

NAHVERKEHRSPPLAN NACH DER LEITLINIE ZUR NAHVERKEHRSPPLANUNG LANDKREIS HASSBERGE

ENDBERICHT 2018



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

Vom Kreistag beschlossen am 17.12.2018.

Bearbeitung durch
VGN GmbH
Dipl.-Geogr. Hartmut Müller
Rothenburger Str. 9
90443 Nürnberg
Tel. 0911 / 270 75-0

Inhalt

1	RAHMENBEDINGUNGEN UND ZIELVORGABEN	9
1.1	Gesetzliche Rahmenbedingungen.....	9
1.2	Ausgangslage im Landkreis Haßberge	11
1.3	Gültigkeitsbereich des Nahverkehrsplans.....	11
1.4	Ziele für den ÖPNV und den Gesamtverkehr im Landkreis Haßberge.....	12
1.4.1	Daseinsvorsorge und Ausreichende Verkehrsbedienung.....	12
1.4.2	Stärkung des ÖPNV	12
1.4.3	Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV)	14
1.4.4	Vollständige Barrierefreiheit.....	15
1.4.5	Wirtschaftlichkeit, Finanzierung und Tarif	16
2	BESTANDSAUFNAHME.....	18
2.1	Raumstruktur und soziodemographische Daten.....	19
2.1.1	Zentralörtliche Gliederung.....	20
2.1.2	Strukturdaten	21
2.1.2.1	Einwohner	21
2.1.2.2	Arbeitsplätze.....	22
2.1.2.3	Schulstandorte.....	22
2.1.2.4	Tourismus.....	22
2.2	Derzeitiges ÖPNV-Angebot.....	23
2.2.1	Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	23
2.2.2	Öffentlicher Linienverkehr nach § 42 PBefG	23
2.2.3	Bedienung im freigestellten Schülerverkehr sowie durch Sonderformen des Linienverkehrs nach § 43 PBefG	23
2.3	Verkehrsnachfrage	24
2.3.1	Pendlerbeziehungen (BA).....	24
2.3.2	Verkehrsmittelverfügbarkeit	25
2.3.3	Verkehrsmittelwahl	25
3	AUSREICHENDE VERKEHRSBEDIENUNG	26
3.1	Indikator „Räumliche Erschließung“.....	26
3.1.1	Relevante Ortsteile	26
3.1.2	Einzugsradien von Haltestellen.....	27
3.2	Indikator „Erreichbarkeit übergeordneter Orte“	28
3.2.1	Auswahl von Zielorten	28
3.2.2	Parameter der Erreichbarkeit.....	30
3.3	Indikator „Bedienungshäufigkeit“	32

4	SCHWACHSTELLENANALYSE.....	35
4.1	Datengrundlagen	35
4.2	Angebotsanalyse	35
4.2.1	Räumliche Erschließung	35
4.2.2	Erreichbarkeit übergeordneter Orte	36
4.2.2.1	Erreichbarkeit des Nachbarschaftsbereichs	36
4.2.2.2	Erreichbarkeit des Zielortes 1	37
4.2.2.3	Erreichbarkeit des Zielortes 2	38
4.2.2.4	Erreichbarkeit des Zielortes 3	38
4.2.2.5	Erreichbarkeit des Zielortes 4	39
4.2.3	Bedienungshäufigkeit	40
4.2.4	Zusammenfassung der Ergebnisse der Angebotsanalyse	41
4.3	Defizitbewertung.....	42
4.3.1	Räumliche Erschließung	42
4.3.2	Erreichbarkeit übergeordneter Orte	44
4.3.3	Bedienungshäufigkeit	49
4.3.4	Zusammenfassung der Ergebnisse der Defizitbewertung	51
5	VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNGEN	52
5.1	Bevölkerung und Siedlungsflächen	52
5.2	Verkehrsinfrastruktur	53
5.3	Planungen anderer Aufgabenträger	53
5.4	Verkehrsprognose	54
6	MAßNAHMEN ZUR BEHEBUNG VON DEFIZITEN	55
6.1	Goßmannsdorf	56
6.2	Raum Burgpreppach	57
6.3	Raum Unterpreppach	57
6.4	Raum Breitbrunn/Kirchlauter.....	58
6.5	Raum Oberaurach und Eltmann (Außenorte)	58
7	WIRKUNGEN DES MAßNAHMENPAKETES.....	59
7.1	Verkehrliche Wirkungen.....	59
7.2	Finanzielle Wirkungen.....	60

