

# NEUMARKT i.d.OPf.



STARKE STADT



## NAHVERKEHRSPPLAN 2024





# Nahverkehrsplan

für die Stadt

Neumarkt i.d.OPf.

Endbericht 2024

Juli 2024

Aufgestellt:



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH  
Rothenburger Str. 9  
90443 Nürnberg

Bearbeiter: Hartmut Müller, Dipl.-Geograph

## Inhaltsverzeichnis

<b>1. Rahmenbedingungen und Zielvorgaben</b> .....	<b>7</b>
1.1 Ausgangslage	7
1.2 Gesetzliche Rahmenbedingungen	7
1.3 Gültigkeitsbereich	8
1.4 Zielvorgaben	8
1.4.1 Ziele nach dem PBefG und nach dem BayÖPNVG	8
1.4.2 Ziele der Stadt Neumarkt i.d.OPf.	9
1.5 Arbeitsschritte	11
<b>2. Bestandsaufnahme</b> .....	<b>12</b>
2.1 Raumstruktur	12
2.2 Verkehrsnachfrage	13
2.3 Derzeitiges ÖPNV-Angebot	14
2.4 Derzeitige Nutzung	15
<b>3. Ausreichende Verkehrsbedienung</b> .....	<b>16</b>
3.1 Gebietstypen	16
3.2 Erschließung	16
3.3 Erreichbarkeit	16
3.4 Bedienungshäufigkeit	17
<b>4. Schwachstellenanalyse</b> .....	<b>18</b>
4.1 Erschließung	18
4.2 Erreichbarkeit	18
4.3 Bedienungshäufigkeit	20
4.4 Ergebnisüberblick	21
<b>5. Voraussichtliche Entwicklungen</b> .....	<b>22</b>
5.1 Siedlungsflächen	22
5.2 Planungen anderer Aufgabenträger	22
5.3 Verkehrsprognose	22
<b>6. Maßnahmenpaket</b> .....	<b>25</b>
6.1 Maßnahmen im Stadtbusgebiet	25
6.2 Maßnahmen im Aussenbereich	27
<b>7. Bewertung des Maßnahmenpaketes</b> .....	<b>28</b>
7.1 Verkehrliche Wirkung	28
7.2 Finanzielle Wirkung	28
<b>8. Barrierefreiheit</b> .....	<b>30</b>
8.1 Aspekte eines barrierefreien ÖPNV	30
8.1.1 Infrastruktur	30
8.1.2 Fahrzeuge	30
8.1.3 Information und Kommunikation	30
8.2 Realisierung von Barrierefreiheit in der Stadt Neumarkt i.d.OPf.	31
8.2.1 Haltestellen	31
8.2.2 Fahrzeuge	32
8.2.3 Information und Kommunikation	32
<b>9. Beteiligungsverfahren</b> .....	<b>34</b>
9.1 Beteiligung der Verkehrsunternehmen	34
9.2 Beteiligung von Behindertenbeauftragten und -verbänden	34
9.3 Weitere Beteiligungen	34

10. Karten .....	35
11. Tabellen .....	49
12. Anlagen .....	63



# 1. Rahmenbedingungen und Zielvorgaben

## 1.1 Ausgangslage

Der Kreistag des Landkreises Neumarkt i.d.OPf. hat in der Sitzung am 16.05.1994 der Stadt Neumarkt i.d.OPf. auf ihren Antrag hin die Aufgabenträgerschaft für den Stadtbusverkehr (Binnenverkehr) einschließlich der Linie 569 zum 01.01.1995 übertragen. Somit hat die Stadt Neumarkt i.d.OPf. auch die Möglichkeit, einen eigenen Nahverkehrsplan für ihr Gebiet zu erstellen.

2018 erfolgte eine Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans für die Stadt Neumarkt i.d.OPf. im Hinblick auf Zielvorgabe des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) zur vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV.

Die Stadt Neumarkt i.d.OPf. hat in einer Vereinbarung mit der VGN GmbH vom 11.06.2019 die Verbundgesellschaft beauftragt, den Nahverkehrsplan regelmäßig fortzuschreiben.

Am 05.08.2021 wurde die aktuelle Fortschreibung des Nahverkehrsplans mit der Auftaktsitzung des interfraktionellen Arbeitskreises Nahverkehrsplan (AK NVP) begonnen.

## 1.2 Gesetzliche Rahmenbedingungen

Seit 1996 sind die Landkreise und kreisfreien Städte in Bayern **Aufgabenträger** für den allgemeinen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)<sup>1</sup>. Die in Art. 9 Abs. 1 des

Bayerischen ÖPNV-Gesetzes (Bay-ÖPNVG) vorgesehene Möglichkeit für kreisangehörige Gemeinden, sich auf Antrag Aufgaben des allgemeinen ÖPNV übertragen zu lassen, nutzt die Stadt Neumarkt i.d.OPf. bereits seit 1995 als Aufgabenträger für den Stadtbusverkehr (Binnenverkehr) in ihrem Gebiet, wie eingangs erwähnt.

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

„Die Genehmigungsbehörde wirkt im Rahmen ihrer Befugnisse (...) und unter Beachtung des Interesses an einer wirtschaftlichen (...) Verkehrsgestaltung an der Erfüllung der dem Aufgabenträger (...) obliegenden Aufgabe mit. Sie hat hierbei einen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen, der unter den Voraussetzungen des § 8 Abs. 3 Satz 6 PBefG<sup>3</sup> zustande

öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG)

2 PBefG §8 Abs. 3

3 „Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit

gekommen ist und vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet.“<sup>4</sup>

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

Mit der im Jahre 1998 veröffentlichten **Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern (LzN)** hat das damalige Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie den Aufgabenträgern und Planern inhaltliche und organisatorische Handlungsempfehlungen für die Erstellung von Nahverkehrsplänen an die Hand gegeben. Diese enthält konkrete Planungs- und Bewertungskriterien sowie Empfehlungen zu **Grenzwerten** (Mindestanforderungen an den ÖPNV) und **Richtwerten** (guter ÖPNV-Standard) für das ÖPNV-Angebot. Damit „(...) sollen Hinweise zum Begriff ‚ausreichende Verkehrsbedienung‘ im Sinne des

vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.“

4 PBefG §8 Abs. 3a Satz 1

5 BayÖPNVG Art. 8 Abs. 1

6 BayÖPNVG Art. 15 Abs. 1

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

§ 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG gegeben werden. Ob eine ‚ausreichende Verkehrsbedienungs‘ gegeben ist, ist in jedem Einzelfall zu entscheiden.“<sup>7</sup> Wesentliche Kriterien beziehen sich beispielsweise auf Merkmale wie räumliche Erschliessung, Erreichbarkeit und Bedienungshäufigkeit. Hierbei überlässt der Gesetzgeber den Aufgabenträgern bei der Auslegung der Empfehlungen relativ große Spielräume.

Diese Kriterien wurden vom interfraktionellen Arbeitskreis Nahverkehrsplan erörtert und Vorgaben für die Bewertung der ÖPNV-Situation (Ist-Zustand) festgelegt. Neben Vertreterinnen und Vertretern der einzelnen Stadtratsfraktionen waren auch die Stadtwerke Neumarkt als Betreiber des Stadtbusverkehrs eingeladen. Alle anderen Verkehrsunternehmen, deren Linien aus dem übrigen Landkreis in das Gebiet der Stadt Neumarkt i.d.OPf. einbrechen, erhielten jeweils die Protokolle der Arbeitskreissitzungen.

In Weiterführung des Rechtsgedankens des § 8 Abs. 4 Satz 1 PBefG, wonach Verkehrsleistungen im ÖPNV vorrangig ohne finanzielle Ausgleichsleistungen zu betreiben sind, bleibt auch bei Anwendung der Verordnung (EG) 1370/2007 das Primat der „eigenwirtschaftlichen Verkehre“ erhalten.<sup>8</sup> 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 Verkehrsbedienungs zu erfüllen. Mit anderen Worten: eine gemeinwirtschaftliche Leistungssicherung ist grundsätzlich erst dann geboten, wenn die im Nahverkehrsplan definierte ausreichende Verkehrsbedienungs durch ein eigenwirt-

schaftliches Verkehrsangebot nicht möglich ist.

### 1.3 Gültigkeitsbereich

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

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

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

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

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

Die Wirkung des RNVP für den VGN erfolgt nicht als eigenständiger Nahverkehrsplan – er ist vielmehr Ausdruck der inhaltlichen Abstimmung der Aufgabenträger im ZVGN untereinander. Darüber hinaus bietet der RNVP den im ZVGN zusammengeschlossenen Aufgabenträgern die Möglichkeit, grundsätzliche Absprachen und Zielsetzungen hinsichtlich einer gemeinsamen Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs im VGN zu treffen und umzusetzen. So enthält er beispielsweise gemeinsame Produktdefinitionen und Qua-

litätsstandards. Auch stadtgrenzenübergreifende Linien werden im Regionalen Nahverkehrsplan formal behandelt. Davon betroffene Linien bedürfen einer weiteren Untersuchung, insbesondere bei überregionaler Funktion. Die Realisierung dieser Planungen liegt jedoch weiterhin bei den Aufgabenträgern des ÖPNV.

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

### 1.4 Zielvorgaben

#### 1.4.1 Ziele nach dem PBefG und nach dem BayÖPNVG

##### Ausreichende Verkehrsbedienungs (§ 8 Abs. 3 PBefG)

Die Stadt Neumarkt i.d.OPf. hat im BPU-Senat am 23.07.2012 als „Ausreichende Verkehrsbedienungs“ den **Richtwert** (= guter ÖPNV-Standard) gemäß der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern mit leichten Modifikationen beschlossen (vgl. „Kapitel 3. Ausreichende Verkehrsbedienungs“ auf Seite 16).

In einem **ersten Schritt** soll zunächst der **Grenzwert** (= Mindeststandard) **im gesamten Stadtgebiet** realisiert werden. Für die Stadt Neumarkt i.d.OPf. bedeutet dies eine erhebliche Verbesserung des ÖPNV-Angebotes, verbunden mit einer enormen Kraftanstrengung, wie die folgenden Kapitel dieses Nahverkehrsplans zeigen werden.

Wenn zu einem späteren Zeitpunkt auch der Richtwert vollständig realisiert werden soll, erfordert dies vorab umfangreiche Infrastrukturmaßnahmen im Stadtgebiet hinsichtlich einer Busbeschleunigung, welche im Integrierten Gesamtverkehrsplan der Stadt Neumarkt

<sup>7</sup> Bayerische Leitlinie zu Nahverkehrsplanung, Anhang C, C1

<sup>8</sup> vgl. Bayerische Leitlinien zur Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, Ziffer 3.4

i.d.OPf. enthalten sind<sup>9</sup>. Hinzu kommt, dass die Stadt im Rahmen ihrer Aufgabenträgerschaft eine entsprechende finanzielle Ausstattung durch die staatlichen ÖPNV-Zuweisungen benötigt.

### ÖPNV als Daseinsvorsorge (Bay-ÖPNVG)

Mit der Definition der Ausreichenden Verkehrsbedienungs im allgemeinen ÖPNV trägt die Stadt Neumarkt i.d.OPf. im Rahmen ihrer Daseinsvorsorge zur **Schaffung gleichwertiger Lebensbedingungen** bei. Nach Art. 2 Abs. 1 soll der ÖPNV als eine möglichst gleichwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen. Gemäß Abs. 2 ist bei der Landes-, Regional- und Bauleitplanung eine angemessene Anbindung der Wohnbereiche an Arbeitsstätten, öffentliche Einrichtungen und an Erholungsbereiche mit öffentlichen Verkehrsmitteln auf möglichst kurzen Wegen sowie deren Anbindung an die vorhandene ÖPNV-Infrastruktur anzustreben.

### Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV (PBefG)

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

Die ad-hoc-Arbeitsgruppe der Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände hält in ihrer Schrift „Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV“<sup>10</sup> fest, dass die Aufgabenträger die Pflicht haben, „sich mit der gesetzlichen Zielbestimmung zu befassen, die Belange der Barrierefreiheit bei der Aufstellung eines Nahverkehrsplanes (NVP) angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen und dabei die Verbände, Beauftragten und Beiräte der Betroffenen anzuhören. Kommen sie der Pflicht nach, sind sie keinem (erhöhten) Klagerisiko ausgesetzt. Nahverkehrspläne haben keinen verbindlichen Rechtscharakter und es gibt keinen subjektiven Anspruch auf die Umsetzung einzelner Maßnahmen. ...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 nicht zu erreichen.“

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

Um die Vorgabe der vollständigen Barrierefreiheit umzusetzen, ist das Gesamtsystem ÖPNV zu betrachten.

Dieses umfasst die Aspekte

- Infrastruktur;
- Fahrzeuge;
- Information und Kommunikation;
- Betrieb und Unterhaltung.

Nur im Zusammenwirken dieser Aspekte ist die Zielvorgabe „Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV“ realisierbar.

Auf die konkreten Anforderungen an die Infrastruktur, die Fahrzeuge und den Bereich „Information

und Kommunikation“ geht Kapitel 8 näher ein. Dort wird auch dargestellt, wie die Stadt Neumarkt im Rahmen des Nahverkehrsplans die Vorgabe Barrierefreiheit umsetzt, was bereits erreicht wurde bzw. was noch offen ist.

Der Bereich „Betrieb und Unterhaltung“ umfasst z.B. die Wartung von Anlagen und den Winterdienst an Haltestellen. Um vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV zu gewährleisten, müssen auch diese Aspekte sichergestellt sein. Diese Themen zählen jedoch nicht zu den Kernbestandteilen eines Nahverkehrsplans und werden hier nicht näher betrachtet.

### 1.4.2 Ziele der Stadt Neumarkt i.d.OPf.

Die General- und Gesamtverkehrsplanung ist seit Jahren vielerorts durch die folgenden grundsätzlichen Ziele geprägt:

- Verkehr vermeiden,
- Verkehr verlagern,
- Verkehr verträglicher gestalten.

Auch bei den Mitgliedern des AK NVP stoßen diese Überlegungen auf breite Zustimmung. Vor diesem Hintergrund definiert die Stadt Neumarkt i.d.OPf. als Aufgabenträger folgende **Kernziele für den ÖPNV**:

- Mehr Fahrgäste gewinnen durch Verlagerungen von Pkw-Fahrten auf den ÖPNV.
- Ein attraktives ÖPNV-Angebot sicherstellen und weiterentwickeln.

Mit einer Verlagerung von Autofahrten auf öffentliche Verkehrsmittel kann ein Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz geleistet werden. Neben Emissionen (CO<sub>2</sub>, Feinstaub, NO<sub>x</sub> etc.) geht es dabei auch um Aspekte wie Lärm, Verkehrsbelastung und Parkraum.

Das Ziel einer Verlagerung von Pkw-Fahrten auf den ÖPNV erfordert ein entsprechend attraktives öffentli-

<sup>9</sup> vgl. Integrierter Gesamtverkehrsplan Neumarkt i.d.OPf., Planung, 2013

<sup>10</sup> ad-hoc-AG der BAG ÖPNV „Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV“, Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG; 09/2014

ches Verkehrsangebot; der zweite Punkt ist unabdingbare Voraussetzung dafür, das erstgenannte Kernziel erreichen zu können.

Die Stadt verfolgt mit einem attraktiven ÖPNV auch das Ziel, einen Beitrag zur Daseinsvorsorge und Nahversorgung zu leisten. Ein guter ÖPNV trägt zur Stärkung der Standortqualität bei. Für Unternehmen ist die Erreichbarkeit ihrer Standorte durch die Beschäftigten von erheblicher Bedeutung. Dieser Aspekt gewinnt vor dem Hintergrund des Fachkräftemangels in vielen Branchen zusätzliche Bedeutung. Hinzu kommt, dass der Anteil der Pendlerinnen und Pendler, die kein Auto besitzen bzw. mit diesem nicht zur Arbeit fahren möchten, tendenziell steigt.

In den folgenden Abschnitten werden Zielvorgaben der Stadt formuliert, die zur Erreichung der o.g. Kernziele beitragen.

### Verkehrsverlagerungen

- Optimierte Verknüpfung der Verkehrsträger:
  - P+R-Anlagen für den Umstieg vom Pkw auf den ÖPNV.
  - B+R-Anlagen: die Kombination von Fahrrad und ÖPNV kann in bestimmten Relationen eine interessante Alternative zum Pkw darstellen.
- Siedlungs- und Bauleitplanung: ÖPNV-Anbindung frühzeitig berücksichtigen (kurze Zugangswege zu den Haltestellen – „Stadt der kurzen Wege“).
- Parkraumbewirtschaftung.
- Anpassung des Verkehrsraums und attraktive Gestaltung des öffentlichen Raumes.

Die genannten Punkte werden sinngemäß auch im Integrierten Gesamtverkehrsplan der Stadt Neumarkt i.d.OPf. empfohlen.

### Attraktives ÖPNV-Angebot Angebotsgestaltung

- Vor- und nachrangige Defizite (gemäß Schwachstellenanalyse (vgl. „Kapitel 4. Schwachstellenanalyse“ auf Seite 18)) beheben.

Durch entsprechende Angebotsverbesserungen soll der ÖPNV für möglichst viele Berufstätige eine adäquate Alternative zum motorisierten Individualverkehr bieten, um ihren Arbeitsplatz erreichen zu können. Außerdem soll die Ausgestaltung des ÖPNV-Angebots die Bedürfnisse der Bevölkerung im Versorgungsverkehr (Einkaufen, Arzt- bzw. Behördentermine usw.) und im Freizeitverkehr abdecken.

- Bestmögliche Verknüpfung des Stadtbusverkehrs mit R- und S-Bahn.

Erforderliche Anpassungen an künftige Veränderungen der Bahnfahrpläne (RE 50 Nürnberg – Regensburg ab 12/2024 im Stundentakt; ggf. künftige Zeitverschiebungen bei S- bzw. R-Bahn) erfolgen unter Berücksichtigung der betrieblichen Rahmenbedingungen des Stadtverkehrs. Vorhandene Verknüpfungen zwischen Buslinien durch abgestimmte Umsteigemöglichkeiten sind beizubehalten und ggf. bedarfsorientiert weiterzuentwickeln.

- Fahrplangestaltung: Taktfahrpläne mit möglichst einheitlichen Abfahrtszeiten.
- Berücksichtigung der wichtigsten Schulbeginn- und -endzeiten bei der Fahrplangestaltung, da die Schülerbeförderung großenteils im allgemeinen ÖPNV erfolgt.

Für die Fahrgäste bedeuten durchgehend einheitliche Abfahrtszeiten (z.B. an Haltestelle x ganztägig zur Minute 05 und 35) eine erheblich bessere Merkbarkeit und damit mehr Nutzerfreundlichkeit. Aufgrund betrieblicher Zusammenhänge und Zwänge lässt sich dies nicht immer realisieren, dennoch soll regelmäßig geprüft werden, ob auf bestimmten Stadtbuslinien eine Angleichung bis-

her unterschiedlicher Abfahrtsminuten möglich ist.

Ein Grund für Abweichungen ist die Ausrichtung einzelner Kurse auf Schulbeginn- bzw. -endzeiten. Diese Fälle werden auch weiterhin bewusst in Kauf genommen, denn der 30- bzw. 60-Minuten-Grundtakt der Stadtbuslinien ist mit den 45-minütigen Schulstunden nicht immer optimal kompatibel. Ein minutengenaues Festhalten an einheitlichen Bus-Abfahrtszeiten hätte jedoch ggf. zur Folge, dass Schülerinnen und Schüler lange auf die nächste Fahrmöglichkeit warten müssten, was nur schwer vermittelbar wäre. Außerdem stünde dies dem Ziel entgegen, diese große heutige ÖPNV-Nutzergruppe auch als künftige Fahrgäste möglichst zu erhalten.

### Infrastrukturmaßnahmen

- Busbeschleunigung

Werden Lichtsignalanlagen mit geeigneten Steuerungsgeräten ausgestattet, so können heranfahrende Linienbusse, die mit einem Sender ausgestattet sind, eine Grünphase anfordern. Die Busse sparen sich dadurch Wartezeit, was sowohl die Pünktlichkeit verbessert und den Betriebsablauf stabilisiert als auch ein insgesamt flüssigeres Fahren ermöglicht.

Im Integrierten Gesamtverkehrsplan der Stadt Neumarkt i.d.OPf. sind insgesamt 21 Ampelanlagen für den Einbau einer Grünphasen-Anforderung durch Linienbusse vorgesehen. Realisiert ist dies bislang nur an der Kreuzung Bahnhof-/Ring-/Ingolstädter Straße.

- Buskaps

Im Hinblick auf die Zielvorgabe einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV werden in den nächsten Jahren noch viele Haltestellen umzubauen sein. Handelt es sich bisher um eine Busbucht, sollte die Haltestelle künftig als Buskap gestaltet werden, sofern die verkehrliche Gesamtsituation dies zulässt. An einem Buskap bleiben die Busse zum Ein- und Aussteigen auf der Fahrbahn stehen und ersparen sich

das Aus- und Einscheren in die bzw. aus der Bucht. Auch der Integrierte Gesamtverkehrsplan empfiehlt diesen Gestaltungsansatz.

### Qualitätsstandards im ÖPNV

Eine hohe Dienstleistungsqualität ist von ganz wesentlicher Bedeutung für einen attraktiven ÖPNV.

Für die eingesetzten Busse gelten die Vorgaben aufgrund des Assoziierungsvertrages mit der Verbundgesellschaft (darin Anlage 2), z.B.

- gut lesbare Kennzeichnung der Fahrzeuge mit VGN-Liniennummer und Fahrtziel;
- optische und akustische Einrichtungen in den Bussen zur Fahrgastinformation.

Im Stadtverkehr Neumarkt i.d.OPf. bestehen darüber hinaus hohe Qualitätsstandards, die beibehalten und ggf. zeitgemäß weiterentwickelt werden sollen:

- Alle Stadtverkehrslinien werden ausschließlich mit barrierefreien Niederflurfahrzeugen bedient.
- Klimatisierte Busse.
- Die eingesetzten Dieseldieselbusse erfüllen standardmäßig die Abgasnorm Euro VI. In einem Übergangszeitraum können bereits vorhandene Busse mit Abgasnorm Euro V weiterhin eingesetzt werden, solange diese für das in diesem Nahverkehrsplan vorgesehene Leistungsangebot erforderlich sind.
- Neufahrzeuge sind ausschließlich mit emissionsfreiem Antrieb (als Elektrobusse) zu beschaffen, vorausgesetzt die staatlichen Fördermittel für die Mehrkosten bei den Fahrzeugen und für die Ladeinfrastruktur bleiben erhalten.
- Nutzung eines RBL (rechnergestütztes Betriebsleitsystem<sup>11</sup>) durch das Verkehrsunternehmen, um Echtzeitdaten zu generieren

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

und an das System DEFAS<sup>12</sup> Bayern übermitteln. Dies dient einerseits der Anschlusssicherung, außerdem können die Kunden Fahrtauskünfte mit Echtzeitprognosen erhalten.

Für bestimmte, stark frequentierte Haltestellen sollte die Ausrüstung mit DFI-Anzeigern (Dynamische Fahrgastinformation) geprüft werden. Diese informieren Wartende und Passanten über die nächsten Busabfahrten (in Echtzeit) und tragen zu einer Vereinfachung der ÖPNV-Nutzung bei.

### Preisbildung (Tarifgestaltung)

Grundsätzlich ist der VGN-Tarif anzuwenden und es sind Fahrausweise des VGN-Gemeinschaftstarifs zu verkaufen. Hierbei sind die Vorgaben der Anlage 5 zum VGN-Assoziierungsvertrag einzuhalten.

Auch bei allen neuen ÖPNV-Angeboten, die künftig im Stadtverkehr Neumarkt i.d.OPf. eingerichtet werden, soll der VGN-Tarif gelten.

Der Landkreis Neumarkt i.d.OPf. hat hinsichtlich verbundübergreifender Verkehrsbeziehungen in Richtung Regensburg eine Vereinbarung mit dem Regensburger Verkehrsverbund (RVV) getroffen, die eine Anerkennung des RVV-Tarifs auf allen VGN-Linien (einschließlich des Stadtverkehrs Neumarkt) im ein/ausbrechenden Verkehr beinhaltet.

### Marketing

Hinsichtlich des Maßnahmenpaketes dieses Nahverkehrsplans wird eine intensive Abstimmung der Marketing- und Kommunikationsaktivitäten zwischen Stadtwerken, Stadt Neumarkt und der VGN GmbH angestrebt. Um zu erreichen, dass durch die Umsetzung der vorgesehenen Angebotsverbesserungen möglichst viele Bürgerinnen und Bürger verstärkt den ÖPNV nutzen und auf (manche) Autofahrten verzichten, bedarf es erfahrungsgemäß einer begleiten-

12 Durchgängiges Elektronisches Fahrgastinformations- und Anschlusssicherungs-System

den Kommunikation, die langfristig angelegt ist. Dies dient nicht nur dem Kernziel „Verkehrsverlagerungen“, sondern entspricht auch dem Zweck, dass die eingesetzten Finanzmittel für das Maßnahmenpaket eine größtmögliche Wirkung entfalten sollen.

### Abstimmung mit dem Landkreis Neumarkt i.d.OPf.

Das Verkehrsaufkommen im MIV zwischen der Kreisstadt und den Landkreisgemeinden ist vergleichsweise hoch.<sup>13</sup> Daher liegt es für die Stadt Neumarkt i.d.OPf. nahe, gemeinsam mit dem Landkreis Neumarkt i.d.OPf., der einen eigenen Nahverkehrsplan aufstellt, Maßnahmen abzustimmen, welche Pkw-Fahrer künftig zur Nutzung des ÖPNV nach/von Neumarkt veranlassen. Hier ist z.B. an die Optimierung und Verknüpfung zwischen Stadt- und Landkreislinien zu denken, andererseits an Maßnahmen im Bereich Marketing und Information.

## 1.5 Arbeitsschritte

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

- Rahmenbedingungen und Zielvorgaben;
- Festlegung der Untersuchungskriterien;
- Schwachstellenanalyse und Defizitbewertung;
- Maßnahmenentwicklung;
- Maßnahmenbewertung.

13 Dies zeigen die Ausführungen zu „Kapitel 5.3 Verkehrsprognose“ auf Seite 22 und „Karte 05-I Analyse Verkehrsaufkommen: Binnen- und Quelle-Ziel-Verkehr“ auf Seite 47.

# 2. Bestandsaufnahme

## 2.1 Raumstruktur

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

### Zentralörtliche Gliederung

Die Stadt Neumarkt i.d.OPf. liegt im Westen der Region Regensburg (Planungsregion 11).<sup>14</sup>

#### ■ Zentrale Orte

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

#### ■ Raumstruktur

Neumarkt i.d.OPf. liegt am südöstlichen Rand des Verdichtungsraumes Nürnberg.

(vgl. „Karte 01-I Raumstruktur“ auf Seite 36)

### Strukturdaten

#### Einwohner

Die Stadt Neumarkt i.d.OPf. hat insgesamt ca. 40.550 Einwohner.<sup>15</sup> Die Bevölkerungszahlen der einzelnen Verkehrszellen weisen erhebliche Unterschiede auf. Die Gebiete mit den meisten Einwohnern sind Weinberg, Wolfstein, Woffenbach und Altenhof; in diesen vier Verkehrszel-

len leben insgesamt ca. 41 % der Neumarkter Gesamtbevölkerung. Dagegen haben insbesondere die Außenorte im östlichen Stadtgebiet niedrige Einwohnerzahlen. Von den insgesamt 37 Verkehrszellen haben 18 über 500 Einwohner, was 92,4 % der Gesamtbevölkerung entspricht. 23 Zellen haben mehr als 200 Einwohner (ca. 96,5 % der Gesamtbevölkerung). Die detaillierten Bevölkerungszahlen in den einzelnen Verkehrszellen sind in „Tabelle 2: Einwohner und Gebietstypen der Verkehrszellen“ auf Seite 51 enthalten.

Die Bevölkerungsdichte in der Stadt Neumarkt i.d.OPf. beträgt 513 Einwohner pro Quadratkilometer bzw. 2.937 Einwohner pro Quadratkilometer bebauter Fläche. Auch hier gibt es große Abweichungen zwischen den Verkehrszellen, wie *Abbildung 1 auf Seite 13* bzw. „Karte 01-II Siedlungs- und Arbeitsplatzstruktur“ auf Seite 37 zeigen.

#### Arbeitsplätze

Da die von der Bundesagentur für Arbeit jährlich aktualisierten Beschäftigtendaten keine ortsteilbezogenen Werte ausweisen, wurden die Angaben für die einzelnen Verkehrszellen von der Verwaltung der Stadt Neumarkt i.d.OPf. ermittelt (vgl. *Abbildung 2 auf Seite 13*). Hier handelt es sich jeweils um alle Erwerbstätigen (einschließlich Beamten, Selbständigen und geringfügig Beschäftigten).

Die meisten Arbeitsplätze weisen die Verkehrszellen Holzheim und Altstadt sowie Technologiepark Nord bzw. Süd auf (jeweils über 2.500 Erwerbstätige). In den Zellen Woffenbach und Weinberg (über 1.500 Erwerbstätige) sowie Bahnhof, Berufsschulzentrum und Stauf (über 1.000 Erwerbstätige) haben eben-

falls relativ viele Menschen ihren Arbeitsplatz.

#### Schul- und Hochschulstandorte

Neumarkt i.d.OPf. ist der wichtigste Schulstandort im Landkreis Neumarkt. Im Stadtgebiet gibt es zwei Gymnasien, zwei Realschulen, ein großes Berufsschulzentrum, eine Wirtschaftsschule, eine Fach- und Berufsoberschule, zwei private Berufsfachschulen sowie eine Förderschule. Diese Bildungseinrichtungen werden sowohl von Schülerinnen und Schülern aus der Stadt Neumarkt i.d.OPf. als auch aus dem übrigen Landkreisgebiet besucht. Auch aus den Nachbarlandkreisen – vor allem aus dem Landkreis Nürnberger Land – werden die Schulen genutzt.

Im Schuljahr 2021/2022 besuchten 2.200 Schülerinnen und Schüler ein Gymnasium, 1.500 eine Realschule, 2.000 das Berufsschulzentrum, insgesamt 1.000 die Fach- bzw. Berufsoberschule und 150 die Förderschule (Zahlen gerundet).

Für die Grund- und Mittelschulen liegt die Aufwandsträgerschaft bei der Stadt Neumarkt i.d.OPf. Es gibt sieben Grund- und zwei Mittelschulen, an denen im Schuljahr 2021/2022 insgesamt ca. 1.970 Kinder und Jugendliche unterrichtet wurden.

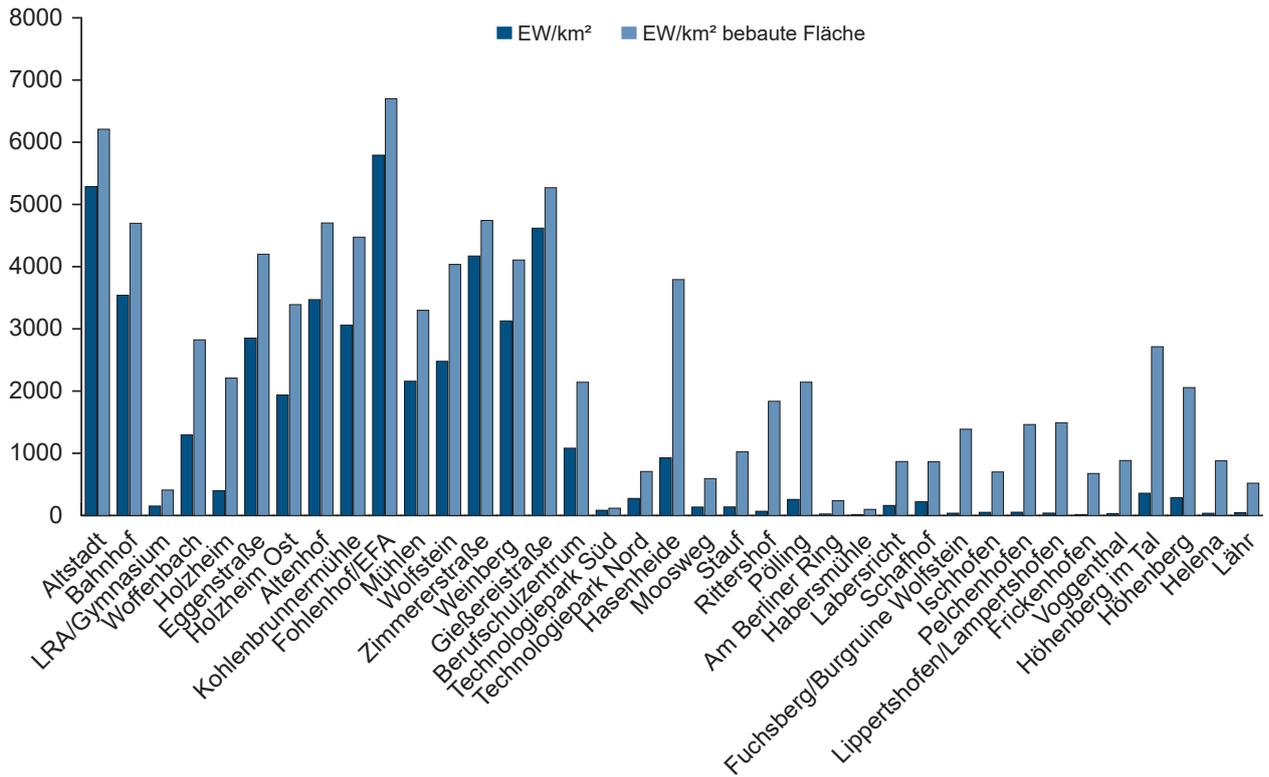
Detaillierte Daten hierzu sind im Anhang in „Tabelle 3: Schulen und Schüler im Landkreis Neumarkt i.d.OPf.“ auf Seite 52 sowie in „Karte 01-IV Schulstandorte“ auf Seite 39 enthalten.

