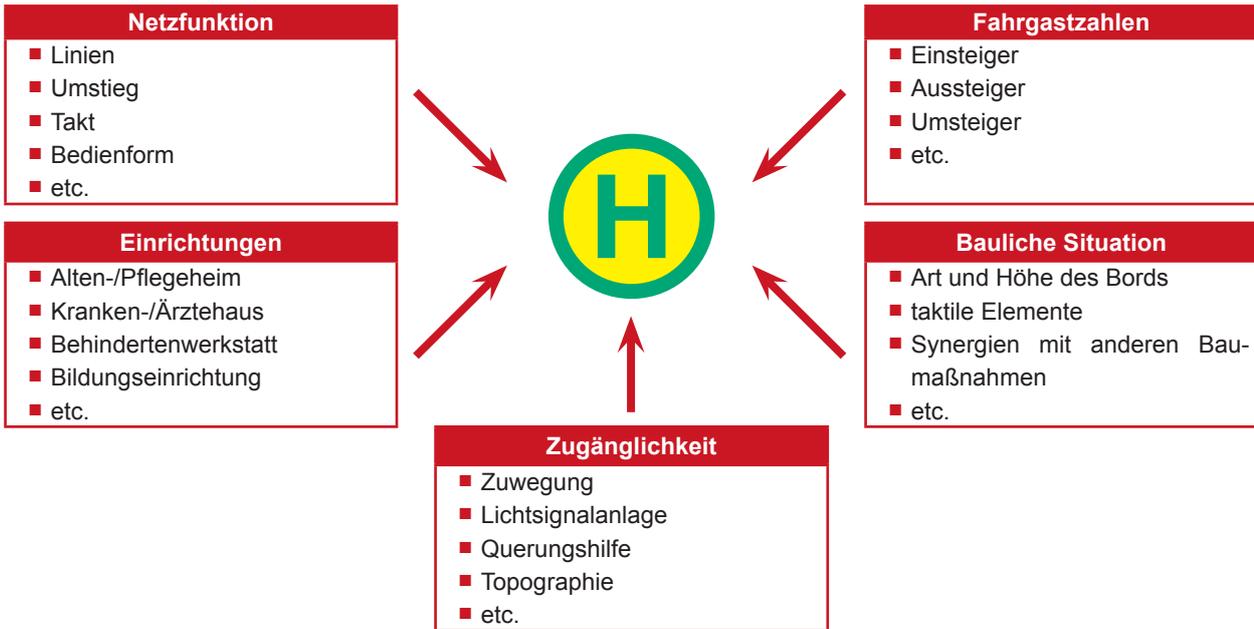
Derzeit gibt es in Neumarkt i.d.OPf. 157 Bushaltestellen entlang öffentlicher Linien bzw. AST-Haltestellen. Die meisten Haltestellen haben mehrere Bussteige, an denen die Fahrzeuge halten (i.d.R. in zwei Richtungen, z.B. am Bahnhof oder an der Florianstraße auch mehr als zwei Bussteige), an Ringlinien haben die Haltestellen dagegen i.d.R. nur einen Steig. So gibt es insgesamt 271 Bussteige. Die VGN GmbH wurde mit der Erstellung des Haltestellenkatasters beauftragt. Dabei wurden alle Bussteige besichtigt, der bauliche Zustand, die Zuwegung sowie die Ausstattung untersucht und kartiert sowie ein Foto aus zwei Perspektiven aufgenommen. Somit konnte ein Haltestellenkataster aller Bussteige erstellt werden. Dieses Haltestellenkataster ist Grundlage für die Priorisierung zur Umsetzung des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen bzw. für die Definition von Ausnahmen.

Prioritätenbildung und Definition von Ausnahmen

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

Aufgrund der hohen Investitionssumme für einen barrierefreien ÖPNV wird eine vollständige Barrierefreiheit bis zum 01.01.2022 nicht umzusetzen sein, was eine Priorisierung der Maßnahmen bzw. die Definition von Ausnahmen im Sinne eines Investitionsplanes notwendig macht. Daher nimmt die Stadt Neumarkt i.d.OPf. im Nahverkehrsplan eine Priorisierung der Maßnahmen

Grafik 8: Kriterien, die für die Prioritätsstufen ausschlaggebend sein können:



vor und definiert Ausnahmen für Haltestellen, an denen kein barrierefreier Ausbau derzeit baulich möglich bzw. sinnvoll erscheint.

Die Vorgaben zur barrierefreien Nutzung der Fahrzeuge richten sich nach den oben beschriebenen Vorgaben. Ausnahmen hierfür gelten nur für Fahrzeuge im Bedarfsverkehr bzw. für Verstärkerfahrten im Schülerverkehr, bei denen alternativ ein barrierefreies Fahrzeug zeitnah im Einsatz ist.

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

Die Stadt beschränkt sich daher im Weiteren auf die Priorisierung bzw. die Definition von Ausnahmen bzgl. der vollständigen Barrierefreiheit der Infrastruktur. Für einen gemeinsamen Kriterienkatalog wurden Handlungsprinzipien festgelegt und anschließend eine Priorisierung bzw. Ausnahmen von der Barrierefreiheit definiert.

Demnach sollen vorrangig Haltestellen, die besonders für in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkte Menschen wichtig sind,

barrierefrei ausgebaut werden, um einen Grundbestand an barrierefreien ÖPNV-Zugangsstellen zu erreichen. Darüber hinaus soll angestrebt werden, in baulich eigenständigen Ortslagen zumindest eine Haltestelle barrierefrei auszubauen, um den barrierefreien Zugang zum ÖPNV zu gewährleisten.

Die Priorisierung erfolgt nach folgenden Kriterien:

- **Netzfunktion**
 - Umsteigeknoten: Bedienung der Haltestelle durch zwei oder mehr Linien
 - Mindestens Halbstundentakt in der Haupt- und Nebenverkehrszeit
 - Bedienform: Bedienung der Haltestelle durch Linienbus
- **Fahrgastzahlen**
 - starke Frequenz: Mindestens 20 Einsteiger pro Schultag und Haltestelle.
- **Einrichtungen**
 - Einrichtungen, die besonders für mobilitätseingeschränkte Personen relevant sind (z.B. Krankenhaus, Altenheim, Behindertenwerkstätten)
 - allgemein wichtige Ziele, (z.B. Bahnhof, Behörden, Schulen,

größere Einkaufsmöglichkeiten, Friedhof)

- Besondere Gewichtung für besonders große Einrichtungen: Bahnhof, Ärztehaus, Klinikum, Neuer Markt, Landratsamt, Marktplatz/Rathaus

■ **Bauliche Situation**

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

Insgesamt sind neun Kriterien (hellrote Untergliederungspunkte obiger Auflistung) für die Untersuchung vorgegeben. Alle Haltestellen werden auf diese Kriterien hin überprüft und anschließend in folgende Kategorien eingeteilt:

Priorität 1: vorrangig zu beheben:

- fünf oder mehr Kriterien erfüllt

Priorität 2: nach Möglichkeit zu beheben

- drei oder vier Kriterien erfüllt

Priorität 3: wenn mit wenig Aufwand möglich zu beheben

- zwei oder weniger Kriterien erfüllt

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

- Haltestellen, die nur von Bedarfsverkehren bedient werden. Da i.d.R. im Fahrzeug keine Barrierefreiheit gewährleistet werden kann, würde ein barrierefreier Ausbau der Haltestelle trotzdem keinen barrierefreien Ein- und Ausstieg gewährleisten.
- Haltestellen, in deren Umfeld auf absehbare Zeit keine Barrierefreiheit hergestellt werden kann. Dies sind zum Beispiel Haltestellen, deren Zuwegung langfristig nicht barrierefrei ausgebaut werden. Vor allem im ländlichen Stadtgebiet finden sich solche Haltestellen an Straßenabzweigungen.
- Haltestellen, deren Bestand nicht langfristig gesichert ist, da Umbaumaßnahmen in der Umgebung anstehen oder es Planungen gibt die Haltestelle zu verlegen oder die Linienführung zu ändern.

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

Ergebnis

157 Haltestellen mit insgesamt 271 Haltestellensteigen gibt es im Stadtgebiet. Alle Haltestellen wurden nach den vorgegebenen Kriterien untersucht. Mit der Priorität 1 (fünf oder mehr Kriterien erfüllt - vorrangig zu beheben) wurden folgende Haltestellen ermittelt:

Sieben Kriterien erfüllt:

- Klinikum

Sechs Kriterien erfüllt:

- Bahnhof Neumarkt
- Neuer Markt
- Landratsamt
- Marktplatz
- Rathaus
- Theo-Betz-Platz

Fünf Kriterien erfüllt:

- Ärztehaus
- Museum Lothar Fischer
- Oberer Markt
- Regensburger Straße
- Pölling Bergstraße

Mit der Priorität 2 (drei oder vier Kriterien erfüllt) nach Möglichkeit zu beheben:

Vier Kriterien erfüllt:

- Am Evangelienstein
- Bad
- Berufsschulzentrum
- Flugplatz
- Johanneszentrum
- Karl-Speier-Straße
- Kerschensteinerstraße
- Klostertor
- Landesgartenschau
- Nürnberger Straße
- Volksfestplatz
- Zedernweg
- Altenhof – Geschäftszentrum
- Höhenberg – Gotenstraße
- Holzheim – Sparkasse
- Pölling – Gasthof Feihl
- Woffenbach BRK-Altenheim

Drei Kriterien erfüllt:

- Am Lohgraben
- Badstr.
- Berufsschule
- Finanzamt
- Florianstr.
- Föhrenweg EKM
- Friedhof
- Gansbrauerei
- Kettelerstr.
- Mariahilfstr.
- Medererstr.
- Nobelstr.
- Saarlandstr.
- Seelstr.
- Weinbergerstr./Schule
- Altenhof - Altenhofweg
- Altenhof - Hermann-Stehr-Str.
- Altenhof - Johann-Mois-Ring

- Altenhof - Koppenmühlweg
- Hasenheide - Schule
- Holzheim - Am Sand
- Holzheim - Schule
- Ischhofen - Feuerwehrhaus
- Pölling - Fliederweg
- Pölling - Nibelungenstr.
- Pölling - Siegfriedstr.
- Rittershof - Ahntweg
- Rittershof - Kapellenweg
- Woffenbach - Kreuzstr.
- Woffenbach - Schule
- Wolfstein - Hl. Kreuz

Die baulichen Mindeststandards von Haltestellen sollen sich nach der Vorlage der Verbundgesellschaft zu „baulichen Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN“ richten. Wesentliche Elemente für eine barrierefreie Haltestelle sind:

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

Nähere Details sind der Richtlinie zu den baulichen Standards für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen im VGN zu entnehmen (vgl. Gliederungspunkt 8.3).

7. Beteiligungsverfahren

Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes 2006 wurden die Verkehrsunternehmen sowie die Landkreis-Gemeinden beteiligt.

Bei der geplanten Fortschreibung 2012 – 2015 wurden in der ersten Eröffnungssitzung zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans alle Verkehrsunternehmen, die eine Linienkonzession im Bereich der Stadt Neumarkt i.d.OPf. haben, eingeladen. Im Anschluss gab es eine Arbeitsgruppe, bestehend aus Vertretern der Stadtverwaltung, der Stadtwerke Neumarkt und der VGN GmbH, welche die einzelnen Schritte des Nahverkehrsplans erarbeitet haben. Mit einzelnen Zwischenberichten wurden die übrigen Verkehrsunternehmen entsprechend informiert und ihnen die Möglichkeit zur Stellungnahme gegeben.

Für die Teilfortschreibung 2018 wurden neben den Verkehrsunternehmen auch zahlreiche Verbände für in ihrer Mobilität oder Sensorik eingeschränkten Menschen sowie andere Organisationen beteiligt.

7.1 Beteiligung der Verkehrsunternehmen

Das PBefG schreibt nach § 8 Abs. 3 Satz 2 und Artikel 13 Abs. 1 BayÖPNVG die Mitwirkung der vorhandenen Verkehrsunternehmen bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes vor.

Die Verkehrsunternehmen wurden wie folgt beteiligt:

- Juli 2012 Zwischenbericht „Festlegung der Kriterien“
- September 2012 Zwischenbericht „Angebotsanalyse, Defizitbewertung und Handlungsbedarf“

- Juli 2015 Entwurf des Endberichts
- 23.01.2018 Beteiligungsveranstaltung „Barrierefreiheit“
- 24.04.2018 Beteiligungsveranstaltung „Präsentation der Ergebnisse zur Barrierefreiheit“

7.2 Weitere Beteiligungen

Dem Beirat für Menschen mit Behinderung sowie dem Seniorenbeirat der Stadt Neumarkt i.d.OPf. wurde im Juli 2015 der Entwurf des Endberichtes der Fortschreibung des Nahverkehrsplans gemäß PBefG §8 (3) mit der Bitte um Stellungnahme zugesandt.

Ebenso wurde der Landkreis Neumarkt im Juli 2015 um Stellungnahme zum Endbericht der Fortschreibung des Nahverkehrsplans gebeten.

Am 23. Januar 2018 sowie am 24. April 2018 fanden Veranstaltungen zum Thema „Barrierefreiheit“ statt, zu der neben den Verkehrsunternehmen auch die Seniorenreferentin, der Behinderten- und der Verkehrsreferent der Stadt Neumarkt i.d.OPf., der Seniorenbeirat, Behörden (Polizei, Landratsamt) sowie die einzelnen Verbände, der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände, eingeladen wurden. Im Anschluss an die erste Sitzung hatten alle Beteiligten die Möglichkeit zur Stellungnahme.

7.3 Beschlussfassung

Am 25. Juli 2018 wird die Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Neumarkt i.d.OPf. mit den Themen „Bestandsaufnahme“, „Ausreichende Verkehrsbedienung“, „Schwachstellenanalyse“, „Weitere Entwicklungen“ und „Barrierefreiheit“ im Stadtrat beschlossen.

8. Anhang

8.1 Abbildungen

- Abb. 01-I: Raumstruktur
- Abb. 01-II: Siedlungs- und Arbeitsplatzstruktur
- Abb. 01-III: Gebietskategorien
- Abb. 01-IV: Schulstandorte
- Abb. 02-I: Erschließung
- Abb. 02-II: Erreichbarkeit zentraler Orte
- Abb. 03-I: Gesamt-RW-Sch
- Abb. 03-II: Gesamt-RW-Fer
- Abb. 03-III: Gesamt-GW-Sch
- Abb. 03-IV: Gesamt-GW-Fer
- Abb. 03-V: Gesamt-RW-Sa
- Abb. 03-VI: Gesamt-RW-So
- Abb. 03-VII: Gesamt-GW-Sa
- Abb. 03-VIII: Gesamt-GW-So
- Abb. 04-I: Handlungsbedarf – Montag-Freitag an Schultagen
- Abb. 04-II: Handlungsbedarf – Montag-Freitag an Ferientagen
- Abb. 05-I: Liniennetz ohne AST
- Abb. 05-II: Tarifzonenplan

8.2 Tabellen

- Tabelle 1: Erschließung, Einwohner und Gebietstypen
- Tabelle 2: Schulen und Schüler
- Tabelle 3: Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Pendler
- Tabelle 4: Bahnstrecken und öffentliche Buslinien nach § 42 PBefG
- Tabelle 5: Freigestellte Schülerverkehre und Berufsverkehre nach § 43 PBefG
- Tabelle 6: Fahrgäste pro Tag auf den einzelnen Linien
- Tabelle 7: Verkehrsleistung pro Jahr auf den einzelnen Linien
- Tabelle 8: Zusammenfassung der Kriterien
- Tabelle 9: Besetzungsgrad an Schultagen
- Tabelle 10: Tagesauslastung an Schultagen
- Tabelle 11: Tagesauslastung an Ferientagen
- Tabelle 12: Defizitbewertung an Samstagen
- Tabelle 13: Defizitbewertung an Sonntagen
- Tabelle 14: Bevölkerungsvorausberechnung bis 2025
- Tabelle 15: Stellungnahmen zum Nahverkehrsplan

8.3 Sonstige Anlagen

Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN

8.4 Beteiligungsveranstaltung „Barrierefreiheit im ÖPNV“

Abb. 01-I Raumstruktur

Legende:

-  Kreisgrenze
-  Gemeindegrenze
-  Gemeindehauptort
-  Mönig
-  Döllwang
-  Itzhofen