8	LINIENBÜNDELUNG UND SICHERSTELLUNG DES KÜNFTIGEN ÖPNV-ANGEBOTES	61
8.1	Hintergrund	61
8.2	Linienbündel	63
8.3	Sicherstellung des künftigen ÖPNV-Angebotes.....	65
9	BARRIEREFREIHEIT	66
9.1	Zielsetzung des Begriffs „Vollständige Barrierefreiheit“	66
9.2	Aspekte eines barrierefreien ÖPNV	67
9.2.1	Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN.....	68
9.2.2	Standards für barrierefreie Fahrzeuge	68
9.2.3	Information und Kommunikation	69
9.3	Von der Zielvorgabe „Vollständige Barrierefreiheit“ zur Realisierung vor Ort	69
9.3.1	Infrastruktur (Haltestellen).....	69
9.3.1.1	Haltestellenkataster	69
9.3.1.2	Prioritätenbildung für den barrierefreien Umbau und Definition von Ausnahmen	70
9.3.1.3	Anhörung der Behindertenverbände sowie der Städte und Gemeinden.....	72
9.3.2	Fahrzeuge	73
9.3.3	Information und Kommunikation	73
10	BETEILIGUNGSVERFAHREN.....	74
10.1	Beteiligung der Verkehrsunternehmen nach § 8 PBefG und nach Art. 13 BayÖPNVG	74
10.2	Beteiligung von Behindertenbeauftragten und -verbänden	74
10.3	Beteiligung der Städte und Gemeinden	75
10.4	Weitere Beteiligungen	75

Anhang

1. Abbildungen:

- Abb. 01-I: Raumstruktur
- Abb. 01-II: Siedlungsstruktur
- Abb. 02-I: Schulstandorte
- Abb. 02-II: Tourismus
- Abb. 03-I: Gesamtbewertung Richtwert (Schultage)
- Abb. 03-II: Gesamtbewertung Richtwert (Ferientage)
- Abb. 04-I: Handlungsbedarf Richtwert (Schultage)
- Abb. 04-II: Handlungsbedarf Richtwert (Ferientage)
- Abb. 05-I: Liniennetz
- Abb. 05-II: VGN-Tarifzonenplan Landkreis Haßberge
- Abb. 06-I: Linienbündel
- Abb. 06-II: Busdesign

2. Tabellen:

- Tab. 1: Einwohner, Fläche und Bevölkerungsdichte in den Gemeinden
- Tab. 2: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort
- Tab. 3: Schulen und Schüler im Landkreis Haßberge
- Tab. 4: Gästebetten, -ankünfte und -übernachtungen im Landkreis Haßberge
- Tab. 5: Öffentliche Linien nach § 42 PBefG im Landkreis Haßberge
- Tab. 6: Freigestellte Schülerverkehre nach § 43 PBefG im Lkr. Haßberge (Landkreisschulen)
- Tab. 7: Ortsteile ab 150 Einwohnern
- Tab. 8: Auswertung Räumliche Erschließung: Einzugsbereiche von Haltestellen (Bus/Bahn)
- Tab. 9: Auswertung Erreichbarkeit Nachbarschaftsbereich
- Tab. 10: Auswertung Erreichbarkeit Zielort 1
- Tab. 11: Auswertung Erreichbarkeit Zielort 2
- Tab. 12: Auswertung Erreichbarkeit Zielort 3
- Tab. 13: Auswertung Erreichbarkeit Zielort 4
- Tab. 14: Angebotsanalyse Bedienungshäufigkeit
- Tab. 15: Defizitbewertung Bedienungshäufigkeit
- Tab. 16: Beteiligung der Verkehrsunternehmen
- Tab. 17: Beteiligung der Städte, Märkte und Gemeinden

Tab. 18: Beteiligung der benachbarten Aufgabenträger

Tab. 19: Beteiligung der Fahrgastverbände

3. Anlagen

Anlage 1: Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN

Anlage 2: Haltestellenkataster: Priorisierung für barrierefreien Umbau

Anlage 3: Einladungsliste für die 9. Sitzung des UA NVP am 03.07.2017

Anlage 4: Protokoll der 9. Sitzung des UA NVP

Anlage 5: Stellungnahme eines Verkehrsunternehmens zum Endbericht (Entwurf)

1 Rahmenbedingungen und Zielvorgaben

1.1 Gesetzliche Rahmenbedingungen

Seit dem Wirksamwerden des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (**Regionalisierungsgesetz**) am 01.01.1996 sowie der zeitgleichen Neufassung des **Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)** und des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (**BayÖPNVG**) vom 30.07.1996¹ sind die Landkreise und kreisfreien Städte Aufgabenträger für den allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

„Einen zentralen Punkt im Rahmen der Regionalisierung nimmt der Nahverkehrsplan ein, dessen Begriff im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) erstmalig genannt und in den Ländergesetzen detaillierter ausgefüllt wird.“² Eng verbunden ist hiermit der Begriff der „Ausreichenden Verkehrsbedienung“.