Die Kreisstadt Neumarkt i.d.OPf. ist ein Standort der (privaten) Hochschule für angewandtes Management. An dieser Bildungseinrichtung sind die Präsenzzeiten für die Studierenden eher kurz.

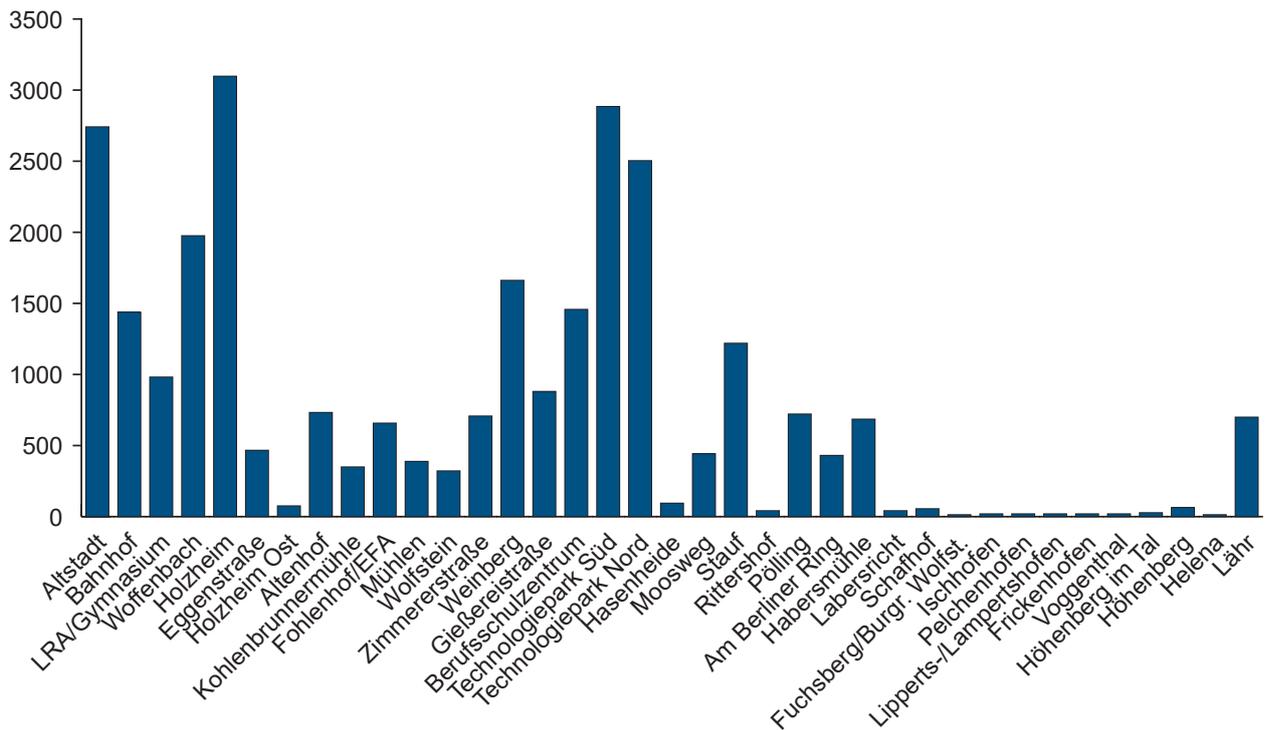
<sup>14</sup> vgl. Landesentwicklungsprogramm Bayern 2013 mit Teilfortschreibungen 2017 und 2018

<sup>15</sup> Stand 02/2022. Um zu einer möglichst differenzierten Betrachtung der Stadtteile und Außenorte zu kommen, wird das Stadtgebiet für den Nahverkehrsplan in 37 Verkehrszellen aufgeteilt.

**Abb. 1: Bevölkerungsdichte in den Verkehrszellen**



**Abb. 2: Erwerbstätige in den Verkehrszellen**



## 2.2 Verkehrsnachfrage

Da eigene Untersuchungen für die Darstellung der Verkehrsnachfrage im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplans i.d.R. zu aufwändig

sind, muss auf bestehende Untersuchungen und Kennzahlen zurückgegriffen werden.

## Pendlerbeziehungen

Die Arbeitsmarktdaten der Bundesagentur für Arbeit enthalten die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten und umfassen ca. 70 % aller Erwerbstätigen. Freiberufliche,

Beamte und geringfügig Beschäftigte sind in dieser Aufstellung nicht enthalten. Außerdem geben die Arbeitsmarktdaten keine Hinweise auf das zum Arbeitsort benutzte Verkehrsmittel. Der große Vorteil dieser Daten ist jedoch ihre kontinuierliche jährliche Fortschreibung.

Die Stadt Neumarkt i.d.OPf. hat ca. 8.200 Auspendler, die in einer anderen Gemeinde arbeiten. Umgekehrt kommen ca. 13.700 Personen, die in Neumarkt sozialversicherungspflichtig beschäftigt sind, von außerhalb (Einpendler). Somit hat die Stadt Neumarkt i.d.OPf. einen deutlichen Einpendlerüberschuss, was auf ihre wichtige überörtliche Bedeutung als Arbeitsstandort hinweist. Die Zahl der Binnenpendler (Beschäftigte aus Neumarkt, die innerhalb der Stadtgrenzen ihren Arbeitsplatz haben) beträgt ca. 9.550.

Für die Verkehrsplanung bedeutend sind die Zielorte der Pendler. Das wichtigste auswärtige Pendlerziel ist die Stadt Nürnberg (1.759 Auspendler), gefolgt von Sengenthal (776) und Postbauer-Heng (417). Stellt man die Auspendlerzahlen den Binnenpendlern gegenüber, so lässt sich der enorme Umfang der innerstädtischen Verkehrsströme erkennen.

Bei den Einpendlern ist Berg der häufigste Herkunftsort (1.085) vor Deining (897) und Freystadt (704). (vgl. „Tabelle 4: Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Ein- und Auspendler“ auf Seite 53)

### Pkw-Verfügbarkeit

Die Pkw-Dichte liegt in der Stadt Neumarkt i.d.OPf. mit 643 Pkw<sup>16</sup> pro 1.000 Einwohner über dem Landesdurchschnitt (625).<sup>17</sup>

### Verkehrsmittelwahl

Der Landkreis Neumarkt i.d.OPf. hat sich an der bundesweiten Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) aus dem Jahr 2017 beteiligt. Hierbei wurde auch der Modal Split erhoben.

Danach weist der motorisierte Individualverkehr (MIV) mit 67 % (davon 52 % Pkw-Fahrer, 15 % Pkw-Mitfahrer) den größten Anteil auf, der ÖPNV dagegen nur 6 %. Auf Fußgänger entfallen 18 % und auf den Fahrradverkehr 9 %. Diese Zahlen beziehen sich jeweils auf den gesamten Landkreis, gemeindebezogene Aussagen sind nicht möglich.

### 2.3 Derzeitiges ÖPNV-Angebot

Ausführliche Tabellen und Karten hierzu sind im Anhang in „Tabelle 5: Bahnstrecken und öffentliche Buslinien nach § 42 PBefG“ auf Seite 54 sowie in „Karte 04-I Linienetz“ auf Seite 45 und „Karte 04-II Tarifzonenplan“ auf Seite 46 dargestellt.

### Schienspersonennahverkehr

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

Da das SPNV-Angebot auch in die Schwachstellenanalyse mit eingeflossen ist, wird es hier nachrichtlich erwähnt.

Die Stadt Neumarkt i.d.OPf. wird von mehreren SPNV-Linien bedient, die täglich im Taktverkehr fahren.

- **S 1** Bamberg – Erlangen – Nürnberg – Neumarkt.
- **RE 50** Nürnberg – Neumarkt – Parsberg (– Regensburg).
- **RB 51** Neumarkt – Parsberg (– Regensburg – Plattling).

### Öffentlicher Linienverkehr nach § 42 PBefG

Die Stadt Neumarkt i.d.OPf wird von insgesamt 33 öffentlichen Buslinien erschlossen. Neben den 11 Stadtbuslinien und den 2 Rufbuslinien der Stadtwerke Neumarkt fahren 15 Regionalbuslinien in das Stadtgebiet hinein und ergänzen auf bestimmten

Teilstrecken das ÖPNV-Angebot. Außerdem verlaufen 6 Rufbuslinien des Landkreises Neumarkt i.d.OPf. in die Stadt, jedoch ohne innerstädtische Erschließungsfunktion.

(vgl. „Tabelle 5: Bahnstrecken und öffentliche Buslinien nach § 42 PBefG“ auf Seite 54)

### Linienverkehr nach § 43 PBefG

Freigestellte Schülerverkehre gibt es in der Stadt Neumarkt im Grund- und Mittelschulbereich.

(vgl. „Tabelle 6: Freigestellter Schülerverkehr nach § 43 PBefG“ auf Seite 55)

### Haltestellen

Da alle Linien, die im Gebiet der Stadt Neumarkt i.d.OPf. verkehren, in den Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) integriert sind, weisen die Haltestellen in Bezug auf Aushangfahrpläne und Linienbezeichnungen einen einheitlichen Standard auf.

### Verknüpfungspunkte im SPNV

Der Bahnhof Neumarkt (S 1; RE 50; RB 51) und der Haltepunkt Pölling (S 1) bieten ideale Verknüpfungspunkte zwischen dem motorisierten Individualverkehr (MIV) und dem SPNV. An beiden Bahnhaltepunkten sind offizielle Pkw-Parkplätze (P+R) und Fahrradabstellplätze (B+R) eingerichtet worden. Sowohl die Oberzentren Nürnberg und Regensburg als auch andere relevante Ziele sind mit schnellen Zugverbindungen zu erreichen.

Eine Übersicht der Park & Ride- bzw. Bike & Ride-Anlagen in der Stadt Neumarkt i.d.OPf. ist im Anhang in „Tabelle 7: Park & Ride- (P+R) bzw. Bike & Ride (B+R)-Plätze“ auf Seite 55 enthalten.

### Tarifsystem

Der Landkreis Neumarkt i.d.OPf ist Mitglied im Grundvertragsausschuss (GA) und Zweckverband Großraum Nürnberg (ZVGN). Somit gilt auf allen öffentlichen Linien nach § 42 PBefG, die in der Stadt Neumarkt i.d.OPf. verkehren, der VGN-Tarif.

<sup>16</sup> Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt; Stand 01/2022.

<sup>17</sup> Quelle: Statistisches Bundesamt

Außerdem gilt seit dem 01.08.2022 auf allen VGN-Linien im Landkreis Neumarkt i.d.OPf. im ein-/ausbrechenden Verkehr vom und ins Gebiet des Regensburger Verkehrsverbunds der RVV-Tarif.

## 2.4 Derzeitige Nutzung

### Fahrgäste

Die Verbundgesellschaft führt in Abständen von ca. 5 - 6 Jahren eine verbundweite Fahrgastbefragung inklusive Zählung durch. Die aktuell letzte Erhebung fand im Jahr 2023 statt, die Ergebnisse liegen jedoch noch nicht vor. Da die vorherige Erhebung aus dem Jahr 2017 datiert und somit relativ weit zurück liegt, werden deren Ergebnisse hier nicht dargestellt.

# 3. Ausreichende Verkehrsbedienung

Mit der Festlegung von sog. Grenz und Richtwerten definiert der Aufgabenträger die „Ausreichende Verkehrsbedienung“ im Sinne des § 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG. Die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern (LzN) versteht unter dem **Grenzwert** eine „Mindestanforderung an den ÖPNV“, während der **Richtwert** einen „guten ÖPNV-Standard“ darstellt.

Zur Sicherung und Verbesserung des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs hat die Stadt Neumarkt i.d.OPf. im BPU-Senat am 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 adäquat berücksichtigt, wurde dieser Richtwert leicht modifiziert.

## 3.1 Gebietstypen

Die Leitlinie enthält hinsichtlich der Kriterien „Erschließung“ und „Bedienungshäufigkeit“ jeweils drei Gebietstypen, denen die einzelnen Verkehrszellen zuzuordnen sind. Da für Ortsteile im äußeren Siedlungsbereich, die von Stadtbuslinien bedient werden, das Potenzial für den Gebietstyp „Gebiet mit hoher Nutzungsdichte“ zu gering, für „Gebiet mit niedriger Nutzungsdichte“ jedoch zu hoch ist, wurde hier noch eine vierte Ebene „Gebiet mit mittlerer Nutzungsdichte“ eingeführt.

(vgl. „Karte 01-III Gebietskategorien“ auf Seite 38)

### Kernbereich:

Altstadt und Bahnhof

### Hohe Nutzungsdichte:

LRA/Gymnasium, Woffenbach, Pölling, Holzheim, Eggenstraße, Holzheim Ost, Altenhof, Kohlenbrunnermühle, Mühlen, Fohlenhof/EFA, Wolfstein, Zimmererstraße, Weinberg, Gießereistraße, Technologiepark Nord.

### Mittlere Nutzungsdichte:

Rittershof, Am Berliner Ring, Schafhof, Höhenberg im Tal, Höhenberg, Lähr, Hasenheide, Stauf, Technologiepark Süd.

### Niedrige Nutzungsdichte:

alle übrigen Verkehrszellen.

## 3.2 Erschließung

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

Je nach Gebietstyp beinhaltet die Leitlinie teils erhebliche Unterschiede bei den zumutbaren Einzugsradien der Haltestellen. Der AK NVP hat sich jedoch darauf verständigt, für alle Verkehrszellen in der Stadt Neumarkt i.d.OPf. gleiche Einzugsbereiche für die Verkehrsmittel Bus und Bahn festzulegen.

Begründung: unabhängig von der unterschiedlichen Bevölkerungsdichte in den einzelnen Verkehrszellen besteht überall eine große Distanzempfindlichkeit. Die Stadt schafft mit einem einheitlichen Wert gleiche Zugangsbedingungen zum ÖPNV für die Bürgerinnen und Bürger.

### Radius für Haltestellen (Luftlinie):

- Bus: 300 m
- Bahn: 800 m

## 3.3 Erreichbarkeit

Die Leitlinie gibt vor, übergeordnete Zielorte festzulegen, die aus den zu untersuchenden Ortsteilen bzw. Verkehrszellen im ÖPNV - unter Einhaltung bestimmter Anforderungen - erreichbar sein sollen.

### Zielorte

Die Zielorte sollen sowohl für Berufstätige als auch für den Einkaufs-, Erledigungs- und Freizeitverkehr eine wichtige Rolle spielen. Der AK NVP hat sich auf folgende Zielorte verständigt:

### Im Stadtgebiet Neumarkt i.d.OPf.:

- Altstadt;
- Bahnhof.

### Außerhalb des Stadtgebietes:

- Nürnberg;
- Regensburg

Hinsichtlich der Erreichbarkeit der übergeordneten Zielorte sind jeweils die nachfolgend beschriebenen Anforderungen einzuhalten:

**Zeitfenster für Hin- und Rückfahrt**

Die Erreichbarkeit der Zielorte ist laut der Leitlinie nur dann gegeben, wenn Hin- und Rückfahrt sowohl innerhalb eines Halbtages- als auch eines Tageszeitraumes gewährleistet sind. Die Zeitintervalle für die Hinfahrt am Morgen und die Rückfahrten in der Mittagszeit bzw. am Spätnachmittag legt der Aufgabenträger selbst fest (vgl. Abbildung 3).

**Reisezeit**

Für diese Fahrten ist eine maximale **Reisezeit** vorgegeben, die nicht überschritten werden soll. Sie setzt sich zusammen aus der **Beförderungszeit** im Fahrzeug inklusive etwaiger **Umsteigezeiten** sowie den **Zu- und Abgangszeiten** zur bzw. von der Haltestelle. Für die **Zu- und Abgangszeiten** zur/von der Haltestelle werden in der Summe einheitlich **10 Minuten** angesetzt. Bei einer **Umsteigezeit** von jeweils maximal **15 Minuten** darf höchstens **zweimal umgestiegen** werden.

**Innerstädtische Zielorte:**

Die **Reisezeit** soll **max. 40 Minuten** (und die **Beförderungszeit max. 30 Minuten**) betragen.

**Auswärtige Zielorte:**

- **Nürnberg:** die **Reisezeit** soll **max. 60 Minuten** (und die **Beförderungszeit max. 50 Minuten**) betragen.
- **Regensburg:** die **Reisezeit** soll - aufgrund der größeren Entfernung - **max. 90 Minuten** (und die **Beförderungszeit max. 80 Minuten**) betragen.

Schwachverkehrszeit (SVZ) vor. Die zeitliche Lage dieser **Verkehrszeiträume** muss der Aufgabenträger selbst definieren.

Die Anzahl der notwendigen Fahrten sind in *Abbildung 4*, die Zeitlagen der Verkehrszeiträume in *Abbildung 5* definiert.

Eine Zusammenfassung aller festgelegten Kriterien zur Ausreichenden Verkehrsbedienung findet sich in „Tabelle 1: Zusammenfassung der Kriterien“ auf Seite 50.

**Abb. 3: Festlegung der Zeitfenster für die Hin- und Rückfahrten**

	Montag - Freitag	Samstag, Sonn- und Feiertag
Hinfahrt	06:00 – 08:00 Uhr	07:00 – 10:00 Uhr
Rückfahrt 1	12:00 – 13:30 Uhr	12:00 – 14:00 Uhr
Rückfahrt 2	15:30 – 18:30 Uhr	16:00 – 20:00 Uhr

**Abb. 4: Bedienstandards**

Bedienstandards (Taktfolgen bzw. Fahrtenpaare = FP)	Grenzwert			Richtwert		
	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ
Kernbereich	30	30	30	10	10	20
Gebiete mit hoher Nutzungsdichte	30	30	60	20	20	40
Gebiete mit mittlerer Nutzungsdichte	60	60	120	40	60	60
Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte	60	60	120	60	60	60

**Abb. 5: Zeitliche Lage und Dauer der Verkehrszeiträume**

	HVZ	NVZ	SVZ
Montag - Freitag	06:00 - 09:00 Uhr 12:00 - 14:00 Uhr 16:00 - 19:00 Uhr	09:01 - 11:59 Uhr 14:01 - 15:59 Uhr 19:01 - 20:30 Uhr	05:00 - 05:59 Uhr 20:31 - 23.00* Uhr * Freitag bis 02.00 Uhr
Samstag	-	10:00 - 14:00 Uhr	06:00 - 09:59 Uhr 14:01 - 02:00 Uhr
Sonn- und Feiertag	-	-	08:00 - 23:00 Uhr

**3.4 Bedienungshäufigkeit**

Das Kriterium der Bedienungshäufigkeit gibt an, wie oft am Tag ein Ortsteil durch öffentliche Linien bedient wird. Die Standards richten sich nach den festgelegten Gebietstypen. Die Leitlinie gibt - entsprechend der Gebietstypen - verschiedene **Bedienstandards** (Taktfolgen bzw. Anzahl an Fahrtenpaaren) in der Haupt- (HVZ), Neben- (NVZ) und

# 4. Schwachstellenanalyse

Für alle 37 Verkehrszellen der Stadt Neumarkt i.d.OPf. wurden die Kriterien Erschließung, Erreichbarkeit und Bedienungshäufigkeit untersucht. Die Berechnungen erfolgten für die jeweiligen Richt- bzw. Grenzwerte, die vom AK Nahverkehrsplan festgelegt worden sind (vgl. „Kapitel 3. Ausreichende Verkehrsbedienung“ auf Seite 16). Datengrundlage der Untersuchung, die im Februar 2022 erfolgte, ist der Jahresfahrplan 2022.

## 4.1 Erschließung

Mit der Vorgabe, dass eine Entfernung von 300 m zur nächstgelegenen Bushaltestelle bzw. von 800 m zum nächsten Bahnhaltepunkt (jeweils Luftlinie) zumutbar ist, sind 27 der 37 Verkehrszellen in der Stadt Neumarkt i.d.OPf. ausreichend erschlossen. Hier liegt jeweils mindestens 80 % der Siedlungsfläche im Einzugsbereich einer Haltestelle. In sechs dieser Verkehrszellen beträgt der Erschließungsgrad sogar 100 %, in weiteren sieben Zellen 95 bis 98 %.

In zehn Verkehrszellen befindet sich mehr als 20 % der Siedlungsfläche

außerhalb der o.g. Radien und die betroffenen Bewohnerinnen und Bewohner müssen entsprechend längere Fußwege zur nächsten Haltestelle zurücklegen.

Die detaillierten Berechnungsergebnisse sind in „Tabelle 8: Räumliche Erschließung der Verkehrszellen“ auf Seite 56 enthalten.

### Klassifizierung der Defizite Erschließung

Abhängig von der Anzahl der Einwohner, die hinsichtlich der Vorgaben nicht ausreichend erschlossen sind (Differenz zwischen der SOLL-Vorgabe von 80 % und dem tatsächlichen Erschließungsgrad), wird eine Klassifizierung der Defizite in folgender Weise vorgenommen:

#### Priorität 1

**Vorrangiges Defizit – kurzfristiger Handlungsbedarf.**

- Mehr als 500 Einwohner werden nicht ausreichend erschlossen.

#### Priorität 2

**Nachrangiges Defizit – nach Möglichkeit zu beheben.**

- 150 - 500 Einwohner werden nicht ausreichend erschlossen.

#### Priorität 3

**Unerhebliches Defizit – zu beheben, wenn mit wenig Aufwand möglich.**

- Bis 150 Einwohner werden nicht ausreichend erschlossen.

Die Klassifizierung ergibt für alle zehn Verkehrszellen, deren Erschließungsgrad unter 80 % liegt, dass jeweils nur ein unerhebliches Defizit vorliegt (vgl. Abbildung 6).

## 4.2 Erreichbarkeit

Die Erreichbarkeit der festgelegten Zielorte wurde für alle 37 Verkehrszellen unter Zugrundelegung der in „Kapitel 3.2 Erschließung“ auf Seite 16 genannten Vorgaben analysiert. Für Defizite, die zum Analysezeitpunkt (Februar 2022) vorlagen, wurde im März 2024 nochmals überprüft, ob diese weiterhin bestehen.

### Erreichbarkeit der innerstädtischen Zielorte

Für die Erreichbarkeit der **Neumarkter Altstadt** montags bis freitags an **Schultagen** lag bereits zum Analysezeitpunkt eine erfreuliche Situation

Abb. 6: Klassifizierung der Erschließungsdefizite

Nr	Verkehrszelle	EW ges.	Erschließungsgrad (%)	Zahl erschlossener EW	80 % Erschl. grad entsprechen ... EW	Differenz zu 80 % der EW	Defizitbewertung
6	Eggenstraße	1.079	77	831	863	32	unerheblich
17	Technologiepark Süd	98	66	65	78	13	unerheblich
18	Technologiepark Nord	178	56	100	142	42	unerheblich
20	Moosweg	160	35	56	128	72	unerheblich
21	Stauf	801	74	593	641	48	unerheblich
24	Am Berliner Ring	49	51	25	39	14	unerheblich
27	Schafhof	95	61	58	76	18	unerheblich
30	Pelchenhofen	253	56	142	202	60	unerheblich
34	Höhenberg im Tal	309	37	114	247	133	unerheblich
35	Höhenberg	464	75	348	371	23	unerheblich

vor; diese hat sich zwischenzeitlich durch Angebotsanpassungen der Stadtbushlinie 566 (Bedienung von Helena und Voggenthal Ort) bzw. der Regionalbuslinie 583 (im Rahmen des Landkreis-Linienbündels 5) weiter verbessert. So können aktuell 34 der 36 zu betrachtenden Verkehrszellen<sup>18</sup> die Altstadt unter Einhaltung der Vorgaben des Richtwerts (guter Standard) erreichen; auf Basis des Grenzwertes (Mindeststandard) gilt dies sogar für 35 Zellen. Dieses positive Bild resultiert maßgeblich aus der Netzstruktur der Stadtbushlinien, die alle zentral in Richtung Innenstadt bzw. Bahnhof verlaufen und auch von den Endhaltestellen jeweils weniger als 20 Minuten Fahrzeit benötigen. Von Defiziten betroffen sind nur Ischhofen und - hinsichtlich des Richtwerts - Lippertshofen/Lampertshofen.

In den **Ferien** ist die Erreichbarkeit der Neumarkter Altstadt für 27 Verkehrszellen erfüllt; dies gilt sowohl auf Basis des Richt- als auch des Grenzwerts. Bei den Verkehrszellen mit Defizit handelt es überwiegend um Ortsteile im östlichen bzw. nördlichen Außenbereich des Stadtgebietes. Hier wird das ÖPNV-Angebot bislang maßgeblich durch die Schülerbeförderung bestimmt.

Gänzlich andere Ergebnisse als unter der Woche sind für das Wochenende festzustellen: so können samstags lediglich 6 und sonntags und **feiertags** nur 5 Verkehrszellen den Zielort Altstadt erreichen; dies gilt sowohl hinsichtlich des guten Standards (Richtwert) als auch des Mindeststandards (Grenzwert). Die entsprechenden Vorgaben sind nur für jene Verkehrszellen erfüllt, die sich in unmittelbarer Nähe einer Haltestelle bestimmter Regionalbuslinien befinden, die auch am Samstag Nachmittag (L. 515, 518) bzw. an Sonn- und Feiertagen (L. 515) verkehren. Die von den Stadtbushlinien bedienten Verkehrszellen haben zwar samstags jeweils Fahrmöglichkeiten für die Hinfahrt in der

Früh und die Rückfahrt 1 (mittags); die ebenfalls erforderliche Rückfahrt 2 am Spätnachmittag ist jedoch nicht vorhanden. An Sonn- und Feiertagen verkehren die Stadtbushlinien bisher nicht.

### Klassifizierung der Defizite Erreichbarkeit

Die Bewertung der im ersten Schritt festgestellten Defizite erfolgt gemäß folgender Methodik:

#### Priorität 1

**Vorrangiges Defizit – kurzfristiger Handlungsbedarf.**

- Es gibt keine Fahrmöglichkeit innerhalb der festgelegten Zeitfenster (einschl. +/- 15 Min. Toleranz) oder
- Fahrmöglichkeit vorhanden, aber Beförderungs- oder Umsteigezeit liegen weit über dem Grenzwert oder
- Umsteigehäufigkeit > 2.

#### Priorität 2

**Nachrangiges Defizit – mittelfristiger Handlungsbedarf.**

Fahrmöglichkeit innerhalb der festgelegten Zeitfenster (einschl. +/- 15 Min. Toleranz) vorhanden, aber

- Beförderungszeit liegt über dem Grenzwert oder
- Umsteigezeit > 15 Min.

#### Priorität 3

**Unerhebliches Defizit – langfristiger Handlungsbedarf;**

zu beheben, wenn mit wenig Aufwand möglich.

- Fahrmöglichkeit innerhalb der festgelegten Zeitfenster vorhanden, aber Beförderungszeit liegt zwischen Grenz- und Richtwert oder
- Fahrmöglichkeit liegt bis zu +/- 15 Min. außerhalb des vorgesehenen Zeitintervalls.

Von den Verkehrszellen mit Defizit fallen an Schultagen ein und in den Ferien neun Ortsteile in die Kategorie „kurzfristiger Handlungsbedarf“. Am Wochenende gilt dies jeweils für sämtliche Verkehrszellen, für die in der Analyse ein Defizit festgestellt

wurde. Grund für diese Klassifizierung ist jeweils, dass die zwingend erforderlichen Verbindungen (Hinfahrt, Rückfahrt 1 bzw. 2) nur teilweise bzw. gar nicht vorhanden sind; letztes trifft besonders an Sonn- und Feiertagen zu.

Die detaillierten Ergebnisse für alle Verkehrszellen sind „*Tabelle 9: Erreichbarkeit Zielort Neumarkt Altstadt*“ auf Seite 57 zu entnehmen.

Als weiteres innerstädtisches Ziel wurde der **Bahnhof Neumarkt** festgelegt; dieser soll ebenfalls von allen Verkehrszellen im ÖPNV – unter Einhaltung der in „*Kapitel 3.2 Erschließung*“ auf Seite 16 genannten Vorgaben – erreichbar sein.

Sowohl die Analyse<sup>19</sup> als auch die Klassifizierung der festgestellten Defizite hat zu annähernd gleichen Ergebnissen wie beim Zielort Neumarkt Altstadt geführt. Dies folgt aus dem Linienvläufen: die Stadtbushlinien fahren – neben einer bzw. mehreren innenstadtnahen Haltestellen – jeweils auch den Bahnhof an. Auch die Regionalbuslinien – soweit diese für Neumarkter Verkehrszellen Relevanz haben – bedienen i.d.R. den Bahnhof Neumarkt.

Vor diesem Hintergrund kann auch hinsichtlich der Ursachen für die festgestellten Defizite auf die obigen Ausführungen zum Zielort Altstadt Neumarkt verwiesen werden.

Die detaillierten Ergebnisse für alle Verkehrszellen sind „*Tabelle 10: Erreichbarkeit Zielort Neumarkt Bahnhof*“ auf Seite 58 zu entnehmen.

### Erreichbarkeit des Zielorts Nürnberg

Der Zielort Nürnberg ist Montag – Freitag an Schultagen von 26 und an Ferientagen von 25 der 37 Neumarkter Verkehrszellen auf Basis des Grenzwerts erreichbar. Hinsichtlich des Richtwerts sind die Vorgaben an Schultagen für 12 und in den Ferien für 8 Zellen erfüllt. Am Wochenende

<sup>18</sup> Für die Verkehrszelle Altstadt selbst entfällt die Betrachtung.

<sup>19</sup> Neben der Verkehrszelle Bahnhof selbst wurde auch der Technologiepark Nord aufgrund der unmittelbaren Nähe zum Bahnhof ausgenommen.

gilt dies sowohl beim Grenz- als auch beim Richtwert für jeweils 6 Verkehrszellen.

Die Defizitbewertung ergibt, dass an Schultagen vier und in den Ferien sieben Defizite in die Kategorie vorrangig (kurzfristiger Handlungsbedarf) fallen. Dabei handelt es sich ganz überwiegend um Verkehrszellen im eher ländlich strukturierten östlichen und nördlichen Außenbereich des Stadtgebietes. Einzige Ausnahme ist die Kohlenbrunnermühle, die zwar eine regelmäßige Bedienung durch die Stadtbuslinie 564 hat, allerdings ist deren letzte Fahrmöglichkeit in dieses Gebiet außergewöhnlich früh (ca. 16:20 Uhr ab Bahnhof Neumarkt), so dass die Umsteigeverbindung aus Nürnberg vor dem relevanten Zeitfenster für die Rückfahrt 2 liegt.

Als nachrangig (mittelfristiger Handlungsbedarf) werden an Schultagen sieben und in den Ferien fünf Defizite klassifiziert.

Samstags weisen 30 und an Sonn- und Feiertagen 31 Verkehrszellen ein vorrangiges Defizit auf; hier ist dann jeweils auch der Großteil der eher städtischen Verkehrszellen betroffen. Während an Samstagen viele Zellen zwar eine Hinfahrt früh und auch eine Rückfahrmöglichkeit mittags haben, ist die gleichfalls erforderliche Rückfahrt 2 am späteren Nachmittag nicht vorhanden, da der Stadtbusbetrieb bisher – je nach Linie – zwischen 12:30 und 13:30 Uhr endet. Sonn- und feiertags fahren die Stadtbusse gar nicht, so dass der Großteil der Neumarkter Stadtteile keinerlei Verbindungen hat. Eine Ausnahme bilden zum einen die Verkehrszellen mit direktem Bahnzugang; zum anderen haben drei Verkehrszellen eine Haltestelle an der Regionalbuslinie 515, die auch an Sonn- und Feiertagen verkehrt.