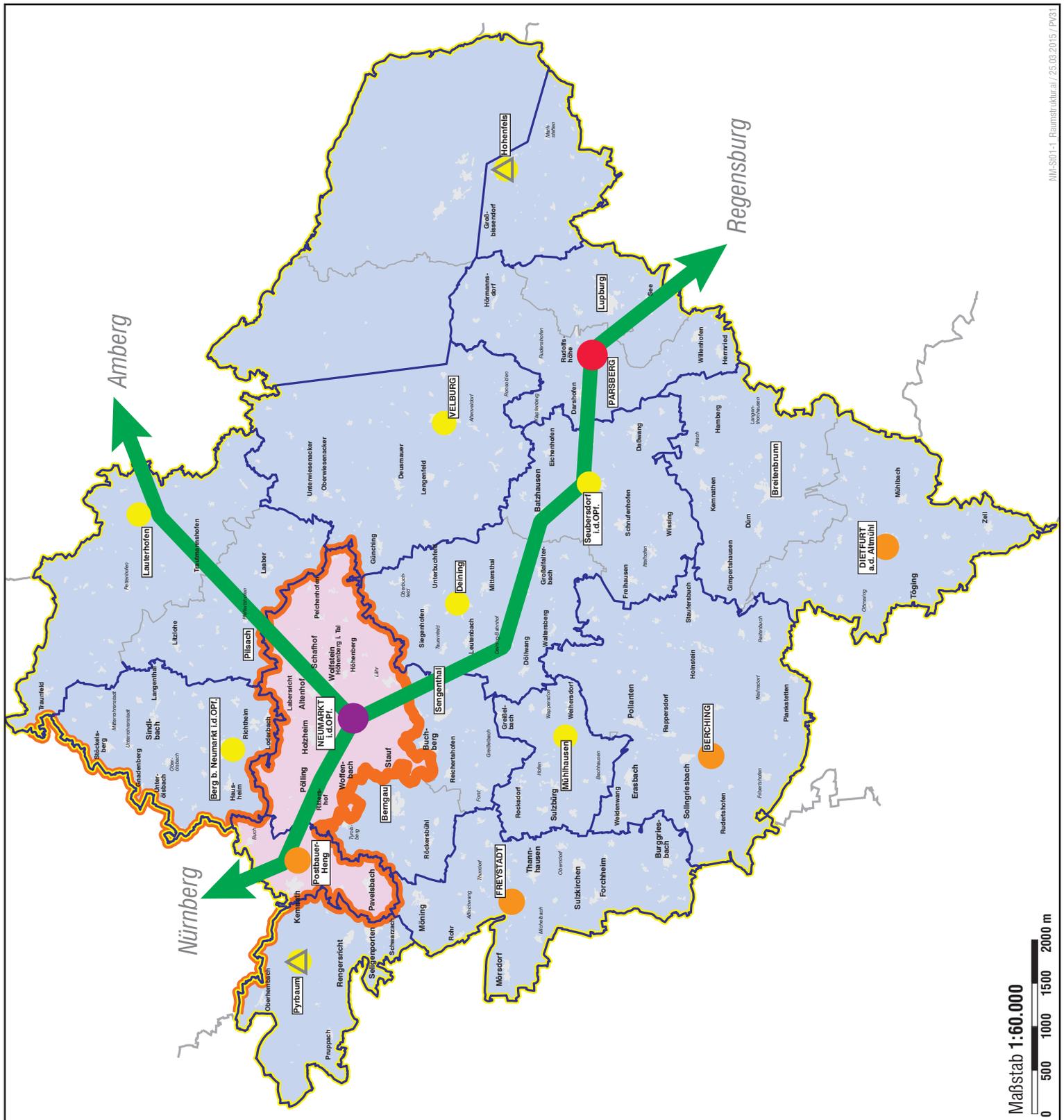
Großer Verdichtungsraum Nürnberg - Fürth - Erlangen

-  Verdichtungsraum
-  Allgemeiner Ländlicher Raum
-  Grenze Verdichtungsraum
-  Grenze der Mittelbereiche
-  Grenze der Nahbereiche

Zentrale Orte

-  Oberzentrum
-  Mittelzentrum
-  Unterzentrum*
-  Kleinzentrum*
-  bevorzugt zu entwickelndes Kleinzentrum
-  Entwicklungsachse von überregionaler Bedeutung*

Quelle: Landesentwicklungsprogramm Bayern, Stand 01.09.2013
* = aktuell vorliegender Regionalplan der entsprechenden Gebiete



Maßstab 1:60.000
0 500 1000 1500 2000 m

Abb. 01-II

Siedlungs- und Arbeitsplatzstruktur

Legende:

- Grenze Stadt Neumarkt
- Grenze Verkehrszelle
- Lähr / 1** Name/Nr. der Verkehrszelle

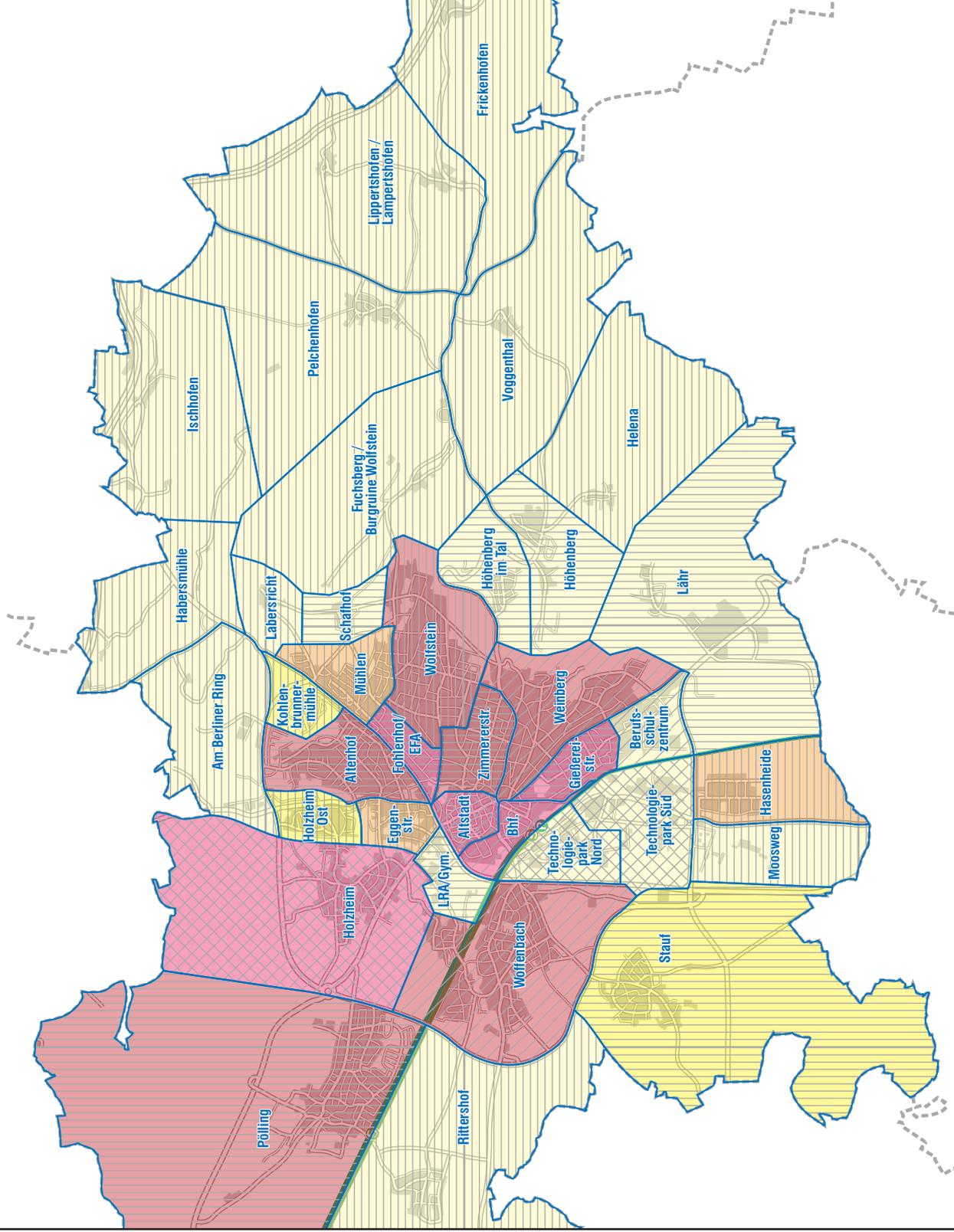
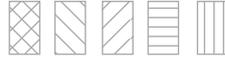
Bevölkerungsdichte

(Einwohner / qkm bebaute Fläche)



Arbeitsplatzdichte

(Beschäftigte pro Verkehrszelle)



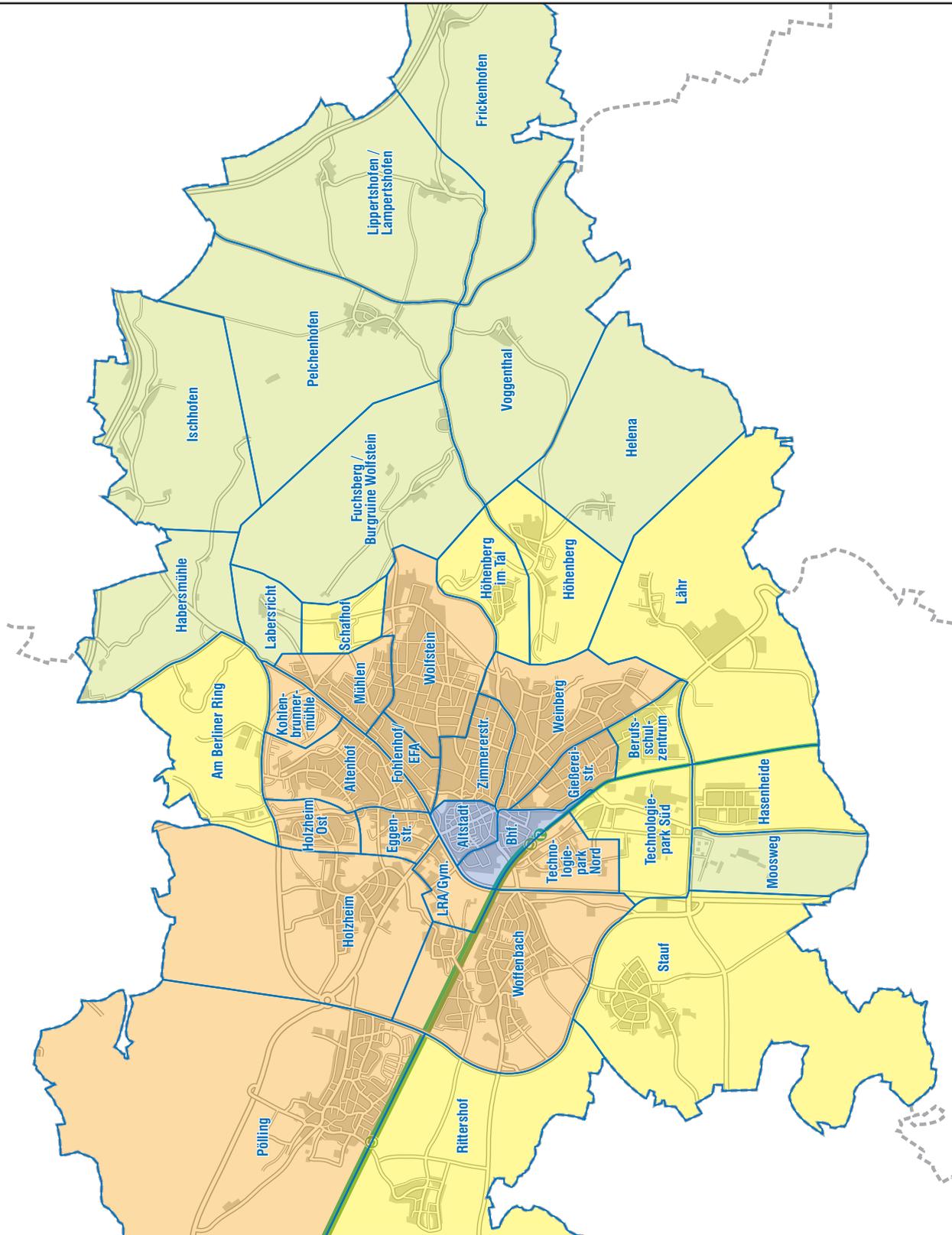
Maßstab 1:60.000



Abb. 01-III Gebietskategorien

Legende:

- Grenze Stadt Neumarkt
- Grenze Verkehrszelle
- Lähr / 1**
Name/Nr. der Verkehrszelle
- Kernbereich
- Gebiete mit hoher Nutzungsdichte
- Gebiete mit mittlerer Nutzungsdichte
- Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte



Maßstab 1:60.000
0 500 1000 1500 2000 m

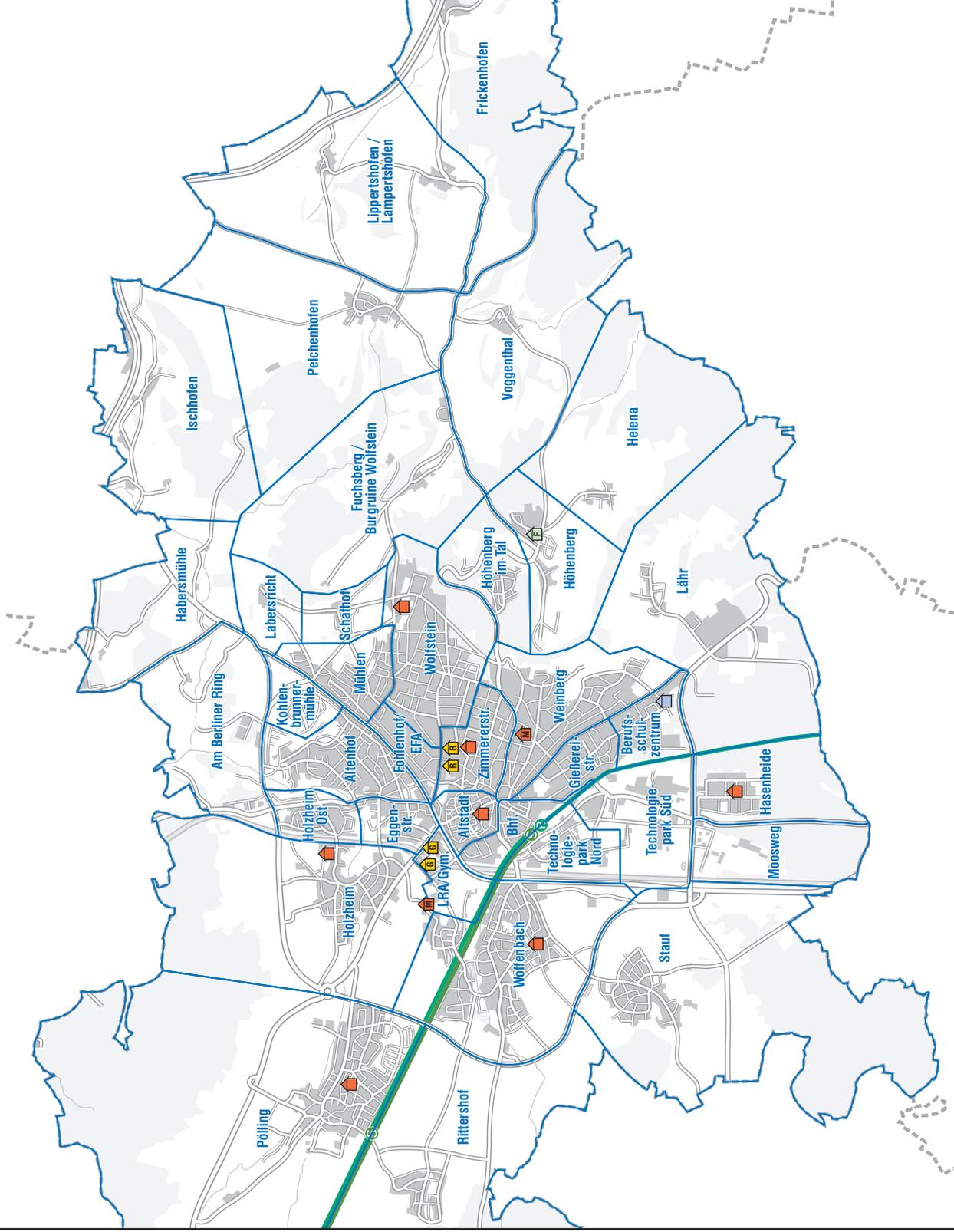
Nahverkehrsplan Stadt Neumarkt

Abb. 01-IV Schulstandorte

Legende:

- Grenze Stadt Neumarkt
- Grenze Verkehrszelle
- Lähr / 1** Name/Nr. der Verkehrszelle

-  Grundschule
-  Mittelschule
-  Gymnasium
-  Realschule
-  Förderschule
-  FOS / BOS



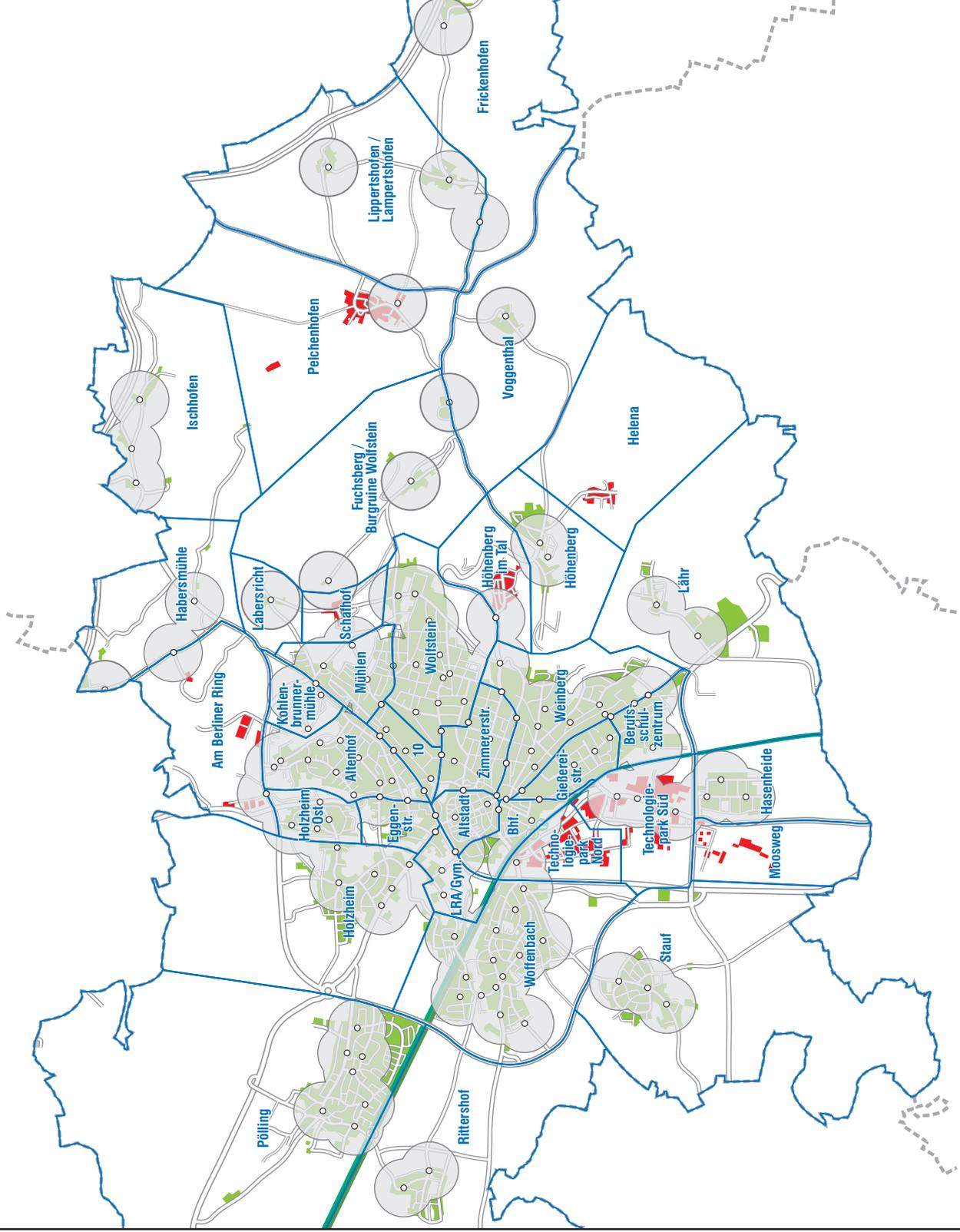
Maßstab 1:60.000



Abb. 02-1
Erschließung

Legende:

- Grenze Stadt Neumarkt
- Grenze Verkehrszelle
- Lähr / 1** Name/Nr. der Verkehrszelle
- Gebiet erfüllt Anforderungen
- Gebiet erfüllt Anforderungen nicht
- Radius Einzugsbereich Haltestelle 300m

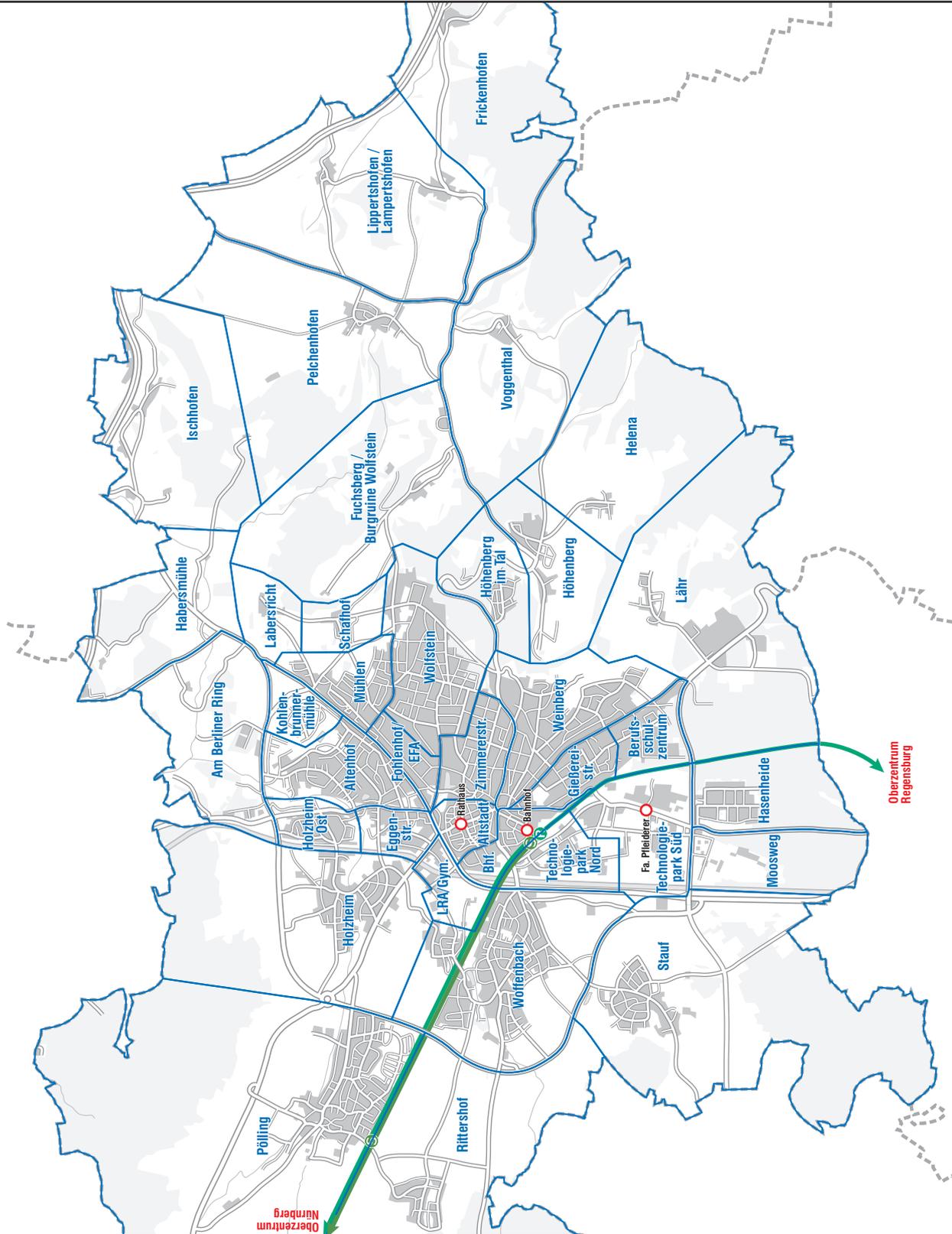


Maßstab 1:60.000



Abb. 02-II Erreichbarkeit zentraler Orte

- Legende:**
- Grenze Stadt Neumarkt
 - Grenze Verkehrszelle
 - Lähr / 1 Name/Nr. der Verkehrszelle
 - Rathaus
 - Oberzentrum Nürnberg
 - Zielorte (Haltestelle in Zielortverkehrszelle) zentraler Ort außerhalb Neumarkts



Maßstab 1:60.000
 0 500 1000 1500 2000 m



Abb. 03-1

Gesamtbewertung

Richtwert

Montag - Freitag an Schultagen

Legende:

--- Grenze Stadt Neumarkt

— Grenze Verkehrszelle

Lähr / 1 Name/Nr. der Verkehrszelle

□ Vorgaben erfüllt

■ Vorgaben nicht erfüllt

Erschließungsdefizit

1	2	3
4	5	6
7	8	9

Erschließungsdefizit

Erreichbarkeitsdefizite

1	2	3
4	5	6
7	8	9

Erreichbarkeit Gemeindehauptort

Erreichbarkeit Zentraler Ort 1

Erreichbarkeit Zentraler Ort 2

Erreichbarkeit Zentraler Ort 3

Erreichbarkeit Zentraler Ort 4

Defizite beim Bedienungsstandard

Fahrtenhäufigkeit Hauptverkehrszeit

Fahrtenhäufigkeit Nebenverkehrszeit

Fahrtenhäufigkeit Schwachverkehrszeit

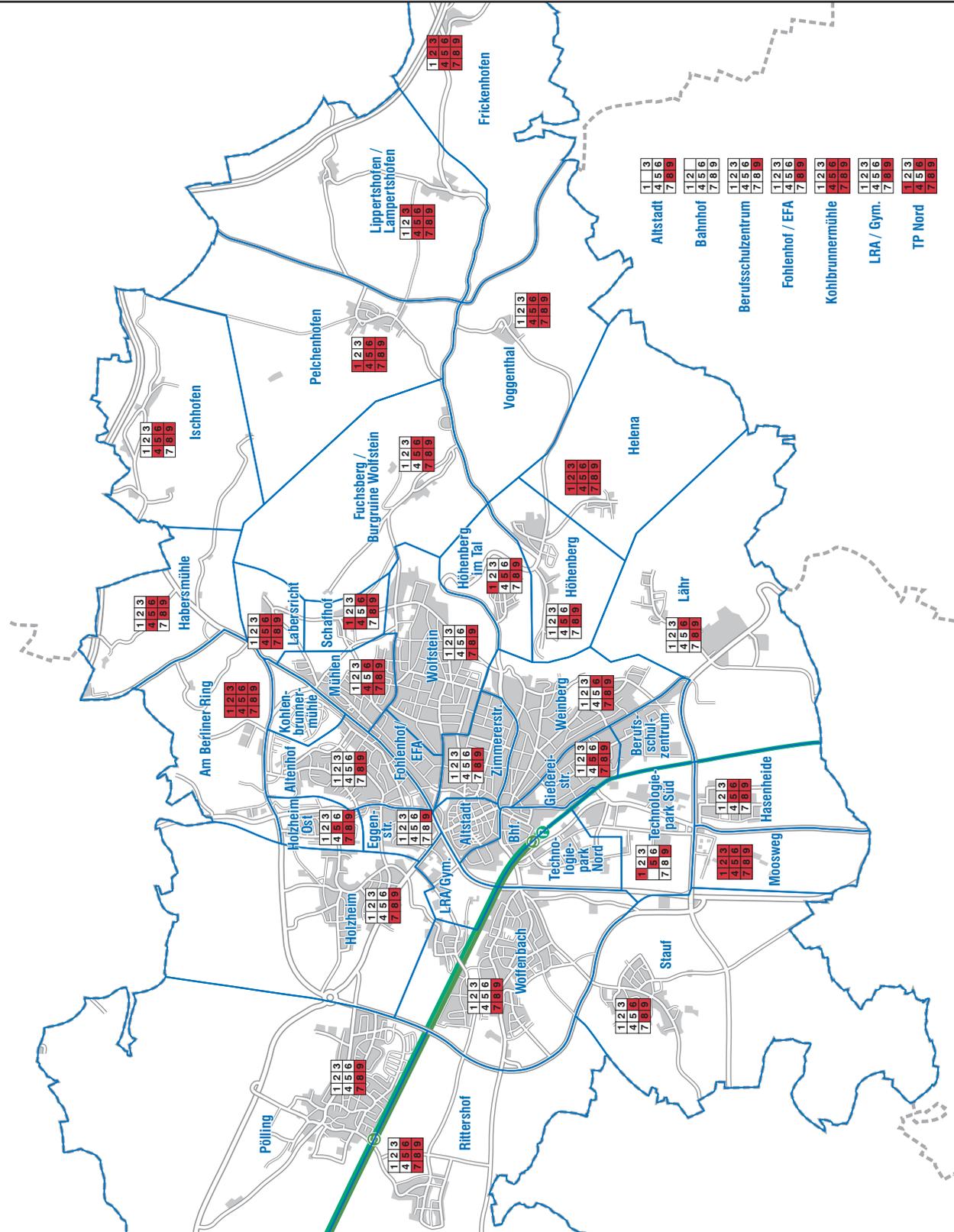
1	2	3
4	5	6
7	8	9

Fahrtenhäufigkeit Hauptverkehrszeit

Fahrtenhäufigkeit Nebenverkehrszeit

Fahrtenhäufigkeit Schwachverkehrszeit

Fahrtenhäufigkeit Schwachverkehrszeit



Maßstab 1:60.000



Abb. 03-II

Gesamtbewertung

Richtwert

Montag - Freitag an Ferientagen

Legende:

--- Grenze Stadt Neumarkt

— Grenze Verkehrszelle

Lähr / 1 Name/Nr. der Verkehrszelle

□ Vorgaben erfüllt

■ Vorgaben nicht erfüllt

Erschließungsdefizit

1	2	3
4	5	6
7	8	9

Erschließungsdefizit

Erreichbarkeitsdefizite

Erreichbarkeit Gemeindehauptort

Erreichbarkeit Zentraler Ort 1

Erreichbarkeit Zentraler Ort 2

Erreichbarkeit Zentraler Ort 3

Erreichbarkeit Zentraler Ort 4

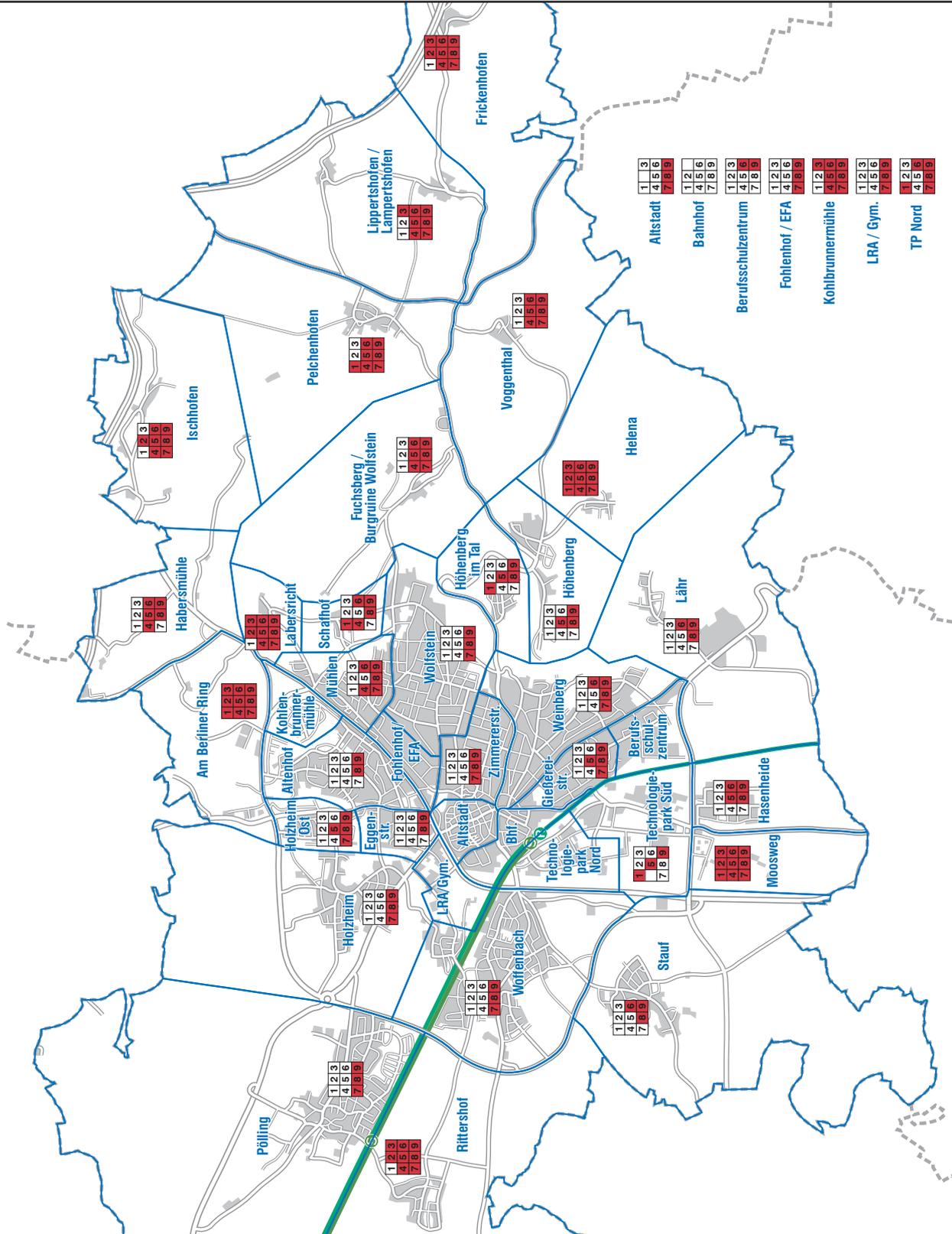
Defizite beim Bedienungsstandard

Fahrtenhäufigkeit Hauptverkehrszeit

Fahrtenhäufigkeit Nebenverkehrszeit

Fahrtenhäufigkeit Schwachverkehrszeit

1	2	3
4	5	6
7	8	9



Maßstab 1:60.000



Nahverkehrsplan Stadt Neumarkt

Abb. 03-II I

Gesamtbewertung

Grenzwert

Montag - Freitag an Schultagen

Legende:

----- Grenze Stadt Neumarkt

— Grenze Verkehrszelle

Lähr / 1 Name/Nr. der Verkehrszelle

□ Vorgaben erfüllt

■ Vorgaben nicht erfüllt

Erschließungsdefizit

1	2	3
4	5	6
7	8	9

Erschließungsdefizit

Erreichbarkeitsdefizite

1	2	3
4	5	6
7	8	9

Erreichbarkeit Gemeindehauptort

Erreichbarkeit Zentraler Ort 1

Erreichbarkeit Zentraler Ort 2

Erreichbarkeit Zentraler Ort 3

Erreichbarkeit Zentraler Ort 4

Defizite beim Bedienungsstandard

Fahrtenhäufigkeit Hauptverkehrszeit

Fahrtenhäufigkeit Nebenverkehrszeit

Fahrtenhäufigkeit Schwachverkehrszeit

1	2	3
4	5	6
7	8	9

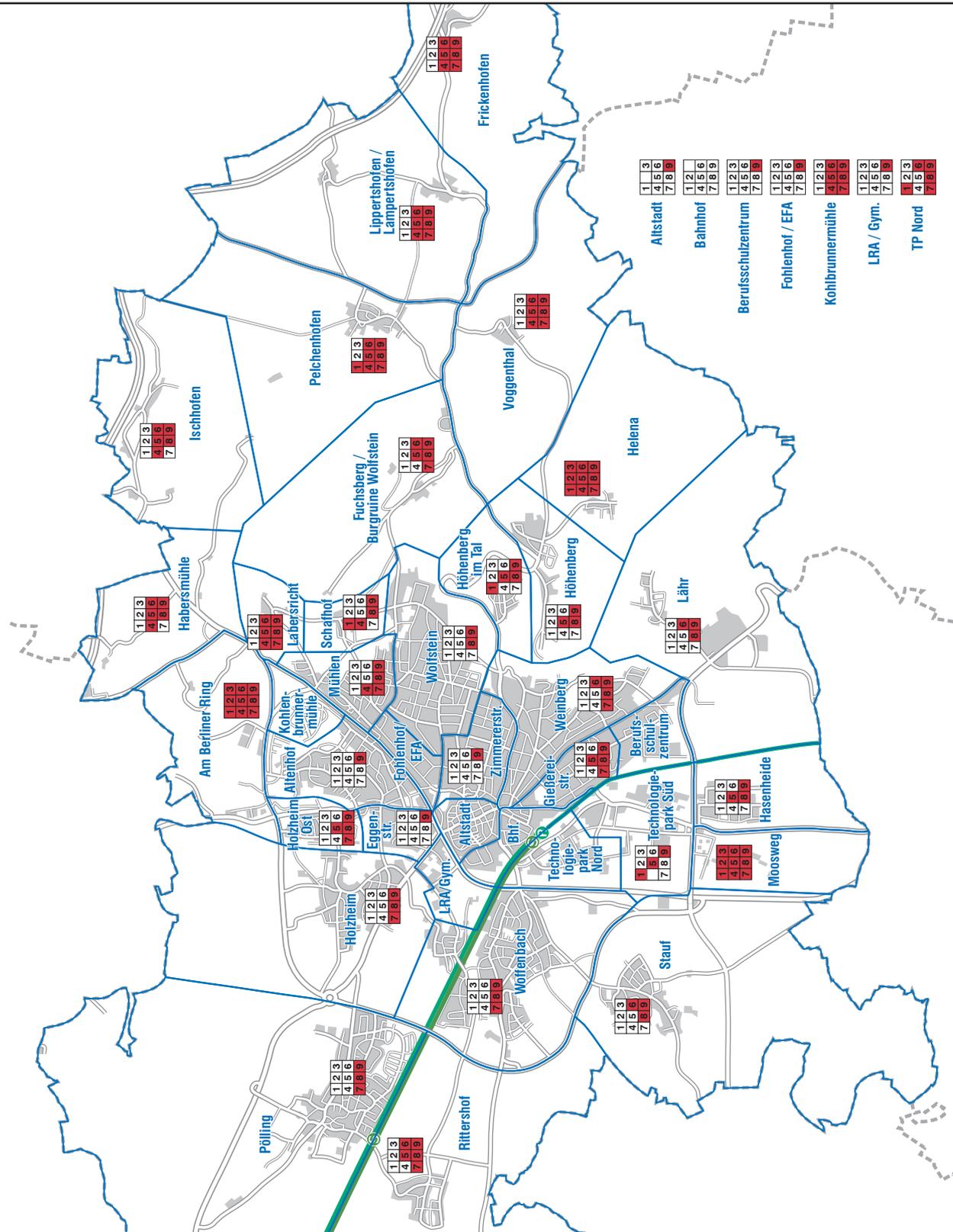
Fahrtenhäufigkeit Hauptverkehrszeit

1	2	3
4	5	6
7	8	9

Fahrtenhäufigkeit Nebenverkehrszeit

1	2	3
4	5	6
7	8	9

Fahrtenhäufigkeit Schwachverkehrszeit



Maßstab 1:60.000



Abb. 03-V Gesamtbewertung

Richtwert
an Samstagen

Legende:

- Grenze Stadt Neumarkt
- Grenze Verkehrszelle
- Lähr / 1** Name/Nr. der Verkehrszelle

□ Vorgaben erfüllt

■ Vorgaben nicht erfüllt

Erschließungsdefizit

1	2	3
4	5	6
7	8	9

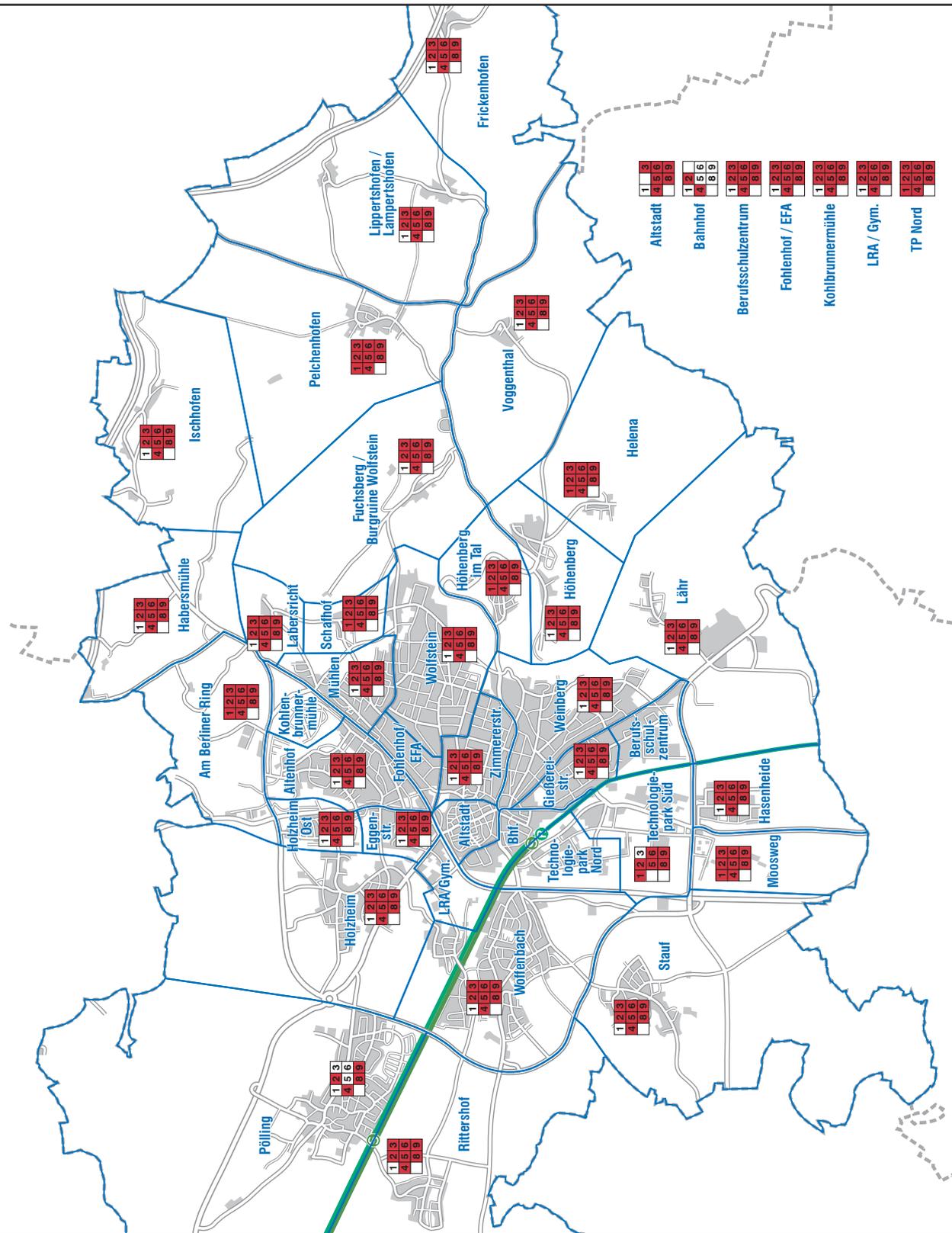
Erschließungsdefizit

Erreichbarkeitsdefizite

- Erreichbarkeit Gemeindehauptort
- Erreichbarkeit Zentraler Ort 1
- Erreichbarkeit Zentraler Ort 2
- Erreichbarkeit Zentraler Ort 3
- Erreichbarkeit Zentraler Ort 4

Defizite beim Bedienungsstandard

- Fahrtenhäufigkeit Hauptverkehrszeit
- Fahrtenhäufigkeit Nebenverkehrszeit
- Fahrtenhäufigkeit Schwachverkehrszeit



Maßstab 1:60.000



Nahverkehrsplan Stadt Neumarkt

Abb. 03-VI Gesamtbewertung

Richtwert
an Sonn- und Feiertagen

Legende:

- Grenze Stadt Neumarkt
- Grenze Verkehrszelle
- Lähr / 1** Name/Nr. der Verkehrszelle

□ Vorgaben erfüllt

■ Vorgaben nicht erfüllt

Erschließungsdefizit

1	2	3
4	5	6
7	8	9

Erschließungsdefizit

Erreichbarkeitsdefizite

Erreichbarkeit Gemeindehauptort

Erreichbarkeit Zentraler Ort 1

Erreichbarkeit Zentraler Ort 2

Erreichbarkeit Zentraler Ort 3

Erreichbarkeit Zentraler Ort 4

Defizite beim Bedienungsstandard

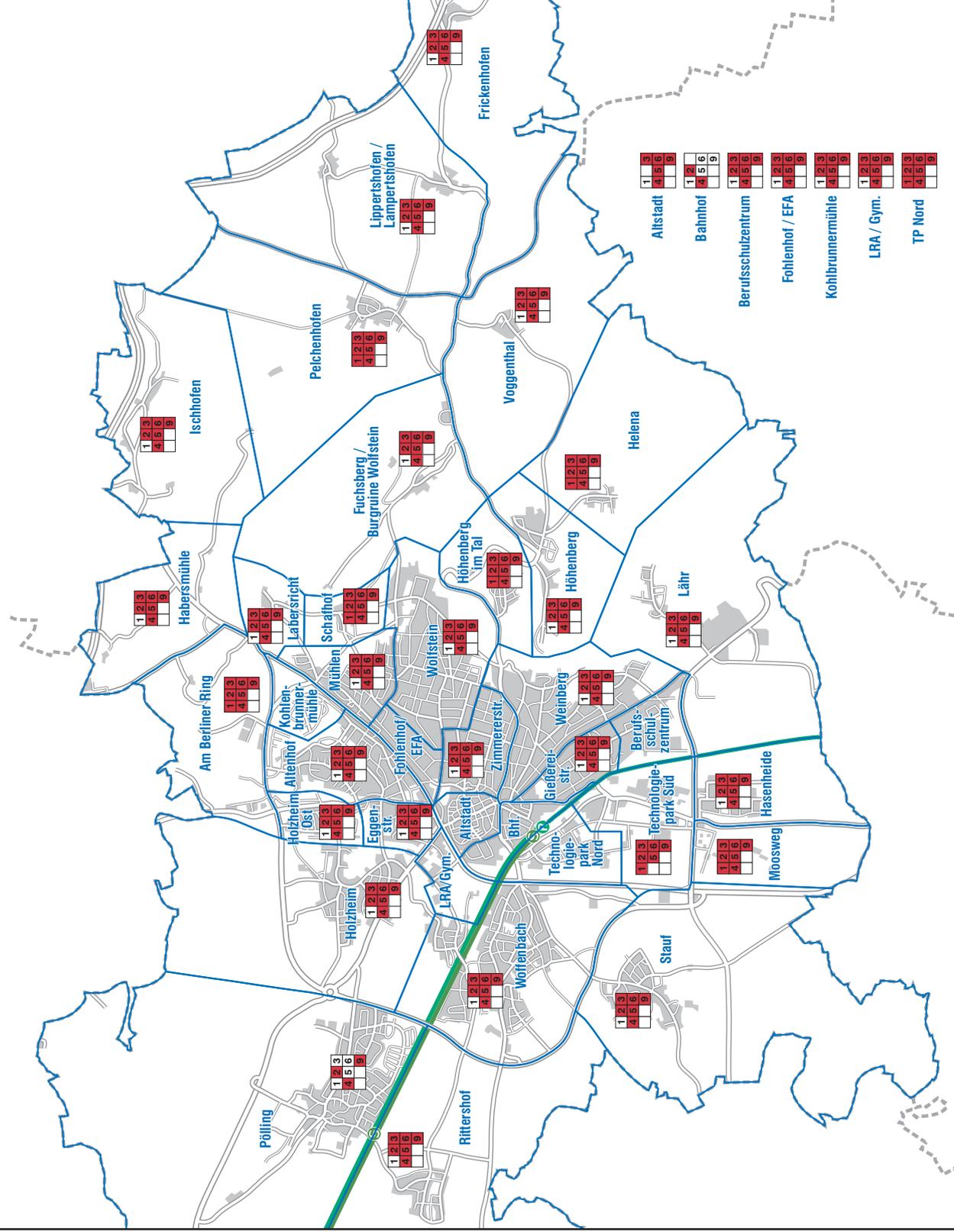
Fahrtenhäufigkeit Hauptverkehrszeit

Fahrtenhäufigkeit Nebenverkehrszeit

Fahrtenhäufigkeit Schwachverkehrszeit

1	2	3
4	5	6
7	8	9

Defizite beim Bedienungsstandard



Maßstab 1:60.000



Nahverkehrsplan Stadt Neumarkt

Abb. 03-VII Gesamtbewertung Grenzwert an Samstagen

Legende:

- Grenze Stadt Neumarkt
- Grenze Verkehrszelle
- Lähr / 1** Name/Nr. der Verkehrszelle

□ Vorgaben erfüllt

■ Vorgaben nicht erfüllt

Erschließungsdefizit

1	2	3
4	5	6
7	8	9

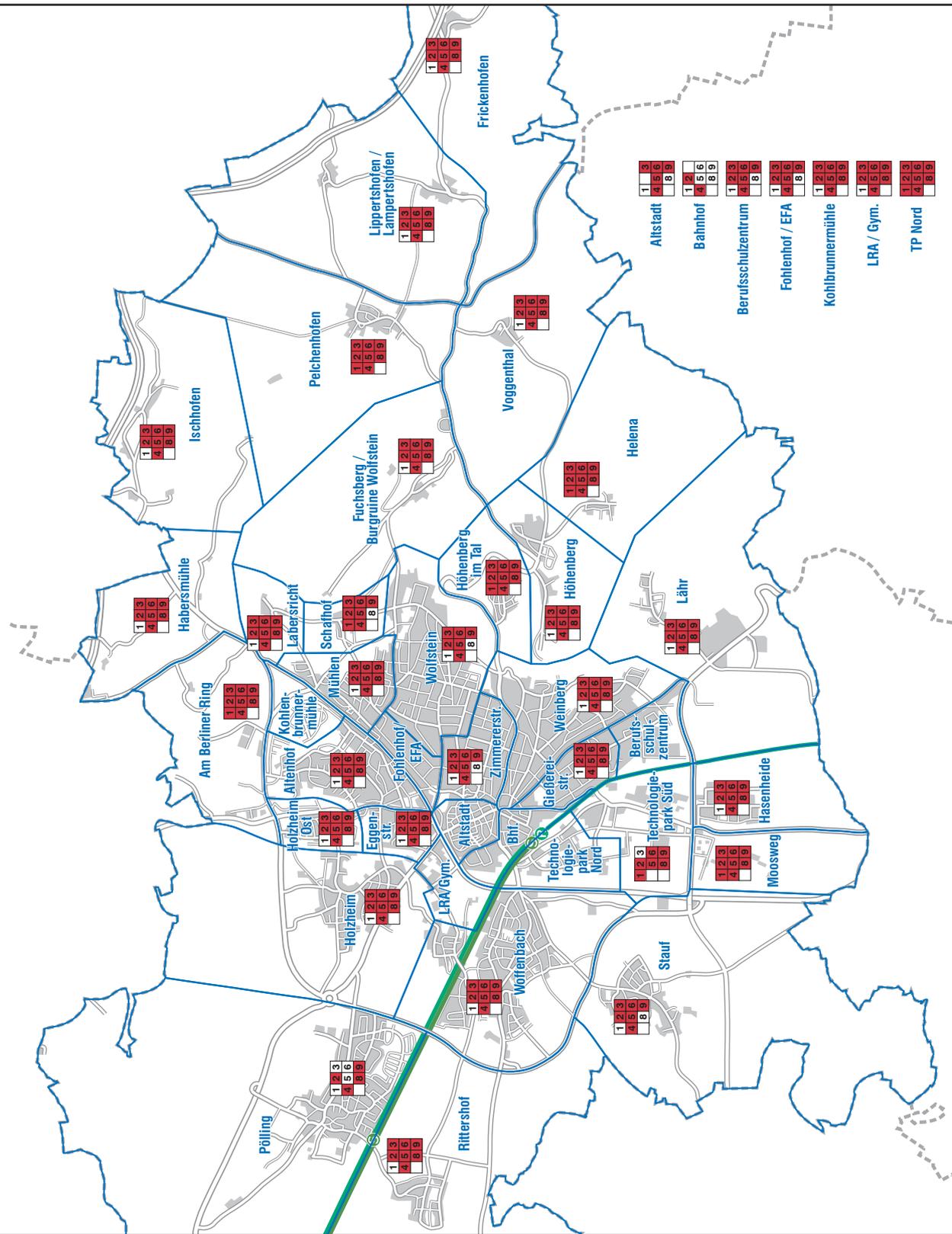
Erschließungsdefizit

Erreichbarkeitsdefizite

- Erreichbarkeit Gemeindehauptort
- Erreichbarkeit Zentraler Ort 1
- Erreichbarkeit Zentraler Ort 2
- Erreichbarkeit Zentraler Ort 3
- Erreichbarkeit Zentraler Ort 4

Defizite beim Bedienungsstandard

- Fahrtenhäufigkeit Hauptverkehrszeit
- Fahrtenhäufigkeit Nebenverkehrszeit
- Fahrtenhäufigkeit Schwachverkehrszeit



Maßstab 1:60.000



Nahverkehrsplan Stadt Neumarkt

Abb. 03-VIII Gesamtbewertung

Grenzwert
an Sonn- und Feiertagen

Legende:

- Grenze Stadt Neumarkt
- Grenze Verkehrszelle
- Lähr / 1** Name/Nr. der Verkehrszelle