„Tabelle 11: Erreichbarkeit Zielort Nürnberg“ auf Seite 59 enthält die ausführlichen Ergebnisse für alle Verkehrszellen.

### Erreichbarkeit des Zielorts Regensburg

Das Oberzentrum Regensburg ist an Schultagen aus 22 und an Ferientagen aus 26 der insgesamt 37 Neumarkter Verkehrszellen auf Basis des Mindeststandards (Grenzwert) erreichbar. Mit den Vorgaben des guten ÖPNV-Standards (Richtwert) gilt dies in der Schulzeit für 19 und in den Ferien für 20 Verkehrszellen. Am Wochenende sind die entsprechenden Vorgaben – sowohl hinsichtlich des Grenz- als auch des Richtwerts – nur für sechs Zellen erfüllt.

Die differenzierte Betrachtung für Montag – Freitag zeigt, dass an Schultagen zwölf und in den Ferien neun Defizite in die Kategorie „vorrangig“ fallen. Betroffen sind ganz überwiegend die Verkehrszellen im nördlichen und östlichen Außenbereich des Stadtgebiets. Außerdem ergibt die Klassifizierung an Schultagen drei und an Ferientagen zwei nachrangige Defizite.

Am Wochenende gilt jeweils für sämtliche Verkehrszellen mit Defizit die Kategorie „vorrangig“.

(vgl. „Tabelle 12: Erreichbarkeit Zielort Regensburg“ auf Seite 60)

### 4.3 Bedienungshäufigkeit

Das Kriterium „Bedienungshäufigkeit“ gibt an, wie oft am Tag eine Verkehrszelle durch öffentliche Linien bedient wird. Die vorgegebenen Bedienstandards richten sich nach den festgelegten Gebietstypen. Die Leitlinie gibt, je nach Gebietstyp, unterschiedliche Taktfolgen für die Haupt- (HVZ), die Neben- (NVZ) und die Schwachverkehrszeit (SVZ) vor. Die Bedienstandards für die unterschiedlichen Gebietstypen in der Stadt Neumarkt i.d.OPf. sind in *Abbildung 4 auf Seite 17*, die zeitliche Lage der Verkehrszeiträume in *Abbildung 5 auf Seite 17* dargestellt (vgl. „Kapitel 3.4 Bedienungshäufigkeit“ auf Seite 17).

An **Schultagen** besteht für 24 der 37 Neumarkter Verkehrszellen in der HVZ ein Fahrtenangebot, das den Grenzwert (Mindeststandard) erfüllt.

In der NVZ gilt dies für 13 und in der SVZ für 3 Zellen. Die Anforderungen des Richtwerts (guter ÖPNV-Standard) werden in der HVZ in 13, in der NVZ in 10 und in der SVZ in 3 Verkehrszellen eingehalten.

Verglichen mit Schultagen fallen die Ergebnisse an **Ferientagen** in der HVZ und der NVZ nahezu und in der SVZ komplett identisch aus.

**Samstags** sieht die Leitlinie keine HVZ vor. Hier ist in der NVZ der Grenzwert für die Bedienungshäufigkeit in 8 Verkehrszellen erfüllt, in der SVZ gilt dies für 4 Zellen. Die Vorgaben des Richtwerts werden in 6 (NVZ) bzw. in 3 Verkehrszellen (SVZ) eingehalten.

**Sonn- und Feiertage** sind ganztätig als SVZ definiert. Hier weisen lediglich 3 Verkehrszellen ein Fahrtenangebot auf, das den Vorgaben des Grenz- und auch des Richtwerts entspricht.

### Klassifizierung der Defizite Bedienungshäufigkeit

Analog zu den Kriterien „Räumliche Erschließung“ und „Erreichbarkeit“ erfolgt auch für die Bedienungshäufigkeit eine Differenzierung der festgestellten Defizite in drei Stufen:

#### Priorität 1

Handlungsbedarf **kurzfristig** – vorrangiges Defizit.

- Es besteht keine Fahrt innerhalb einer oder mehrerer Verkehrszeiten (HVZ, NVZ, SVZ).

#### Priorität 2

Handlungsbedarf **mittelfristig** – nachrangiges Defizit.

- Es bestehen Fahrmöglichkeiten, die Anzahl der Fahrten bzw. der Takt ist jedoch geringer als gemäß dem Grenzwert erforderlich wäre.

#### Priorität 3

Handlungsbedarf **langfristig** – unerhebliches Defizit.

- Die Anzahl der Fahrten bzw. der Takt liegt zwischen Grenz- und Richtwert.

Die differenzierte Betrachtung zeigt, dass an Schultagen von den in der HVZ ermittelten Defiziten keine in die Kategorie „vorrangig“ und 13 in „mittelfristig“ fallen. In der NVZ wurden 2 Verkehrszellen mit kurzfristigem und 22 mit mittelfristigem Handlungsbedarf ermittelt. In der SVZ stellen sich 14 Defizite als vorrangig und 20 als mittelfristig heraus.

Die differenzierte Betrachtung für Ferientage führt in der HVZ und NVZ zu ähnlichen, in der SVZ zu identischen Ergebnissen wie an Schultagen.

Samstags stellen sich in der NVZ 8 Defizite als vorrangig und 21 als mittelfristig heraus. Für die SVZ wurden 5 vorrangige und 28 mittelfristige Handlungsbedarfe ermittelt.

Bezüglich Sonn- und Feiertagen hat der erste Analyseschritt für 34 Verkehrszellen Bedienungshäufigkeiten ermittelt, die jeweils unter den entsprechenden Vorgaben bleiben. Die Defizitbewertung zeigt nun, dass in 31 Fällen kurzfristiger und in 3 Fällen mittelfristiger Handlungsbedarf besteht.

Vorrangige Defizite liegen an Werktagen vor allem in Verkehrszellen im östlichen und nördlichen Außenbereich des Stadtgebietes vor. An Sonn- und Feiertagen ist dann jedoch auch der Großteil der eher städtischen Verkehrszellen betroffen, da hier kein ÖPNV-Angebot besteht.

„Tabelle 13: Bedienungshäufigkeit“ auf Seite 61 enthält die ausführlichen Ergebnisse für alle Neumarkter Verkehrszellen.

#### 4.4 Ergebnisüberblick

Einen Überblick zu den Ergebnissen der Schwachstellenanalyse für die Verkehrstage ‚Montag – Freitag (Schule)‘, ‚Montag – Freitag (Ferien)‘, ‚Samstag‘ sowie ‚Sonn- und Feiertag‘ ermöglichen die „Karten 03-I bis 03-IV“ auf Seite 41 bis Seite 44.

Die Karten enthalten für jede Verkehrszelle ein Rechteck, das nochmals in acht kleinere Kästchen unterteilt ist. Das Kästchen mit der „1“ steht jeweils für die Ergebnisse

hinsichtlich Erschließung, die „2“ für die Erreichbarkeit des Zielorts Neumarkt Altstadt, die „3“ für die Erreichbarkeit des Zielorts Neumarkt Bahnhof usw. Erfüllt eine Verkehrszelle die jeweilige Vorgabe des Richtwerts (guter Standard), bleibt es weiß. Wird der Richtwert verfehlt und die differenzierte Betrachtung ergibt ein unerhebliches Defizit (= langfristiger Handlungsbedarf), so ist das Kästchen gelb eingefärbt. In diesem Fall, erfüllt die Verkehrszelle hinsichtlich des untersuchten Kriteriums den Grenzwert (Mindeststandard).

Ergibt die Defizitbewertung mittelfristigen Handlungsbedarf, ist das Kästchen orange eingefärbt, während vorrangige Defizite rot gekennzeichnet sind.

Wenn ein Kästchen keine Ziffer enthält, so ist dieses Kriterium für die betrachtete Verkehrszelle nicht relevant. So bleibt z.B. bei der Verkehrszelle Neumarkt Bahnhof das dritte Kästchen, das jeweils für die Erreichbarkeit des Zielorts Neumarkt Bahnhof steht, leer.

# 5. Voraussichtliche Entwicklungen

Die vorliegenden siedlungsstrukturellen Planungen im Gebiet der Stadt Neumarkt i.d.OPf. während der Laufzeit des Nahverkehrsplanes sind vor allem im Hinblick auf die Konzeption und Bewertung von Maßnahmen im ÖPNV zu berücksichtigen. Außerdem ist zu prüfen, ob es Planungsvorhaben anderer Aufgabenträger gibt, die Auswirkungen auf die Nahverkehrsplanung der Stadt haben könnten. Die genannten Aspekte und die voraussichtliche Entwicklung von Bevölkerung und Arbeitsmarkt fließen in die Prognose der verkehrlichen Gesamtentwicklung (MIV und ÖPNV) ein, die ebenfalls im Rahmen des Nahverkehrsplans zu erstellen ist.

## 5.1 Siedlungsflächen

In der Stadt Neumarkt i.d.OPf. sollen in den nächsten Jahren (bis 2030) einerseits neue Wohngebiete realisiert bzw. bestehende erweitert werden. Zum anderen existieren Planungen für Gewerbegebiete.

Aus Sicht der Nahverkehrsplanung ist jeweils zu beachten, ob eine ausreichende Erschließung der Neubaugebiete mit dem vorhandenen ÖPNV-Angebot gegeben ist. Sofern ein Bedarf für Angebotsanpassungen bzw. -ausweitungen erkennbar ist, sollten die entsprechenden Maßnahmen möglichst schon umgesetzt werden, sobald die ersten Bewohnerinnen und Bewohner bzw. Betriebe einziehen.

### Wohnbauflächen

Folgende neuen Baugebiete und Wohnbauprojekte sind bis 2030 zu erwarten:

- Maienbreite (ca. 40 Wohneinheiten);
- Obere Klosterwiese (ca. 20 WE);
- Schwarzachweg (ca. 50 WE);
- Ecke Altdorfer Str. / Milchhofstr. (ca. 75 WE);
- Woffenbacher Str. (ca. 50 WE);
- Eichendorffstr. (ca. 50 WE);
- kleinere Nachverdichtungsmaßnahmen (ca. 65 WE).

### Gewerbliche Bauflächen

- Stauf Süd III (ca. 180 – 220 Arbeitsplätze);
- Habersmühle: (ca. 450 AP).

## 5.2 Planungen anderer Aufgabenträger

Im SPNV, den die BEG (Bayerische Eisenbahngesellschaft) im Auftrag des Freistaats plant, bestellt und finanziert, wird der RE 50 (Nürnberg – Neumarkt – Parsberg – Regensburg) ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2024 auf einen Ein-Stunden-Takt verdichtet. Dies bedeutet nahezu eine Verdopplung gegenüber dem bisherigen Fahrtenangebot auf dieser Linie.

Im Rahmen verschiedener Untersuchungen für den Schienenkorridor Nürnberg – Neumarkt – Regensburg wurde bzw. wird auch ein eventueller zusätzlicher Bahnhofpunkt „Neumarkt Süd“ betrachtet. Durch dessen räumliche Nähe zu großen Gewerbebetrieben, zum Berufsschulzentrum Neumarkt und anderen Einrichtungen würde sich die Erreichbarkeit

dieser Ziele erheblich verbessern. Sollten die Untersuchungen zu einem positiven Ergebnis führen und der zusätzliche Schienenhalt realisiert werden, wäre seitens der Stadt Neumarkt i.d.OPf. zu gegebener Zeit zu prüfen, ob Anpassungen bei Stadtbuslinien erforderlich sind. Da ein Bahnhofpunkt „Neumarkt Süd“ zwingend schieneninfrastrukturelle Maßnahmen voraussetzen würde und diese erfahrungsgemäß einen sehr langen Realisierungszeitraum haben, ist während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans nicht mit Handlungsbedarf für den Busverkehr zu rechnen.

## 5.3 Verkehrsprognose

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

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

Der Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (ZVGN) und die Bayerische Straßenbauverwaltung haben eine gemeinsame Datenbank erstellt, in die sowohl ÖPNV- als

auch MIV-Daten einfließen. Diese Gesamtverkehrsdatenbasis DIVAN<sup>20</sup> bildet die Grundlage für eine gebietsbezogene Prognose des zukünftig zu erwartenden Verkehrsaufkommens. Als Zielhorizont für die Gesamtverkehrsprognose wird - auch in Abstimmung mit den Nahverkehrsplanungen weiterer Aufgabenträger im VGN-Gebiet - das Jahr 2030 festgelegt. Basisjahr der Berechnung ist 2020.

Die Ergebnisse von Prognosen hängen entscheidend von den zugrunde gelegten Annahmen ab. Hinsichtlich der voraussichtlichen Bevölkerungsentwicklung in den benachbarten Gebietskörperschaften wird auf die regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung des Bayerischen Landesamts für Statistik zurückgegriffen. Für die künftige Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Neumarkt i.d.OPf. wird die eigene Prognose der Stadtverwaltung herangezogen. Diese erwartet bis 2030 einen Zuwachs der Einwohner um 3,3 % gegenüber 2021.

Außerdem werden die Schätzungen der Statistischen Ämter der Städte Nürnberg, Fürth und Erlangen zur künftigen Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung in der Städteachse einbezogen; diese gehen jeweils von einem deutlichen Wachstum aus.

Die Bevölkerungsprognosen beinhalten neben der Entwicklung der Gesamtbevölkerung auch die künftigen Verläufe bei den einzelnen Altersgruppen. Daraus lassen sich Schätzungen zur künftigen Zahl der Schülerinnen und Schüler sowie der arbeitsfähigen Bevölkerung ableiten.

### Analysebasis

Als Basis für die Verkehrsprognose ist zunächst eine Analyse des IST-Zustands des Verkehrsaufkommens durch das Verkehrsmodell zu berechnen. Das Verkehrsmodell verwendet Strukturdaten (z.B. Einwohner nach Altersgruppen;

Arbeitsplätze; Schulstandorte), Angebotsdaten (ÖPNV-Fahrpläne) und Referenzgrößen (z.B. Ergebnisse der VGN-Verkehrserhebung 2017; Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2020/2021 von Querschnittsbelastungen) und errechnet die wahrscheinlichste Verteilung der Verkehrsströme auf das vorhandene Verkehrsnetz.

Die wichtigsten Verkehrsbeziehungen auf Ebene der Stadt Neumarkt i.d.OPf. sind in „Karte 05-I Analyse Verkehrsaufkommen: Binnen- und Quelle-Ziel-Verkehr“ auf Seite 47 dargestellt. Demnach finden an einem Normalwerktag innerhalb der Stadt (Binnenverkehr) insgesamt knapp 36.000 Fahrten im motorisierten Verkehr statt (Summe aus ÖPNV und MIV). Demgegenüber ist das Verkehrsaufkommen im Quelle- und Zielverkehr zum und vom übrigen Landkreis Neumarkt i.d.OPf. deutlich höher (55.600 Fahrten), zu bzw. von den anderen betrachteten Gebietskörperschaften jedoch erheblich niedriger (Städteachse Nürnberg/ Fürth/ Erlangen/ Schwabach 7.900; Lkr. Nürnberger Land 7.700; Stadt/ Lkr. Regensburg 6.300; Lkr. Roth 4.600; Stadt Amberg/ Lkr. Amberg-Weilburg 4.300). Diese Zahlen zeigen einerseits die intensive Verflechtung zwischen der Kreisstadt und dem übrigen Landkreis Neumarkt i.d.OPf. Zum anderen ist erkennbar, dass die Verkehrsströme im Binnenverkehr, der innerhalb der Neumarkter Stadtgrenzen bleibt, insgesamt wesentlich stärker sind als die anderen Quelle-Ziel-Verkehre; dies bekräftigt das Ziel der Stadt Neumarkt, baldmöglichst im gesamten Stadtgebiet den Mindeststandard (Grenzwert) im ÖPNV herzustellen.

Im Verhältnis von ÖPNV zu MIV sind teilweise deutlich Unterschiede erkennbar. Im Binnenverkehr der Stadt Neumarkt i.d.OPf. beträgt der Anteil des ÖPNV am motorisierten Gesamtverkehr knapp 11 %. Wesentlich höher ist der ÖPNV-Anteil in/aus Richtung der Städteachse Nürnberg/ Fürth/ Erlangen/ Schwabach mit ca. 25 % aller Fahrten. Zwischen der Stadt Neumarkt i.d.OPf.

und Stadt bzw. Lkr. Regensburg entfallen knapp 13 % auf den ÖPNV. Der höhere ÖPNV-Anteil v.a. zur Städteachse, aber auch in Richtung Regensburg im Vergleich zum Binnenverkehr resultiert in erster Linie aus dem Angebot im SPNV. Dieser bietet schnelle und attraktive Fahrmöglichkeiten in die genannten Städte. Für Fahrten in die Stadtzentren dürften außerdem die Aspekte ‚Verkehrsaufkommen‘ und ‚Parksituation‘ Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl haben.

Im Quelle-Ziel-Verkehr zwischen der Stadt und dem übrigen Landkreis Neumarkt i.d.OPf. liegt der ÖPNV-Anteil bei ca. 6,5 %; gleiches gilt für die Verflechtungen mit dem Landkreis Nürnberger Land. Die Verflechtungen zu den übrigen Gebietskörperschaften weisen signifikant niedrigere ÖPNV-Anteile auf.

### Prognoseergebnis

Für den Zielhorizont 2030 wurden im ÖPNV-Netz der Stadt Neumarkt i.d.OPf. alle Module des Maßnahmenpaketes (vgl. „Kapitel 6. Maßnahmenpaket“ auf Seite 25) hinterlegt. Außerdem wurde der 60-Minuten-Takt beim RE 50 (Nürnberg – Neumarkt – Regensburg) in das Verkehrsmodell eingebaut, der bereits im Dezember 2024 startet. Weiter sind die in den kommenden Jahren vorgesehenen Angebotsverbesserungen in der Stadt Nürnberg berücksichtigt, die ebenfalls von Relevanz für das Verkehrsmodell sind. Hinsichtlich der voraussichtlichen künftigen Strukturentwicklung der Stadt Neumarkt i.d.OPf. findet die eigene Prognose der Stadtverwaltung Verwendung. Für den übrigen Landkreis und die sonstigen Gebietskörperschaften wird die regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung des Bayerischen Landesamts für Statistik herangezogen.

Die Prognose errechnet für den Stadt Neumarkt i.d.OPf. eine Zunahme des motorisierten Gesamtverkehrs von 2020 bis 2030 um ca. 7.000 auf dann 136.200 Fahrten (+ 5 %) pro Normalwerktag. Der Großteil des zusätzlichen Verkehrs

<sup>20</sup> Datenbasis für intermodale Verkehrsuntersuchungen und Auswertungen im Großraum Nürnberg.

entfällt auf den MIV (+ 4.900); im ÖPNV soll die Fahrtenzahl um ca. 2.200 steigen. Betrachtet man jedoch die relativen Veränderungen, so wird für den ÖPNV ein erheblich höherer Zuwachs prognostiziert (+ 19 %) als für den MIV (+ 4 %). Die wesentlichen Ergebnisse der Gesamtverkehrsprognose sind in „Karte 05-II Gesamtverkehrsprognose: Binnen- und Quelle-Ziel-Verkehr“ auf Seite 48 dargestellt.

Für die Stadt Neumarkt i.d.OPf. ist von einer Zunahme des motorisierten Gesamtverkehrs vor allem im Binnenverkehr auszugehen. Daneben errechnet das Prognosemodell leichte Zuwächse in Richtung der Städteachse Nürnberg/Fürth/Erlangen/Schwabach, zum übrigen Landkreis Neumarkt i.d.OPf. und zum Landkreis Nürnberger Land.

Der Anstieg des motorisierten Gesamtverkehrs bis 2030 korreliert im Wesentlichen mit der erwarteten Entwicklung der Bevölkerungszahlen sowie den erwarteten zusätzlichen Arbeitsplätzen. Im Verkehrsmodell DIVAN hängt das Verkehrsaufkommen in erster Linie von der Einwohnerzahl eines Gebiets ab; zudem wirken sich Arbeitswege von und zu anderen Gebietskörperschaften aus.

Bezüglich des ÖPNV errechnet die Prognose v.a. für den Binnenverkehr in der Stadt Neumarkt i.d.OPf. Zuwächse. Dies ist v.a. als Folge des Maßnahmenpaketes zu sehen, das insgesamt erhebliche Verbesserungen im innerstädtischen ÖPNV gegenüber dem Ist-Zustand beinhaltet (vgl. „Kapitel 6. Maßnahmenpaket“ auf Seite 25). Daneben wird von und zur Städteachse Nürnberg/ Fürth/ Erlangen/ Schwabach eine signifikante Zunahme des ÖPNV-Aufkommens prognostiziert, was in erheblichem Maße in Zusammenhang mit dem künftigen Stundentakt beim RE 50 steht. Außerdem erwartet das Prognosemodell für 2030 eine höhere Nachfrage im ÖPNV zwischen Stadt und übrigen Landkreis Neumarkt i.d.OPf. Ursächlich hierfür dürften sowohl die Annahmen zur künftigen Strukturent-

wicklung als auch die o.g. Angebotsverbesserungen im SPNV sein.

# 6. Maßnahmenpaket

Die Schwachstellenanalyse beinhaltet eine Klassifizierung und Gewichtung der Mängel, die im Rahmen des SOLL-IST-Vergleichs festgestellt wurden. Als Ergebnis sind vorrangige, nachrangige und unerhebliche Defizite zu unterscheiden, die kurz- bzw. mittel- bzw. langfristigen Handlungsbedarf mit sich bringen.

Der Arbeitskreis hat sich darauf verständigt, durch diesen Nahverkehrsplan im gesamten Stadtgebiet den Grenzwert (= Mindeststandard) realisieren. Dies erfordert die Konzeption von Verbesserungsmaßnahmen, um die festgestellten vorrangigen und nachrangigen Defizite zu beheben. In der Schwachstellenanalyse wurde für die drei untersuchten Indikatoren und die unterschiedlichen Verkehrstage ein sehr unterschiedliches Ausmaß an Mängeln mit kurz- bzw. mittelfristigem Handlungsbedarf ermittelt.

Außerdem wurde vereinbart, dass das Maßnahmenpaket modular aufgebaut sein soll. Dies ermöglicht, die vorgesehenen Verbesserungen sowohl räumlich als auch nach Tagesarten differenziert zu betrachten.

Das Maßnahmenpaket ist einerseits unterteilt in Maßnahmen für jene 26 Verkehrszellen, die heute von den bestehenden Stadtbuslinien (561 – 570; 573) mit (festen) Fahrten im Taktverkehr bedient werden (Module 1 – 3 und 7) sowie in Maßnahmen für jene 11 Zellen, die von diesen Linien nicht angefahren werden (Module 4 – 6) (vgl. *Abbildung 7*). Die letzteren Gebiete liegen v.a. im östlichen und nördlichen Außenbereich des Stadtgebietes; hier ist die Bevölkerungsdichte erheblich niedriger als im Bedienungsgebiet der Stadtbuslinien. Aufgrund des niedrigeren Nachfragepotenzials werden die ländlich strukturier-

ten Verkehrszellen von Seiten der Stadtwerke durch Rufbuslinien (574, 575) bedient, die bislang jedoch nur wenige Fahrtmöglichkeiten unter der Woche bieten.

Innerhalb dieser grundlegenden räumlichen Unterteilung des Maßnahmenpaketes gibt es weitere Differenzierungen nach Verkehrstagen (Montag – Freitag; Samstag; Sonn- und Feiertag) und nach Zeittagen.

## 6.1 Maßnahmen im Stadtbusgebiet

Das **Modul 1A** beinhaltet für die Stadtbuslinien 561 – 570 zusätzliche Fahrten im erforderlichen Umfang, um künftig den Grenzwert (Mindeststandard) in der Haupt- (HVZ) und der Nebenverkehrszeit (NVZ) zu erfüllen. Abhängig vom derzeit vorhandenen Angebot und der Gebietskategorisierung

**Abb. 7: Maßnahmenpaket mit geschätzten Kosten**

	Montag – Freitag	Samstag	Sonn- u. Feiertag
<b>Stadtbusgebiet</b> (L. 561 - 570)	<b>Modul 1A:</b> Herstellung Grenzwert 05:40 - 20:30 h (feste Fahrten) ca. 677.500,- €	<b>Modul 2A:</b> Ausweitung Stadtbusverkehr bis ca. 18:00 h (feste Fahrten) ca. 100.000,- €	<b>Modul 3:</b> Einrichtung Angebot (RBU*) ca. 08:00 - 23:00 h ca. 70.000,- €
	<b>Modul 1B:</b> Einrichtung Spätverkehr (RBU*) - ca. 21:00 - 23:00 h ca. 52.000,- €	<b>Modul 2B:</b> Einrichtung Spätverkehr ca. 19:00 - 23:00 h (RBU*) ca. 18.500,- €	
	<b>Modul 7A:</b> Einrichtung Pendelbus-Linie ca. 08:00 - 19:00 h (feste Fahrten) ca. 150.700,- €	<b>Modul 2C:</b> Einricht. Nachtverkehr (Fr+Sa) ca. 00:00 - 02:00 h (RBU*) ca. 21.500,- €	
<b>Verkehrszellen im Außenbereich (Ost)</b> (Rufbus 574, 575)	<b>Modul 4:</b> Herstellung Grenzwert ca. 06:00 - 23:00 h (RBU*) ca. 152.500,- €	<b>Modul 7B:</b> Einrichtung Pendelbus-Linie ca. 08:00 - 16:00 h (feste Fahrten) ca. 23.700,- €	<b>Modul 6:</b> Einrichtung Angebot (RBU*) ca. 08:00 - 23:00 ca. 19.300,- €
		<b>Modul 5A:</b> Einrichtung Angebot (RBU*) ca. 06:00 - 23:00 h ca. 18.300,- €	
		<b>Modul 5B:</b> Einricht. Nachtverkehr (Fr+Sa) ca. 00:00 - 02:00 h (RBU*) ca. 8.000,- €	* RBU = Rufbus

rung der einzelnen Verkehrszellen sind dies für die Mehrzahl der Linien zwischen zwei und fünf zusätzliche Fahrten je Verkehrstag (Montag – Freitag); lediglich bei zwei Linien ist eine deutlich größere Aufstockung erforderlich. Allen Linien gemeinsam ist die Ausweitung des festen Linienbetriebs bis ca. 20:30 Uhr (Ende der NVZ); bislang endet der Stadtbetrieb unter der Woche bereits kurz vor 19:00 Uhr.

Außerdem enthält das Modul M 1A eine völlig neue Gewerbegebietslinie (Arbeitstitel „572“), um in den für Berufstätige relevanten Zeitlagen die Verkehrszellen „Technologiepark Nord“ und „Technologiepark Süd“ besser an den ÖPNV anzubinden. Mit der neuen Linie kann auch die räumliche Erschließung bereits vorhandener bzw. neu hinzukommender Gewerbeflächen in Stauff verbessert werden.

Hintergrund für die neue Gewerbegebietslinie sind die Ergebnisse der Schwachstellenanalyse, die für mehrere Gewerbegebiete in der Stadt Neumarkt i.d.OPf. Erschließungsdefizite festgestellt hat. Die betroffenen Verkehrszellen liegen zum Teil deutlich unter der Vorgabe, dass mindestens 80 % der Siedlungsfläche im Einzugsbereich einer Haltestelle liegen soll (vgl. „Kapitel 4.1 Erschließung“ auf Seite 18). Da auch die vorliegenden Planungen für die nächsten Jahre einzubeziehen sind, zeichnet sich weiterer Handlungsbedarf für die Gewerbegebiete Stauff und Habersmühle ab (vgl. „Kapitel 5.1 Siedlungsflächen“ auf Seite 22).

Ob die künftig erforderliche bessere Anbindung der Verkehrszelle Habersmühle ebenfalls über die neue Gewerbegebietslinie oder eher über eine Bestandslinie realisiert werden kann, ist zu gegebener Zeit in Abstimmung mit den Stadtwerken Neumarkt zu entscheiden.

Das Modul 1 A umfasst in Summe ca. 75 Fahrten je Verkehrstag.

Das **Modul 1B** sieht die Einrichtung eines ÖPNV-Angebotes in der Schwachverkehrszeit (SVZ) vor, die Montag – Freitag bis 23:00 Uhr defi-

niert ist. Der Großteil der Verkehrszellen weist hier mangels Angebot ein vorrangiges Defizit auf (vgl. „Kapitel 4.3 Bedienungshäufigkeit“ auf Seite 20). Da für den Spätverkehr eine geringere Nachfrage als tagsüber angenommen werden kann, ist das Modul 1B als Rufbusbetrieb konzipiert. Dieser funktioniert analog zu den bereits vorhandenen Rufbuslinien 574 und 575 der Stadtwerke Neumarkt. Alle angebotenen Fahrten sind haltestellengenau im Fahrplan dargestellt, werden jedoch nur durchgeführt, wenn innerhalb einer Mindestfrist eine telefonische Bestellung durch den Fahrgast erfolgt. Dadurch kann vermieden werden, dass ein Bus ohne Fahrgäste unterwegs ist, was bei festen Linienfahrten zu später Stunde ggf. der Fall sein könnte.

Das Modul 1B beinhaltet insgesamt 24 angebotene Rufbuskurse pro Verkehrstag. Für die Linien 567 und 568 einerseits und die Linien 569 und 570 andererseits ist jeweils ein kombinierter Linienweg aufgrund der räumlich benachbarten Bedienungsgebiete vorgesehen.

Das **Modul 2A** umfasst die Ausweitung des festen Linienbetriebs der Stadtbuslinien an Samstagen bis ca. 18:00 Uhr. Derzeit ist im Großteil der Verkehrszellen der Mindeststandard (Grenzwert) nicht erfüllt, da der Betrieb – je nach Linie – bereits zwischen 12:30 und 13:30 Uhr endet. Mit der Ausweitung bis 18:00 Uhr steht künftig sowohl dem samstäglichen Einkaufsverkehr in der Stadt Neumarkt i.d.OPf. als auch für viele Freizeitaktivitäten am Nachmittag ein Stadtbusangebot zu Verfügung. Das Modul 2A beinhaltet in Summe 40 Fahrten pro Verkehrstag.

In späteren Zeitlagen besteht samstags ebenfalls Bedarf für ein ÖPNV-Angebot; hier ist die Zahl der Verkehrszellen, in denen der Grenzwert nicht erfüllt wird, noch höher. Da am Abend jedoch von einer geringeren Nachfrage als tagsüber auszugehen ist, bietet sich – analog zu Montag – Freitag – der Betrieb mit Rufbussen an. Dieser ist im Maßnahmenpaket nochmals unterteilt in

das **Modul 2B** (ca. 19:00 – 23:00 Uhr) und das **Modul 2C** (ca. 00:00 – 02:00 Uhr). Da die definierte längere SVZ am Samstag (bis 02:00 Uhr) auch für Freitag gilt, ist dieser erweiterte Spätverkehr als eigenes Modul 2C dargestellt.

Das Modul 2B sieht insgesamt 40 und das Modul 2C 24 angebotene Rufbuskurse je Verkehrstag vor.

Das **Modul 3** enthält für alle Verkehrszellen des Stadtbusgebietes ein ÖPNV-Angebot an Sonn- und Feiertagen. Derzeit hat die ganz überwiegende Zahl dieser Zellen keinerlei Fahrmöglichkeiten im öffentlichen Verkehr. Das Modul 3 ist komplett als Rufbusbetrieb konzipiert, da mit geringerer Nachfrage als werktags zu rechnen ist. Sonn- und Feiertage sind durchgehend als Schwachverkehrszeit definiert (vgl. „Kapitel 3.4 Bedienungshäufigkeit“ auf Seite 17); der erforderliche Umfang des Moduls 3 beträgt insgesamt 108 angebotene Fahrmöglichkeiten je Verkehrstag, um den Grenzwert herzustellen. Tatsächlich werden jedoch nur jene Rufbusfahrten durchgeführt, die auch von Fahrgästen bestellt werden.

Neben den beschriebenen Modulen 1 – 3, die zur Realisierung des Mindeststandards erforderlich sind, enthält das Maßnahmenpaket für das Stadtbusgebiet noch die **Module 7A** und **7B** mit einer gänzlich neuen Pendelbus-Linie, die vom Volksfestplatz aus durch die Woffenbacher, Nürnberger, Markt- und Ingolstädter in die Regensburger Straße (und zurück) verlaufen soll. Hintergrund hierfür ist die Überlegung aus der Neumarkter Politik, den Volksfestplatz als kostenlosen Park-and-Ride-Platz zu nutzen und dort auswärtigen Besucherinnen und Besuchern die Möglichkeit zu bieten, mit der neuen Buslinie viele Einkaufs- und Dienstleistungsstandorte sowie wichtige Einrichtungen (z.B. Ärztehaus, Finanzamt) bequem und ohne Parkplatzsuche erreichen zu können. Der Pendelbus soll als fester Linienverkehr fahren, Montag – Freitag von ca. 08:00 – 19:00

Uhr (Modul 7A; 46 Fahrten pro Verkehrstag), an Samstagen von 08:00 – 16:00 Uhr (Modul 7B; 34 Fahrten).

## 6.2 Maßnahmen im Außenbereich

Bei den Verkehrszellen im östlichen und nordöstlichen Außenbereich der Stadt Neumarkt i.d.OPf. handelt es sich um kleine Dörfer bzw. Weiler mit niedriger Bevölkerungsdichte und ländlicher Siedlungsstruktur. Dieses Gebiet unterscheidet sich insofern deutlich von der Kernstadt.

Aktuell werden die Verkehrszellen im (nord)östlichen Außenbereich von Seiten der Stadtwerke Neumarkt durch die Rufbuslinien 574 und 575 bedient, die jedoch nur zwei bzw. drei Fahrtenpaare<sup>21</sup> montags – freitags beinhalten. Ein Teil der Zellen hat darüber hinaus noch einzelne Fahrmöglichkeiten mit Regionalbuslinien, vorwiegend an Schultagen.

Die Schwachstellenanalyse hat gezeigt, dass im (nord-)östlichen Außenbereich der Mindeststandard (Grenzwert) in vielen Fällen nicht erfüllt wird – trotz der niedrigeren Anforderungen, die für den hier zugeordneten Gebietstyp „niedrige Nutzungsdichte“ hinsichtlich der Bedienungshäufigkeit gelten (vgl. „Kapitel 3.4 Bedienungshäufigkeit“ auf Seite 17). Die Vorgaben des Grenzwerts werden oft in erheblichem Maße verfehlt. Insofern sind für die betroffenen Verkehrszellen erhebliche Ausweitungen des ÖPNV-Angebots erforderlich, um künftig den Mindeststandard herzustellen. Aufgrund des geringen Bevölkerungspotenzials und der Weitläufigkeit dieses Gebietes wäre eine Angebotsausweitung durch feste Linienfahrten im Taktverkehr weder wirtschaftlich darstellbar noch ökologisch sinnvoll. Deshalb sind alle Module für den Außenbereich als Rufbusbedienung vorgesehen, die nach dem dort bereits bekannten Prinzip der vorhandenen

Rufbuslinien 574 und 575 funktioniert.

Das **Modul 4** beinhaltet die Fahrten, die zusätzlich benötigt werden, um den Grenzwert am Verkehrstag Montag – Freitag in den Verkehrszeiträumen Haupt-, Neben- und Schwachverkehrszeit zu realisieren. Aufgrund des geringen bisherigen Angebots sind hierfür insgesamt 29 neue Rufbus-Fahrtenpaare je Verkehrstag erforderlich. Tatsächlich gefahren werden jedoch nur die von Fahrgästen bestellten Verbindungen.

Samstags sind für den Außenbereich die **Module 5A** und **5B** relevant; diese enthalten die erforderliche Zahl an Rufbusfahrten, um künftig den Mindeststandard für die Verkehrszellen anzubieten. Für einige der Dörfer im Außenbereich entsteht dadurch samstags erstmalig ein ÖPNV-Angebot, da die vorhandenen Rufbuslinien 574 und 575 bisher nur Montag – Freitag verkehren. Die Aufteilung in zwei Module resultiert aus der für Samstag (und Freitag) definierten längeren SVZ (bis 02:00 Uhr). Das Modul 5A (ca. 06:00 – 23:00 Uhr) umfasst 18 und das Modul 5B (ca. 00:00 – 02:00 Uhr) 4 Rufbus-Fahrtenpaare je Verkehrstag.

Durch Realisierung des **Moduls 6** erhalten die bedienten Orte erstmals ein öffentliches Verkehrsangebot an Sonn- und Feiertagen. Das Modul beinhaltet insgesamt 16 Rufbus-Fahrtenpaare pro Verkehrstag. Dadurch wird künftig in den Verkehrszellen im Außenbereich der Grenzwert erfüllt.

<sup>21</sup> Beide Linien verlaufen als Ringlinien, d.h. jede Fahrt bietet sowohl eine Hin- als auch eine Rückfahrmöglichkeit und stellt somit ein Fahrtenpaar dar.

# 7. Bewertung des Maßnahmenpaketes

## 7.1 Verkehrliche Wirkung

Ziel des Maßnahmenpakets ist die Herstellung des Mindeststandards im gesamten Stadtgebiet Neumarkt i.d.OPf. Der Leistungsumfang der einzelnen Module wird bestimmt vom Ausmaß des Defizits, das die jeweils relevanten Verkehrszellen hinsichtlich des Grenzwerts aufweisen.

### Verbindungshäufigkeit

Das Maßnahmenpaket bewirkt für alle Verkehrszellen zusätzliche Fahrmöglichkeiten im ÖPNV. Besonders groß ist der Umfang der Angebotsmehrung, wenn eine Verkehrszelle im betrachteten Verkehrszeitraum die jeweilige Vorgabe des Grenzwerts erheblich verfehlt.

Unter der Woche wird im Stadtbusgebiet die Verbindungshäufigkeit tagsüber in den meisten Verkehrszellen leicht, in einzelnen Zellen jedoch deutlich steigen. Im (nord-)östlichen Außenbereich führt das Maßnahmenpaket für alle Orte zu einer erheblich höheren Fahrtenhäufigkeit gegenüber heute. Abends gilt dies dann auch für die städtischen Verkehrszellen. Am Wochenende profitieren ebenfalls sämtliche Verkehrszellen von stark verbesserten Verbindungshäufigkeiten.

### Bedienungszeiträume / Daseinsvorsorge

Mit der Einrichtung von ÖPNV-Angeboten in der gesamten definierten Schwachverkehrszeit erhalten der Großteil der Neumarkter Bevölkerung und auch Besucher von auswärts erstmals überhaupt ein öffentliches Verkehrsangebot am späteren

Abend unter der Woche, am Samstag ab dem frühen Nachmittag bzw. ganztags an Sonn- und Feiertagen. Dadurch verbessert sich die Mobilität ohne Auto in erheblichem Maße.

### Reisezeit

Bei den Reisezeiten zu den überörtlichen Zielorten ist vor allem für jene Verkehrszellen mit Verbesserungen zu rechnen, die durch das Maßnahmenpaket deutlich mehr – auch auf die Züge am Bahnhof Neumarkt abgestimmte – Fahrmöglichkeiten erhalten. Dadurch verkürzen sich sowohl längere Übergangszeiten zwischen Bus und Bahn, die heute teilweise anfallen, als auch die Gesamtreisezeit in die Oberzentren Nürnberg und Regensburg.

Ab Dezember 2024 wird der RE 50 (Nürnberg – Neumarkt – Regensburg) stündlich und damit nahezu doppelt so häufig wie bisher fahren. Mit einer entsprechenden Ausrichtung auf diese schnellen Regionalzüge lassen sich künftig für den gesamten Einzugsbereich der Stadtbuslinien Zeitersparnisse nach Nürnberg und noch mehr nach Regensburg realisieren.

### Reisekomfort

Aufgrund der hohen Qualitätsstandards besteht im Stadtverkehr Neumarkt bereits heute ein hoher Reisekomfort, was die Barrierefreiheit und Ausstattung der Busse betrifft. Dieses Niveau bleibt auch bei künftigen Fahrzeugbeschaffungen erhalten bzw. wird ggf. zeitgemäß weiterentwickelt.

### Reisekosten

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

Für die Rufbuslinien 574 und 575 ist derzeit neben dem regulären Tarif noch ein Zuschlag (Einzelfahrschein Erwachsene Preisstufe D) erforderlich. Ob dieser Zuschlag künftig beibehalten bzw. auch für die geplanten Rufbusangebote der Stadtbuslinien in der Schwachverkehrszeit gelten soll, ist rechtzeitig vor Umsetzung des Maßnahmenpaketes durch die Stadt Neumarkt i.d.OPf. zu entscheiden.

## 7.2 Finanzielle Wirkung

### Leistungsabhängige Kosten

Das Maßnahmenpaket beinhaltet eine erhebliche Mehrung der Betriebsleistung im Neumarkter Stadtverkehr. Dadurch nehmen sowohl die Einsatzstunden des Fahrpersonals als auch die Treibstoff- bzw. Energiekosten in signifikantem Maße zu.

Die geschätzten jährlichen Kosten für die einzelnen Module sind *Abbildung 7 auf Seite 25* zu entnehmen. Das **Maßnahmenpaket** wird in Summe einen **Mehraufwand von voraussichtlich ca. 1.312.000 € pro Jahr** verursachen.

Die Kosten für die Module mit festen Linienfahrten (1A, 2A, 7A, 7B) wurden anhand des entsprechenden Kilometer-Kostensatzes der Stadtwerke Neumarkt ermittelt. Hierin

ist bereits berücksichtigt, dass zwei zusätzliche Busse angeschafft werden müssen, um die zusätzlichen Fahrten durchführen zu können.

Der Ermittlung der Mehrkosten für die Rufbus-Module (1B, 2B, 2C, 3, 4, 5A, 5B, 6) liegt jener Kilometer-Kostensatz zugrunde, der für die Stadtwerke Neumarkt bei den bestehenden Rufbus-Linien (574, 575) maßgeblich ist.

Für die zusätzlichen Rufbus-Angebote wurde ein Abrufgrad von 30 % unterstellt; d.h. dass von zehn im Fahrplan angebotenen Fahrten drei tatsächlich bestellt und gefahren werden. Diese Annahme orientiert sich an Erfahrungswerten mit Bedarfsverkehren aus anderen Städten und entspricht auch der Vorgehensweise früherer Planungen für den Stadtverkehr Neumarkt.

Des Weiteren ist davon auszugehen, dass nicht jede bestellte Fahrt die Endhaltestelle der jeweiligen Linie als Ziel hat. Daher wird als Prämisse gesetzt, dass die durchgeführten Rufbus-Fahrten durchschnittlich 80 % der Gesamtlänge laut Fahrplan fahren, da Bedarfsverkehre nicht pauschal die gesamte Linienlänge abfahren, sondern stets nur die bestellten Haltestellen.

Erfahrungsgemäß dauert es längere Zeit, bis neue ÖPNV-Angebote in der Bevölkerung hinreichend bekannt sind und dann auch entsprechend genutzt werden. Insofern ist durchaus damit zu rechnen, dass die ermittelten Kosten für die Rufbus-Module zunächst nicht in vollem Umfang anfallen werden. Dagegen kommen bei den Modulen mit festen Linienfahrten die jeweiligen Beträge von Beginn an zum Tragen.

### Investitionskosten

Das Modul 1A beinhaltet u.a. eine neue Gewerbegebietslinie zur Verbesserung der räumlichen Erschließung. In diesem Zusammenhang sind neue Haltestellen einzurichten, für deren Ausstattung (Haltestellenmast; Fahrplankasten) jeweils – sehr überschaubare – Kosten anfallen werden. Die Zuständigkeit hierfür liegt beim Verkehrsunternehmen.

Für die Realisierung der geplanten Pendelbus-Linie (Module 7A und 7B) ist eine geeignete Wendemöglichkeit am Volksfestplatz als Start- und Endpunkt erforderlich. Wenn hierfür die vorhandenen Ein- und Ausfahrten zum Volksfestplatz bzw. die dortigen Parkgassen vorgesehen werden, könnte dies für den Linienbus durchaus „knifflige“ Situationen im Fahrbetrieb mit sich bringen<sup>22</sup>. Daher wäre es seitens der Stadt Neumarkt i.d.OPf. sinnvoll, zeitnah zu prüfen, ob sich eine bauliche Maßnahme für eine alltagstaugliche Wendemöglichkeit realisieren lässt.

<sup>22</sup> Vor allem die Abzweige in die bzw. aus den Parkgassen berücksichtigen die Schleppkurven von Linienbussen nicht in ausreichendem Maße. Auch die Breite der Fahrgassen ist nicht explizit für Busse bemessen.

# 8. Barrierefreiheit

Das Personenbeförderungsgesetz enthält in § 8 Abs. 3 die Zielvorgabe der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV (vgl. „Kapitel 1.4.1 Ziele nach dem PBefG und nach dem BayÖPNVG“ auf Seite 8). In den folgenden Abschnitten werden zunächst die konkreten Anforderungen erläutert, die sich an die Aspekte Infrastruktur, Fahrzeuge und Kommunikation bzw. Information stellen. Anschließend wird dargestellt, wie die Stadt Neumarkt i.d.OPf. die Zielvorgabe umsetzt.

## 8.1 Aspekte eines barrierefreien ÖPNV

### 8.1.1 Infrastruktur

Barrierefreiheit an Haltestellen einschließlich deren näherem Umfeld bringt u.a. folgende wesentliche Anforderungen mit sich:

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

Die VGN GmbH hat gemeinsam mit einigen Aufgabenträgern im Rahmen der Erstellung des Regionalen Nahverkehrsplans Empfehlungen für bauliche Mindeststandards erarbeitet. Diese Standards sollten für

den barrierefreien Um- und Neubau von Bushaltestellen im VGN-Gebiet grundsätzlich umgesetzt werden. Die 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 obliegt den Aufgabenträgern in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen und Bau- lastträgern sowie in Zusammenarbeit mit den Verbänden und Beauftragten der Betroffenen. Die erarbeiteten Empfehlungen sind als „Anlage 1: Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN“ auf Seite 64 Bestandteil dieses Nahverkehrsplans.

### 8.1.2 Fahrzeuge

Um Barrierefreiheit im ÖPNV zu realisieren, ist der Einsatz von Niederflur- oder Low-Entry-Bussen erforderlich. Niederflurbusse haben über die gesamte Fahrzeuglänge einen tief liegenden Fußboden (ca. 31 – 34 cm über der Fahrbahn) und keine Stufen im Fahrzeug. Low-Entry-Busse entsprechen im vorderen Wagenteil (bis einschließlich der mittleren Einstiegstüre) ebenfalls einem Niederflurfahrzeug; lediglich zum hinteren Bereich hin gibt es kleinere Stufen. Niederflur- und Low-Entry-Busse verfügen meist über eine Absenkautomatik (sog. Kneeling) sowie Klapprampen, um zu große Höhenunterschiede bzw. Spalten gegenüber dem Haltestellenbord zu überbrücken.

Die Vorgaben für barrierefreie Fahrzeuge orientieren sich an der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 i.V.m. Abs. 3.11.4.1.3 der UN-ECE-Rege-

lung 107<sup>23</sup> und beziehen sich nur auf Fahrzeuge ab 22 Sitzplätzen. Diese Verordnung legt z.B. die Kriterien für den Niederflureinsteig und für Klapprampen sowie Stellplätze für Rollstuhl bzw. Kinderwagen fest.

### 8.1.3 Information und Kommunikation

Bei der Fahrgastinformation kann unterschieden werden in Auskünfte, die vor Ort (an der Haltestelle bzw. im Fahrzeug) weitergegeben werden und in allgemeine Informationen, die ortsunabhängig verfügbar sind. Für letzteren Bereich wird zunehmend das Internet genutzt (z. B. die Elektronische Fahrplanauskunft (EFA)), aber auch gedruckte Medien (Fahrpläne, Tariftabellen, Infoprospekte) haben nach wie vor Bedeutung.

Grundsätzlich gilt für die barrierefreie Information und Kommunikation das „Zwei-Sinne-Prinzip“, d.h. alle notwendigen Informationen müssen über mindestens zwei Sinne (Sehen, Hören, Tasten) vermittelt werden.

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

Die Information vor Ort an den Haltestellen und in den Fahrzeugen ist jedoch vom jeweiligen Aufgaben-

<sup>23</sup> 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. L255 vom 29.09.2010)

träger zu definieren. Der barrierefreie Zugang zur Information richtet sich im Allgemeinen nach den Vorgaben der Verbundgesellschaft, welche im o.g. Leitfaden (vgl. „Anlage 1: Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN“ auf Seite 64) enthalten sind.

## 8.2 Realisierung von Barrierefreiheit in der Stadt Neumarkt i.d.OPf.

### 8.2.1 Haltestellen

Der bereits erwähnte Leitfaden „Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen im VGN“ liegt dem Straßenbauamt der Stadt Neumarkt i.d.OPf. vor. Deren Berücksichtigung ist Voraussetzung, um Fördermittel für den barrierefreien Umbau durch die Regierung der Oberpfalz zu erhalten.

#### Erstellung eines Haltestellenkatalogs

Im Gebiet der Stadt Neumarkt i.d.OPf. gibt es derzeit über 150 Haltestellen an öffentlichen Buslinien. Viele Haltestellen haben jeweils zwei Steige (meist einander gegenüber liegend für Richtung und Gegenrichtung). Außerdem gibt es etliche Haltestellen mit nur einem Steig, z.B. bei ringförmigem Linienvorlauf. Dem stehen wenige Fälle mit (deutlich) mehr als zwei Steigen gegenüber, besonders am Busbahnhof Neumarkt sowie an der St. Florian-Str. (Schulzentrum). Insgesamt gibt es in der Stadt Neumarkt i.d.OPf. ca. 265 Haltestellensteige.

Im Vorfeld der Teilfortschreibung 2018 wurden alle Bussteige besichtigt, der bauliche Zustand, die Zuwegung sowie die Ausstattung untersucht und kartiert sowie Fotos aus zwei Perspektiven aufgenommen. Somit konnte ein Kataster aller Bushaltestellen und -steige im Stadtgebiet erstellt werden. Dieses Haltestellenkataster ist Grundlage für die Priorisierung zur Umsetzung des barrierefreien Ausbaus der Hal-

testellen bzw. für die Definition von Ausnahmen.

#### Prioritätenbildung und Definition von Ausnahmen

Der Gesetzgeber hat für die Zielvorgabe der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV den 01.01.2022 als Frist genannt. Er gewährt den Aufgabenträgern aber die Möglichkeit, begründete Ausnahmen zu definieren, die im Nahverkehrsplan verankert werden müssen.

Aufgrund der hohen Investitionssummen für einen barrierefreien ÖPNV sowie begrenzter personeller Spielräume war bereits bei Erarbeitung der Teilfortschreibung 2018 absehbar, dass eine vollständige Barrierefreiheit bis zum 01.01.2022 nicht realisierbar ist. Deshalb ist eine Priorisierung der Maßnahmen mit entsprechender zeitlicher Staffelung des barrierefreien Ausbaus erforderlich.

Vor diesem Hintergrund hat die Stadt Neumarkt i.d.OPf. in der Teilfortschreibung 2018 Handlungsprinzipien formuliert und eine Priorisierung für den barrierefreien Umbau von Haltestellen erarbeitet. Hinzu kommt die Definition von Ausnahmen bei der Barrierefreiheit. Diese Inhalte haben weiterhin Gültigkeit und können für diesen Nahverkehrsplan übernommen werden.

Ein Handlungsprinzip lautet, dass 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. Weiter soll angestrebt werden, in baulich eigenständigen Ortslagen zumindest eine Haltestelle barrierefrei auszubauen, um den barrierefreien Zugang zum ÖPNV zu gewährleisten.

Für die Priorisierung werden folgende Kriterien herangezogen, die jeweils dafür sprechen, dass eine Haltestelle bevorzugt barrierefrei umgebaut werden sollte:

#### Netzfunktion

- **Umsteigeknoten:** Bedienung durch zwei oder mehr Linien.
- **Fahrtenhäufigkeit:** mindestens Halbstundentakt in der Haupt- und Nebenverkehrszeit.
- **Bedienform:** Bedienung der Haltestelle durch Linienbus.

#### Fahrgastzahlen

- **starke Nutzung:** mindestens 20 Einsteiger pro Schultag.

#### Wichtige Einrichtungen im näheren Umfeld der Haltestelle

- Einrichtungen, die für **mobilitätseingeschränkte Personen besonders relevant** sind (z.B. Krankenhaus, Altenheim, Behindertenwerkstatt).
- **Allgemein wichtige Ziele** (z.B. Bahnhof, Behörden, Schulen, größere Einkaufsstätten, Friedhof).
- Zusätzliche Gewichtung für **Einrichtungen mit besonders großer Reichweite:** 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 für die Untersuchung vorgegeben. Alle Haltestellen wurden 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.

## Ergebnis

Der Gutachter hat für jeden Haltestellensteig im Stadtgebiet Neumarkt i.d.OPf. geprüft, welche der o.g. Kriterien erfüllt sind. Daraus resultiert folgendes Ergebnis:

- **Priorität 1:** 38 Steige.
- **Priorität 2:** 82 Steige.
- **Priorität 3:** 145 Steige.

Eine Auflistung der jeweils zugeordneten Haltestellen ist in „Anlage 2: Priorisierung von Bushaltestellen in der Stadt Neumarkt i.d.OPf. für den barrierefreien Ausbau“ auf Seite 85 enthalten.

## Aktueller Ausbauzustand

Legt man die vollständigen Vorgaben des Leitfadens „Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen im VGN“ zugrunde, so ist in der Stadt Neumarkt bisher folgender Zustand des barrierefreien Umbaus erreicht:

- **Priorität 1:** 0 Steige
- **Priorität 2:** 14 Steige
- **Priorität 3:** 6 Steige

Der Wert für die Priorität 1 überrascht zunächst, bedarf jedoch folgender Erläuterung: der aktuelle Zustand der barrierefreien Ausstattung der Haltestellen mit Priorität 1 im kommunalen Nahverkehrsnetz erfüllt nicht alle Anforderungen an barrierefreie Haltestellen gemäß des o.g. Leitfadens. Während Haltestellen wie z.B. das Landratsamt und der Neue Markt bereits weitestgehend barrierefrei sind<sup>24</sup> - und auch aufgrund ihrer Umgestaltung vor wenigen Jahren kein konkreter Handlungsbedarf gesehen wird - gibt es andere, wie z.B. das Klinikum, die noch im Zustand ihrer Erstellung vor über 15 Jahren verblieben sind. Hier besteht Handlungsbedarf für eine barrierefreie Umgestaltung. Diese soll in Form von geeigneten Baumaßnahmen zeitnah umgesetzt wer-

den. Auch der Busbahnhof stellt eine besondere Herausforderung dar, da hier ein umfassender Umbau erforderlich wäre, um eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Im Zuge der zukünftigen Innenstadt-Umgestaltungsmaßnahmen werden die Haltestellen am Marktplatz, Rathaus und Oberen Markt barrierefrei umgestaltet. Darüber hinaus werden im Erneuerungsprogramm des städtischen Straßenbauamtes anstehende Straßenbaumaßnahmen z.B. entlang der Regensburger Straße genutzt, um die Barrierefreiheit der Haltestelle zu verbessern.

Der Vorgehensweise der Priorisierung entsprechend stehen für die Stadt Neumarkt i.d.OPf. in den nächsten Jahren vor allem die Haltestellen mit Prio 1 im Fokus. Dennoch ist es sinnvoll, wenn im Rahmen von - anderweitig veranlassten - Straßenbaumaßnahmen auch Haltestellen mit niedrigerer Priorität umgebaut werden.

Insgesamt bringt die Zielvorgabe der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV für die Stadt Neumarkt i.d.OPf. einen enormen Handlungsbedarf hinsichtlich des Umbaus von Bushaltestellen mit sich, verbunden mit der Freigabe von Haushaltsmitteln im Millionenbereich.

## Definition von Ausnahmen

In bestimmten Fällen ist der barrierefreie Ausbau einer Haltestelle aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht oder nur mit unverhältnismäßig großem Aufwand möglich bzw. nicht sinnvoll. Das PBefG gewährt die Möglichkeit, dass hier Ausnahmen von der Zielvorgabe „Vollständige Barrierefreiheit bis 01.01.2022“ festgelegt werden, die aber jeweils zu begründen sind (§ 8 Abs. 3 Satz 6). Für diese Haltestellen gilt einer der folgenden Ausnahmetatbestände:

- Die Haltestelle liegt außerorts (z.B. an einem Straßenabzweig).

Begründung: die Umgebung der Haltestelle ist nicht barrierefrei und kann (in absehbarer Zeit) auch nicht umgebaut werden

(kein Fußweg in den Ort vorhanden, Fahrgäste gehen im Straßenbankett bzw. Grünstreifen). Im ländlichen Außenbereich des Stadtgebiets gibt es solche Haltestellen.

- Die Haltestelle ist in ihrem Bestand nicht langfristig gesichert, da Umbaumaßnahmen in der Umgebung anstehen oder es Planungen gibt die Haltestelle zu verlegen oder die Linienführung zu ändern.

Begründung: der Umbau einer Haltestelle, die möglicherweise in wenigen Jahren stillgelegt wird, wäre finanziell nicht zu verantworten.

## 8.2.2 Fahrzeuge

Die Stadtwerke Neumarkt setzen seit vielen Jahren ausschließlich Niederflurbusse ein; auch alle künftig zu beschaffenden Fahrzeuge werden dieser Bauweise entsprechen. Deshalb sind die Vorgaben für barrierefreie Busse im Stadtverkehr erfüllt.

## 8.2.3 Information und Kommunikation

Das anstehende Vergabeverfahren der Stadt Neumarkt i.d.OPf. für die beabsichtigte Vergabe des Stadtverkehrs wird auch Vorgaben zum Bereich „Information und Kommunikation“ umfassen. Hierfür werden die Anforderungen zur Barrierefreiheit aus der Leitlinie „Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen im VGN“ auf Seite Seite 64 berücksichtigt.

Das „Kapitel 1.4.2 Ziele der Stadt Neumarkt i.d.OPf.“ auf Seite 9 enthält u.a. den Vorschlag, für bestimmte stark frequentierte Haltestellen zu prüfen, ob diese mit DFI-Anzeigern (Dynamische Fahrgastinformation) ausgerüstet werden können. Solche Anzeiger haben zusätzlich eine Sprachausgabe, mit der sich Blinde und sehbehinderte

<sup>24</sup> Bei diesen beiden Haltestellen entspricht die Höhe der Haltestellenkante nicht der Mindestanforderung.

Fahrgäste auf Knopfdruck die angezeigten Texte vorlesen lassen können.

# 9. Beteiligungsverfahren

## 9.1 Beteiligung der Verkehrsunternehmen

Gemäß § 8 Abs. 3 Satz 6 PBefG ist eine frühzeitige Beteiligung der Verkehrsunternehmen, die im Gebiet des jeweiligen Aufgabenträgers öffentliche Linienverkehre betreiben, erforderlich. Laut Art. 13 Abs. 1 Satz 2 BayÖPNVG ist eine angemessene Mitwirkung der Verkehrsunternehmen sicherzustellen. Vor diesem Hintergrund waren die Stadtwerke Neumarkt als Betreiber des Stadtverkehrs zu allen Sitzungen des Arbeitskreises Nahverkehrsplan (AK NVP) eingeladen und konnten sich dort in die Diskussionen einbringen. Alle Verkehrsunternehmen, deren öffentliche Linien aus dem Landkreis in das Stadtgebiet Neumarkt i.d.OPf. (und umgekehrt) verlaufen, erhielten jeweils die Sitzungsprotokolle des AK NVP.

Der Entwurf des Endberichts zum Nahverkehrsplan 2024 ist allen Verkehrsunternehmen, die öffentliche Linienverkehre im Gebiet der Stadt Neumarkt i.d.OPf. betreiben, zur Stellungnahme übermittelt worden. In diesem Rahmen wurden jedoch keinerlei Einwände vorgebracht.

## 9.2 Beteiligung von Behindertenbeauftragten und -verbänden

Das PBefG sieht für die Aufstellung des Nahverkehrsplans die Beteiligung von Behindertenbeauftragten und Verbänden der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste vor (vgl. § 8 Abs. 3). Vor diesem Hintergrund nahm die Beauftragte des Neumarkter Stadtrates für Menschen mit Behinderung als Mitglied des Arbeitskreises Nahver-

kehrsplan an den Sitzungen teil und brachte sich für die Anliegen von Menschen mit Handicaps ein.

Im Rahmen der Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Neumarkt i.d.OPf. zur Barrierefreiheit 2018 fanden zwei Veranstaltungen statt, zu denen u.a. die (damalige) Seniorenreferentin, der Behindertenreferent und der Seniorenbeirat der Stadt sowie die Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste eingeladen waren. Diese breite Beteiligung im Rahmen der grundlegenden Behandlung des Themas „Barrierefreiheit“ entspricht der o.g. Vorgabe des PBefG.

## 9.3 Weitere Beteiligungen

Zur Abstimmung mit den Nahverkehrsplanungen des angrenzenden ÖPNV-Aufgabenträgers war eine Vertreterin des Landkreises Neumarkt i.d.OPf. zu allen Sitzungen des AK NVP eingeladen und brachte sich hier ein. Darüber hinaus erhielt der Landkreis Neumarkt i.d.OPf. die Möglichkeit, sich zum Entwurf des Endberichts schriftlich zu äußern. In diesem Zusammenhang wurde ein redaktioneller Hinweis gegeben, der in die vorliegende endgültige Fassung eingearbeitet worden ist.

Außerdem bekam der VCD (Verkehrsclub Deutschland) als Fahrgastverband im Bereich ÖPNV den Entwurf des Endberichts zur schriftlichen Anhörung, wie dies gemäß § 8 Abs. 3 Satz 6 PBefG vorgesehen ist. Vom VCD wurde keine Stellungnahme abgegeben.