□ Vorgaben erfüllt

■ Vorgaben nicht erfüllt

Erschließungsdefizit

1	2	3
4	5	6
7	8	9

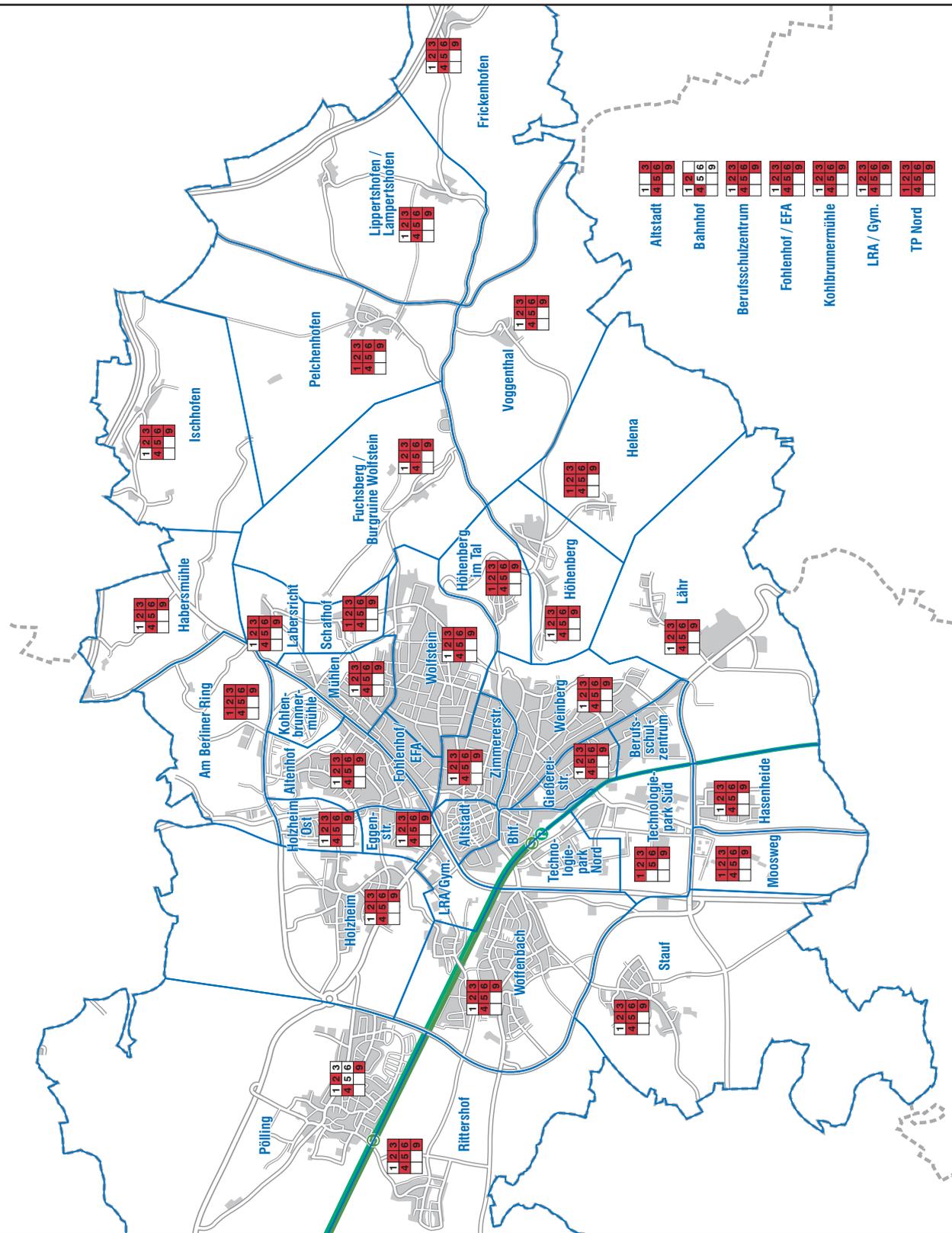
Erschließungsdefizit

Erreichbarkeitsdefizite

- Erreichbarkeit Gemeindehauptort
- Erreichbarkeit Zentraler Ort 1
- Erreichbarkeit Zentraler Ort 2
- Erreichbarkeit Zentraler Ort 3
- Erreichbarkeit Zentraler Ort 4

Defizite beim Bedienungsstandard

- Fahrtenhäufigkeit Hauptverkehrszeit
- Fahrtenhäufigkeit Nebenverkehrszeit
- Fahrtenhäufigkeit Schwachverkehrszeit



Maßstab 1:60.000



Abb. 04-1 Handlungsbedarf

Montag - Freitag an Schultagen

Legende:

- Grenze Stadt Neumarkt
- Grenze Verkehrszelle
- Lähr / 1** Name/Nr. der Verkehrszelle

Handlungsbedarf

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

Erschließungsdefizit

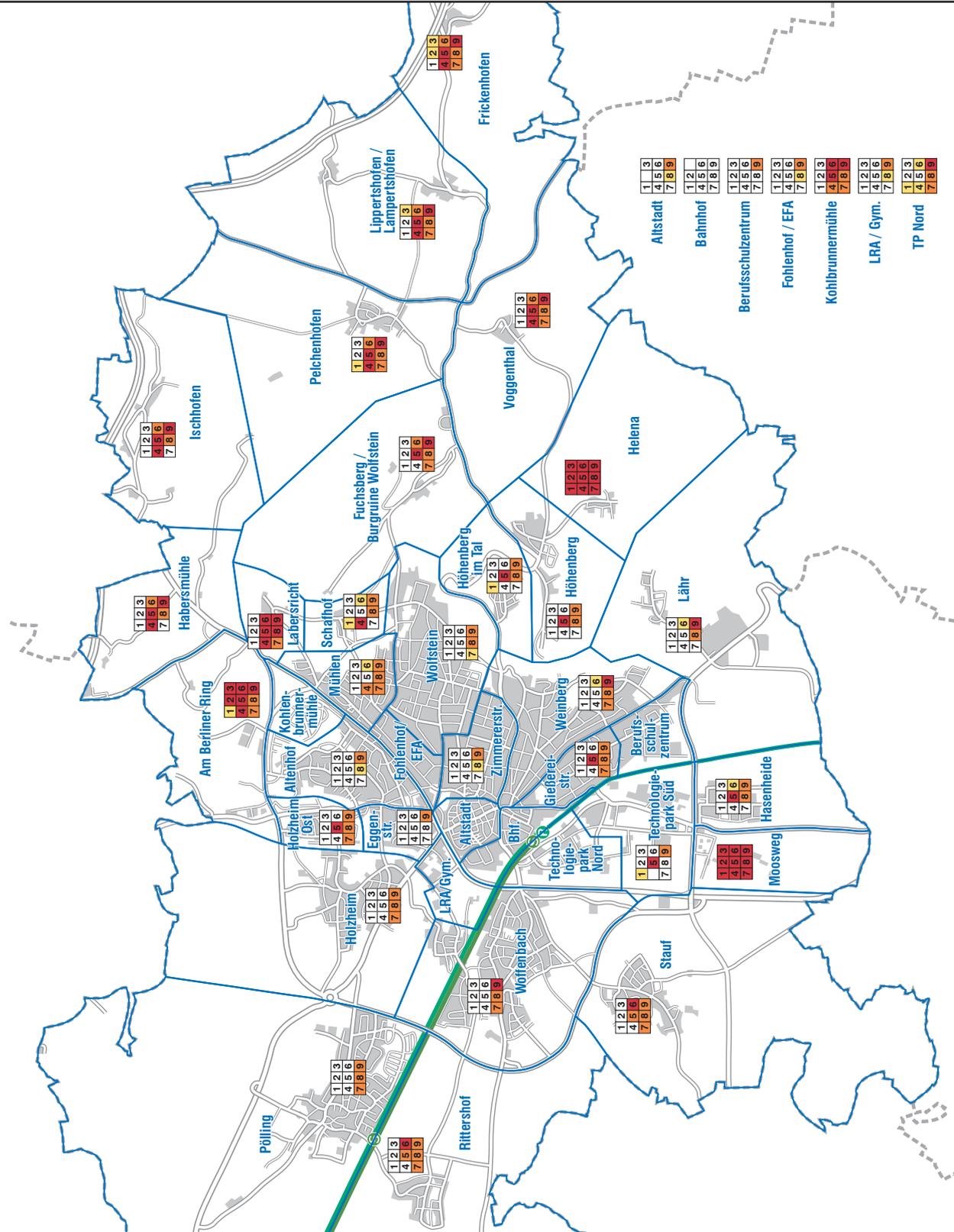
- 1 2 3 Erschließungsdefizit
- 4 5 6
- 7 8 9

Erreichbarkeitsdefizite

- 1 2 3 Erreichbarkeit Altstadt
- 4 5 6 Erreichbarkeit Bahnhof
- 7 8 9 Erreichbarkeit Technologiepark
- 1 2 3 Erreichbarkeit Regensburg
- 4 5 6 Erreichbarkeit Nürnberg
- 7 8 9

Defizite beim Bedienungsstandard

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



Maßstab 1:60.000



Abb. 04-II Handlungsbedarf

Montag - Freitag an Ferientagen

Legende:

- Grenze Stadt Neumarkt
- Grenze Verkehrszelle
- Lähr / 1** Name/Nr. der Verkehrszelle

Handlungsbedarf

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

Erschließungsdefizit

1	2	3
4	5	6
7	8	9

Erschließungsdefizit

Erreichbarkeitsdefizite

1	2	3
4	5	6
7	8	9
1	2	3
4	5	6
7	8	9
1	2	3
4	5	6
7	8	9
1	2	3
4	5	6
7	8	9
1	2	3
4	5	6
7	8	9

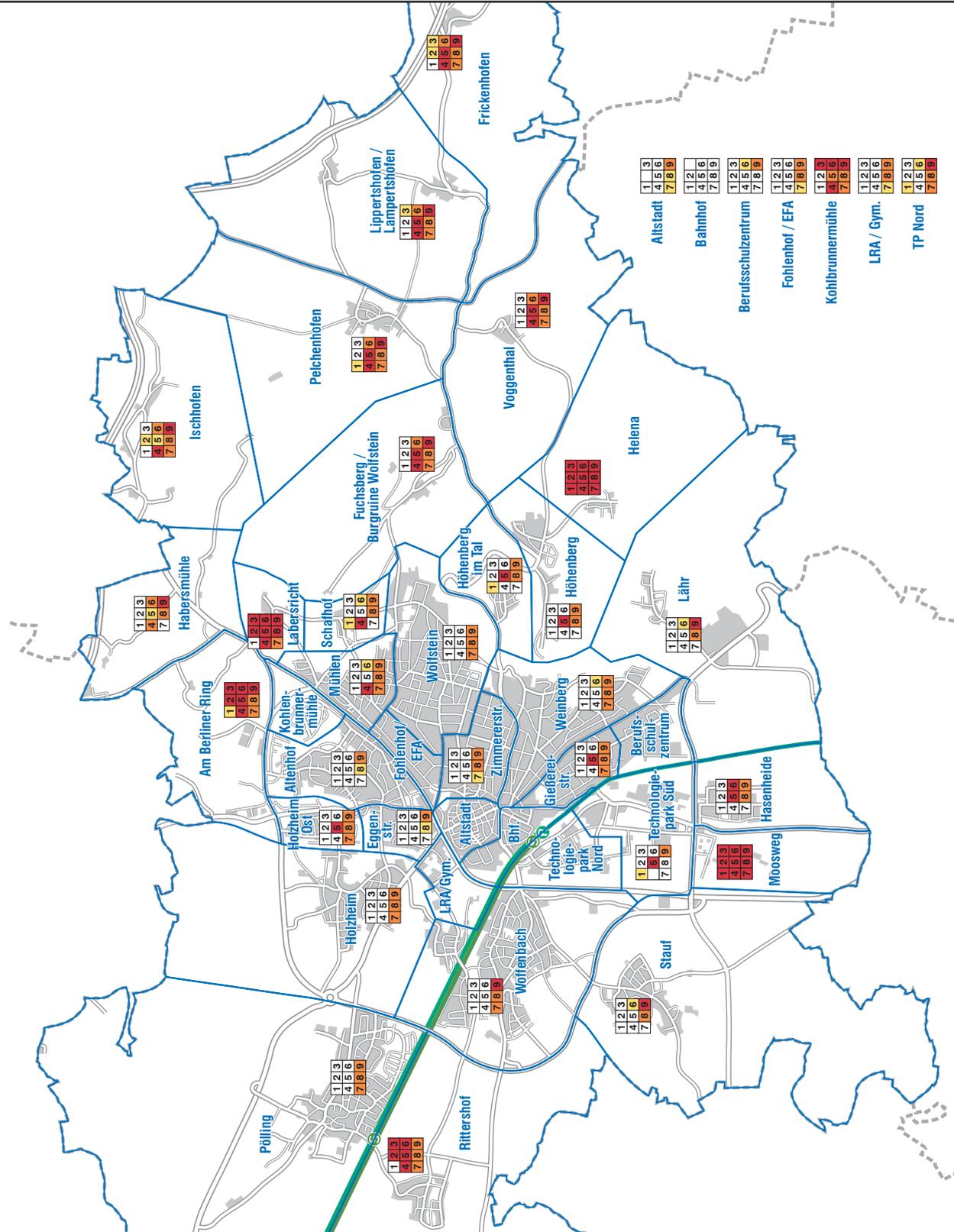
Defizite beim Bedienungsstandard

1	2	3
4	5	6
7	8	9
1	2	3
4	5	6
7	8	9
1	2	3
4	5	6
7	8	9
1	2	3
4	5	6
7	8	9

Fahrtenhäufigkeit Hauptverkehrszeit

Fahrtenhäufigkeit Nebenverkehrszeit

Fahrtenhäufigkeit Schwachverkehrszeit



Maßstab 1:60.000



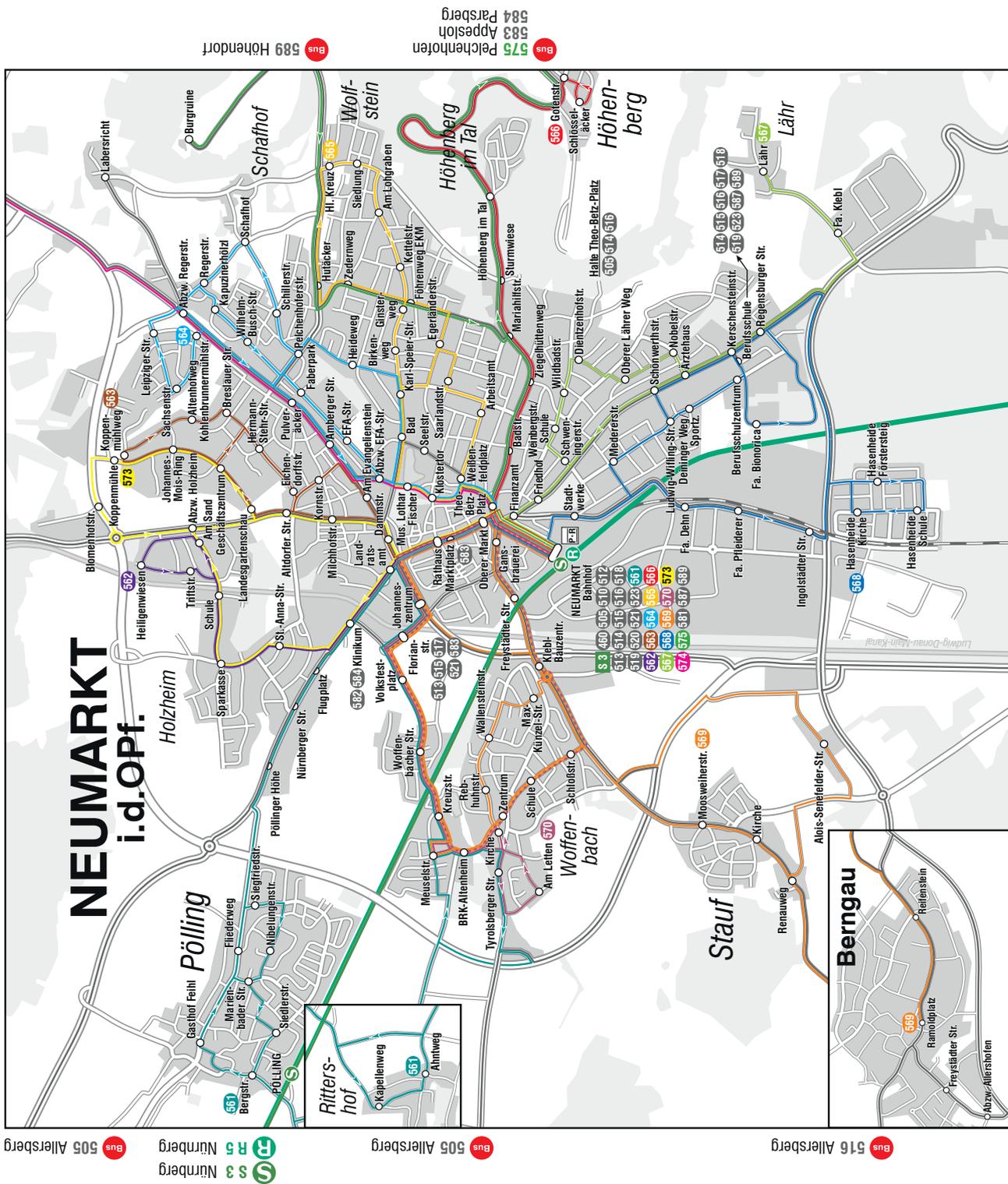
Nahverkehrsplan Stadt Neumarkt

Abb. 05-1

Liniennetz ohne AST

Legende:

- R 5 Nürnberg - Neumarkt - Parsberg
- S 3 Nürnberg - Feucht - Neumarkt
- P+R Park & Ride-Anlage
- kombinierte Linienführung der Linien 569/570 im Stundentakt
- 561 Neumarkt Bf - Pölling - Rittershof
- 562 Neumarkt Bf - Holzheim
- 563 Neumarkt Bf - Altenhof
- 564 Neumarkt Bf - Mühlen - Kohlenbrunn - nersmühle
- 565 Neumarkt Bf - Wolfstein
- 566 Neumarkt Bf - Höhenberg
- 567 Neumarkt Bf - Lähr
- 568 Neumarkt Bf - Hasenheide
- 569 Neumarkt Bf - Stauf - Berggau
- 570 Neumarkt Bf - Woffenbach
- 573 Rufbus: Neumarkt Bf - Koppenmühle
- 574 Rufbus: Neumarkt Bf - Ischhofen
- 575 Rufbus: Neumarkt Bf - Pelchenhofen