# 10. Karten

Karte 01-I	Raumstruktur
Karte 01-II	Siedlungs- und Arbeitsplatzstruktur
Karte 01-III	Gebietskategorien
Karte 01-IV	Schulstandorte
Karte 02-I	Erschließung
Karte 03-I	Handlungsbedarf: Montag – Freitag an Schultagen
Karte 03-II	Handlungsbedarf: Montag – Freitag an Ferientagen
Karte 03-III	Handlungsbedarf an Samstagen
Karte 03-IV	Handlungsbedarf an Sonn- und Feiertagen
Karte 04-I	Liniennetz
Karte 04-II	Tarifzonenplan
Karte 05-I	Analyse Verkehrsaufkommen: Binnen- und Quelle-Ziel-Verkehr
Karte 05-II	Gesamtverkehrsprognose: Binnen- und Quelle-Ziel-Verkehr

# Nahverkehrsplan für die Stadt Neumarkt i.d.OPf.

## Karte 01-I Raumstruktur

### Legende:

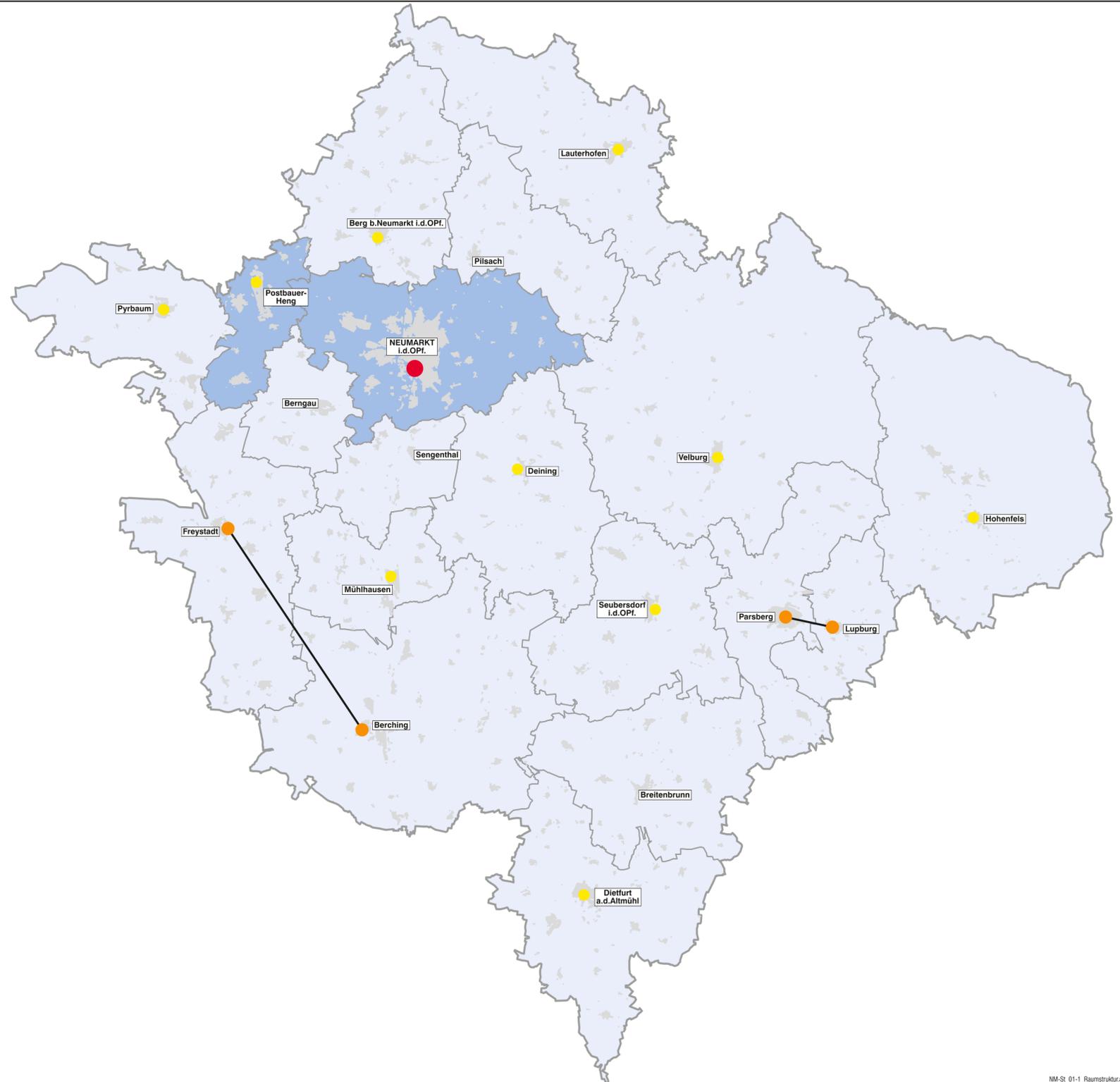
- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Pyrbaum Gemeindehauptort

### Gebietskategorien

- Verdichtungsraum
- Allgemeiner ländlicher Raum

### Zentrale Orte

- Oberzentrum
- Mittelzentrum
- gemeinsames Mittelzentrum
- Grundzentrum



# Nahverkehrsplan für die Stadt Neumarkt i.d.OPf.

## Karte 01-II Siedlungs- und Arbeitsplatzstruktur

**Legende:**  
 Grenze Verkehrszelle  
 Stauf Name Verkehrszelle

**Bevölkerungsdichte** (Einwohner pro km<sup>2</sup> bebaute Fläche)

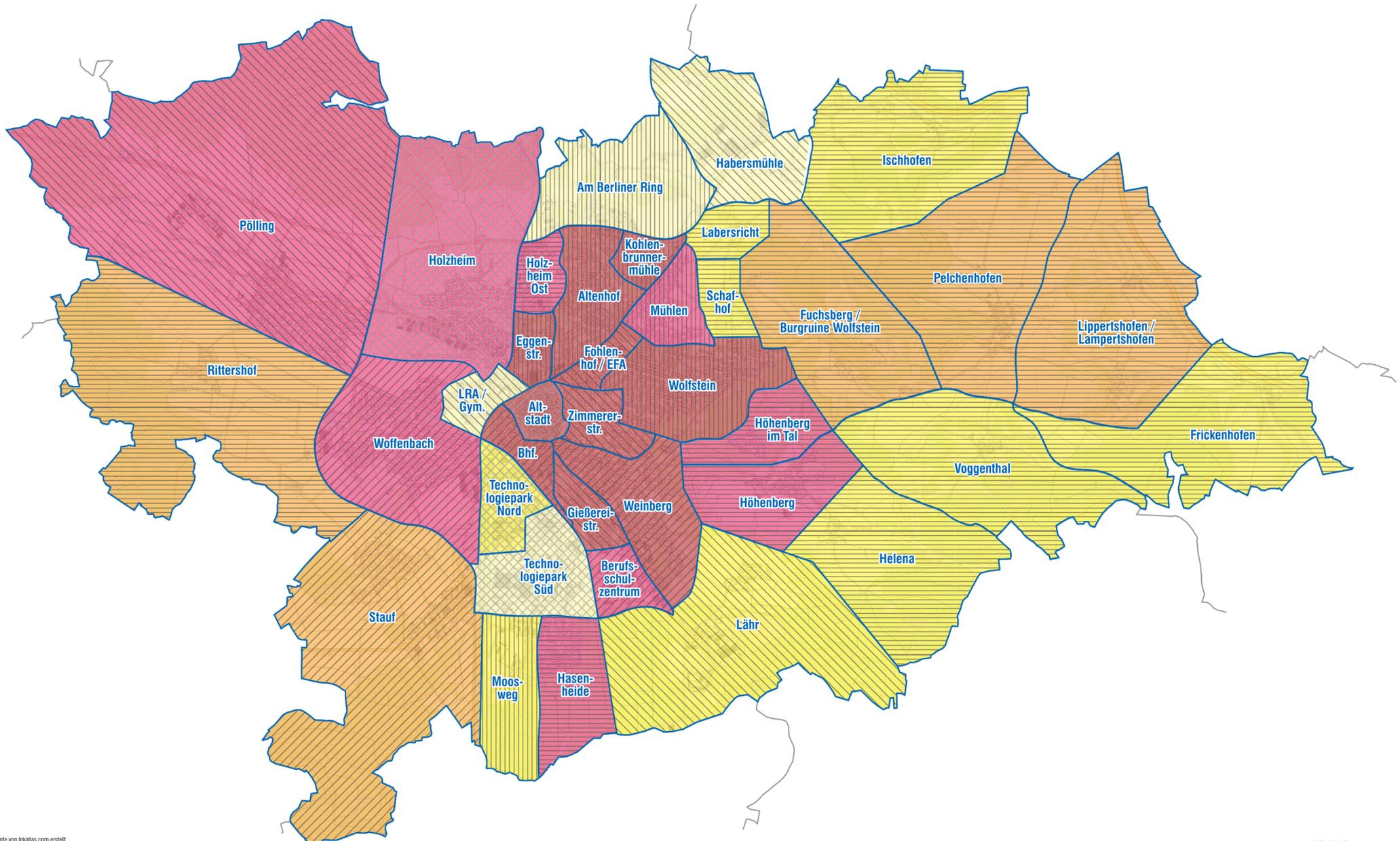
-  über 4.000 EW/km<sup>2</sup>
-  2.000 - 4.000 EW/km<sup>2</sup>
-  1.000 - 2.000 EW/km<sup>2</sup>
-  500 - 1.000 EW/km<sup>2</sup>
-  unter 500 EW/km<sup>2</sup>

**Arbeitsplatzdichte** (Beschäftigte pro Verkehrszelle)

-  über 2.000 Beschäftigte
-  1.200 - 2.000 Beschäftigte
-  600 - 1.200 Beschäftigte
-  100 - 600 Beschäftigte
-  unter 100 Beschäftigte



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg



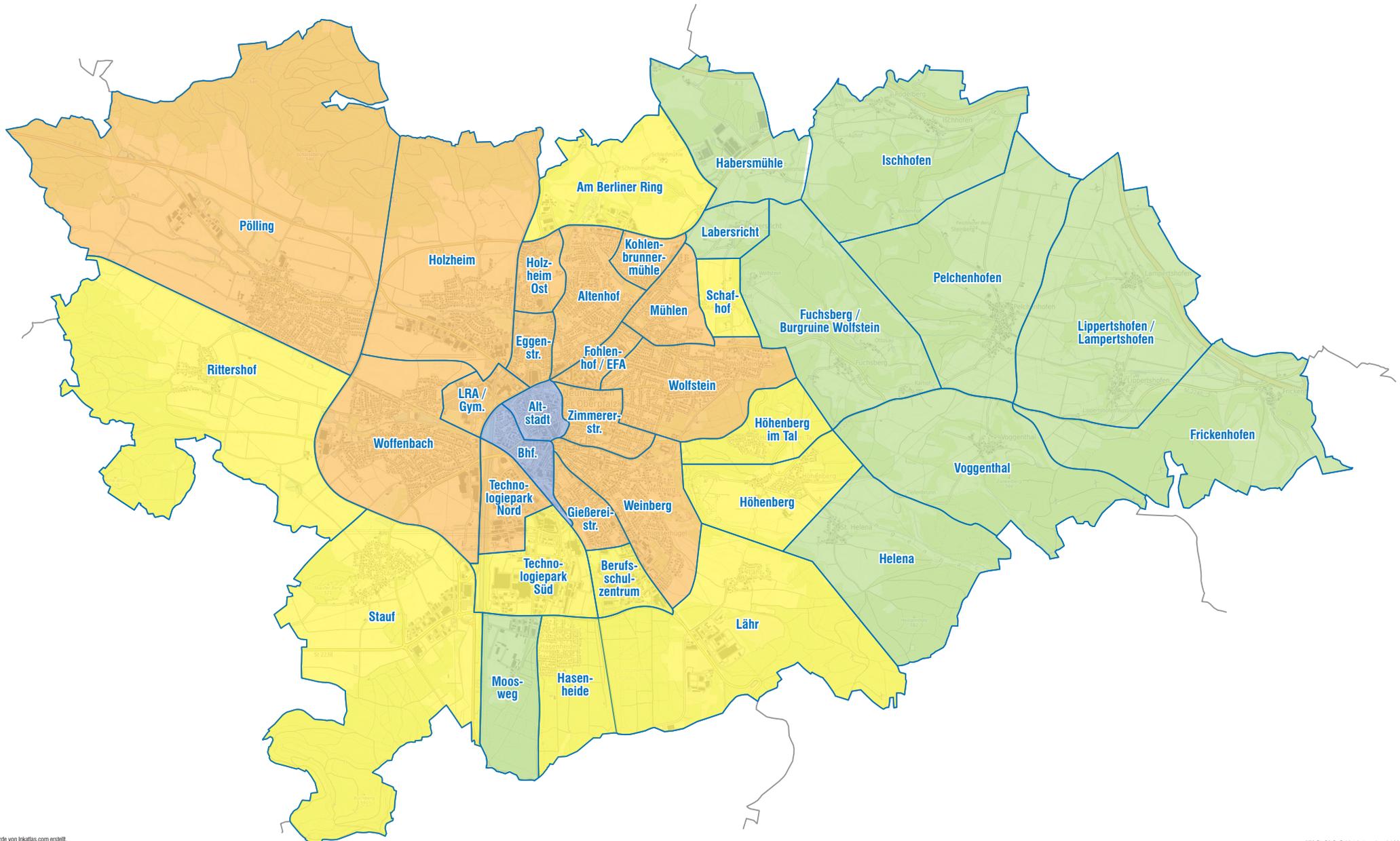
# Nahverkehrsplan für die Stadt Neumarkt i.d.OPf.

## Karte 01-III Gebietskategorien

- Legende:**
-  Grenze Verkehrszelle
  -  **Stauf** Name Verkehrszelle
  -  Kernbereich
  -  Gebiete mit hoher Nutzungsdichte
  -  Gebiete mit mittlerer Nutzungsdichte
  -  Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg



# Nahverkehrsplan für die Stadt Neumarkt i.d.OPf.

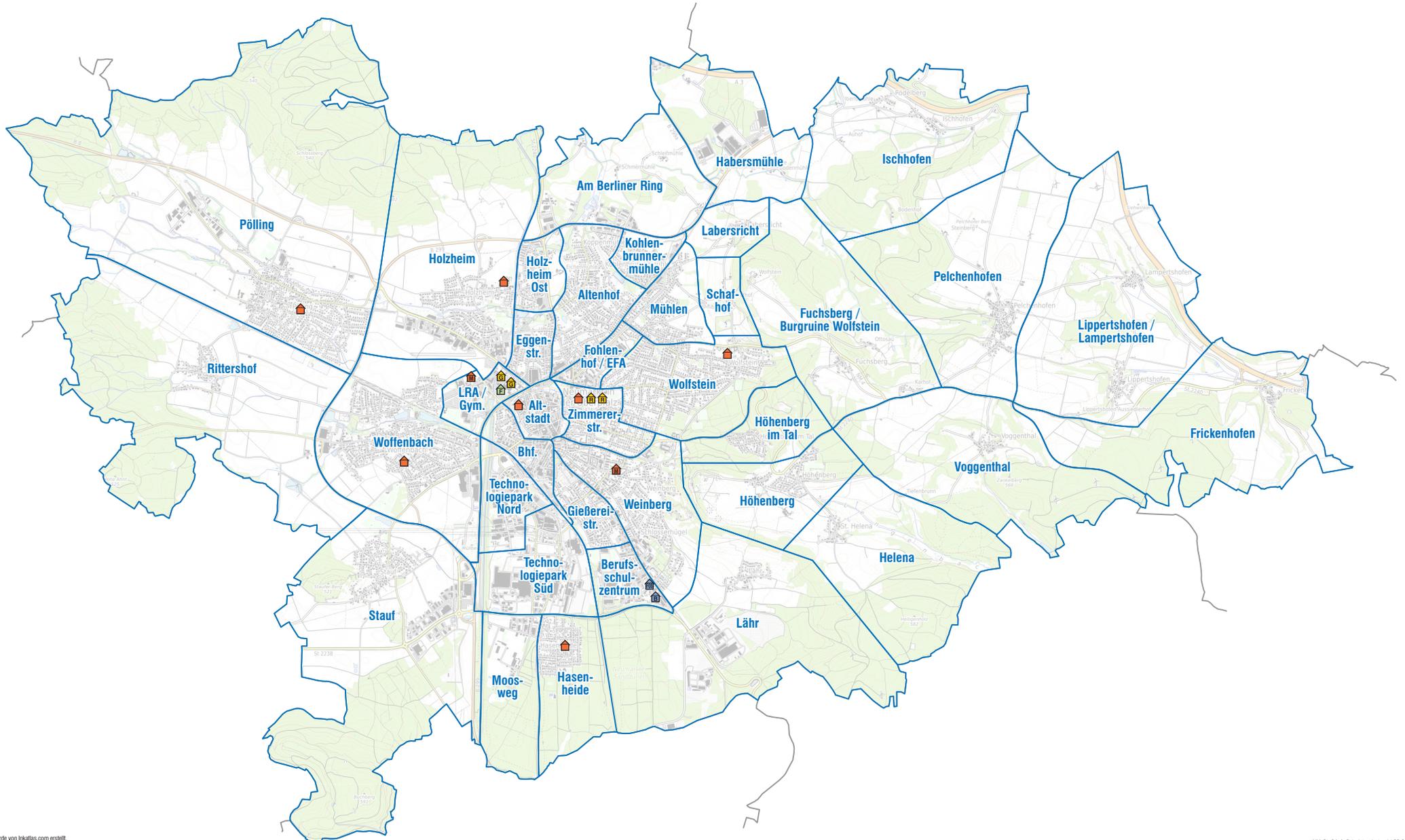
## Karte 01-IV Schulstandorte

Legende:  
— Grenze Verkehrszelle  
Stauf Name Verkehrszelle

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



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg



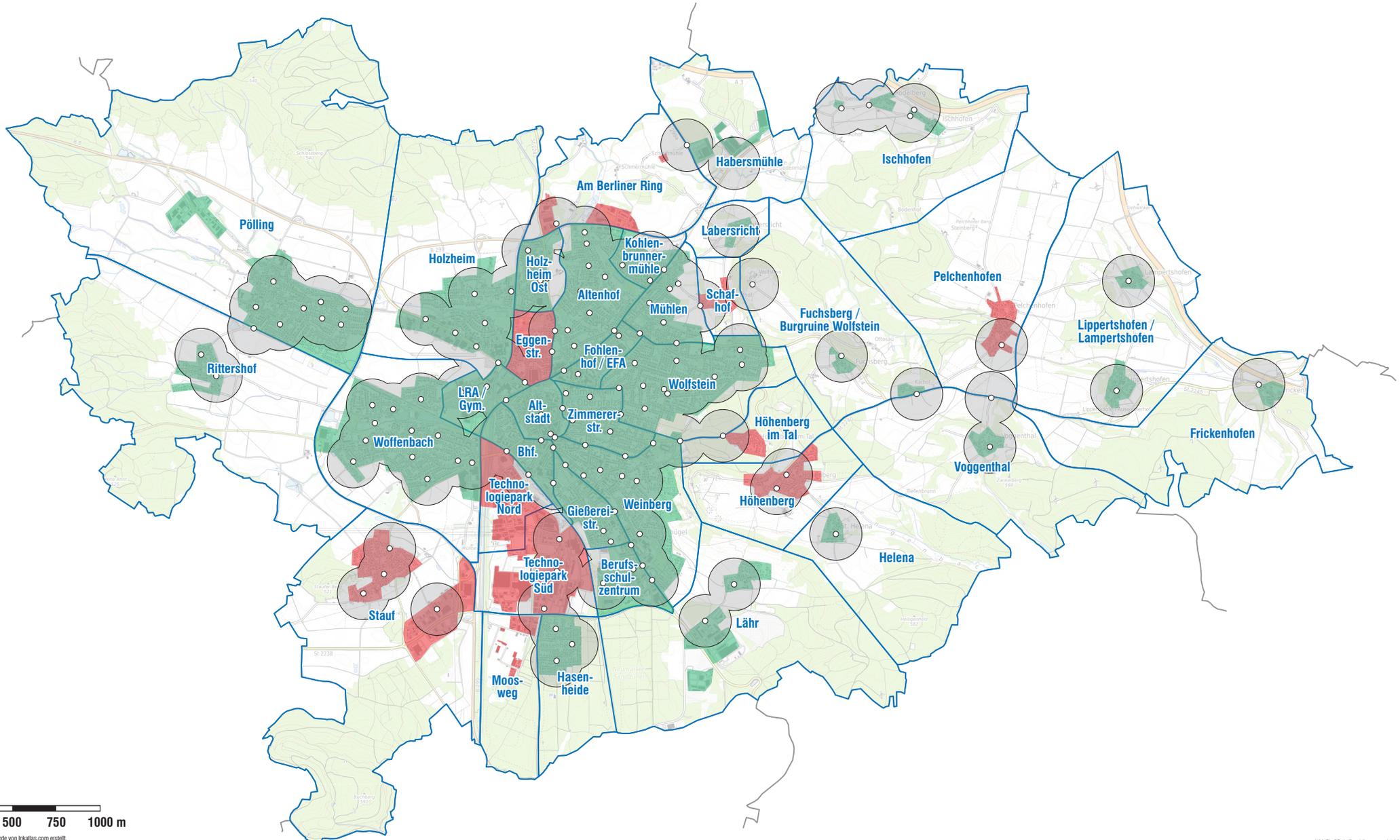
# Nahverkehrsplan für die Stadt Neumarkt i.d.OPf.

## Karte 02-1 Erschließung

- Legende:**
-  Grenze Verkehrszelle
  -  Stauf Name Verkehrszelle
  -  Gebiet erfüllt Anforderungen
  -  Gebiet erfüllt Anforderungen nicht
  -  Radius Einzugsbereich Haltestellen Bus 300 m



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg







# Nahverkehrsplan für die Stadt Neumarkt i.d.OPf.

## Karte 03-III Handlungsbedarf an Samstagen

### Legende:

- Grenze Verkehrszelle
- **Stauf** Name Verkehrszelle

### Handlungsbedarf

- kein Handlungsbedarf (Richtwert erfüllt)
- langfristiger Handlungsbedarf (Grenzwert erfüllt)
- mittelfristiger Handlungsbedarf
- vorrangiger Handlungsbedarf

### Erschließungsdefizit

- Erschließungsdefizit

### Erreichbarkeitsdefizit

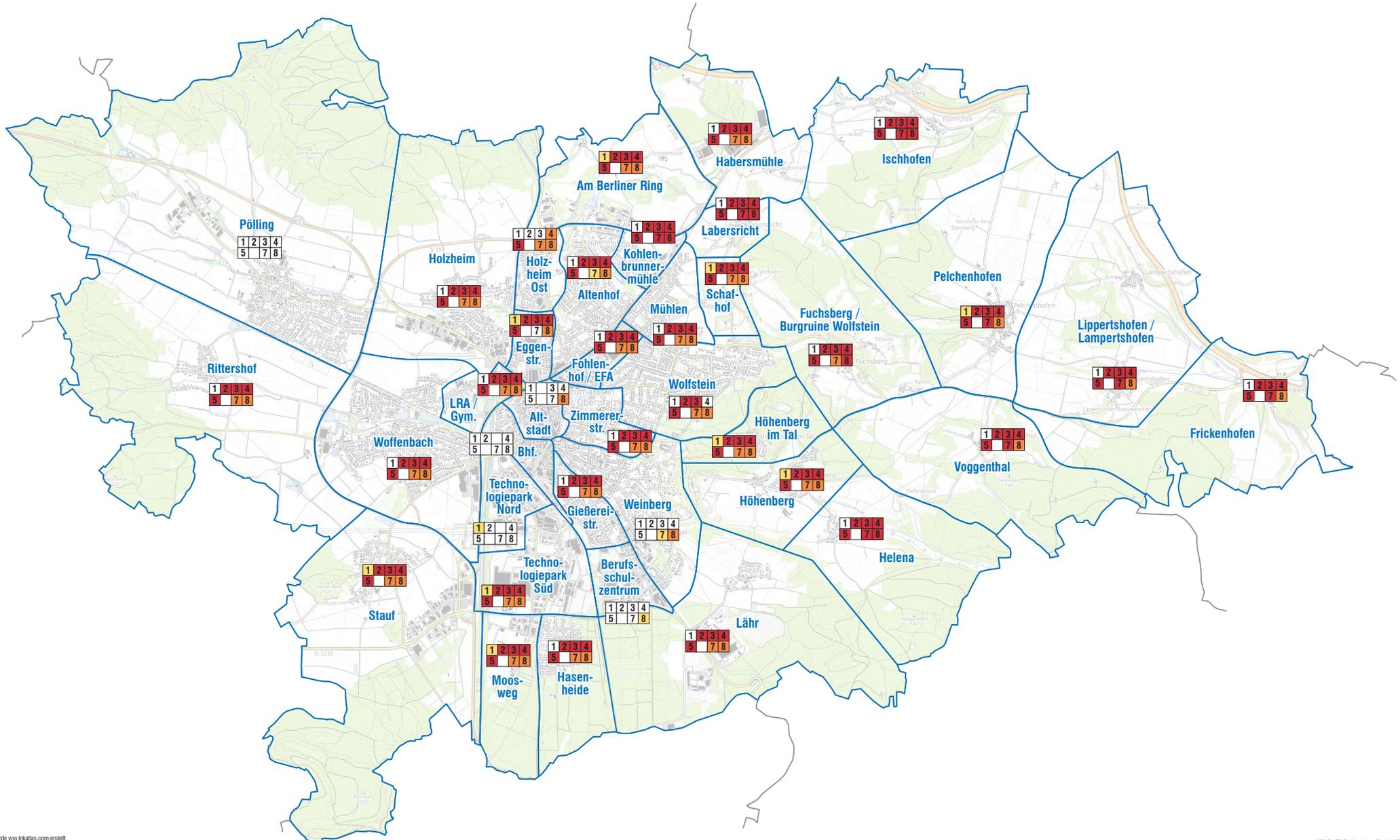
- Erreichbarkeit Altstadt
- Erreichbarkeit Bahnhof
- Erreichbarkeit Nürnberg
- Erreichbarkeit Regensburg

### Defizit beim Bedienungsstandard

- Fahrtenhäufigkeit Hauptverkehrszeit
- Fahrtenhäufigkeit Nebenverkehrszeit
- Fahrtenhäufigkeit Schwachverkehrszeit



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg



# Nahverkehrsplan für die Stadt Neumarkt i.d.OPf.

## Karte 03-IV Handlungsbedarf an Sonn- und Feiertagen

- Legende:**
- Grenze Verkehrszelle
  - Stauf** Name Verkehrszelle

- Handlungsbedarf**
- kein Handlungsbedarf (Richtwert erfüllt)
  - langfristiger Handlungsbedarf (Grenzwert erfüllt)
  - mittelfristiger Handlungsbedarf
  - vorrangiger Handlungsbedarf

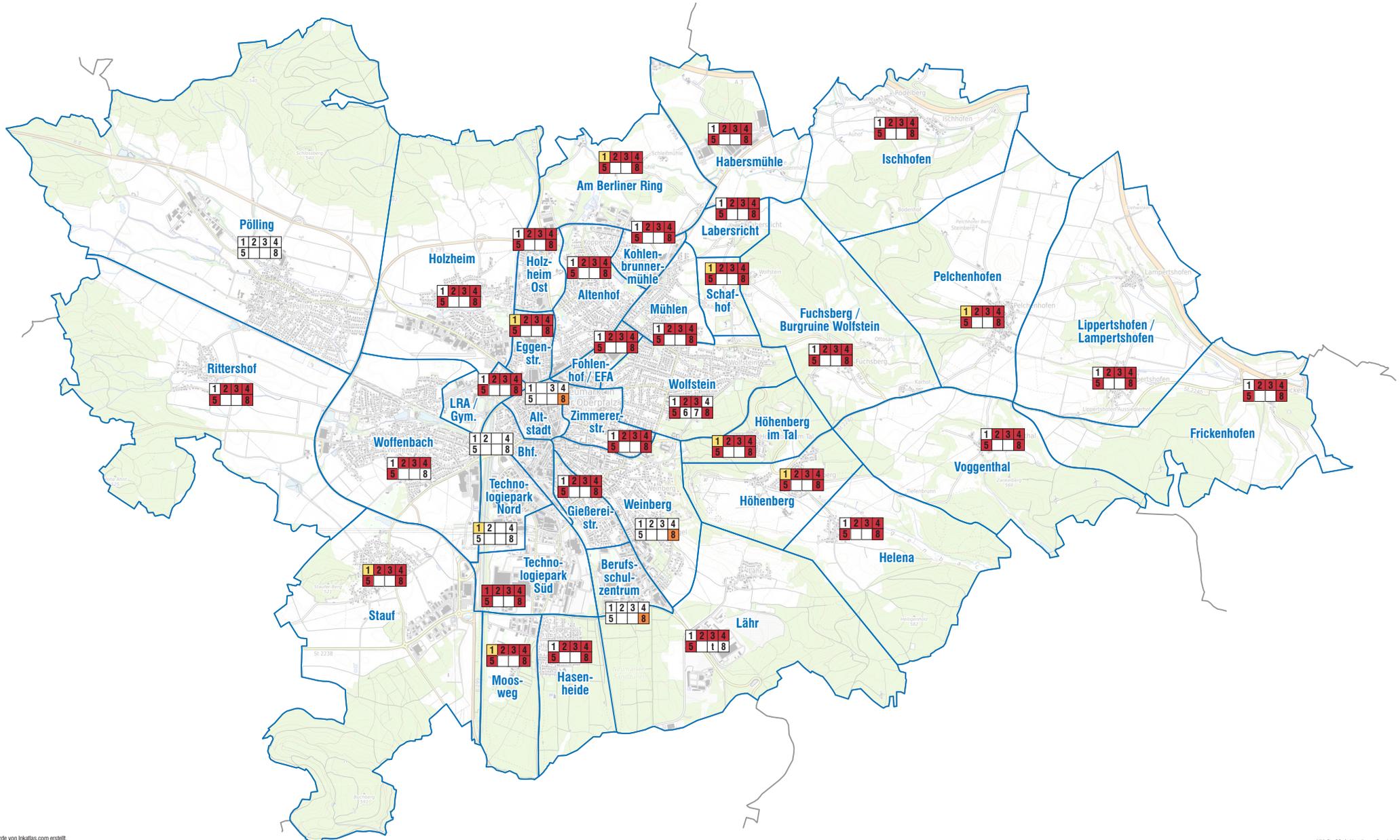
- Erschließungsdefizit**
- Erschließungsdefizit

- Erreichbarkeitsdefizit**
- Erreichbarkeit Altstadt
  - Erreichbarkeit Bahnhof
  - Erreichbarkeit Nürnberg
  - Erreichbarkeit Regensburg

- Defizit beim Bedienungsstandard**
- Fahrtenhäufigkeit Hauptverkehrszeit
  - Fahrtenhäufigkeit Nebenverkehrszeit
  - Fahrtenhäufigkeit Schwachverkehrszeit

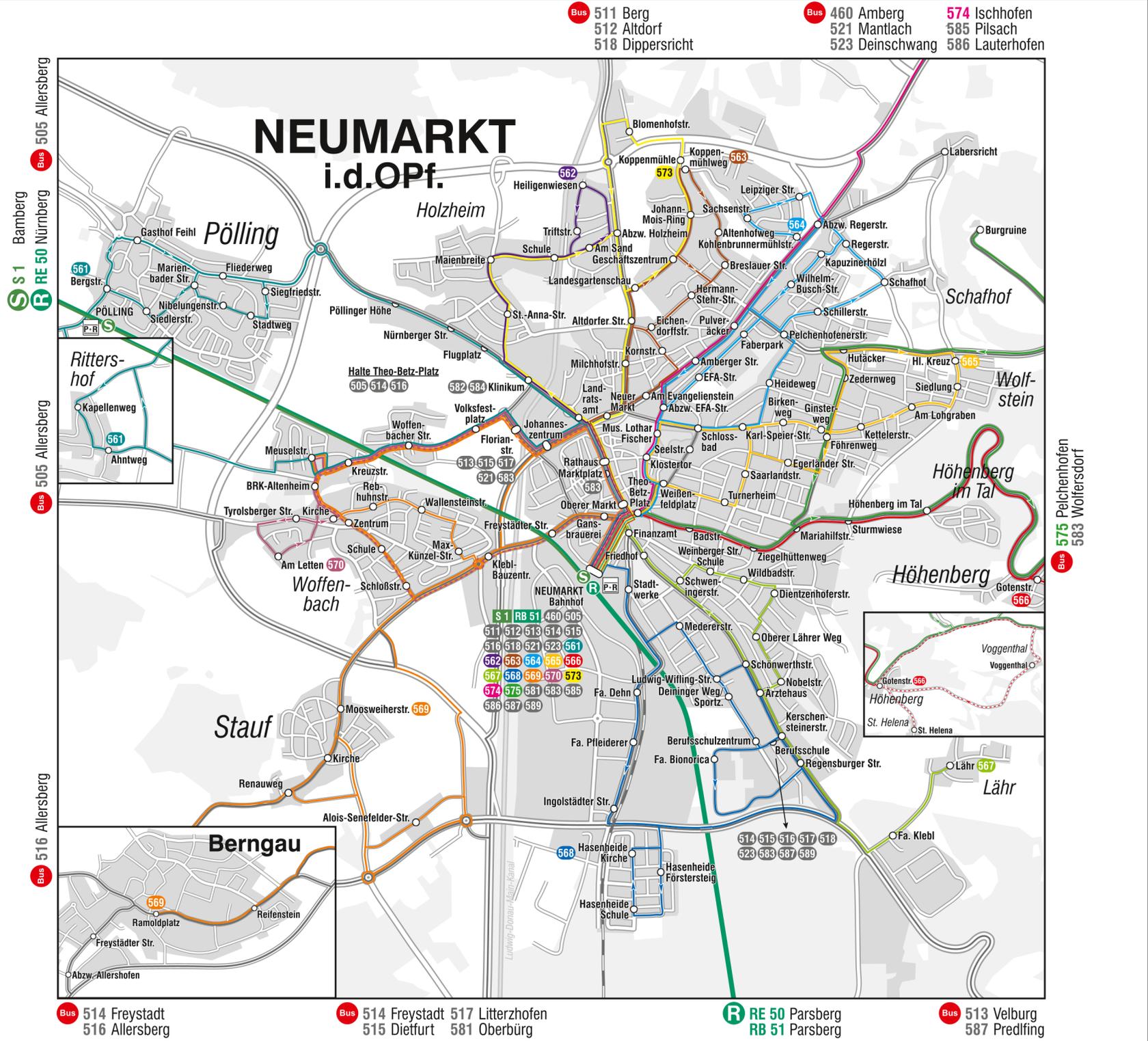


Verkehrsverbund Großraum Nürnberg



# Nahverkehrsplan für die Stadt Neumarkt i.d.OPf.

Karte 04-I  
Liniennetz



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

# Nahverkehrsplan für die Stadt Neumarkt i.d.OPf.

## Karte 04-II Tarifzonenplan

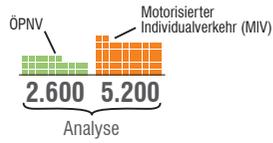
### Legende:

-  Teilzone
-  Teilzonengrenze
-  Zonengrenze
-  Neutrale Zone
-  Teilzone
-  Teilzonennummer
-  Zonennummer
-  Teilzonennummer
-  S-Bahn  
R-Bahn = Regionalbahn
-  Bus
-  Haltestelle/Bahnhof



# Nahverkehrsplan für die Stadt Neumarkt i.d.OPf.

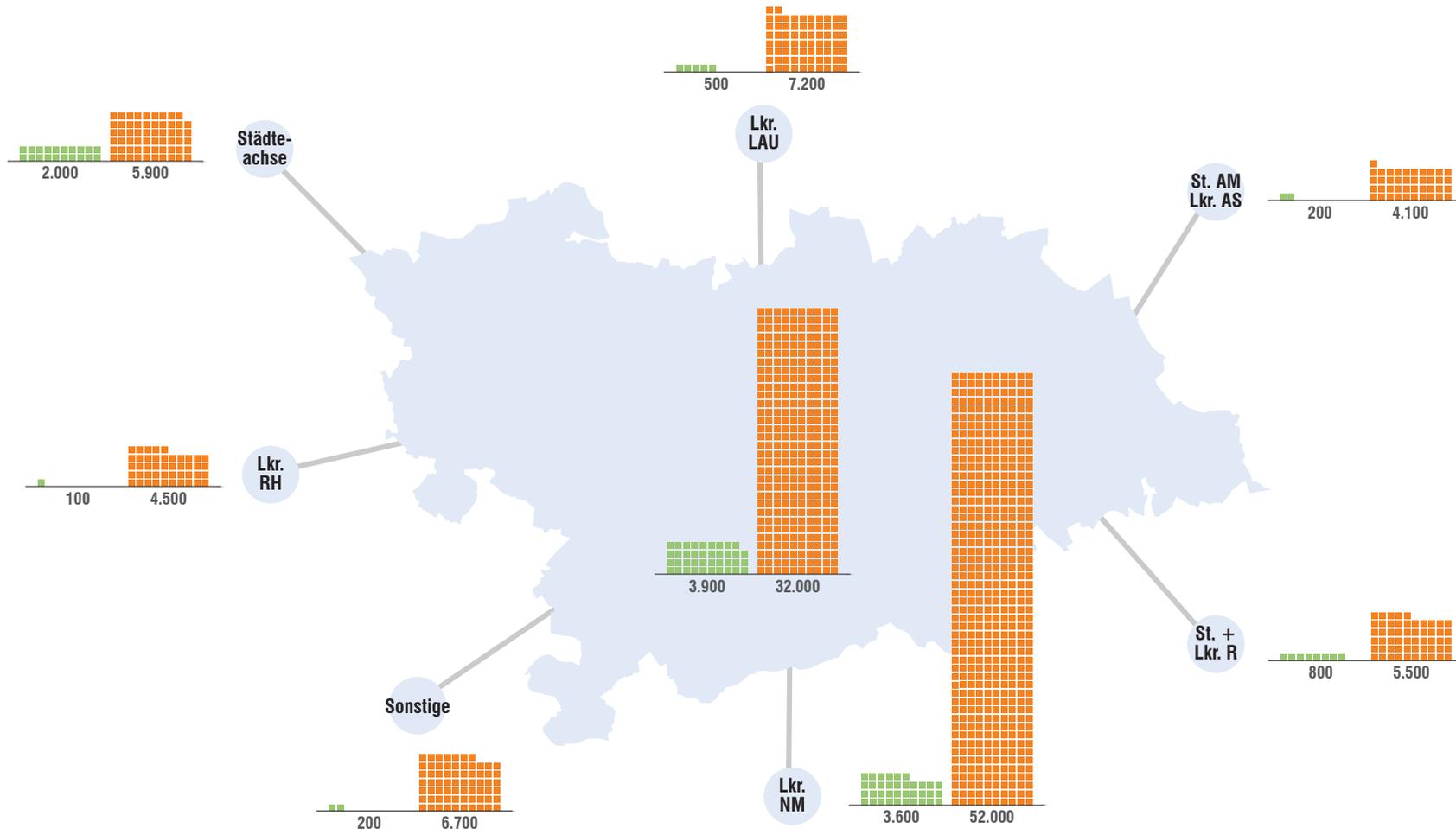
Legende:



Quelle:  
 Verkehrsaufkommen ÖPNV (Analyse): VE 2017 und DIVAN-Analyse 2020  
 Verkehrsaufkommen MIV (Analyse): DIVAN-Analyse 2020

Ein Kästchen entspricht 100 Fahrten

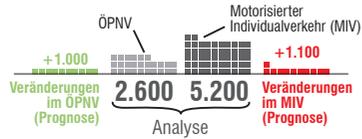
## Karte 05-I Analyse Verkehrsaufkommen Binnen- und Quelle-Ziel-Verkehr



# Nahverkehrsplan für die Stadt Neumarkt i.d.OPf.

## Karte 05-II Gesamtverkehrsprognose Binnen- und Quelle-Ziel-Verkehr

Legende:

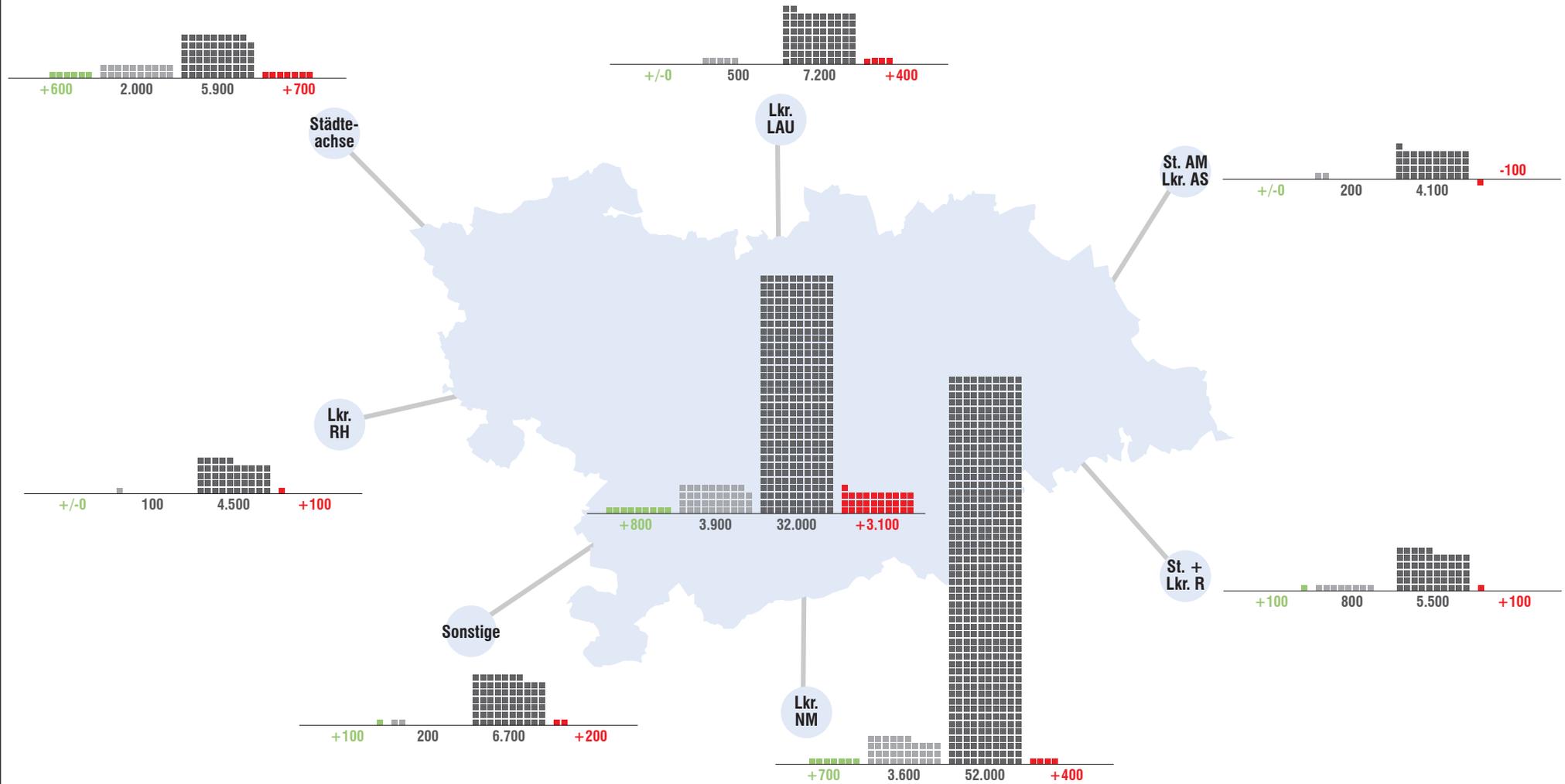


Ein Kästchen entspricht 100 Fahrten

Quelle:  
 Verkehrsaufkommen ÖPNV (Analyse): VE 2017 und DIVAN-Analyse 2020  
 Verkehrsaufkommen MIV (Analyse): DIVAN-Analyse 2020  
 Verkehrsaufkommen ÖPNV / MIV (Prognose): eigene Berechnungen



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg



# 11. Tabellen

- Tabelle 1: Zusammenfassung der Kriterien
- Tabelle 2: Einwohner und Gebietstypen der Verkehrszellen
- Tabelle 3: Schulen und Schüler
- Tabelle 4: Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Ein- und Auspendler
- Tabelle 5: Bahnstrecken und öffentliche Buslinien nach § 42 PBefG
- Tabelle 6: Freigestellter Schülerverkehr nach § 43 PBefG
- Tabelle 7: Park & Ride (P+R)- bzw. Bike & Ride (B+R)- Plätze
- Tabelle 8: Räumliche Erschließung der Verkehrszellen
- Tabelle 9: Erreichbarkeit Zielort Neumarkt Altstadt
- Tabelle 10: Erreichbarkeit Zielort Neumarkt Bahnhof
- Tabelle 11: Erreichbarkeit Zielort Nürnberg
- Tabelle 12: Erreichbarkeit Zielort Regensburg
- Tabelle 13: Bedienungshäufigkeit

Tabelle 1: Zusammenfassung der Kriterien

Erschließung	Haltestelleneinzugsbereich		Bushaltestellen: 300 m Bahnhaltepunkte: 800 m
Erreichbarkeit	Zeitfenster Montag - Freitag	Hinfahrt	06.00 - 08.00 Uhr
		Rückfahrten	12.00 - 13.30 Uhr 16.00 - 18.30 Uhr
	Zeitfenster Samstag, Sonn- / Feiertag	Hinfahrt	07.00 - 10.00 Uhr
		Rückfahrten	12.00 - 14.00 Uhr 16.00 - 20.00 Uhr
	Zielorte: NM Altstadt, NM Bahnhof	Beförderungszeit	RW: 30 Min (GW: 40 Min)
		Reisezeit	RW: 40 Min (GW: 50 Min)
	Zielort: Nürnberg	Beförderungszeit	RW: 50 Min (GW: 80 Min)
		Reisezeit	RW: 60 Min (GW: 90 Min)
Zielort: Regensburg	Beförderungszeit	RW: 80 Min (GW: 110 Min)	
	Reisezeit	RW: 90 Min (GW: 120 Min)	
Bedienungshäufigkeit	Verkehrszeiten Montag - Freitag		<b>Hauptverkehrszeit (HVZ)</b> 06.00 Uhr bis 09.00 Uhr 12.00 Uhr bis 14.00 Uhr 16.00 Uhr bis 19.00 Uhr <b>Nebenverkehrszeit (NVZ)</b> 09.01 Uhr bis 11.59 Uhr 14.01 Uhr bis 15.59 Uhr 19.01 Uhr bis 20.30 Uhr <b>Schwachverkehrszeit (SVZ)</b> 05.00 Uhr bis 05.59 Uhr 20.31 Uhr bis 23.00 Uhr
	Verkehrszeiten Samstag		<b>Nebenverkehrszeit (NVZ)</b> 10.00 Uhr bis 14.00 Uhr <b>Schwachverkehrszeit (SVZ)</b> 06.00 Uhr bis 09.59 Uhr 14.01 Uhr bis 02.00 Uhr
	Verkehrszeiten Sonn-/Feiertag		<b>Schwachverkehrszeit (SVZ)</b> 08.00 Uhr bis 23.00 Uhr
	Verkehrsangebot Montag - Freitag in Taktfolgen (Min)	<b>Gebietstyp Kernbereich (Taktfolgen):</b> HVZ: RW: 10 (GW: 30) NVZ: RW: 10 (GW: 30) SVZ: RW: 20 (GW: 30)	
		<b>Gebietstyp hohe Nutzungsdichte:</b> HVZ: RW: 20 (GW: 30) NVZ: RW: 20 (GW: 30) SVZ: RW: 40 (GW: 60)	
		<b>Gebietstyp mittlere Nutzungsdichte:</b> HVZ: RW: 40 (GW: 60) NVZ: RW: 60 (GW: 60) SVZ: RW: 60 (GW: 120)	
		<b>Gebietstyp niedrige Nutzungsdichte:</b> HVZ: RW: 60 (GW: 60) NVZ: RW: 60 (GW: 60) SVZ: RW: 60 (GW: 120)	
	Verkehrsangebot Samstag in Taktfolgen (Min)	<b>Gebietstyp Kernbereich (Taktfolgen):</b> NVZ: RW: 10 (GW: 30) SVZ: RW: 20 (GW: 30)	
		<b>Gebietstyp hohe Nutzungsdichte:</b> NVZ: RW: 20 (GW: 30) SVZ: RW: 40 (GW: 60)	
		<b>Gebietstyp mittlere Nutzungsdichte:</b> NVZ: RW: 60 (GW: 60) SVZ: RW: 60 (GW: 120)	
		<b>Gebietstyp niedrige Nutzungsdichte:</b> NVZ: RW: 60 (GW: 60) SVZ: RW: 60 (GW: 120)	
	Verkehrsangebot Sonn- / Feiertag in Taktfolgen (Min)	<b>Gebietstyp Kernbereich (Taktfolgen):</b> SVZ: RW: 20 (GW: 30)	
		<b>Gebietstyp hohe Nutzungsdichte:</b> SVZ: RW: 40 (GW: 60)	
		<b>Gebietstyp mittlere Nutzungsdichte:</b> SVZ: RW: 60 (GW: 120)	
		<b>Gebietstyp niedrige Nutzungsdichte:</b> SVZ: RW: 60 (GW: 120)	

TABELLEN

**Tabelle 2: Einwohner und Gebietstypen der Verkehrszellen**

VZ Nr	Verkehrszelle	Gebietstyp	Einwohner
1	Altstadt	Kernbereich	1.801
2	Bahnhof	Kernbereich	1.550
3	LRA/Gymnasium	hohe Nutzungsdichte	68
4	Woffenbach	hohe Nutzungsdichte	3.983
5	Holzheim	hohe Nutzungsdichte	1.591
6	Eggenstraße	hohe Nutzungsdichte	1.079
7	Holzheim Ost	hohe Nutzungsdichte	797
8	Altenhof	hohe Nutzungsdichte	3.843
9	Kohlenbrunnermühle	hohe Nutzungsdichte	1.039
10	Fohlenhof/EFA	hohe Nutzungsdichte	1.876
11	Mühlen	hohe Nutzungsdichte	1.385
12	Wolfstein	hohe Nutzungsdichte	4.171
13	Zimmererstraße	hohe Nutzungsdichte	2.396
14	Weinberg	hohe Nutzungsdichte	4.752
15	Gießereistraße	hohe Nutzungsdichte	2.055
16	Berufschulzentrum	mittlere Nutzungsdichte	543
17	Technologiepark Süd	mittlere Nutzungsdichte	98
18	Technologiepark Nord	hohe Nutzungsdichte	178
19	Hasenheide	mittlere Nutzungsdichte	1.134
20	Moosweg	niedrige Nutzungsdichte	160
21	Stauf	mittlere Nutzungsdichte	801
22	Rittershof	mittlere Nutzungsdichte	404
23	Pölling	hohe Nutzungsdichte	2.673
24	Am Berliner Ring	mittlere Nutzungsdichte	49
25	Habersmühle	niedrige Nutzungsdichte	26
26	Labersricht	niedrige Nutzungsdichte	78
27	Schafhof	mittlere Nutzungsdichte	95
28	Fuchsberg/Burgruine Wolfstein	niedrige Nutzungsdichte	106
29	Ischhofen	niedrige Nutzungsdichte	154
30	Pelchenhofen	niedrige Nutzungsdichte	253
31	Lippertshofen/Lampertshofen	niedrige Nutzungsdichte	164
32	Frickenhofen	niedrige Nutzungsdichte	54
33	Voggenthal	niedrige Nutzungsdichte	106
34	Höhenberg im Tal	mittlere Nutzungsdichte	309
35	Höhenberg	mittlere Nutzungsdichte	464
36	Helena	niedrige Nutzungsdichte	88
37	Lähr	mittlere Nutzungsdichte	223
<b>Summe Stadt Neumarkt i.d.Opf.</b>			<b>40.546</b>

**Tabelle 3: Schulen und Schüler**

Schulen	Grund- schulen	Mittel- schulen	Realschulen	Gymnasien	Berufs- schulen	Förder- schulen	FOS / BOS
Grundschulen insgesamt	1.358						
Mittelschulen		616					
Knabenrealschule			674				
Mädchenrealschule			830				
Willibald-Gluck-Gymnasium				1.350			
Ostendorfer Gymnasium				839			
Berufsschulen					2.022		
Fachoberschule / Berufsoberschule							1.000
Förderschule						151	
<b>gesamt</b>	<b>1.358</b>	<b>616</b>	<b>1.504</b>	<b>2.189</b>	<b>2.022</b>	<b>151</b>	<b>1.000</b>

Stand: Schuljahr 2021/2022

Quelle: Stadt Neumarkt i.d.OPf.

Bay. Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung; Gemeindedaten 2021

**Tabelle 4: Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Ein- und Auspendler**

**Einpendler**

Wohnort	Arbeitsort	Pendler
Berg b. Neumarkt i.d. OPf.	Neumarkt i.d. OPf.	1.085
Deining	Neumarkt i.d. OPf.	897
Freystadt, Stadt	Neumarkt i.d. OPf.	704
Nürnberg	Neumarkt i.d. OPf.	683
Postbauer-Heng, Markt	Neumarkt i.d. OPf.	668
Berching, Stadt	Neumarkt i.d. OPf.	598
Velburg, Stadt	Neumarkt i.d. OPf.	593
Seubersdorf i.d. OPf.	Neumarkt i.d. OPf.	592
Mühlhausen	Neumarkt i.d. OPf.	590
Sengenthal	Neumarkt i.d. OPf.	549
Pilsach	Neumarkt i.d. OPf.	541
Berggau	Neumarkt i.d. OPf.	537
Lauterhofen, Markt	Neumarkt i.d. OPf.	368
Parsberg, Stadt	Neumarkt i.d. OPf.	334
Burgthann	Neumarkt i.d. OPf.	306
Pyrbaum, Markt	Neumarkt i.d. OPf.	304
Altdorf b. Nürnberg, Stadt	Neumarkt i.d. OPf.	225

**Auspendler**

Wohnort	Arbeitsort	Pendler
Neumarkt i.d. OPf.	Nürnberg	1.759
Neumarkt i.d. OPf.	Sengenthal	776
Neumarkt i.d. OPf.	Postbauer-Heng, Markt	417
Neumarkt i.d. OPf.	Berg b. Neumarkt i.d. OPf.	385
Neumarkt i.d. OPf.	Mühlhausen	361
Neumarkt i.d. OPf.	Berching, Stadt	282
Neumarkt i.d. OPf.	Regensburg	260
Neumarkt i.d. OPf.	Altdorf b. Nürnberg, Stadt	199
Neumarkt i.d. OPf.	Erlangen	182
Neumarkt i.d. OPf.	München, Landeshauptstadt	176
Neumarkt i.d. OPf.	Lauterhofen, Markt	161
Neumarkt i.d. OPf.	Freystadt, Stadt	137
Neumarkt i.d. OPf.	Pilsach	124
Neumarkt i.d. OPf.	Pyrbaum, Markt	124
Neumarkt i.d. OPf.	Berggau	123
Neumarkt i.d. OPf.	Schwarzenbruck	123
Neumarkt i.d. OPf.	Deining	112

Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Stichtag: 30.06.2022

**Tabelle 5: Bahnstrecken und öffentliche Buslinien nach § 42 PBefG**

Linien-Nr.	Verlauf (Bahn)	VU	Bedienung am			
			Sch	Fer	Sa	So
S 1	Bamberg - Erlangen - Nürnberg - Feucht - Neumarkt	DB	ja	ja	ja	ja
RE 50	Nürnberg - Neumarkt - Parsberg (- Regensburg)	DB	ja	ja	ja	ja
RB 51	Neumarkt - Parsberg (- Regensburg - Plattling)	agilis	ja	ja	ja	ja

Linien-Nr.	Verlauf (Bus)	VU	Bedienung			
			Sch	Fer	Sa	So
460	Amberg - Kastl - Lauterhofen - Neumarkt	RBO / Schielein	ja	ja	ja	nein <sup>1</sup>
505	Neumarkt - Postbauer-Heng - Pyrbaum - Allersberg	Arzt	ja	ja	ja	nein
506	Rufbus Pruppach - Pyrbaum - Postbauer-Heng - Neumarkt	OVF / Arzt	ja	ja	nein	nein
511	Rufbus Neumarkt - Berg	Federl	ja	ja	ja	nein
512	Neumarkt - Berg - Altdorf	Federl	ja	ja	ja	nein
513	Velburg - Lengsfeld - Deining - Neumarkt	Merz	ja	ja	ja	nein
514	Neumarkt - Freystadt	Arzt	ja	ja	ja	nein
515	Neumarkt - Berching - Beilngries - Dietfurt	Merz	ja	ja	ja	ja
516	Neumarkt - Berggau - Seligenporten - Freystadt - Allersberg	Arzt	ja	ja	ja	nein
517	Neumarkt - Burggriesbach - Litterzhofen	Merz	ja	nein	nein	nein
518	Neumarkt - Berg - Dippersricht	Federl	ja	ja	ja	nein
521	Mantlach - Laaber - Neumarkt	Merz	ja	ja	ja	nein
522	Ortslinienverkehr Pilsach	Merz	ja	nein	nein	nein
523	Deinschwang - Lauterhofen - Neumarkt	Merz	ja	ja	ja	nein
561	Neumarkt Bf - Pölling - Rittershof	SW Neumarkt	ja	ja	ja	nein
562	Neumarkt Bf - Holzheim	SW Neumarkt	ja	ja	ja	nein
563	Neumarkt Bf - Altenhof	SW Neumarkt	ja	ja	ja	nein
564	Neumarkt Bf - Mühlen - Kohlenbrunnermühle	SW Neumarkt	ja	ja	ja	nein
565	Neumarkt Bf - Wolfstein	SW Neumarkt	ja	ja	ja	nein
566	Neumarkt Bf - Höhenberg	SW Neumarkt	ja	ja	ja	nein
567	Neumarkt Bf - Lähr	SW Neumarkt	ja	ja	ja	nein
568	Neumarkt Bf - Hasenheide	SW Neumarkt	ja	ja	ja	nein
569	Neumarkt Bf - Stauf - Berggau	SW Neumarkt	ja	ja	ja <sup>2</sup>	nein
570	Neumarkt Bf - Woffenbach	SW Neumarkt	ja	ja	ja	nein
573	Neumarkt Bf - Koppenmühle	SW Neumarkt	ja	ja	nein	nein
574	Rufbus Neumarkt Bf - Ischhofen	SW Neumarkt	ja	ja	nein	nein
575	Rufbus Neumarkt Bf - Pelchenhofen	SW Neumarkt	ja	ja	nein	nein
581	Neumarkt - Döllwang - Holnstein - Oberbürg	Merz	ja	ja	nein	nein
583	Neumarkt - Pelchenhofen - Prönsdorf - Wolfersdorf (b. Kastl)	Merz	ja	ja	ja	nein
585	Rufbus Neumarkt - Pilsach	Merz	ja	ja	ja	nein
586	Rufbus Neumarkt - Lauterhofen	Merz	ja	ja	ja	nein
587	Neumarkt - Breitenbrunn - Predlfing	Merz	ja	ja	ja	nein
588	Rufbus Seubersdorf	Merz	ja	ja	nein <sup>2</sup>	nein
592	Rufbus Freystadt	Steidl	ja	ja	nein	nein

1 = im Landkreis Neumarkt

2 = im Stadtgebiet Neumarkt

Stand: März 2024

**Tabelle 6: Freigestellter Schülerverkehr nach § 43 PBefG**

Los-Nr.	Linienverlauf
1	Frickenhofen - Pelchenhofen - Voggenthal - Höhenberg - Helena - GS Wolfstein - MS Weinberger Str.
2	Rittershof - Pölling - MS Woffenbacher Str. Rittershof - GS Pölling Rittershof - GS Woffenbach
3	Meisenweg - MS Weinbergerstr. Winnberger Weg - Am Schlosserhügel - Lähr - GS Hasenheide Goldschmidtstr. - Moosweg - ASV Sportzentrum - GS Bräugasse Nobelstr. - Schlosserhügel - GS Theo-Betz-Platz
4	Sachsenstr. - Kohlenbrunnermühle - Eichendorffstr. - GS Wolfstein - MS Weinbergerstr. Habersmühle - Schleifmühle - Guglhof - GS Wolfstein

Quelle: Stadt Neumarkt i.d.OPf.

**Tabelle 7: Park & Ride- (P+R) bzw. Bike & Ride (B+R)-Plätze**

Ort	Haltestelle	Bahnlinie	Abstellplätze für ...		
			Pkw	Behin- derten- Pkw	Fahrrad
Neumarkt i.d.OPf.	Neumarkt (OPf) Bahnhof	S 1, RE 50, RB 51	235	3	444
Pölling	Pölling Bahnhof	S 1	43	2	40

Quellen: VGN; BEG

**Tabelle 8: Räumliche Erschließung der Verkehrszellen**

**Erschließungsradius Bus 300 m, Bahn 800 m**

VZ-Nr.	Verkehrszelle	Gebietstyp	Einwohner	Erschlossene Fläche in %	erschlossen
1	Altstadt	Kernbereich	1.801	100	J
2	Bahnhof	Kernbereich	1.550	98	J
3	LRA/Gymnasium	hohe Nutzungsdichte	68	92	J
4	Woffenbach	hohe Nutzungsdichte	3.983	94	J
5	Holzheim	hohe Nutzungsdichte	1.591	94	J
6	Eggenstraße	hohe Nutzungsdichte	1.079	77	N
7	Holzheim Ost	hohe Nutzungsdichte	797	94	J
8	Altenhof	hohe Nutzungsdichte	3.843	95	J
9	Kohlenbrunnermühle	hohe Nutzungsdichte	1.039	98	J
10	Fohlenhof/EFA	hohe Nutzungsdichte	1.876	100	J
11	Mühlen	hohe Nutzungsdichte	1.385	92	J
12	Wolfstein	hohe Nutzungsdichte	4.171	96	J
13	Zimmererstraße	hohe Nutzungsdichte	2.396	100	J
14	Weinberg	hohe Nutzungsdichte	4.752	80	J
15	Gießereistraße	hohe Nutzungsdichte	2.055	95	J
16	Berufschulzentrum	mittlere Nutzungsdichte	543	91	J
17	Technologiepark Süd	mittlere Nutzungsdichte	98	66	N
18	Technologiepark Nord	hohe Nutzungsdichte	178	56	N
19	Hasenheide	mittlere Nutzungsdichte	1.134	100	J
20	Moosweg	niedrige Nutzungsdichte	160	35	N
21	Stauf	mittlere Nutzungsdichte	801	74	N
22	Rittershof	mittlere Nutzungsdichte	404	80	J
23	Pölling	hohe Nutzungsdichte	2.673	83	J
24	Am Berliner Ring	mittlere Nutzungsdichte	49	51	N
25	Habersmühle	niedrige Nutzungsdichte	26	87	J
26	Labersricht	niedrige Nutzungsdichte	78	100	J
27	Schafhof	mittlere Nutzungsdichte	95	61	N
28	Fuchsberg/Burguine Wolfstein	niedrige Nutzungsdichte	106	83	J
29	Ischhofen	niedrige Nutzungsdichte	154	87	J
30	Pelchenhofen	niedrige Nutzungsdichte	253	56	N
31	Lippertshofen/Lampertshofen	niedrige Nutzungsdichte	164	96	J
32	Frickenhofen	niedrige Nutzungsdichte	54	84	J
33	Voggenthal	niedrige Nutzungsdichte	106	97	J
34	Höhenberg im Tal	mittlere Nutzungsdichte	309	37	N
35	Höhenberg	mittlere Nutzungsdichte	464	75	N
36	Helena	niedrige Nutzungsdichte	88	100	J
37	Lähr	mittlere Nutzungsdichte	223	83	J
<b>Summe Stadt Neumarkt i.d.OPf.</b>			<b>40.546</b>	<b>nicht erschlossen</b>	<b>10</b>

**Tabelle 9: Erreichbarkeit Zielort Neumarkt Altstadt**

Voraussetzungen	Richtwert	Richtwert	Richtwert	Mo-Fr	Sa	So
Reisezeit (RZ) max.:	40 Min	50 Min	Hinfahrt:	06:00-08:00	07:00 - 10:00	07:00 - 10:00
Beförderungszeit max.:	30 Min	40 Min	Rückfahrt1:	12:00-13:30	12:00 - 14:00	12:00 - 14:00
Umsteigezeit max.:	15 Min	15 Min	Rückfahrt2:	15:30-18:30	16:00 - 20:00	16:00 - 20:00
Anzahl Umstiege	2 mal	2 mal				

VZ Nr.	Verkehrszelle	Einwohner	Zielort	Handlungsbedarf			
				Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
2	Neumarkt Bf	1.550	NM Altstadt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
3	LRA / Gymnasium	68		erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
4	Woffenbach	3.983		erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
5	Holzheim	1.591		erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
6	Eggenstraße	1.079		erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
7	Holzheim Ost	797		erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
8	Altenhof	3.843		erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
9	Kohlenbrunnermühle	1.039		erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
10	Fohlenhof / EFA	1.876		erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
11	Mühlen	1.385		erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
12	Wolfstein	4.171		erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
13	Zimmererstraße	2.396		erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
14	Weinberg	4.752		erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
15	Gießereistraße	2.055		erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
16	Berufsschulzentrum	543		erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
17	Technologiepark Süd	98		erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
18	Technologiepark Nord	178		erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
19	Hasenheide	1.134		erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
20	Moosweg	160		erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
21	Stauf	801		erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
22	Rittershof	404		erfüllt	vorrangig	vorrangig	vorrangig
23	Pölling	2.673		erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
24	Am Berliner Ring	49		erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
25	Habersmuehle	26		erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
26	Labersricht	78		erfüllt	vorrangig	vorrangig	vorrangig
27	Schaffhof	95		erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
28	Fuchsberg / Burgruine Wolfstein	106		erfüllt	vorrangig	vorrangig	vorrangig
29	Ischhofen	154		vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
30	Pelchenhofen	253		erfüllt	vorrangig	vorrangig	vorrangig
31	Lippertshofen / Lampertshofen	164		langfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
32	Frickenhofen	54		erfüllt	vorrangig	vorrangig	vorrangig
33	Voggenthal	106		erfüllt	vorrangig	vorrangig	vorrangig
34	Höhenberg im Tal	309		erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
35	Höhenberg	464		erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
36	Helena	88		erfüllt	vorrangig	vorrangig	vorrangig
37	Lähr	223		erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
<b>Richtwert erfüllt (Anzahl Ortschaften)</b>				<b>34</b>	<b>27</b>	<b>6</b>	<b>5</b>
<b>Defizite insgesamt:</b>				<b>2</b>	<b>9</b>	<b>30</b>	<b>31</b>
- langfristig				1	0	0	0
- mittelfristig				0	0	0	0
- kurzfristig				1	9	30	31

**Tabelle 10: Erreichbarkeit Zielort Neumarkt Bahnhof**

Voraussetzungen	Richtwert	Richtwert	Richtwert	Mo-Fr	Sa	So
Reisezeit (RZ) max.:	40 Min	50 Min	Hinfahrt:	06:00-08:00	07:00 - 10:00	07:00 - 10:00
Beförderungszeit max.:	30 Min	40 Min	Rückfahrt1:	12:00-13:30	12:00 - 14:00	12:00 - 14:00
Umsteigezeit max.:	15 Min	15 Min	Rückfahrt2:	15:30-18:30	16:00 - 20:00	16:00 - 20:00
Anzahl Umstiege	2 mal	2 mal				

VZ Nr.	Verkehrszelle	Einwohner	Zielort	Handlungsbedarf				
				Schule	Ferien	Samstag	Sonntag	
1	Altstadt	1.801	NM Bahnhof	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	
3	LRA / Gymnasium	68		erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig	
4	Woffenbach	3.983		erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig	
5	Holzheim	1.591		erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig	
6	Eggenstraße	1.079		erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig	
7	Holzheim Ost	797		erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig	
8	Altenhof	3.843		erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig	
9	Kohlenbrunnemühle	1.039		erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig	
10	Fohlenhof / EFA	1.876		erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig	
11	Mühlen	1.385		erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig	
12	Wolfstein	4.171		erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig	
13	Zimmererstraße	2.396		erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig	
14	Weinberg	4.752		erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	
15	Gießereistraße	2.055		erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig	
16	Berufsschulzentrum	543		erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	
17	Technologiepark Süd	98		erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig	
19	Hasenheide	1.134		erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig	
20	Moosweg	160		erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig	
21	Stauf	801		erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig	
22	Rittershof	404		erfüllt	vorrangig	vorrangig	vorrangig	
23	Pölling	2.673		erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	
24	Am Berliner Ring	49		erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig	
25	Habersmuehle	26		erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig	
26	Labersricht	78		erfüllt	vorrangig	vorrangig	vorrangig	
27	Schafhof	95		erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig	
28	Fuchsberg / Burgruine Wolfstein	106		erfüllt	vorrangig	vorrangig	vorrangig	
29	Ischhofen	154		vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	
30	Pelchenhofen	253		langfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	
31	Lippertshofen / Lampertshofen	164		langfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	
32	Frickenhofen	54		mittelfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	
33	Voggenthal	106		langfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	
34	Höhenberg im Tal	309		erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig	
35	Höhenberg	464		erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig	
36	Helena	88		erfüllt	vorrangig	vorrangig	vorrangig	
37	Lähr	223		erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig	
<b>Richtwert erfüllt (Anzahl Ortschaften)</b>				<b>30</b>	<b>26</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	
<b>Defizite insgesamt:</b>				<b>5</b>	<b>9</b>	<b>30</b>	<b>31</b>	
- langfristig				3	0	0	0	
- mittelfristig				1	0	0	0	
- kurzfristig				1	9	30	31	