- 509 Parsberg
- 512 Altdorf
- 518 Dippersricht
- 460 Amberg
- 523 Deinschwang
- 521 Mantlach
- 574 Ischhofen
- 589 Höhendort
- 583 Apselson
- 575 Pelchenhofen
- 569 Golenstr.
- 568 Höhenberg
- 514 Lähr
- 515 Lähr
- 516 Lähr
- 517 Lähr
- 518 Lähr
- 519 Lähr
- 520 Lähr
- 521 Lähr
- 522 Lähr
- 523 Lähr
- 524 Lähr
- 525 Lähr
- 526 Lähr
- 527 Lähr
- 528 Lähr
- 529 Lähr
- 530 Lähr
- 531 Lähr
- 532 Lähr
- 533 Lähr
- 534 Lähr
- 535 Lähr
- 536 Lähr
- 537 Lähr
- 538 Lähr
- 539 Lähr
- 540 Lähr
- 541 Lähr
- 542 Lähr
- 543 Lähr
- 544 Lähr
- 545 Lähr
- 546 Lähr
- 547 Lähr
- 548 Lähr
- 549 Lähr
- 550 Lähr
- 551 Lähr
- 552 Lähr
- 553 Lähr
- 554 Lähr
- 555 Lähr
- 556 Lähr
- 557 Lähr
- 558 Lähr
- 559 Lähr
- 560 Lähr
- 561 Lähr
- 562 Lähr
- 563 Lähr
- 564 Lähr
- 565 Lähr
- 566 Lähr
- 567 Lähr
- 568 Lähr
- 569 Lähr
- 570 Lähr
- 571 Lähr
- 572 Lähr
- 573 Lähr
- 574 Lähr
- 575 Lähr
- 576 Lähr
- 577 Lähr
- 578 Lähr
- 579 Lähr
- 580 Lähr
- 581 Lähr
- 582 Lähr
- 583 Lähr
- 584 Lähr
- 585 Lähr
- 586 Lähr
- 587 Lähr
- 588 Lähr
- 589 Lähr
- 590 Lähr
- 591 Lähr
- 592 Lähr
- 593 Lähr
- 594 Lähr
- 595 Lähr
- 596 Lähr
- 597 Lähr
- 598 Lähr
- 599 Lähr
- 600 Lähr



Abb. 05-II Tarifzonenplan

Legende:

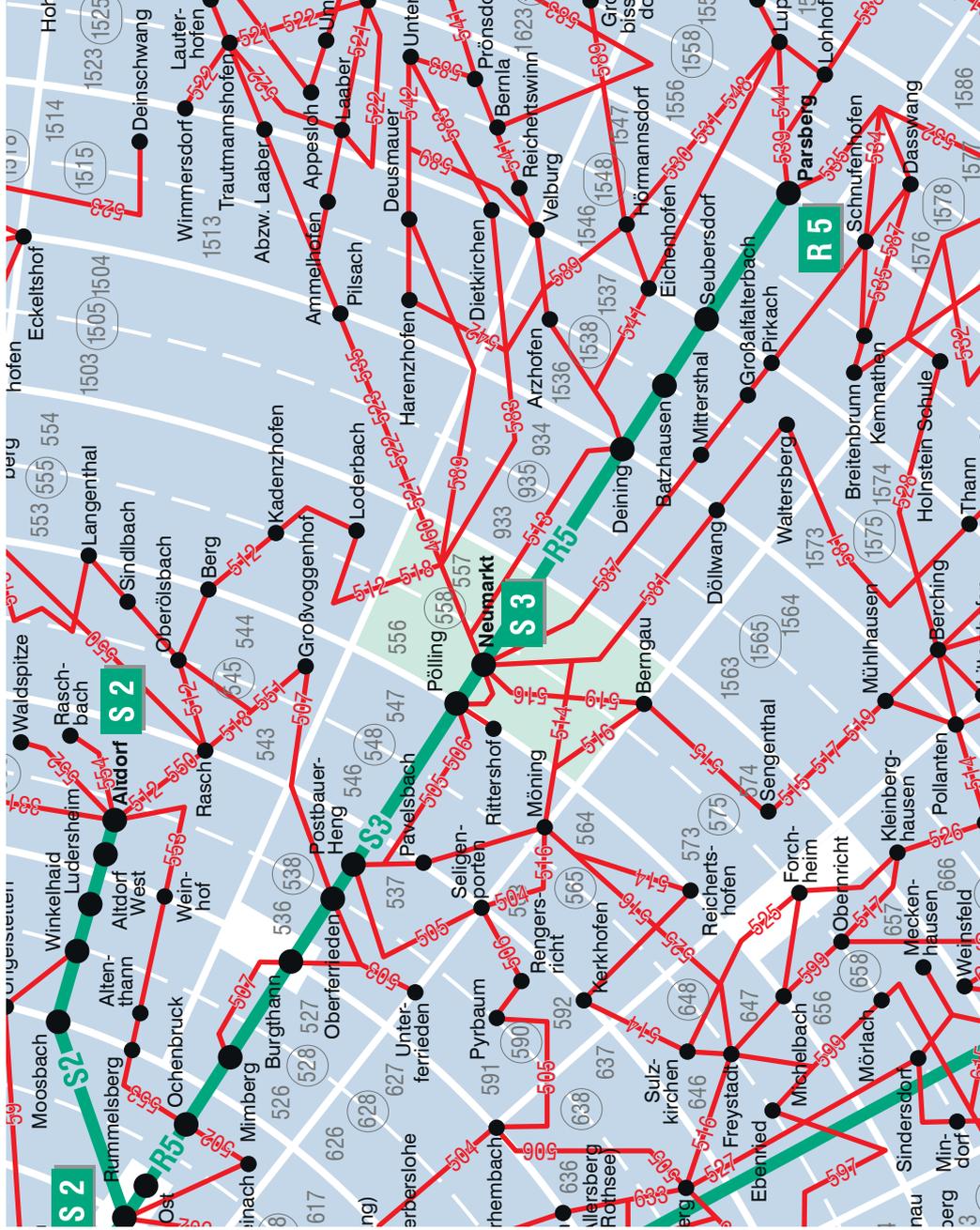
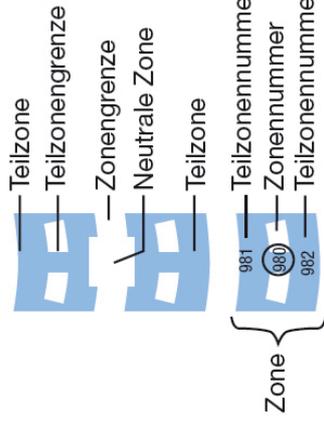


Tabelle 1: Erschließung, Einwohner und Gebietstypen

VZ Nr	Verkehrszelle	Gebietstyp	Einwohner	Erschlossen	Erschl. Fläche
1	Altstadt	Kernbereich	1.675	J	100,0%
2	Bahnhof	Kernbereich	1.475	J	98,5%
3	LRA/Gymnasium	hohe Nutzungsdichte	75	J	93,9%
4	Woffenbach	hohe Nutzungsdichte	4.450	J	96,7%
5	Holzheim	hohe Nutzungsdichte	1.775	J	81,9%
6	Eggenstraße	niedrige Nutzungsdichte	1.025	J	91,2%
7	Holzheim Ost	hohe Nutzungsdichte	825	J	94,6%
8	Altenhof	hohe Nutzungsdichte	1.675	J	81,9%
9	Kohlenbrunnermühle	hohe Nutzungsdichte	975	J	100,0%
10	Fohlenhof/EFA	hohe Nutzungsdichte	1.950	J	94,4%
11	Mühlen	hohe Nutzungsdichte	1.400	J	88,4%
12	Wolfstein	hohe Nutzungsdichte	4.700	J	82,8%
13	Zimmererstraße	hohe Nutzungsdichte	2.450	J	100,0%
14	Weinberg	hohe Nutzungsdichte	4.475	J	95,1%
15	Gießereistraße	hohe Nutzungsdichte	1.750	J	100,0%
16	Berufschulzentrum	mittlere Nutzungsdichte	475	J	100,0%
17	Technologiepark Süd	mittlere Nutzungsdichte	275	N	64,4%
18	Technologiepark Nord	hohe Nutzungsdichte	50	N	37,2%
19	Hasenheide	mittlere Nutzungsdichte	1.175	J	100,0%
20	Moosweg	niedrige Nutzungsdichte	10	N	0,0%
21	Stauf	mittlere Nutzungsdichte	825	J	89,1%
22	Rittershof	mittlere Nutzungsdichte	375	J	82,7%
23	Pölling	hohe Nutzungsdichte	2.725	J	84,8%
24	Am Berliner Ring	mittlere Nutzungsdichte	50	N	22,0%
25	Habersmühle	niedrige Nutzungsdichte	50	J	81,3%
26	Labersricht	niedrige Nutzungsdichte	50	J	100,0%
27	Schafhof	mittlere Nutzungsdichte	100	N	40,3%
28	Fuchsberg/Burgruine Wolfstein	niedrige Nutzungsdichte	100	J	90,7%
29	Ischhofen	niedrige Nutzungsdichte	150	J	85,4%
30	Pelchenhofen	niedrige Nutzungsdichte	275	N	49,9%
31	Lippertshofen/Lampertshofen	niedrige Nutzungsdichte	175	J	98,9%
32	Frickenhofen	niedrige Nutzungsdichte	50	J	87,1%
33	Voggenthal	niedrige Nutzungsdichte	100	J	100,0%
34	Höhenberg Im Tal	mittlere Nutzungsdichte	325	N	39,5%
35	Höhenberg	mittlere Nutzungsdichte	325	J	81,4%
36	Helena	niedrige Nutzungsdichte	75	N	0,0%
37	Lähr	mittlere Nutzungsdichte	150	J	82,4%

nicht erschlossen 8

Erschließungsradius: Bus 300m Bahn 800m

Tabelle 2: Schulen und Schüler

Schule	Grund- schulen	Haupt- schulen	Real- schulen	Gymna- sien	Berufs- schulen	Förder- schulen	FOS/ BOS
Grundschulen insgesamt	1.190						
Mittelschulen		659					
Knabenrealschule			1.042				
Mädchenrealschule			1.053				
Willibald-Gluck-Gymnasium				1.433			
Ostendorfer Gymnasium				1.122			
Berufsschulen					2.304		
Fachschule für Bautechnik					44		
Wirtschaftsschule					59		
Fachoberschule/Berufsoberschule							892
Förderschule						145	
gesamt	1.190	659	2.095	2.555	2.407	145	892

Stand: Schuljahr 2013/2014

Tabelle 3: Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Ein- und Auspendler

Einpendler

Wohnort	Arbeitsort	Pendler
Berg b. Neumarkt	Neumarkt i.d. OPf.	804
Deining	Neumarkt i.d. OPf.	745
Freystadt	Neumarkt i.d. OPf.	580
Velburg	Neumarkt i.d. OPf.	539
Mühlhausen	Neumarkt i.d. OPf.	525
Seubersdorf i.d. OPf.	Neumarkt i.d. OPf.	525
Pilsach	Neumarkt i.d. OPf.	494
Berching	Neumarkt i.d. OPf.	484
Postbauer-Heng	Neumarkt i.d. OPf.	470
Berggau	Neumarkt i.d. OPf.	468
Sengenthal	Neumarkt i.d. OPf.	424
Nürnberg	Neumarkt i.d. OPf.	420
Lauterhofen	Neumarkt i.d. OPf.	334
Parsberg	Neumarkt i.d. OPf.	305
Pyrbaum	Neumarkt i.d. OPf.	241
Burgthann	Neumarkt i.d. OPf.	209

Auspendler

Wohnort	Arbeitsort	Pendler
Neumarkt i.d. OPf.	Nürnberg	1.699
Neumarkt i.d. OPf.	Sengenthal	625
Neumarkt i.d. OPf.	Postbauer-Heng	355
Neumarkt i.d. OPf.	Berg b. Neumarkt	242
Neumarkt i.d. OPf.	Altdorf b. Nürnberg	227
Neumarkt i.d. OPf.	Regensburg	207
Neumarkt i.d. OPf.	Berching	191
Neumarkt i.d. OPf.	Erlangen	168
Neumarkt i.d. OPf.	Schwarzenbruck	156
Neumarkt i.d. OPf.	Mühlhausen	153
Neumarkt i.d. OPf.	Freystadt	133
Neumarkt i.d. OPf.	Burgthann	129
Neumarkt i.d. OPf.	Pilsach	114
Neumarkt i.d. OPf.	München	111
Neumarkt i.d. OPf.	Fürth	109
Neumarkt i.d. OPf.	Lauterhofen	106

Quelle: Agentur für Arbeit
Stichtag: 30.06.2012

Tabelle 4: Bahnstrecken und öffentliche Buslinien nach § 42 PBefG

Linien-Nr.	Linienverlauf	VU	Konzession	Bedienung			
				Schule	Ferien	Sams-tag	Sonn-tag
S3	Nürnberg - Feucht - Neumarkt	DB AG	-	J	J	J	J
R5	RE Nürnberg - Neumarkt - Regensburg	DB AG	-	J	J	J	J
R5	RB Neumarkt - Parsberg - Regensburg	Agilis	-	J	J	J	J
460	Amberg - Lauterhofen - Neumarkt	Schielein/RBO	30.05.2019	J	J	J	N
489	Freizeitlinie "Lauterach-Express"	RBO	01.11.2017	N	N	N	sais.
505	Neumarkt - Postbauer-Heng - Allersberg	Frankenbus/Arzt	09.12.2014 ¹	J	J	N	N
510	Freizeitlinie "Wasser- und Mühlen-Ex."	Söllner & Pollinger	31.10.2016	N	N	N	sais.
511	RUFBUS Neumarkt - Berg	Frankenbus	30.03.2016	J	J	N	N
512	Neumarkt - Holzheim - Berg - Altdorf	Frankenbus	21.05.2017	J	J	J	N
513	Neumarkt - Deining - Vellburg	Frankenbus	21.05.2017	J	J	N	N
514	Neumarkt - Freystadt	Frankenbus	31.10.2019	J	J	N	N
515	Neumarkt - Beilngries - Deining	Frankenbus	09.12.2014 ¹	J	J	J	J
516	Neumarkt - Freystadt - Allersberg	Frankenbus/Schielein	09.12.2014 ¹	J	J	N	N
517	Neumarkt - Burggriesbach - Litterzhofen	Frankenbus	11.09.2016	J	J	J	N
518	Neumarkt - Berg - Dippersricht	Frankenbus/Hirschm.	09.03.2019	J	J	J	N
519	Neumarkt - Berching - Dietfurt	Frankenbus	11.09.2016	J	J	J	N
520	Freizeitlinie "Kanal-Altstuhl-Express"	Frankenbus	01.11.2015	N	N	N	sais.
521	Neumarkt - Laaber - Mantlach	RBO/Hirsch./Schielein	30.06.2019	J	J	J	N
523	Neumarkt - Lauterhofen - Deinschwang	RBO/Hirsch./Schielein	28.02.2019	J	J	J	N
561	Neumarkt Bf - Pölling - Rittershof	StWNM	31.08.2017	J	J	J	N
562	Neumarkt Bf - Holzheim	StWNM	31.08.2017	J	J	J	N
563	Neumarkt Bf - Altenhof	StWNM	31.08.2017	J	J	J	N
564	Neumarkt Bf - Mühlen - Kohlenbrmühle	StWNM	31.08.2017	J	J	J	N
565	Neumarkt Bf - Wolfstein	StWNM	31.08.2017	J	J	J	N
566	Neumarkt Bf - Höhenberg	StWNM	31.08.2017	J	J	J	N
567	Neumarkt Bf - Lähr	StWNM	31.08.2017	J	J	J	N
568	Neumarkt Bf - Hasenheide	StWNM	31.08.2017	J	J	J	N
569	Neumarkt Bf - Stauf - Berggau	StWNM	31.08.2017	J	J	J	N
570	Neumarkt Bf - Woffenbach	StWNM	31.08.2017	J	J	J	N
573	Neumarkt Bf - Koppenmühle	StWNM	12.09.2015	J	J	N	N
574	Neumarkt Bf - Ischhofen (RUFBUS)	StWNM	31.08.2018	J	J	N	N
575	Neumarkt Bf - Pelchenhofen (RUFBUS)	StWNM	31.08.2018	J	J	N	N
581	Neumarkt - Holnstein - Oberbürg	Steidl	13.09.2015	J	J	J	N
582	RUFBUS Neumarkt - Deining	Steidl	31.08.2015	J	J	N	N
583	Neumarkt - Pelchenhofen - Appesloh	Merz	31.05.2015	J	J	J	N
584	RUFBUS Neumarkt Parsberg	Steidl	31.03.2016	J	J	N	N
585	RUFBUS Neumarkt - Pilsach	Hirschmann	31.03.2016	J	J	N	N
586	RUFBUS Neumarkt Lauterhofen	Hirschmann	31.03.2016	J	J	N	N
587	Neumarkt - Breitenbrunn - Predlfing	Söllner/Pollinger	31.08.2015	J	J	J	N
589	Neumarkt - Hohenfels - Höhendorf	Vögerl	30.09.2018	J	J	J	N

¹ = Liniengenehmigung wurde neu beantragt. Bescheid lag bei Fertigstellung des NVP nicht vor.