TABELLEN

**Tabelle 11: Erreichbarkeit Zielort Nürnberg**

Voraussetzungen	Richtwert	Richtwert	Richtwert	Mo-Fr	Sa	So
Reisezeit (RZ) max.:	60 Min	90 Min	Hinfahrt:	06:00-08:00	07:00 - 10:00	07:00 - 10:00
Beförderungszeit max.:	50 Min	80 Min	Rückfahrt1:	12:00-13:30	12:00 - 14:00	12:00 - 14:00
Umsteigezeit max.:	15 Min	15 Min	Rückfahrt2:	15:30-18:30	16:00 - 20:00	16:00 - 20:00
Anzahl Umstiege	2 mal	2 mal				

VZ Nr.	Verkehrszelle	Einwohner	Zielort	Handlungsbedarf			
				Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
1	Altstadt	1.801	Nürnberg	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
2	NeumarktBf	1.550		erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
3	LRA / Gymnasium	68		erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
4	Woffenbach	3.983		langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
5	Holzheim	1.591		erfüllt	langfristig	vorrangig	vorrangig
6	Eggenstraße	1.079		langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
7	HolzheimOst	797		langfristig	langfristig	mittelfristig	vorrangig
8	Altenhof	3.843		langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
9	Kohlenbrunnermühle	1.039		vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
10	Fohlenhof / EFA	1.876		langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
11	Mühlen	1.385		langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
12	Wolfstein	4.171		langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
13	Zimmererstraße	2.396		langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
14	Weinberg	4.752		erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt
15	Gießereistraße	2.055		erfüllt	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
16	Berufsschulzentrum	543		erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt
17	Technologiepark Süd	98		erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
18	Technologiepark Nord	178		erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
19	Hasenheide	1.134		langfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
20	Moosweg	160		erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
21	Stauf	801		langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
22	Rittershof	404		mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
23	Pölling	2.673		erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
24	Am Berliner Ring	49		langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
25	Habersmuehle	26		mittelfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
26	Labersricht	78		mittelfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
27	Schaffhof	95		langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
28	Fuchsberg / Burgruine Wolfstein	106		mittelfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
29	Ischhofen	154		vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
30	Pelchenhofen	253		mittelfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
31	Lippertshofen / Lampertshofen	164		mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
32	Frickenhofen	54		mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
33	Voggenthal	106		vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
34	Höhenberg im Tal	309		erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
35	Höhenberg	464		langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
36	Helena	88		vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
37	Lähr	223		langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
<b>Richtwert erfüllt (Anzahl Ortschaften)</b>				<b>12</b>	<b>8</b>	<b>6</b>	<b>6</b>
<b>Defizite insgesamt:</b>				<b>25</b>	<b>29</b>	<b>31</b>	<b>31</b>
- langfristig				14	17	0	0
- mittelfristig				7	5	1	0
- kurzfristig				4	7	30	31

**Tabelle 12: Erreichbarkeit Zielort Regensburg**

Voraussetzungen	Richtwert	Richtwert	Richtwert	Mo-Fr	Sa	So
Reisezeit (RZ) max.:	90 Min	120 Min	Hinfahrt:	06:00-08:00	07:00 - 10:00	07:00 - 10:00
Beförderungszeit max.:	80 Min	110 Min	Rückfahrt1:	12:00-13:30	12:00 - 14:00	12:00 - 14:00
Umsteigezeit max.:	15 Min	15 Min	Rückfahrt2:	15:30-18:30	16:00 - 20:00	16:00 - 20:00
Anzahl Umstiege	2 mal	2 mal				

VZ Nr.	Verkehrszelle	Einwohner	Zielort	Handlungsbedarf			
				Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
1	Altstadt	1.801	Regensburg	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
2	NeumarktBf	1.550		erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
3	LRA / Gymnasium	68		erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
4	Woffenbach	3.983		erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
5	Holzheim	1.591		erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
6	Eggenstraße	1.079		erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
7	HolzheimOst	797		langfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
8	Altenhof	3.843		erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
9	Kohlenbrunnermühle	1.039		vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
10	Fohlenhof / EFA	1.876		mittelfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
11	Mühlen	1.385		erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
12	Wolfstein	4.171		erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
13	Zimmererstraße	2.396		erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
14	Weinberg	4.752		erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
15	Gießereistraße	2.055		erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
16	Berufsschulzentrum	543		erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
17	Technologiepark Süd	98		vorrangig	erfüllt	vorrangig	vorrangig
18	Technologiepark Nord	178		erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
19	Hasenheide	1.134		langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
20	Moosweg	160		vorrangig	langfristig	vorrangig	vorrangig
21	Stauf	801		erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
22	Rittershof	404		langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
23	Pölling	2.673		erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
24	Am Berliner Ring	49		erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
25	Habersmuehle	26		vorrangig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
26	Labersricht	78		vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
27	Schafhof	95		erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
28	Fuchsberg / Burgruine Wolfstein	106		vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
29	Ischhofen	154		vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
30	Pelchenhofen	253		vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
31	Lippertshofen / Lampertshofen	164		vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
32	Frickenhofen	54		vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
33	Voggenthal	106		vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
34	Höhenberg im Tal	309		mittelfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
35	Höhenberg	464		mittelfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
36	Helena	88		vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
37	Lähr	223		erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
<b>Richtwert erfüllt (Anzahl Ortschaften)</b>				<b>19</b>	<b>20</b>	<b>6</b>	<b>6</b>
<b>Defizite insgesamt:</b>				<b>18</b>	<b>17</b>	<b>31</b>	<b>31</b>
- langfristig				3	6	0	0
- mittelfristig				3	2	0	0
- kurzfristig				12	9	31	31

**Tabelle 13: Bedienungshäufigkeit**

VZ Nr.	Verkehrszelle	Einwohner	Gebietstyp	Handlungsbedarf													
				Schule			Ferien			Samstag			Sonntag				
				HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ		
1	Altstadt	1.801	Kernbereich	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
2	Neumarkt Bf	1.550	Kernbereich	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
3	LRA / Gymnasium	68	hohe Nutzungsdichte	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
4	Woffenbach	3.983	hohe Nutzungsdichte	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig
5	Holzheim	1.591	hohe Nutzungsdichte	langfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig	vorrangig						
6	Eggenstraße	1.079	hohe Nutzungsdichte	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
7	Holzheim Ost	797	hohe Nutzungsdichte	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig	vorrangig							
8	Altenhof	3.843	hohe Nutzungsdichte	erfüllt	langfristig	mittelfristig	erfüllt	langfristig	erfüllt	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig
9	Kohlenbrunnmühle	1.039	hohe Nutzungsdichte	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig						
10	Fohlenhof / EFA	1.876	hohe Nutzungsdichte	langfristig	mittelfristig	vorrangig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig
11	Mühlen	1.385	hohe Nutzungsdichte	langfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig	vorrangig							
12	Wolfstein	4.171	hohe Nutzungsdichte	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig
13	Zimmererstraße	2.396	hohe Nutzungsdichte	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig
14	Weinberg	4.752	hohe Nutzungsdichte	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
15	Gießereistraße	2.055	hohe Nutzungsdichte	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig	vorrangig							
16	Berufsschulzentrum	543	mittlere Nutzungsdichte	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
17	Technologiepark Süd	98	mittlere Nutzungsdichte	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
18	Technologiepark Nord	178	hohe Nutzungsdichte	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
19	Hasenheide	1.134	mittlere Nutzungsdichte	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
20	Moosweg	160	niedrige Nutzungsdichte	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
21	Stauf	801	mittlere Nutzungsdichte	langfristig	mittelfristig	vorrangig	langfristig	langfristig	mittelfristig	vorrangig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig
22	Rittershof	404	mittlere Nutzungsdichte	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig
23	Pölling	2.673	hohe Nutzungsdichte	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
24	Am Berliner Ring	49	mittlere Nutzungsdichte	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig	vorrangig							
25	Habersmühle	26	niedrige Nutzungsdichte	erfüllt	erfüllt	vorrangig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
26	Labersricht	78	niedrige Nutzungsdichte	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig							
27	Schaffhof	95	mittlere Nutzungsdichte	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig	vorrangig							
28	Fuchsberg / Burgruine Wolfstein	106	niedrige Nutzungsdichte	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig
29	Ischhofen	154	niedrige Nutzungsdichte	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig						
30	Pelchenhofen	253	niedrige Nutzungsdichte	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig						
31	Lippertshofen / Lampertshofen	164	niedrige Nutzungsdichte	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig						
32	Frickenhofen	54	niedrige Nutzungsdichte	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig						
33	Vogenthal	106	niedrige Nutzungsdichte	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig						
34	Höhenberg im Tal	309	mittlere Nutzungsdichte	langfristig	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig	erfüllt	vorrangig							
35	Höhenberg	464	mittlere Nutzungsdichte	langfristig	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig	erfüllt	vorrangig							

VZ Nr.	Verkehrszelle	Einwohner	Gebietstyp	Handlungsbedarf											
				Schule			Ferien			Samstag			Sonntag		
				HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ
36	Helena	88	niedrige Nutzungsdichte	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	mittelfristig	vorrangig	mittelfristig	vorrangig	mittelfristig	vorrangig
37	Lähr	223	mittlere Nutzungsdichte	langfristig	mittelfristig	vorrangig	langfristig	mittelfristig	vorrangig	mittelfristig	vorrangig	mittelfristig	vorrangig	mittelfristig	vorrangig
<b>Richtwert erfüllt (Anzahl Ortschaften)</b>				<b>13</b>	<b>10</b>	<b>3</b>	<b>13</b>	<b>9</b>	<b>3</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>
<b>Defizite insgesamt:</b>				<b>24</b>	<b>27</b>	<b>34</b>	<b>24</b>	<b>28</b>	<b>34</b>	<b>31</b>	<b>34</b>	<b>34</b>	<b>34</b>	<b>34</b>	<b>34</b>
- langfristig				11	3	0	10	3	0	2	2	0	1	0	0
- mittelfristig				13	23	20	14	23	20	21	21	28	28	3	3
- kurzfristig				0	2	14	0	2	14	8	8	5	5	31	31

# 12. Anlagen

- Anlage 1: Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN
- Anlage 2: Priorisierung von Bushaltestellen in der Stadt Neumarkt i.d.OPf. für den barrierefreien Ausbau

# Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN

Modul II des Regionalen Nahverkehrsplans

Stand: 29.11.2022

Abteilung Verkehrsplanung

Auftraggeber:

Zweckverband Verkehrsverbund  
Großraum Nürnberg



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

# Inhaltsverzeichnis

Vorwort .....	3
Zusammenspiel und Einbeziehen unterschiedlicher Institutionen und Beteiligter.....	3
Zwei-Sinne-Prinzip .....	3
Zielsetzung.....	3
1 Haltestellentypen.....	4
1.1 Haltestelle am Fahrbahnrand.....	4
1.2 Haltestelle am Fahrbahnrand mit Längsparkstreifen .....	4
1.3 Haltestellenbucht .....	4
1.4 Haltestellenbucht mit Nase .....	5
1.5 Haltestellenkap .....	5
1.6 Haltestellenkap integriert in Längsparkstreifen.....	5
2 Bauliche Mindest- standards .....	6
2.1 Empfehlungen für einen barrierefreien Ausbau.....	6
2.2 Art des Bordsteins .....	6
2.3 Haltbarkeit der Fahrbahn .....	9
2.4 Flächen der Bussteige und sonstige Bewegungsflächen (Ein- und Ausstieg) .....	10
2.5 Taktiler / Visuelles Leitsystem .....	11
2.6 Zugänglichkeit der Haltestelle .....	13
2.7 Oberflächenbelag .....	14
2.8 Beleuchtung.....	14
2.9 Ausstattung allgemein.....	14
2.10 Haltestellenmast / H-Schild .....	15
2.11 Fahrgastunterstand.....	15
2.12 Aushangfahrpläne.....	16
3 Hinweise zur Schnittstelle Fahrzeug – Haltestelle .....	17
4 Umsetzbarkeit des Mindeststandards und Prüfen von Alternativen .....	18
Literaturverzeichnis / Literaturhinweise .....	19
Impressum.....	20

# Vorwort

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

## Zusammenspiel und Einbeziehen unterschiedlicher Institutionen und Beteiligter

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

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

## Zwei-Sinne-Prinzip

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

## Zielsetzung

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

Sollte dies am vorgesehenen Standort unter den gegebenen Randbedingungen nicht möglich sein, gibt es alternative Möglichkeiten, die in Kapitel 4 ebenfalls beschrieben werden.

Darüber hinaus sind weitere Einbauten und Einrichtungen, die über die hier genannten Mindestanforderungen hinausgehen – wie z. B. Fahrgastunterstände oder Systeme zur dynamischen Fahrgastinformation (DFI-Anzeiger), ebenfalls entsprechend den Erfordernissen an die Barrierefreiheit zu gestalten. Hierbei sind insbesondere die erforderlichen Bewegungsflächen zu berücksichtigen und freizuhalten sowie das Zwei-Sinne-Prinzip einzubeziehen.<sup>1</sup>

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 Fahrgastaufenthaltsflächen, den so genannten Aufstellflächen, zu nennen.

Nicht überall lassen sich beim barrierefreien Aus- und Umbau von Bushaltestellen, etwa aus Platzmangel, normgerechte Standards einwandfrei umsetzen. Auch die idealtypische Musterhaltestelle gibt es nur bedingt. Jede Haltestelle ist individuell zu planen, abhängig von den verschiedenen Rahmenbedingungen vor Ort. **Deswegen ist bei der Planung eines Haltestellenausbaus die Besichtigung vor Ort sowie die Einbeziehung der Verkehrsunternehmen und der/des Behindertenbeauftragten der Kommune unerlässlich.** Der Leitfaden beschreibt anhand zahlreicher Beispiele aus dem Gebiet des VGN, auf welche Gegebenheiten zwingend zu achten ist, um Planungsfehler zu vermeiden und möglichst verbundweit abgestimmte Ausbaustandards sicherzustellen.

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

<sup>1</sup> vgl. hierzu die einschlägigen Quellen für die baulichen Standards auf S.19.

# 1 Haltestellentypen

Für eine barrierefreie Nutzung müssen Fahrzeuge und Haltestelleninfrastruktur auf Basis der örtlichen Gegebenheiten aufeinander abgestimmt sein. Daher werden einleitend die wichtigsten Haltestellentypen vorgestellt. Neben der Beachtung der betrieblichen Erfordernisse sollten vor einem Umbau nicht nur die aktuell eingesetzten Fahrzeuge berücksichtigt werden, sondern auch die Anforderungen künftiger Fahrzeugkonzepte.

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

## 1.1 Haltestelle am Fahrbahnrand

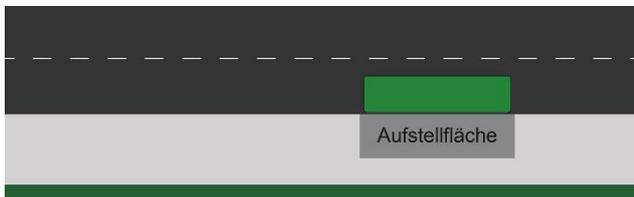


Abb. 1: Dieser Halstellentyp kann in Abhängigkeit von der Bordhöhe und dem direkten Umfeld (keine parkenden Autos unmittelbar vor und hinter der Haltestelle) geradlinig angefahren werden.

### Vorteile:

- geringe bauliche Maßnahmen in puncto Barrierefreiheit erforderlich: Austausch Bord, Erhöhung Aufstellfläche (auf ausreichende Tiefe achten!), Einbau Blindenleitsystem und – soweit Wartehäuschen vorhanden – Erhöhung der Fläche in diesem Bereich
- vergleichsweise einfach hinsichtlich Barrierefreiheit umzusetzen (z. B. auch zwischen Grundstückseinfahrten)

### Zu beachten:

- ausreichend Freiraum zur An- und Abfahrt, insbesondere bei Hochborden über 16 cm (sonst Überstreichen des Fahrzeugs beim Anfahren des Bords und Gefahr des Aufsetzens der Karosserie)

## 1.2 Haltestelle am Fahrbahnrand mit Längsparkstreifen

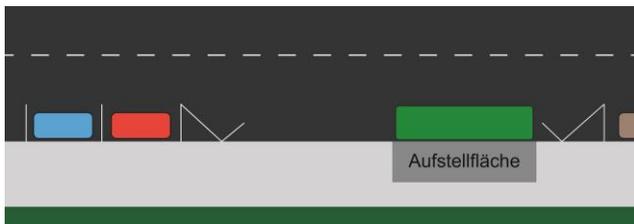


Abb. 2: Haltestelle am Fahrbahnrand mit Längsparkstreifen

### Zu beachten:

- für eine parallele und spaltminimierende Anfahrt des Bordsteins ist eine ähnlich große Länge wie bei Haltestellenbuchten erforderlich (s. Typ 1.3)
- ausreichend Freiraum zur An- und Abfahrt, insbesondere bei Hochborden über 16 cm; die in der StVO vorgeschriebenen 15 Meter vor und nach dem H-Schild reichen bei Weitem nicht aus! Verlängerung durch „Zick-Zack-Markierung“ (Zeichen 299) oder einer Halteverbotszone erforderlich.

## 1.3 Haltestellenbucht



Abb. 3: Die Busbucht befindet sich wie eine zusätzliche Fahrspur rechts neben der Fahrbahn und galt in der Vergangenheit (zu Zeiten noch geringeren Straßenverkehrs) häufig als Regelfall einer Haltestelle.

### Vorteile:

- Verkehr kann ohne Beeinträchtigung parallel zum Bus weiterfließen
- eine Busbucht findet häufig Verwendung, wenn Busse längere Aufenthaltszeiten haben, z. B. an einer Endhaltestelle, wegen Umsteigebeziehungen, an Schulstandorten mit längeren Fahrgastwechselzeiten oder bei Straßen außerhalb bebauter Gebiete mit Geschwindigkeiten über 50 km/h

### Nachteile:

- vollständig barrierefreie Busbucht benötigt verhältnismäßig große Länge für ordnungsgemäße Anfahren (rund 65 Meter und mehr), was in der Praxis schwer umzusetzen ist
- bei Nichtbeachtung ausreichender Länge besteht Gefahr von Karoserieschäden durch Aufsetzen bei Hochborden über 16 cm
- in der Regel kein paralleles, spaltminimierendes Anfahren der Haltestelle möglich; dadurch Gefahr für Fahrgäste, insbesondere für Mobilitätseingeschränkte, beim Versuch der Spaltüberbrückung
- ungünstig in Bezug auf fahrdynamische Eigenschaften (Wiedereinfädeln in den fließenden Verkehr nach einem Halt)

**Empfehlung:** Wenn es die Verkehrssicherheit im Hinblick auf Barrierefreiheit erlaubt, sollte innerorts der Bau von Busbuchten möglichst nur in begründeten Fällen durchgeführt werden, z. B. bei längeren Wartezeiten der Busse, bei Umsteigevorgängen, Haltestellen mit ausgeprägtem Schülerverkehr an verkehrsreichen Straßen zum Abwarten von Verfrühungen oder zum Abwarten von planmäßigen Verspätungspufferzeiten im Pünktlichkeitsfall.

## 1.4 Haltestellenbucht mit Nase

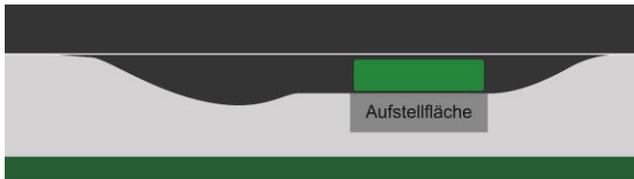


Abb. 4: Dieser Haltestellentyp verfügt zusätzlich zur gewöhnlichen Bucht über eine weitere kleine Einbuchtung (= Nase) im Anfahrtsbereich.

### Vorteil:

- Reduzierung der Buchtlänge auf 60 Meter oder weniger möglich – bei gleichzeitig guter Anfahrbarkeit an die Haltestellenkante

### Nachteile:

- größerer Platzbedarf in der Tiefe
- fahrerisches Können erforderlich (Überstreichen an der schmalsten Stelle des Fahrgastaufenthaltsbereichs)

## 1.5 Haltestellenkap

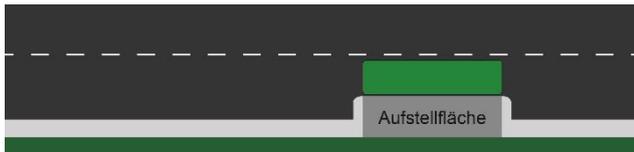


Abb. 5: Die Kaphaltestelle gehört zu den Haltestellen am Fahrbahnrand und zählt innerorts zu den betrieblich bevorzugten Ausbauformen.

### Vorteile:

- optimale, kantenreine Anfahrbarkeit
- größere Gewähr, dass gerades Anfahren nicht durch widerrechtlich abgestellte Fahrzeuge behindert wird
- kein Zeitverlust bei Wiederaufnahme der Fahrt nach dem Fahrgastwechsel und Einfädeln in den fließenden Verkehr
- keine Querbeschleunigungskräfte; dadurch Sicherheitsvorteile v.a. für stehende Fahrgäste
- verbesserter Fahrgastkomfort durch großzügigere Warte- und Rangierflächen und schafft Platz z. B. für Wetterschutzeinrichtungen
- Möglichkeit der Begrünung vor und nach dem Kap

### Nachteil:

- Absicherung z. B. durch Leitbake (s. Abb. 7) und gute Beleuchtung sind zwingende Voraussetzung, da sonst Gefahr für Auto- und Radfahrer (zu spät erkennbares Hindernis)
- möglicherweise Fahrbahnverengung und damit Rückstau des MIV auch ohne haltenden Bus

## 1.6 Haltestellenkap integriert in Längsparkstreifen

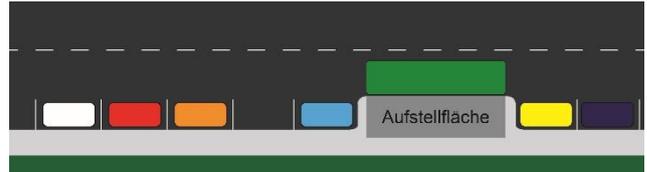


Abb. 6: Durch den Verzicht auf zwei (bis drei) Längsparkstände bietet diese Variante alle Vorteile eines Buskaps.

### zusätzlicher Vorteil:

- im Gegensatz zu einer Busbucht eignet sich ein Kap besonders bei hohem Parkdruck, da die Zahl der Parkstände maximiert werden kann

**Empfehlung:** Das Buskap bietet neben der Haltestelle am Fahrbahnrand die besten Voraussetzungen für barrierefreies Ein- und Aussteigen und sollte daher – sofern es die Verkehrssicherheit zulässt – innerorts der Vorzug vor Busbuchten gegeben werden.

### Beispiel für eine barrierefreie Kaphaltestelle



Abb. 7: Die Haltestelle Stein Sommerstraße im Landkreis Fürth wurde von einer nicht barrierefreien Haltestelle am Fahrbahnrand zu einer vollständig barrierefreien Kaphaltestelle umgebaut. Die Gehwegbreite wurde dazu auf einer Länge von rund 15 Meter von 1,90 m auf 2,80 m vergrößert. Die Warte- und Rangierfläche ist nun ausreichend breit und das Hochbord kann parallel und spaltminimierend angefahren werden. In beiden Fahrtrichtungen ist das Kap durch Leitbaken abgesichert. Im Straßenverlauf befinden sich vor der Haltestelle Längsparkstreifen.

## 2 Bauliche Mindeststandards

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

### 2.1 Empfehlungen für einen barrierefreien Ausbau

Idealerweise enthält eine vollständig barrierefrei ausgebaut Bushaltestelle folgende Merkmale:

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

### 2.2 Art des Bordsteins

#### Bauliche Zielsetzung

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

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

#### 2.2.1 Mindestanforderung

- Die Bordsteinhöhe soll **mindestens 16 cm** betragen; sofern umsetzbar – insbesondere auch unter Beachtung einer geraden Anfahrbarkeit – soll auch der Einsatz von Hochborden mit **20 bis 22 cm stets geprüft werden**; Zu klären ist dabei vorab

immer, ob das Bord mit dem derzeit und zukünftig eingesetzten Fahrzeugtyp kompatibel ist.

**Eine Abstimmung mit den beteiligten Verkehrsunternehmen ist dringend zu empfehlen.**

- ab 16 cm Höhe soll sich das Busbord visuell kontraststark vom Umgebungsbelag abheben; dadurch ist das Bord auch für Sehbehinderte gut zu erkennen.



Abb. 8: Haltestelle Mönchherrnsdorf, Lkr. Bamberg  
Mit vergleichsweise einfachen Mitteln zu bewältigender Umbau zu einer barrierefreien Haltestelle am Straßenrand: 18 cm hohes Sonderbord auf einer Länge von ca. 9 m (Tür 1 und Tür 2 eines 12 m-Busses sind damit barrierefrei); Haltestellentiefe von ca. 2,50 m; das helle Bord hebt sich gut vom dunklen Belag von Fahrbahn und Gehsteig ab.

**Achtung:** Borde mit 16 bis 18 cm sind nur unter Nutzung der fahrzeuggebundenen Rampe an Tür 2 der Busse barrierefrei. Die Neigung der Rampe darf hierbei maximal 12 % betragen, damit diese von Rollstuhlfahrern selbständig genutzt werden kann.

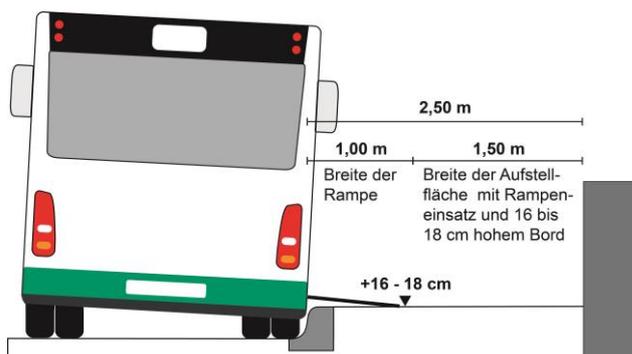


Abb. 9: Die Tiefe der Aufstellfläche bei einer Bordsteinhöhe von 16 bis 18 cm muss mindestens 2,50 m betragen.

Ab 20 bis 22 cm Bordsteinhöhe ist Barrierefreiheit auch ohne Nutzung der Klapprampe an Tür 2 gegeben, da durch das Kneeling der Höhenunterschied zwischen Bord und Fahrzeug soweit reduziert wird, dass Rollstuhlfahrer ohne fremde Hilfe in den Bus gelangen können.

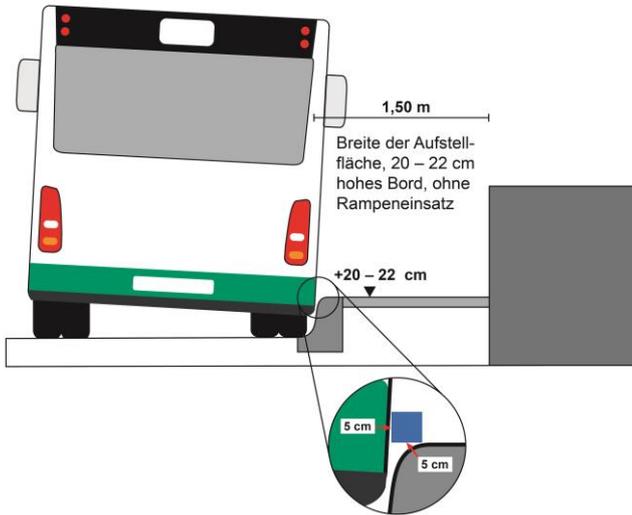


Abb. 10: Die Tiefe der Aufstellfläche bei einer Bordsteinhöhe von 20 - 22 cm beträgt mindestens 1,50 m. Die Spaltüberbrückung ist ohne Rampe möglich, da Reststufenhöhe und Spaltbreite jeweils nur noch maximal 5 cm betragen, hier zusätzlich vergrößert dargestellt. Betragen Reststufenhöhe und Spaltbreite 10 x 5 cm oder 5 x 10 cm, können mobilitätseingeschränkte Fahrgäste den Bus nur mit Erschwernissen oder fremder Hilfe betreten bzw. verlassen.

- Reduzierung des Restspaltes und der Reststufe zwischen Haltestellenbord und Fahrzeugeinstieg auf 5 cm (auf einer Länge von etwa 9 m, für den Zugang zu Tür 1 und Tür 2, in besonders beengten Situationen jedoch mindestens an Tür 2 – hier befindet sich im Bus die unbestuhlte Sondernutzungsfläche für Rollstuhlfahrer oder Fahrgäste mit Kinderwagen)
- Berücksichtigung der Schleppkurve von Gelenk- oder Standardbussen bei Busbuchten



Abb. 11: Gefährlicher Abstand zwischen Bord und Tür 2 des Fahrzeugs, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen. Aufgrund einer zu eng dimensionierten Schleppkurve kann zwar der vordere Bus das 16 cm-Hochbord spaltmindernd anfahren. Die Haltestelle wird jedoch häufig von zwei Bussen gleichzeitig bedient (inkl. Wartezeiten).

- gerade Anfahrbarkeit; alternativ Überstreichbarkeit im Bereich heranschwenkender Anfahrt, beispielsweise Haltestelle nach Kurven oder in Buchten oder mit davorliegendem Fahrgassenversatz



Abb. 12: Aufgrund des bereits im Anfahrtsbereich 18 cm hohen Sonderbords setzt bei nahem, spaltminimierendem Anfahren die Karosserie auf, erkennbar an den braunen Schleifspuren am Bordstein (vgl. Pfeile). Daher müssen immer die Schleppkurve der Busse und der Überhang vor der ersten Achse mitberücksichtigt werden.

#### Empfehlung

Generell, aber insbesondere bei Borden über 16 cm Höhe und vor allem wenn Buchten gebaut werden: nur an jenem Abschnitt der Aufstellfläche von Tür 1 bis Tür 2 (die vorderen ca. 9 Meter) sollte die maximale Höhe von mehr als 16 cm aufweisen, nicht jedoch zusätzlich der An- und Abfahrtsbereich der Haltestelle.

## 2.2.2 Ergänzung / Empfehlung

- bei ausreichender, möglichst gerader Anfahrmöglichkeit des Bords, entsprechendem Fahrzeugeinsatz und einer Wartefläche mit Tiefe kleiner als 2,50 m, soll aus Sicht der Barrierefreiheit eine Bordsteinhöhe geprüft werden, die einen barrierefreien Ein- und Ausstieg gemäß DIN 18040-3 ohne manuell bedienbare Klapprampe gewährleistet (beispielsweise durch eine **Bordsteinhöhe von 20 bis 22 cm**)
- der Einsatz von (meist weißen) Haltestellenborden aus Formstein, so genannten **Sonderborden**, ist hierbei ausdrücklich empfohlen – nach Möglichkeit mit **Spurführung**; dadurch bessere Reduzierung der Reststufe und des Restspaltes durch Kontaktfahrt; hierbei zugleich Schonung der Busreifen sowie der Karosserie und des Fahrgestells



Abb. 13: Hochbord ohne Spurführung

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

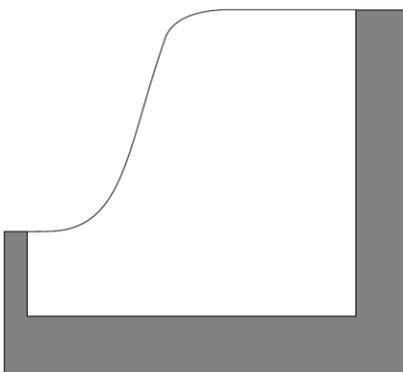


Abb. 14: Hochbord mit Spurführung, so genanntes „Sonderbord“

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

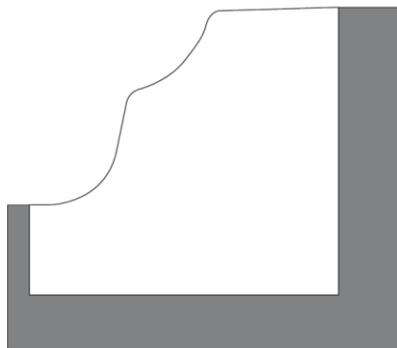


Abb. 15: Hochbord mit Spurführung und oberer Hohlkehle, welches Karosseriebeschädigungen beim spaltnahen Anfahren der Haltestelle vermeiden soll.