Tabelle 5: Freigestellte Schülerverkehre nach § 43 PBefG (Stand: Schuljahr 2013/2014)

Linienverlauf	Schulart
Stadtgebiet Neumarkt i.d.OPf. - Förderschule	Förderschule

Tabelle 6: Fahrgäste pro Tag auf den einzelnen Linien

Linien-Nr.	Linienverlauf	VU	Bedienung			
			Schule	Ferien	Sams-tag	Sonn-tag
S3	Nürnberg - Feucht - Neumarkt	DB AG	9.815	7.749	6.500	3.701
R5	RE Nürnberg - Neumarkt - Regensburg	DB AG	keine Angaben			
R5	RB Neumarkt - Parsberg - Regensburg	Agilis	keine Angaben			
460	Amberg - Kast - Lauterhofen - Neumarkt	Schielein/RBO	635	148	27	-
489	Freizeitlinie "Lauterach-Express"	Hirschmann	-			13
505	Neumarkt - Pyrbaum - Postbauer-Heng - Allersberg	Frankenbus/Arzt	1.381	164	0	0
509	Freizeitlinie "Labertal-Express"	Hirschmann	-			2
510	Freizeitlinie "Wasser- und Mühlen-Express"	Söllner & Pollinger	-			7
512	Neumarkt - Holzheim - Berg - Altdorf	Frankenbus	855	50	3	-
513	Neumarkt - Deining - Vellburg	Frankenbus	414	9	-	-
514	Neumarkt - Freystadt	Frankenbus	644	61	3	-
515	Neumarkt - Berching - Beilngries - Deining	Frankenbus	1.092	313	151	66
516	Neumarkt - Berggau - Pavelsbach - Freystadt - Allersberg	Frankenbus/Schielein	820	140	-	-
517	Neumarkt - Burggriesbach/Berching - Litterzhofen	Frankenbus	79	0	0	-
518	Neumarkt - Berg - Dippersricht	Frankenbus/Hirschmann	711	16	2	-
519	Neumarkt - Berching - Hainsberg - Dietfurt	Frankenbus	371	1	8	-
520	Freizeitlinie "Kanal-Altmühl-Express"	Frankenbus	-			37
521	Neumarkt - Laaber - Mantlach	RBO/Hirschmann/Schielein	149	3	0	-
523	Neumarkt - Lauterhofen - Deinschwang	RBO/Hirschmann/Schielein	143	3	2	-
561	Neumarkt Bf - Pölling - Rittershof	StWNM	698	356	95	-
562	Neumarkt Bf - Holzheim	StWNM	238	92	33	-
563	Neumarkt Bf - Altenhof	StWNM	502	355	147	-
564	Neumarkt Bf - Mühlen - Kohlenbrunnermühle	StWNM	442	134	29	-
565	Neumarkt - Bahnhof - Wolfstein	StWNM	648	345	134	-
566	Neumarkt Bf - Höhenberg	StWNM	203	81	22	-
567	Neumarkt Bf - Lähr	StWNM	242	144	27	-
568	Neumarkt Bf - Hasenheide	StWNM	492	167	52	-
569	Neumarkt Bf - Stauf - Berggau	StWNM	230	84	16	-
570	Neumarkt Bf - Woffenbach	StWNM	190	67	45	-
573	Neumarkt Bf - Koppenmühle	StWNM	44	17	-	-
574	Neumarkt Bf - Ischhofen (RUFBUS)	StWNM	keine Angaben			
575	Neumarkt Bf - Pelchenhofen (RUFBUS)	StWNM	keine Angaben			
581	Neumarkt - Döllwang - Holnstein - Oberbürg	Steidl	152	0	1	-
583	Neumarkt - Pelchenhofen - Prönsdorf - Appesloh	Merz	231	1	2	-
587	Neumarkt - Breitenbrunn - Predlfing	Söllner/Pollinger	123	1	0	-
589	Neumarkt - Hohenfels - Höhendorf	Vögerl	88	0	0	-

Quelle: VGN-Verkehrserhebung 2012

Die Zugstrecke R5 ist nicht nach Regional-Express und Regionalbahn unterschieden, daher liegen hier keine aktuellen Zahlen vor. Die Linien 574 und 575 befördern nur im Bedarfsverkehr, daher liegen hier keine aktuellen Zahlen vor.

Tabelle 7: Verkehrsleistung pro Jahr auf den einzelnen Linien

Linien-Nr.	Linienverlauf	VU	Bedienung			
			Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
S3	Nürnberg - Feucht - Neumarkt	DB AG	37.564.853	10.515.559	7.147.051	5.385.656
R5	RE Nürnberg - Neumarkt - Regensburg	DB AG	keine Angaben			
R5	RB Neumarkt - Parsberg - Regensburg	Agilis	keine Angaben			
460	Amberg - Kast - Lauterhofen - Neumarkt	Schielein/RBO	2.159.363	191.373	30.853	-
489	Freizeitlinie "Lauterach-Express"	Hirschmann	-			33.996
505	Neumarkt - Pyrbaum - Postbauer-Heng - Allersberg	Frankenbus/Arzt	3.116.794	65.591	0	0
509	Freizeitlinie "Labertal-Express"	Hirschmann	-			5.354
510	Freizeitlinie "Wasser- und Mühlen-Express"	Söllner & Pollinger	-			17.600
512	Neumarkt - Holzheim - Berg - Altdorf	Frankenbus	1.858.410	43.781	3.191	-
513	Neumarkt - Deining - Vellburg	Frankenbus	990.925	8.553	0	-
514	Neumarkt - Freystadt	Frankenbus	2.190.672	76.024	2.384	-
515	Neumarkt - Berching - Beilngries - Deining	Frankenbus	4.158.799	400.518	176.250	125.543
516	Neumarkt - Berggau - Freystadt - Allersberg	Frankenbus/Schielein	1.765.424	95.278	0	-
517	Neumarkt - Burggriesbach/Berching - Litterzhofen	Frankenbus	317.466	0	0	-
518	Neumarkt - Berg - Dippersricht	Frankenbus/Hirschmann	1.259.468	10.735	746	-
519	Neumarkt - Berching - Hainsberg - Dietfurt	Frankenbus	1.180.075	446	6.754	-
520	Freizeitlinie "Kanal-Altstuhl-Express"	Frankenbus	-			57.308
521	Neumarkt - Laaber - Mantlach	RBO/Hirschmann/Schielein	459.033	6.398	0	-
523	Neumarkt - Lauterhofen - Deinschwang	RBO/Hirschmann/Schielein	463.354	4.128	2.598	-
561	Neumarkt Bf - Pölling - Rittershof	StWNM	444.496	72.006	14.951	-
562	Neumarkt Bf - Holzheim	StWNM	77.082	11.565	2.784	-
563	Neumarkt Bf - Altenhof	StWNM	247.064	65.388	22.335	-
564	Neumarkt Bf - Mühlen - Kohlenbrunnermühle	StWNM	174.260	25.618	3.727	-
565	Neumarkt Bf - Wolfstein	StWNM	299.084	65.543	17.766	-
566	Neumarkt Bf - Höhenberg	StWNM	89.039	11.914	4.693	-
567	Neumarkt Bf - Lähr	StWNM	124.312	30.284	3.673	-
568	Neumarkt Bf - Hasenheide	StWNM	308.946	47.570	10.235	-
569	Neumarkt Bf - Stauf - Berggau	StWNM	161.726	22.363	2.470	-
570	Neumarkt Bf - Woffenbach	StWNM	84.725	14.127	7.389	-
573	Neumarkt Bf - Koppenmühle	StWNM	18.664	2.212	-	-
574	Neumarkt Bf - Ischhofen (RUFBUS)	StWNM	keine Angaben			
575	Neumarkt Bf - Pelchenhofen (RUFBUS)	StWNM	keine Angaben			
581	Neumarkt - Döllwang - Holnstein - Oberbürg	Steidl	636.277	0	771	-
583	Neumarkt - Pelchenhofen - Prönsdorf - Appesloh	Merz	1.014.506	789	1.477	-
587	Neumarkt - Breitenbrunn - Predlfing	Söllner/Pollinger	561.181	2.799	0	-
589	Neumarkt - Hohenfels - Höhendorf	Vögerl	300.983	0	0	-

Quelle: VGN-Verkehrserhebung 2012
Angaben in PKM (Personenkilometer)

Die Zugstrecke R5 ist nicht nach Regional-Express und Regionalbahn unterschieden, daher liegen hier keine aktuellen Zahlen vor. Die Linien 574 und 575 befördern nur im Bedarfsverkehr, daher liegen hier keine aktuellen Zahlen vor.

Tabelle 8: Zusammenfassung der Kriterien

Erschließung	Haltestelleneinzugsbereich		Bushaltestellen: 300 m Bahnhaltdepunkte: 800 m
	Zeitfenster	Halbtagsintervall	Hinfahrt: 06.00 – 08.00 Uhr Rückfahrt: 12.00 – 13.30 Uhr
Tagesintervall		Hinfahrt: 06.00 – 08.00 Uhr Rückfahrt: 12.00 – 13.30 Uhr	
Erreichbarkeit	Gemeindehauptort	Zielorte	Altstadt, Bahnhof, Technologiepark Süd
		Beförderungszeit	RW: 30 min (GW: 40 min)
	Reisezeit	RW: 40 min (GW: 50 min)	
	Zentrale Orte	Nürnberg	RW: 60 min (GW: 90 min)
Regensburg		RW: 90 min (GW: 120 min)	
Bedienungshäufigkeit	Verkehrszeiten an Werktagen		Hauptverkehrszeit (HVZ) 06.00 Uhr bis 09.00 Uhr 12.00 Uhr bis 14.00 Uhr 16.00 Uhr bis 19.00 Uhr Nebenverkehrszeit (NVZ) 09.00 Uhr bis 12.00 Uhr 14.00 Uhr bis 16.00 Uhr 19.00 Uhr bis 20.30 Uhr Spätverkehrszeit (SVZ) 05.00 Uhr bis 06.00 Uhr 20.30 Uhr bis 23.00 Uhr (Fr. bis 02.00 Uhr)
	Verkehrszeiten an Samstagen		NVZ 10.00 Uhr bis 14.00 Uhr SVZ 06.00 Uhr bis 10.00 Uhr 14.00 Uhr bis 02.00 Uhr
	Verkehrszeiten an Sonntagen		SVZ 07.00 Uhr bis 23.00 Uhr
	Taktfolgen		Kernbereich: HVZ: RW: 10 NVZ: RW: 10 (GW: 30) SVZ: RW: 20 (GW: 30) Gebiete mit hoher Nutzungsdichte: HVZ: RW: 20 NVZ: RW: 20 (GW: 30) SVZ: RW: 40 (GW: 60) Gebiete mit mittlerer Nutzungsdichte: HVZ: RW: 40 NVZ: RW: 60 (GW: 60) SVZ: RW: 60 (GW: 120) Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte: HVZ: RW: 60 NVZ: RW: 60 (GW: 60) SVZ: RW: 60 (GW: 120)
in der HVZ ist das Angebot der NVZ (GW) bedarfsorientiert zu verdichten			
Auslastung	Besetzungsgrad		NVZ: 50% Spitzenstunde: 65% (Einzelfahrten bis 100%)
	Tagesauslastung		Kundenorientierte Sichtweise: > 30% Betriebswirtschaftliche Sichtweise: < 15%

Tabelle 9: Besetzungsgrad an Schultagen

Maximalwert je Linie nach Stundengruppe und Richtung wird als Spitzenstunde interpretiert

Grenzwert nicht erfüllt bei > 70% in Spitzenstunde (Einzelfahrten bis zu 100%)

Richtwert nicht erfüllt bei > 65% in Spitzenstunde (Einzelfahrten bis zu 100%)

VGN-Linie	Stundengruppe	Richtung	Fahrten / Stundengruppe	Fahrgäste / Stundengruppe	Besetzungsgrad
460	14	2	1	100	103%
489	keine Bedienung an Schultagen				
505	7	2	9	358	44%
509	keine Bedienung an Schultagen				
510	keine Bedienung an Schultagen				
512	7	2	2	168	93%
513	7	1	2	147	81%
514	7	2	4	176	49%
515	13	1	1	82	91%
516	7	2	2	125	70%
517	13	1	2	43	24%
518	13	1	2	119	66%
519	7	2	3	97	36%
520	keine Bedienung an Schultagen				
521	7	1	1	95	101%
523	13	2	1	75	94%
561	7	1	3	112	41%
562	7	1	1	36	40%
563	7	1	2	95	53%
564	12	1	1	76	85%
565	7	1	3	135	50%
566	7	1	1	57	63%
567	7	1	1	71	79%
568	7	1	3	134	49%
569	7	1	1	58	64%
570	12	1	1	30	33%
573	16	1	1	10	11%
574	keine Angaben über Fahrgastzahlen				
575	keine Angaben über Fahrgastzahlen				
581	13	1	1	56	70%
583	7	2	1	108	74%
587	7	2	1	80	100%
589	6	2	1	55	69%

durchschnittliche Auslastung: 65%

alle Werte sind Tageswerte

Grundlage der Zahlen ist die VE2008, jedoch nur Abschnitte im Bereich der Stadt Neumarkt i.d. OPf.

Tabelle 10: Tagesauslastung an Schultagen

VGN-Linie	Personen-kilometer	Wagen-kilometer	Kapazität	Platz-kilometer	Auslastung
460	11.327	756	97	73.332	15,45%
489	keine Bedienung an Schultagen				
505	19.774	852	90	76.680	25,79%
509	keine Bedienung an Schultagen				
510	keine Bedienung an Schultagen				
512	7.123	409	90	36.810	19,35%
513	5.428	279	90	25.110	21,62%
514	11.892	592	90	53.280	22,32%
515	18.994	1.396	90	125.640	15,12%
516	6.628	624	90	56.160	11,80%
517	2.700	223	90	20.070	13,45%
518	6.049	359	90	32.310	18,72%
519	9.825	429	90	38.610	25,45%
520	keine Bedienung an Schultagen				
521	4.170	164	94	15.416	27,05%
523	2.881	215	80	17.200	16,75%
561	2.534	289	90	26.010	9,74%
562	639	153	90	13.770	4,64%
563	1.947	248	90	22.320	8,72%
564	834	177	90	15.930	5,23%
565	2.165	217	90	19.530	11,08%
566	700	175	90	15.750	4,44%
567	780	119	90	10.710	7,28%
568	1.935	213	90	19.170	10,09%
569	1.052	185	90	16.650	6,32%
570	599	111	90	9.990	6,00%
573	198	62	90	5.580	3,55%
574	keine Angaben über Fahrgastzahlen				
575	keine Angaben über Fahrgastzahlen				
581	1.300	251	80	20.080	6,47%
583	3.845	171	145	24.795	15,51%
587	3.619	316	80	25.280	14,31%
589	1.726	191	80	15.280	11,30%

durchschnittliche Auslastung: 16,11%

Kundenorientierte Sicht:

Grenzwert	> 40 %
Richtwert	> 30 %

Betriebswirtschaftliche Sicht:

Grenzwert	< 10 %
Richtwert	< 15 %

Datengrundlage (alle Werte sind Tageswerte):

Personenkilometer aus VE 2008 (Wagenkilometer x Kapazität)

Wagenkilometer aus Betriebsleistungsstatistik Fpl 2008/2009

Kapazität = Pauschalwert wenn keine genauen Angaben vorhanden.

Auslastung = Personenkilometer/Platzkilometer

Tabelle 11: Tagesauslastung an Ferientagen

VGN-Linie	Personen-kilometer	Wagen-kilometer	Kapazität	Platz-kilometer	Auslastung
460	2.650	771	97	74.787	4%
489	keine Bedienung an Ferientagen				
505	2.958	573	90	51.570	6%
509	0				
510	keine Bedienung an Ferientagen				
512	1.148	273	90	24.570	5%
513	412	169	90	15.210	3%
514	1.551	336	90	30.240	5%
515	4.860	1.147	90	103.230	5%
516	1.987	557	90	50.130	4%
517	0	79	90	7.110	0%
518	80	138	90	12.420	1%
519	0	35	90	3.150	0%
520	keine Bedienung an Ferientagen				
521	130	117	94	10.998	1%
523	75	165	80	13.200	1%
561	645	253	90	22.770	3%
562	181	119	90	10.710	2%
563	1.151	234	90	21.060	5%
564	438	175	90	15.750	3%
565	701	207	90	18.630	4%
566	269	172	94	16.168	2%
567	322	124	80	9.920	3%
568	296	200	90	18.000	2%
569	479	168	90	15.120	3%
570	340	116	90	10.440	3%
573	0	34	90	3.060	0%
574	keine Angaben über Fahrgastzahlen				
575	keine Angaben über Fahrgastzahlen				
581	0	131	90	11.790	0%
583	42	183	90	16.470	0%
587	326	334	90	30.060	1%
589	40	120	90	10.800	0%

durchschnittliche Auslastung: 3,41%

Kundenorientierte Sicht:

Grenzwert	> 40 %
Richtwert	> 30 %

Betriebswirtschaftliche Sicht:

Grenzwert	< 10 %
Richtwert	< 15 %

Datengrundlage (alle Werte sind Tageswerte):

Personenkilometer aus VE 2008 (Wagenkilometer x Kapazität)

Wagenkilometer aus Betriebsleistungsstatistik Fpl 2008/2009

Kapazität = Pauschalwert wenn keine genauen Angaben vorhanden.

Auslastung = Personenkilometer/Platzkilometer

Tabelle 12: Handlungsbedarf an Samstagen

VZ-Nr.	Verkehrszelle	Erschließung	Erreichbarkeit					Bedienungshäufigkeit	
			Altst.	Bf	Tech-park	R-burg	Nbg	NVZ	SVZ
1	Altstadt		-	vorr1	vorr1	vorr1	vorr1	lang1	mittel1
2	Bahnhof		vorr1	-	vorr1				
3	LRA/Gymnasium		vorr4	vorr4	vorr4	vorr4	vorr4	mittel4	mittel4
4	Woffenbach		vorr1	vorr1	vorr1	vorr1	vorr1	mittel1	mittel1
5	Holzheim		vorr1	vorr1	vorr1	vorr1	vorr1	mittel1	mittel1
6	Eggenstraße		vorr1	vorr1	vorr1	vorr1	vorr1		mittel1
7	Holzheim Ost		vorr2	vorr2	vorr2	vorr2	vorr2	mittel2	mittel2
8	Altenhof		vorr1	vorr1	vorr1	vorr1	vorr1	mittel1	mittel1
9	Kohlenbrunnermühle		vorr2	vorr2	vorr2	vorr2	vorr2	mittel2	mittel2
10	Fohlenhof/EFA		vorr1	vorr1	vorr1	vorr1	vorr1	mittel1	mittel1
11	Mühlen		vorr1	vorr1	vorr1	vorr1	vorr1	mittel1	mittel1
12	Wolfstein		vorr1	vorr1	vorr1	vorr1	vorr1	mittel1	mittel1
13	Zimmererstraße		vorr1	vorr1	vorr1	vorr1	vorr1	mittel1	mittel1
14	Weinberg		vorr1	vorr1	vorr1	vorr1	vorr1	mittel1	mittel1
15	Gießereistraße		vorr1	vorr1	vorr1	vorr1	vorr1	mittel1	mittel1
16	Berufschulzentrum		vorr3	vorr3	vorr3	vorr3	vorr3	mittel3	mittel3
17	Technologiepark Süd	mittelfr	vorr3		-	vorr3	mittel3	mittel3	mittel3
18	Technologiepark Nord	langfr	vorr4	vorr4	vorr4	vorr4	vorr4	mittel4	mittel4
19	Hasenheide		vorr1	vorr1	vorr1	vorr1	vorr1	mittel1	mittel1
20	Moosweg	langfr	vorr4	vorr4	vorr4	vorr4	vorr4	vorr4	vorr4
21	Stauf		vorr2	vorr2	vorr2	vorr2	vorr2	mittel2	mittel2
22	Rittershof		vorr3	vorr3	vorr3	vorr3	vorr3	mittel3	mittel3
23	Poelling		vorr1		mittel1			mittel1	mittel1
24	Am Berliner Ring	langfr	vorr4	vorr4	vorr4	vorr4	vorr4	vorr4	vorr4
25	Habersmühle		vorr4	vorr4	vorr4	vorr4	vorr4	mittel4	mittel4
26	Labersricht		vorr4	vorr4	vorr4	vorr4	vorr4	vorr4	vorr4
27	Schafhof	langfr	vorr4	vorr4	vorr4	vorr4	vorr4	mittel4	mittel4
28	Fuchsberg/Burgruine Wolfstein		vorr4	vorr4	vorr4	vorr4	vorr4	mittel4	mittel4
29	Ischhofen		vorr3	vorr3	vorr4	vorr4	vorr4	mittel3	mittel3
30	Pelchenhofen	langfr	vorr3	vorr3	vorr3	vorr3	vorr3	vorr3	mittel3
31	Lippertshofen/Lampertshofen		vorr3	vorr3	vorr3	vorr3	vorr3	vorr3	mittel3
32	Frickenhofen		vorr4	vorr4	vorr4	vorr4	vorr4	vorr4	mittel4
33	Voggenthal		vorr4	vorr4	vorr4	vorr4	vorr4	vorr4	mittel4
34	Höhenberg im Tal	langfr	vorr3	vorr3	vorr3	vorr3	vorr3	mittel3	mittel3
35	Höhenberg		vorr3	vorr3	vorr3	vorr3	vorr3	mittel3	mittel3
36	Helena	langfr	vorr4	vorr4	vorr4	vorr4	vorr4	vorr4	vorr4
37	Lähr		vorr3	vorr3	vorr4	vorr4	vorr4	mittel3	mittel3

Defizite gesamt:	7	36	34	36	35	35	35	36
(1) Verkehrszelle über 1000 EW:		13	12	14	12	12	12	13
(2) Verkehrszelle 500 bis 1000 EW:		3	3	3	3	3	3	3
(3) Verkehrszelle 150 bis 500 EW:		9	8	6	7	7	9	9
(4) Verkehrszelle unter 150 EW:		11	11	13	13	13	11	11

Tabelle 13: Handlungsbedarf an Sonntagen

VZ-Nr.	Verkehrszelle	Erschließung	Erreichbarkeit					Bedienungs-häufig-keit
			Altst.	Bf	Tech-park	R-burg	Nbg	NVZ
1	Altstadt		-	vorr1	vorr1	vorr1	vorr1	vorr1
2	Bahnhof		vorr1	-	vorr1			
3	LRA/Gymnasium		vorr4	vorr4	vorr4	vorr4	vorr4	vorr4
4	Woffenbach		vorr1	vorr1	vorr1	vorr1	vorr1	vorr1
5	Holzheim		vorr1	vorr1	vorr1	vorr1	vorr1	vorr1
6	Eggenstraße		vorr1	vorr1	vorr1	vorr1	vorr1	vorr1
7	Holzheim Ost		vorr2	vorr2	vorr2	vorr2	vorr2	vorr2
8	Altenhof		vorr1	vorr1	vorr1	vorr1	vorr1	vorr1
9	Kohlenbrunnermühle		vorr2	vorr2	vorr2	vorr2	vorr2	vorr2
10	Fohlenhof/EFA		vorr1	vorr1	vorr1	vorr1	vorr1	vorr1
11	Mühlen		vorr1	vorr1	vorr1	vorr1	vorr1	vorr1
12	Wolfstein		vorr1	vorr1	vorr1	vorr1	vorr1	vorr1
13	Zimmererstraße		vorr1	vorr1	vorr1	vorr1	vorr1	vorr1
14	Weinberg		vorr1	vorr1	vorr1	vorr1	vorr1	vorr1
15	Gießereistraße		vorr1	vorr1	vorr1	vorr1	vorr1	vorr1
16	Berufschulzentrum		vorr3	vorr3	vorr3	vorr3	vorr3	vorr3
17	Technologiepark Süd	mittelfr	vorr3	vorr3	-	vorr3	vorr3	lang3
18	Technologiepark Nord	langfr	vorr4	vorr4	vorr4	vorr4	vorr4	vorr4
19	Hasenheide		vorr1	vorr1	vorr1	vorr1	vorr1	vorr1
20	Moosweg	langfr	vorr4	vorr4	vorr4	vorr4	vorr4	vorr4
21	Stauf		vorr2	vorr2	vorr2	vorr2	vorr2	vorr2
22	Rittershof		vorr3	vorr3	vorr3	vorr3	vorr3	vorr3
23	Poelling		vorr1		mittel1			vorr1
24	Am Berliner Ring	langfr	vorr4	vorr4	vorr4	vorr4	vorr4	vorr4
25	Habersmühle		vorr4	vorr4	vorr4	vorr4	vorr4	vorr4
26	Labersricht		vorr4	vorr4	vorr4	vorr4	vorr4	vorr4
27	Schafhof	langfr	vorr4	vorr4	vorr4	vorr4	vorr4	vorr4
28	Fuchsberg/Burgruine Wolfstein		vorr4	vorr4	vorr4	vorr4	vorr4	vorr4
29	Ischhofen		vorr3	vorr3	vorr4	vorr4	vorr4	vorr3
30	Pelchenhofen	langfr	vorr3	vorr3	vorr3	vorr3	vorr3	vorr3
31	Lippertshofen/Lampertshofen		vorr3	vorr3	vorr3	vorr3	vorr3	vorr3
32	Frickenhofen		vorr4	vorr4	vorr4	vorr4	vorr4	vorr4
33	Voggenthal		vorr4	vorr4	vorr4	vorr4	vorr4	vorr4
34	Höhenberg im Tal	langfr	vorr3	vorr3	vorr3	vorr3	vorr3	vorr3
35	Höhenberg		vorr3	vorr3	vorr3	vorr3	vorr3	vorr3
36	Helena	langfr	vorr4	vorr4	vorr4	vorr4	vorr4	vorr4
37	Lähr		vorr3	vorr3	vorr4	vorr4	vorr4	vorr3

Defizite gesamt:	7	36	35	36	35	35	36
(1) Verkehrszelle über 1000 EW:		13	12	14	12	12	13
(2) Verkehrszelle 500 bis 1000 EW:		3	3	3	3	3	3
(3) Verkehrszelle 150 bis 500 EW:		9	9	6	7	7	9
(4) Verkehrszelle unter 150 EW:		11	11	13	13	13	11

Tabelle 14: Bevölkerungsvorausberechnung bis 2025

Jahr	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Bevölkerung	38.735	38.774	38.805	38.830	38.846	38.855	38.857	38.852	38.838	38.816	38.786	38.743	38.686

Quelle: Stadt Neumarkt i.d. OPf.

Tabelle 15: Beteiligung der Verkehrsunternehmen (Stellungnahmen)

Beteiligung VU	Datum	Kritik / Anregung	Verfahren
Lebenshilfe – Landesverband Bayern	27.01.2018	Begrüßen Vorgehen zur Barrierefreiheit im ÖPNV	
		Menschen mit kognitiven Beeinträchtigungen sollen unbedingt mit berücksichtigt werden – farbliche Gestaltung und Piktogramme sind wichtig	in VGN-Standards enthalten
Bayerischer Blinden und Sehbehindertenverband	04.03.2018	Wichtig für sehbehinderte Menschen:	
		- Taktile Leitlinien (tastbar und kontrastreich)	in VGN-Standards enthalten
		- Akustisches Signal zum Auffinden der Haltestelle (wie z.B. in Regensburg)	als Vorschlag in Diskussion aufgenommen
		- Ansage an Haltestellen über Ziel und Abfahrt und Reihenfolge der Busse durch Knopfdruck, vor allem „Oberer Markt“, „Rathaus“	in VGN-Standards enthalten
		- Am Busbahnhof Busse immer am selben Steig in die entsprechenden Richtungen	Umlaufbedingt nicht immer möglich
		- Ansage der Haltestellen im Bus	in VGN-Standards enthalten
		- Busse sollten möglichst barrierefrei ohne Stufe sein	in VGN-Standards enthalten
Seniorenbeirat	04.03.2018	Begrüßen Vorgehen Barrierefreiheit im ÖPNV	
		Haben einige Haltestellen im Stadtgebiet in Bezug auf Barrierefreiheit überprüft	
Beirat für Menschen mit Behinderung	29.01.2018	Haltestelle mit QR Code - Reader für Handy-App	grundsätzlich umsetzbar, an VUs weitergegeben
		Errichten von weiteren Unterstellmöglichkeiten an Bushaltestellen	Im Rahmen des Ausbaus der Haltestellen berücksichtigt

Die Stadtwerke Neumarkt waren in der Bearbeitungsphase der Fortschreibung des Nahverkehrsplans von 2012 bis 2015 zu den jeweiligen Sitzungen eingeladen und haben sich in diesem Rahmen in die Erstellung des Nahverkehrsplans eingebracht. Darüber hinaus ging zu diesem Zeitpunkt zu den einzelnen Berichten weder von den Stadtwerken Neumarkt noch von anderen beteiligten Verkehrsunternehmen sowie von den beteiligten Beräten oder sonstigen Beteiligten eine Stellungnahme ein.

Die oben aufgeführten Stellungnahmen beziehen sich alle auf die Teilfortschreibung 2018.

Empfehlungen für Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN

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

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

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

Eine zentrale Herangehensweise an Barrierefreiheit und damit auch Grundlage wesentlicher Maßnahmen zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV ist das Zwei-Sinne-Prinzip. Es besagt, dass dem Grunde nach bei wesentlichen Informationen und Orientierungshilfen immer zwei der drei Sinne Hören, Sehen und Tasten

angesprochen werden müssen. Mit diesen Sinnen können Informationen visuell, akustisch oder taktil erfasst werden, wobei für die Orientierung im Straßenraum meist das Sehen und Hören vorrangig gebraucht werden. Sind diese eingeschränkt, kann das zum Teil durch Hilfsmittel kompensiert werden (z. B. Sehhilfe oder Hörgerät). Dagegen sind gehörlose oder blinde Menschen darauf angewiesen, den ausgefallenen Sinn bestmöglich durch die verbleibenden auszugleichen.

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

Darüber hinaus sind weitere Einbauten und Einrichtungen, die über die hier genannten Mindestanforderungen hinausgehen – wie z. B. Fahrgastunterstände oder Systeme zur dynamischen Fahrgastinformation, ebenfalls entsprechend den Erfordernissen an die Barrierefreiheit zu gestalten. Hierbei sind insbesondere

die erforderlichen Bewegungsflächen zu berücksichtigen und freizuhalten sowie das Zwei-Sinne-Prinzip einzubeziehen.

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

1. Bauliche Mindeststandards

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

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

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

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

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

Hinweise zur Schnittstelle Fahrzeug – Haltestelle

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

2. Planungsschritte zur Prüfung von Haltestellen auf Umsetzbarkeit des Mindeststandards

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

Planungsschritt 1:

Der Mindeststandard ist am vorgesehenen Standort vollständig umsetzbar.

- Umsetzung Mindeststandard
- ↯ Planungsschritt 2

Planungsschritt 2:

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

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

- Umsetzung Mindeststandard
- ↯ Planungsschritt 2.2

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

- Umsetzung Mindeststandard
- ↯ Planungsschritt 2.3

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



Beispiel: Haltestelle in Münster/Westf.:

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

- Umsetzung Mindeststandard
↪ Planungsschritt 2.4

Abb.: Fahrbahneinengung

Quelle: Mehrens, 2015

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

Vor einer Verwendung von hohen Sonderborden ist zusätzlich zu prüfen:

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

Das bedeutet, dass die Überstreifungsflächen in der An- und Abfahrt z.B. mit einem 16 cm hohen Sonderbord und der Haltebereich (v.a. 2. Tür) mit einem mindestens 20 cm hohen Sonderbord ausgestattet werden. Dies kann dann erforderlich sein, wenn ein Überstreichen der Fahrzeuge bei der Anfahrt aufgrund der Haltestellenlage nicht auszuschließen ist, z.B. bei Anfahrt aus einer starken Kurve.



Beispiel: Haltestelle in Kassel

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

Abb.: Höhenzonierung

Quelle: Wiesenhütter, KVG Kassel, 2015

Beispiel: Haltestelle im Kanton Basel-Landschaft:



Abb.: Busbucht mit Nase

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

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

- Umsetzung Mindeststandard
- ↔ Planungsschritt 3

Planungsschritt 3:

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

Gründe hierfür können sein:

1. Bauliche Gründe, z.B.

- unbefestigter Seitenstreifen (Bankett) ohne Verbindung zum öffentlichen Wegenetz
- keine ausreichende Gehwegbreite, die mit einem verhältnismäßigem Aufwand erweitert werden kann (z.B. Grunderwerb)

2. Topografische Gründe, z.B.

- Hanglage, d.h. die max. zulässige Neigung, um die Steigung mittels Handrollstuhl zu überwinden und die Bremsicherheit nicht zu gefährden, kann nicht eingehalten werden.

3. Funktionale Gründe, z.B.

- temporäre Ersatzhaltestellen bei Schienenersatzverkehr,
- Haltestellen, die ausschließlich mit taxibasierten Bedarfsverkehren bedient werden.

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

- Umsetzung Mindeststandard

Planungsschritt 4:

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

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

Beteiligungsveranstaltung „Barrierefreiheit im ÖPNV“

BEIRÄTE, VERBÄNDE, VEREINE, STIFTUNGEN

Aktivsenioren Bayern e.V.
Alt hilft Jung Bayern e.V.
Ambulanter BetreuungsDienst gGmbH
Arbeiter-Samariter-Bund Regionalverband Nürnberger Land e.V.
Arbeiterwohlfahrt e.V.
Bayerischer Blinden- und Sehbehindertenbund e.V.
Bayerisches Rotes Kreuz
Behindertenbeauftragter Landkreis Neumarkt i.d.OPf.
Beirat für Menschen mit Behinderung
Bündnis für Familien Landkreis Neumarkt i.d.OPf.
Bürgerstiftung Region Neumarkt
Caritas Neumarkt i.d.OPf.
Deutsche Rheuma-Liga Landesverband Bayern e.V.
Kreisverkehrswacht Neumarkt e.V.
Diakonisches Werk
Die Brücke e.V.
Familienzentrum Neumarkt e.V.
Gehörlosenverein Neumarkt
GENIAL e.V.
Hilfe zur Selbsthilfe e.V.
Interessensgemeinschaft der Dialysepatienten und Nierentransplantierten in Bayern e.V. - Regionalgruppe Neumarkt
JURA-Werkstätten Neumarkt
Lebenshilfe Neumarkt e.V.
Malteser Hilfsdienst e.V.
Regens Wagner Offene Hilfen
Seniorenbeirat der Stadt Neumarkt i.d.OPf.
SFZ Sonderpädagogisches Förderzentrum Neumarkt
Sozialverband VdK Bayern e.V.
VdK Verband der Kriegs- und Wehrdienststopfer, Behinderter und Rentner - Ortsverband Neumarkt

REFERENTEN

Referent für Menschen mit Behinderung
Seniorenreferentin
Verkehrsreferent

BEHÖRDEN

Polizeiinspektion Neumarkt i.d.OPf.
Landkreis Neumarkt i.d.OPf. - Landratsamt

VERKEHRSUNTERNEHMEN

agilis Verkehrsgesellschaft mbH & Co. KG
Arzt Reisen
„Deutsche Bahn Station und Service
Bahnhofsmanagement Nürnberg“
„Deutsche Bahn Station und Service
Bahnhofsmanagement Nürnberg“
Dörfler Reisen
Heider Tours
Hirschmann Omnibus- und Transportunternehmen
Merz Reisen GmbH
Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF)
RBO Regionalbus Ostbayern GmbH
„DB Regio Bus, Region Bayern
RBO Regionalbus Ostbayern GmbH“

Regensburger Verkehrsverbund GmbH (RVV)
Schielein Reisen GmbH & Co. KG
Stadtwerke Neumarkt
steidl.reisen GmbH & Co. KG
Verkehrsgemeinschaft Amberg-Sulzbach (VAS)
„Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH
Konzeptionelle Verkehrsplanung“
Vögerl Reisen
Weißmüller-Reisen