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



Abb. 16: Haltestelle Hirschenstr., Fürth

Die Überstreichungsfläche in der Anfahrt ist mit einem 16 cm hohen Sonderbord mit Spurführung ausgestattet; erst ab dem grünen Pfeil wurde auf einer Länge von rund 9 Metern ein 22 cm hohes Sonderbord mit oberer Hohlkehle verbaut, was extrem dichtes Heranfahren ermöglicht. Rollatornutzer und Rollstuhlfahrer können durch die Minimierung des Restspaltes ohne besondere Erschwernis an Tür 2 ein- und aussteigen. Das helle Hochbord bietet größtmöglichen Kontrast zu dunklem Asphalt und rötlichem Pflaster und ist daher für Sehbehinderte gut zu erkennen.

- Bussteigkantenabschnitte, die einen barrierefreien Ein- und Ausstieg gemäß DIN 18040-3 ohne Einsatz der Klapprampe ermöglichen sollen, müssen im Grundriss gerade verlaufen.



Abb. 17: Haltestelle Stein Forum, Lkr. Fürth  
Haltestelle am Fahrbahnrand mit 24 cm hohem Sonderbord mit Spurführung. Durch den Radfahrstreifen im Anfahrtsbereich der Haltestelle gilt ein Halteverbot am Straßenrand. Es können also keine parkenden Autos die – schon weit vor der Haltestelle beginnende – gerade Anfahrt des Busses zum Haltestellenbord behindern.

#### Beispiel Haltestellenbucht mit Nase



Abb. 18: Haltestelle Stein Fabergut, Lkr. Fürth  
Die Busbucht mit Nase ermöglicht eine parallele, spaltminimierende Anfahrt des Steiges. Auf Höhe der Einbuchtung (grüner Pfeil) ist der Gehsteig nur 12 cm hoch und kann dadurch leicht überstrichen werden. Im Bereich der 9 Meter langen Aufstellfläche wurde ein 22 cm hohes Sonderbord verbaut.

- An jeder Haltestelle sollte auf ganzer Länge eine Höhenplanung über den gesamten Querschnitt

aus Bussteig und Fahrfläche vorgenommen und im Anschluss die maximale Bordsteinhöhe festgelegt werden. Der Grund hierfür ist, dass die Bordsteinhöhe im An- und Abfahrtsbereich so gewählt werden muss, dass ein Aufsetzen des Busses während des Überstreichens ausgeschlossen wird. Dies ist mit max. 16 cm Bordhöhe genau nur dann gewährleistet, wenn Bussteig- und Fahrfläche gleiche Richtung und gleichen Betrag der Querneigung aufweisen. Bei unterschiedlichen Beträgen und insbesondere bei gegenläufigen Neigungen kann es zum Aufsetzen und kommen. Um dies zu vermeiden sind im An- und Abfahrtsbereich ggf. deutlich geringere Bordhöhen als 16 cm nötig.

#### Bei Bordsteinen grundsätzlich zu beachten

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

## 2.3 Haltbarkeit der Fahrbahn

### Ergänzung / Empfehlung

#### Bauliche Zielsetzung

möglichst lange Haltbarkeit der Fahrbahn

- bei hohem Fahrzeugaufkommen, vor allem bei Stadtverkehren: Prüfung des Einbaus einer halbstarren Decke oder den kompletten Einsatz von Beton für die Fahrbahn im Bereich der Haltestelle, dadurch dauerhafte Wahrung der Einstieghöhe, weil die Bildung von Spurrillen verhindert wird.



Abb. 19: Haltestelle Wiesenstraße, Fürth  
Entstehung einer festen, verformungsfreien Fahrspur durch den Einbau von Betonplatten im Haltestellenbereich im Zuge des barrierefreien Umbaus; anschließend wird die Asphaltenschicht aufgetragen.

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

### Bauliche Zielsetzung (1)

ausreichend **Fläche** für Rangiervorgänge auf der Bewegungsfläche

#### 2.4.1 Mindestanforderung

- 1,50 m x 1,50 m Mindestflächenbedarf für Rollstuhlfahrer (Manövrierfläche für Drehung um 90 Grad)
- Position, Länge und Tiefe der Bewegungsfläche orientiert sich an einem Zustieg für Rollstuhlfahrer an Tür 2 der potenziell eingesetzten Bustypen



Abb. 20: Haltestelle Egersdorf Nord, Lkr. Fürth  
Die Manövrierfläche für Rollstuhlfahrer ist sowohl auf Höhe Tür 1, als auch auf Höhe der wichtigeren Tür 2 ausreichend vorhanden.

- Bei Einsatz einer Klapprampe ist eine Tiefe von 2,50 m erforderlich, bestehend aus 1,0 m Klapprampe und 1,50 m Mindestflächenbedarf Rollstuhlfahrer (vgl. auch Abb. 9)

#### 2.4.2 Ergänzung / Empfehlung

- nach Möglichkeit Ausweitung der nutzbaren Breite auf mindestens 3,0 m



Abb. 21: Haltestelle Nikolaus-Fiebinger-Str., Erlangen

Die Gehwegbreite wurde im Bereich der rund 20 Meter langen Fahrgastaufenthaltsfläche auf ca. 3 Meter verbreitert, wodurch für Rollstuhlfahrer ausreichend Bewegungsfläche für Rangiervorgänge geschaffen wurde.

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



Abb. 22: Durch nahes Anfahren und Kneeling-Funktion des Busses kann die Reststufe und Spaltbreite zwischen Fahrzeugboden und Bussteigkante deutlich reduziert werden – im Idealfall auf 5 x 5 cm.

### Bauliche Zielsetzung (2)

**Neigungsarme** Gestaltung der Bewegungsfläche mit geringem Quergefälle

#### 2.4.3 Mindestanforderung

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

#### 2.4.4 Ergänzung / Empfehlung

- Bei schwierigen topographischen Höhenverhältnissen und einer Längsneigung von 3 bis 6 % sollten nach längstens 10 m jeweils Erholungsebenen mit maximal 3 % Längsneigung vorgesehen werden (vgl. Abb. 31).
- Grundsätzlich sollte auch ein Höhenplan für den gesamten Querschnitt erstellt werden, um die Anfahrbarkeit vorab zu überprüfen.

## 2.5 Taktiler / Visuelles Leitsystem

### Bauliche Zielsetzung

Um blinden und sehbehinderten Fahrgästen die Orientierung zu erleichtern und den selbständigen Einstieg ins Fahrzeug zu ermöglichen: optisch und haptisch (= mit dem Tastsinn) erfassbare **Bodenindikatoren**.

### 2.5.1 Mindestanforderung

- **Auffindestreifen** mit 60 cm breitem Rippenprofil parallel zum Bord (vorzugsweise 90 cm) auf Höhe von Tür 1 über die gesamte Gehwegbreite.
- **Einstiegsfeld** mit Rippenprofil, ebenfalls parallel zum Bord, mindestens auf Höhe der Tür 1; es weist eine Länge von 120 cm parallel zur Bordsteinkante und eine Tiefe von 90 cm auf.
- Das Einstiegsfeld befindet sich in 30 cm Entfernung zur Bordsteinkante.

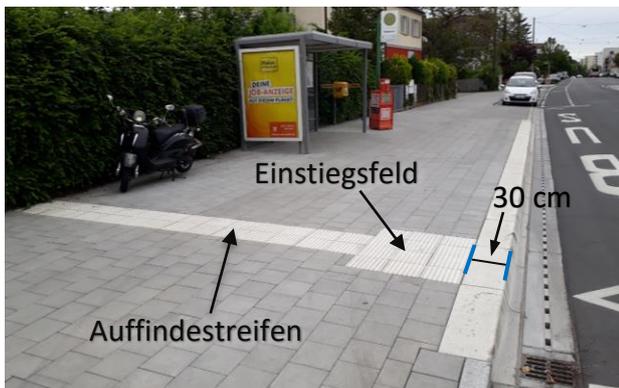


Abb. 23: Haltestelle Wiesenstraße (Steig 2), Fürth  
Der über die gesamte Breite des Gehwegs befindliche Auffindestreifen weist Blinde und Sehbehinderte Menschen auf die Haltestelle hin. Er hebt sich farblich von den grauen Gehwegplatten ab. Das direkt daran anschließende Einstiegsfeld markiert die Position der Tür 1 (Kontaktaufnahme zum Fahrer möglich) und befindet sich in 30 cm Entfernung von der Bordsteinkante.

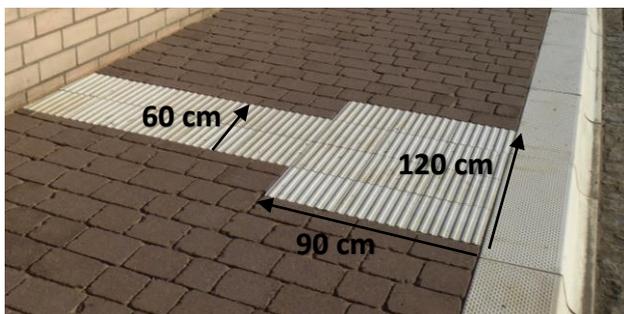


Abb. 24: Haltestelle Feucht Zeidlersiedlung, Lkr. Nürnberger Land

Die Rippen der Platten sind jeweils längs zum Gehweg verbaut worden, so dass blinde Menschen sie mit dem Langstock problemlos ertasten können.

Der 60 cm breite Auffindestreifen wurde von der Kante des Bords bis zur Hauswand verbaut. Durch den starken Kontrast der weißen Bodenindikatoren zum rötlichen Belag des Gehwegs können auch Sehbehinderte Fahrgäste diese erkennen.

- taktiler Leitsystem mit visuell kontrastierenden Bodenindikatoren  
**Zu beachten:** Die Bodenindikatoren müssen sich immer klar vom Umfeld unterscheiden, da sich viele Sehbehinderte hauptsächlich daran orientieren – auch wenn manche Sehbehinderte zur Nahfeldsicherung den weißen Langstock verwenden.

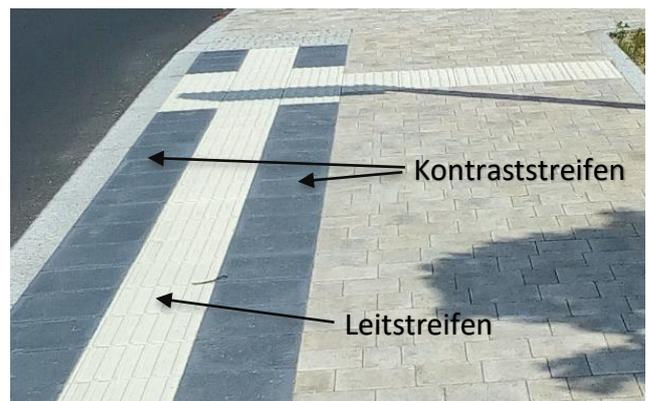


Abb. 25: Kastl Bahnhof, Lkr. Amberg-Weilburg

Da der Kontrast zwischen dem Pflasterbelag des Gehwegs einerseits und Leitstreifen, Einstiegsfeld sowie Aufmerksamkeitsfeld andererseits zu gering war, kamen dunkle Platten zur Verstärkung des Hell-Dunkel-Kontrastes zum Einsatz (sog. Kontraststreifen); diese hätten idealerweise zusätzlich auf Höhe des Auffindestreifens verbaut werden können.

**Zu beachten:** Ein Leitstreifen parallel zum Busbord ist in den Beispielen der Abbildungen 23 und 24 nicht notwendig, da im direkten Umkreis der Haltestellen keine weiteren Blindenleitsysteme, z. B. Straßenquerung, vorhanden sind.

- quert ein Radweg den Auffindestreifen, ist der Auffindestreifen zu unterbrechen
- Einstiegsfeld(er) mit Rippenprofil je auf Höhe der Türen **1 und 2** in 30 cm Entfernung zur Bordsteinkante



Abb. 26: Haltestelle Gostenhof Ost, Nürnberg  
 Flächen mit Bodenindikatoren gelten für blinde und sehbehinderte Menschen als sichere Bewegungs- und Aufenthaltsbereiche. Daher dürfen auf Flächen wie z. B. Radwegen keine taktilen Bodenindikatoren verlegt werden.  
 Der Auffindestreifen wird an obiger Haltestelle daher durch den querenden Radweg unterbrochen. Der Radweg verläuft hinter dem Fahrgastunterstand. Aufgrund einer Vorgabe der Stadt Nürnberg befindet sich auch an Tür 2 ein zweites Einstiegsfeld, welches durch einen Leitstreifen mit dem Einstiegsfeld an Tür 1 verbunden ist. Zwischen Leitstreifen und Sonderbord wurden dunkle Platten verlegt (Kontraststreifen).

- Abstand Leitstreifen zum Bord mindestens 60 cm



Abb. 28: Der Leitstreifen ist – von der Straßenquerung kommend – gefährlich nah an den Bordsteinrand gebaut worden. Zwischen Bordsteinkante und Leitstreifen muss ein Abstand von mindestens 60 cm vorgesehen werden.

## 2.5.2 Ergänzung / Empfehlung

- Bei Verknüpfungsanlagen bzw. Umsteigebauwerken oder wenn im angrenzenden Straßenraum ein Blindenleitsystem vorhanden ist:  
**Leitstreifen** längs des Bushaltes bis zu Einstiegsfeld(ern) / Aufmerksamkeitsfeld(ern);



Abb. 27: Haltestelle Nürnberg Hauptbahnhof, Steig D  
 Vom Bussteig führt das Blindenleitsystem unterirdisch zu den U-Bahnen und Zügen sowie oberirdisch zur Straßenbahn und in Richtung Altstadt.

## 2.6 Zugänglichkeit der Haltestelle

### Bauliche Zielsetzung (1)

stufenlose Erreichbarkeit der **Wartefläche**

#### 2.6.1 Mindestanforderung (1)

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

#### 2.6.2 Ergänzung / Empfehlung (1)

- nutzbare Gehwegbreite von mindestens 1,50 m
- bei kombiniertem Fuß- und Radweg mindestens 3,00 m



Abb. 29: Trotz 18 cm-Hochbord mit Spurführung ist an dieser Haltestelle bei nur 1 m Gehwegbreite keine Barrierefreiheit gegeben: keine ausreichende Rangierfläche für Rollstuhlfahrer und sehr schmale Zuwegung.

**Alternativen** für einen barrierefreien Umbau dieser Haltestelle:

- sofern an dieser Stelle verkehrstechnisch möglich, Verbreiterung des Gehwegs auf mindestens 1,50 m (unter Beachtung der Zuwegung) und unter Verwendung eines Hochbordes mit 20 bis 22 cm
- Anlage einer Kaphaltestelle mit 16 bis 18 cm Bordhöhe und 2,50 m Tiefe
- ggf. besserer Standort durch Verlegung der Haltestelle im Umkreis von ca. 100 Metern.

### Bauliche Zielsetzung (2)

verkehrssichere und barrierefreie **Steigungen/ Gefälle**

#### 2.6.3 Mindestanforderung (2)

- Mindestbreite 1,20 m
- Längsgefälle max. 6 % (bzw. max. 12 % auf einer Länge von höchstens 1,00 m)
- an Zu- und Abgängen Bewegungsflächen von mindestens 1,50 x 1,50 m
- nach je 10 m Länge ist ein mindestens 1,50 m langes Ruhepodest mit maximal 3 % Längsneigung vorzusehen

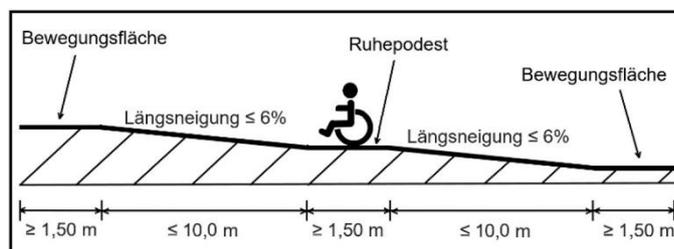


Abb. 30: Schematischer Aufbau einer Steigung mit Ruhepodest nach jeweils 10 m Länge

#### 2.6.4 Ergänzung / Empfehlung (2)

- im Falle hoher Frequentierung sollten die Begegnungsflächen auf 1,80 x 1,80 m geplant werden

## 2.7 Oberflächenbelag

### Bauliche Zielsetzung

gefährlos begeh- und befahrbarer **Bodenbelag**

#### 2.7.1 Mindestanforderungen

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

#### 2.7.2 Ergänzung / Empfehlung

- visuelle Unterscheidung zur Fahrbahn hin, möglichst fugenlose Oberflächen
- z. B. Asphaltbelag, Gehwegplatten oder Betonpflaster

## 2.8 Beleuchtung

### Bauliche Zielsetzung

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

#### 2.8.1 Mindestanforderung

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



Abb. 31: Kap-Haltestelle mit vorgelagerter Grünfläche, Oberasbach Albrecht-Dürer-Platz, Lkr. Fürth: der Fahrgastunterstand ist direkt beleuchtet.

#### 2.8.2 Ergänzung / Empfehlung

- es soll eine blendfreie Grundbeleuchtung ohne Schattenbildung insbesondere auch für Orientierungssysteme ermöglicht werden

## 2.9 Ausstattung allgemein

### Bauliche Zielsetzung

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

### Die Ausstattung

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

## 2.10 Haltestellenmast / H-Schild

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

- das H-Schild erfüllt die VGN-Standards (vgl. Kapitel 4, S. 18)
- ist ortsfest verankert und quer zur Fahrtrichtung angeordnet
- erwirkt gemäß StVO ein Parkverbot von jeweils 15 Metern Länge vor und nach seinem Standort. Diese zusammen 30 Meter Länge reichen für eine barrierefreie Anfahrbarkeit durch Standardbusse in keinem Fall aus. Es ist ein absolutes Haltverbot auf insgesamt mindestens 65 Metern Länge nötig, in Analogie zur Busbucht (vgl. Kapitel 1.1 bis 1.3)

## 2.11 Fahrgastunterstand

- Aus Sicherheitsgründen und um Sichtkontakt zwischen Fahrer und Fahrgast herzustellen sind Fahrgastunterstände so zu bauen, dass die Wand in Richtung ankommender Bus durchsichtig ist.
- kontrastreiche Markierung der Glaswände
- Seiten- und Rückwände sollten max. 15 cm über dem Boden beginnen (taktile Erfassbarkeit); ansonsten Absicherung durch Tastleiste am Boden



Abb. 32: Haltestelle Stein Palm Beach, Lkr. Fürth Fahrgastunterstand mit einsehbarem und ausreichend dimensionierten Wartebereich, der eine gute Aufenthaltsqualität vermittelt.

- ausreichender Abstand des Fahrgastunterstands bzw. des Daches zum Bordstein, um die Gefahr einer Kollision des Seitenspiegels des Busses auszuschließen; bei geradliniger Anfahrt mindestens 0,50 m; bei Überstreichung des Bussteigs muss dies mittels Schleppkurve ermittelt werden
- ausreichender Sicherheitsabstand des Unterstands zum Bordstein bzw. zur Straße mit Blick auf wartende Fahrgäste
- aus Sicht der Kundenfreundlichkeit wird eine Position der Wartehalle in der Nähe des Einstiegsfeldes empfohlen, so dass Fahrgäste bei schlechtem Wetter geschützt sind und gleichzeitig kurze Wege zum Bus haben
- Anordnung Sitzgelegenheiten und Informationsvitrine / Aushangfahrpläne nebeneinander
- Abstand Unterkante Schutzdach zur Oberkante des Bodens mindestens 2,55 m (Kap. 4.1 u. 4.6 der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006, i. V. m. § 2 Abs. 5 Satz 3 StVO)

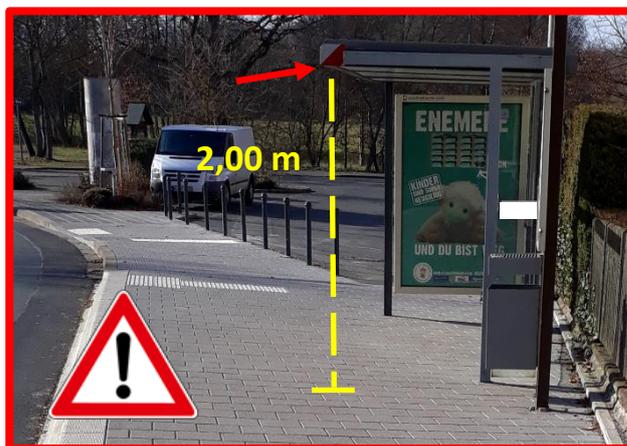


Abb. 33: Durch die Erhöhung des Bordsteins und der angrenzenden Fläche hat sich der Abstand zwischen Boden und vorderer linker Kante des Fahrgastunterstandes auf nur noch 2,00 m verringert (gelbe Linie). Auch der rot-weiße Reflektor (roter Pfeil) nutzt größeren blinden und sehbehinderten Fahrgästen nichts. Die Situation ist generell auch für größer gewachsene Fahrgäste und Fahrradfahrer gefährlich. Daher ist – wenn in Folge der Barrierefreiheit die Fläche des Unterstandes erhöht wird – zu prüfen, ob auch der Fahrgastunterstand höher gesetzt werden muss.

## 2.12 Aushangfahrpläne

### Bauliche Zielsetzung

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

#### 2.12.1 Mindestanforderung

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



Abb. 34: Hier ist das Aufstellen eines separaten Mastes dringend erforderlich!

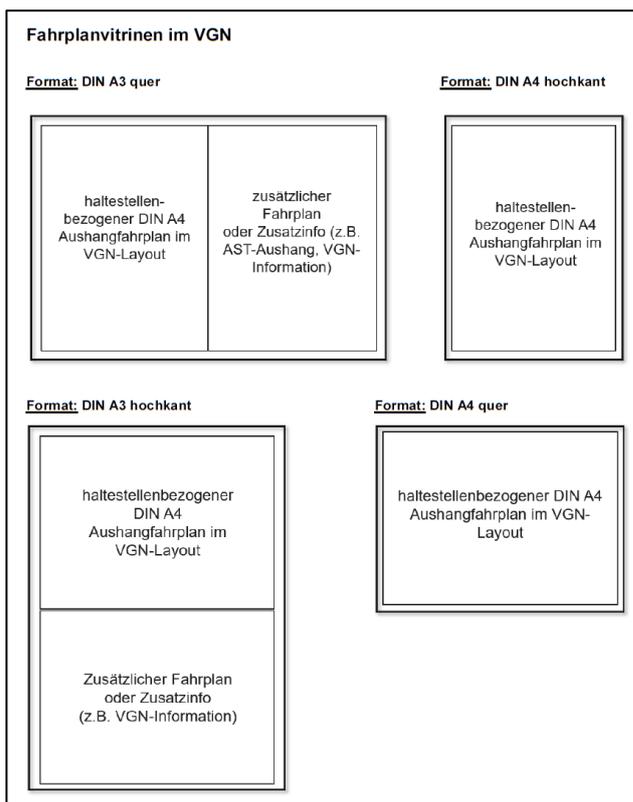


Abb. 35: schematischer Aufbau von Fahrplanvitrienen gemäß VGN-Standard

#### 2.12.2 Ergänzung / Empfehlung

- sofern ein Fahrgastunterstand vorhanden ist, sind Aushangfahrpläne nach Möglichkeit darin zu befestigen (= wettergeschützt) und nicht außerhalb am Mast
- unter dem Aushangfahrplan soll kein Abfallbehälter angebracht werden



Abb. 36: Das Anbringen des Mülleimers direkt unter dem Fahrplanaushang erschwert Fahrgästen das Lesen des Fahrplans; wenn keine andere Möglichkeit gegeben ist, sollte der Mülleimer zumindest vom Fahrplankasten weggedreht montiert sein.

### 3 Hinweise zur Schnittstelle Fahrzeug – Haltestelle

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

#### Hochflurbus

- keine Barrierefreiheit möglich

#### Niederflurbus / Low-Entry-Bus

- unter 16 cm Bordstein nicht barrierefrei
- ab 16 cm Bordstein in der Kombination Kneeling plus Klapprampe barrierefrei (Tiefe der Aufstellfläche von mindestens 2,50 m erforderlich)
- ab einem Resthöhenunterschied vom Fahrzeug zum Bordstein von 5 cm oder weniger ist keine fahrzeuggebundene Klapprampe erforderlich
- nur Bordsteinbereiche unter oder gleich 16 cm können beim An- und Abfahren überstrichen werden (jedoch nur bei geeigneten Querneigungsverhältnissen, vgl. Kap. 2.2, S. 9 oben).
- Die Höhe der Überstreichfähigkeit sowie der Absenkfähigkeit (Kneeling) der Fahrzeuge ist auch von den Einstellungen in den Werkstätten der Verkehrsunternehmen abhängig.



Abb. 37: Beim so genannten „Kneeling“ kann der Fahrzeugboden an der Einstiegsseite auf 27 bis 25 cm abgesenkt werden, so dass Fahrgästen das Einsteigen erleichtert wird. Beim Schließen der Türen wird der Bus wieder auf Normalniveau angehoben.

#### Minibus (auch Niederflur-/Low-Entry-Varianten)

- über 16 cm Bordstein nicht barrierefrei
- nur Bordsteinbereiche mit maximal 16 cm können aufgrund tief greifender Außenschwenktüren angefahren werden
- die Neigung der fahrzeuggebundenen Klapprampe darf maximal 12 % betragen



Abb.38: Hilpoltstein Bahnhof – Die Außenschwenktüren des Kleinbusses können das 20 cm-Hochbord beim Öffnen nicht überstreichen. Der Bus muss daher in relativ großem Abstand zum Bord halten.

#### PKW

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

#### Weiterhin zu beachten:

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

## 4 Umsetzbarkeit des Mindeststandards und Prüfen von Alternativen

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

- Kann die Haltestelle im Umkreis von ca. 100 Meter sinnvoll an einen anderen Standort verlegt werden, an welchem der geforderte Mindeststandard möglich ist?
- Kann mit vertretbarem Aufwand durch Zukauf eines Grundstücks angrenzend zum Bürgersteig die erforderliche Haltestellentiefe für den Einsatz der Einstiegshilfe (Klapprampe) hergestellt werden?
- Kann der Standard durch eine Neuordnung des Straßenraums sowie der Wahl eines anderen Haltestellentyps erreicht werden, z. B. durch eine Fahrbahneinengung bzw. den Bau eines Haltestellenkaps (vgl. Abb. 5 – 7)?

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

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

Gründe hierfür können sein:

#### Bauliche Gründe, z. B.

- unbefestigter Seitenstreifen (Bankett) ohne Verbindung zum öffentlichen Wegenetz und auf der Fahrbahn ein starker Kraftfahrzeugverkehr vorherrscht, der eine Benutzung der Fahrbahn für Behinderte als nicht vertretbar erscheinen lässt während gleichzeitig die Nutzungshäufigkeit keinen Gehwegbau zulässt (z. B. Abzweig-Haltestellen an Staats- oder Bundesstraßen)
- keine ausreichende Gehwegbreite, die nicht mit einem verhältnismäßigen Aufwand erweitert werden kann (z. B. Grunderwerb)

#### Topografische Gründe, z. B.

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

#### Funktionale Gründe, z. B.

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

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

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

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



Abb. 39: Aufbau eines Haltestellenschildes nach VGN-Standard

# Literaturverzeichnis / Literaturhinweise

Folgende Quellen wurden für den vorliegenden Leitfaden „Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN“ verwendet. Die DIN-Normen sind in der jeweils aktuellen Fassung zu beachten.

- DIN 18040-1 – Deutsches Institut für Normung: Barrierefreies Bauen – Teil 1: Öffentlich zugängliche Gebäude
- DIN 18040-3 – Deutsches Institut für Normung: Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum
- DIN 32975 – Deutsches Institut für Normung: Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung
- DIN 32984 – Deutsches Institut für Normung: Bodenindikatoren im öffentlichen Raum
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ)
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Hinweise für den Entwurf von Verknüpfungsanlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (HVÖ)
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA)
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)
- Hamburger Verkehrsverbund (Hrsg.): Barrierefreier Neu-, Um- und Ausbau der Bushaltestellen im Hamburger Verkehrsverbund – Ein Leitfaden für Baulastträger (2016)
- Karlsruher Verkehrsverbund (Hrsg.): Leitfaden zum barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im KVV (2017)
- Stadt Bamberg (Hrsg.): Bodenindikatoren im öffentlichen Raum – Leitfaden zur praktischen Anwendung der DIN 32984 (2014)
- Stadt Fürth (Hrsg.): Haltestellen-Standard Fürth Stadt. Teil Markierungen (2019)
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (Hrsg.): Barrierefreier ÖPNV in Deutschland (2012)
- Verkehrsverbund Rhein-Neckar (Hrsg.): Barrierefreie Bushaltestellen – Empfehlungen für Aus- und Umbau im Verkehrsverbund Rhein-Neckar (2016)
- Verordnung EG des europäischen Parlaments und des Rates: Anhang IV zur Verordnung (EG) 661/2009 i. V. m. UN-ECE Regelung 107
- Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV: Hinweise für ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit Zielbestimmungen des novellierten PBefG. Ad-hoc-Arbeitsgruppe der BAG ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (2014)
- Wolf, J.: in Verkehr und Technik (01.18 + 02.18): Gestaltung von Omnibushaltestellen im ÖPNV unter besonderer Beobachtung der Grundsätze einer vollständigen Barrierefreiheit (2018)

# Impressum

## Herausgeber:

Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN GmbH)  
Rothenburger Str. 9  
90443 Nürnberg  
Telefon 0911 27075-0  
E-Mail [info@vgn.de](mailto:info@vgn.de)  
Internet: [www.vgn.de](http://www.vgn.de)

## Geschäftsführer:

Andreas Mäder  
Anja Steidl

Konzeption: VGN GmbH,  
Abteilung Verkehrsplanung

Redaktion: Thorsten Wüst

unter Mitwirkung von: Melanie Engler, Vincent Feige, Jonas Hüsam, Hartmut Müller, Patrick Preißer

und in Abstimmung mit: Vertretern der Landkreise, kreisfreien Städte und Verkehrsunternehmen  
aus dem VGN-Arbeitskreis Regionaler Nahverkehrsplan

Zeichnungen und Fotos: VGN GmbH: Vincent Feige, Jonas Hüsam, Rüdiger Pohle, Thorsten Wüst

Wir danken dem Verkehrsbund Rhein-Neckar (VRN) für die Genehmigung, wesentliche Inhalte der im August 2016 erschienenen Broschüre „Barrierefreie Bushaltestellen – Empfehlungen für Aus- und Umbau im Verkehrsverbund Rhein-Neckar“ übernehmen zu dürfen. Diese Inhalte basieren auf einer Studienarbeit von Elena Fey an der Hochschule RheinMain in Wiesbaden.

Ebenfalls danken wir dem Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) für die Genehmigung aus dem 2017 erschienenen „Leitfaden zum barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im KVV“ die Haltestellentypen (Kapitel 2) übernehmen zu dürfen.

## **Anlage 2: Priorisierung von Bushaltestellen in der Stadt Neumarkt i.d.OPf. für den barrierefreien Ausbau**

### **Priorität 1**

- Klinikum
- Bahnhof Neumarkt
- Neuer Markt
- Landratsamt
- Marktplatz
- Rathaus
- Theo-Betz-Platz
- Ärztehaus
- Museum Lothar Fischer
- Oberer Markt
- Regensburger Str.
- Pölling Bergstr.

### **Priorität 2**

- Am Evangelienstein
- Schlossbad
- Berufsschulzentrum
- Flugplatz
- Johanneszentrum
- Karl-Speier-Straße
- Kerschensteinerstraße
- Klostertor
- Landesgartenschau
- Nürnberger Straße
- Volksfestplatz
- Zedernweg
- Altenhof – Geschäftszentrum
- Höhenberg – Gotenstraße
- Maienbreite
- Pölling – Gasthof Feihl
- Woffenbach BRK-Altenheim
- Am Lohgraben
- Badstr.
- Berufsschule
- Finanzamt
- Florianstr.
- Föhrenweg
- 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

### **Priorität 3**

Alle übrigen Haltestellen im Stadtgebiet

Quelle: Nahverkehrsplan für die Stadt Neumarkt i.d.OPf. – Teilfortschreibung 2018  
(Haltestellenbezeichnungen aktualisiert 05/2024)