Nach § 8 Abs. 3 PBefG ist für die Sicherstellung einer **ausreichenden Bedienung** der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV der **Aufgabenträger** zuständig. Dieser „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**“ (**NVP**). Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV und ist ein unerlässliches Instrument zur Gestaltung des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs in den Landkreisen und kreisfreien Städten.

Das BayÖPNVG Art. 8 Abs. 1 legt fest, dass „die Planung, Organisation und Sicherstellung des **allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs** (ÖPNV) eine freiwillige Aufgabe der Landkreise und kreisfreien Gemeinden im eigenen Wirkungskreis ist. Sie führen diese Aufgaben in den Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit durch.“ Hingegen ist der „Schienenpersonennahverkehr in Bayern ... Aufgabe des Freistaates Bayern“ (Art. 15 Abs. 1 BayÖPNVG).

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

Die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung enthält konkrete Planungs- und Bewertungskriterien und Empfehlungen zu Grenz- und Richtwerten für das ÖPNV-Angebot. Damit „...sollen Hinweise zum Begriff ‚ausreichende Verkehrsbedienung‘ im Sinne des § 8 Abs. 3 S. 1 PBefG gegeben werden. Dabei stellt der **Grenzwert** einen **Mindeststandard** und der **Richtwert** einen **„guten ÖPNV-Standard“** dar. Ob eine ‚ausreichende Verkehrsbedienung‘ gegeben

¹ Zuletzt geändert mit Gesetz vom 22.07.2008

² Der Nahverkehrsplan, Scherrer, Kons, BEKA-Verlag Köln, 1996, S. 6

ist, ist in jedem Einzelfall zu entscheiden.“³ Wesentliche Kriterien beziehen sich beispielsweise auf Merkmale wie Erschließung mit Haltestellen, Erreichbarkeit übergeordneter Orte und Bedienungshäufigkeit. Hierbei überlässt der Gesetzgeber den Aufgabenträgern bei der Auslegung der Empfehlungen relativ große Spielräume. Die Kriterien und Spielräume wurden im Rahmen des **projektbegleitenden Unterausschusses Nahverkehrsplan (UA NVP)** erörtert und Vorgaben für die Bewertung des ÖPNV-Angebotes (IST-Zustand) festgelegt.

Gemäß § 8 Abs. 3a PBefG wirkt „die **Genehmigungsbehörde** ... im Rahmen ihrer Befugnisse ... und unter Beachtung des Interesses an einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung an der Erfüllung der dem Aufgabenträger nach Abs. 3 S. 1 obliegenden Aufgabe [d.h. der Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV] mit.“

Die Genehmigungsbehörde hat bei Genehmigungen von Linien „einen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen, ...“ der unter der frühzeitigen Beteiligung der vorhandenen Verkehrsunternehmen sowie den weiteren „Voraussetzungen des Abs. 3 S. 6⁴ zustande gekommen ist und vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet.“

Wie bereits erwähnt ist ein wichtiges Ziel des Nahverkehrsplans, die „Ausreichende Verkehrsbedienung“ - im Sinne von angemessen - zu definieren. Diese Festlegung ist notwendig, um abzuklären, ob bestehende Verkehrsleistungen einem Vergabeverfahren unterzogen werden können oder nicht.

In Weiterführung des Rechtsgedankens des PBefG § 8 Abs. 4 S. 1, wonach Verkehrsleistungen im ÖPNV vorrangig ohne finanzielle Ausgleichsleistungen zu betreiben sind, bleibt auch bei Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 das Primat der „eigenwirtschaftlichen Verkehre“ erhalten.⁵ Eigenwirtschaftliche Verkehre sind solche Verkehrsleistungen, welche ohne Ausgleichsleistungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen und/oder ausschließlicher Rechte im Sinne der Verordnung (EG) 1370/2007 gewährt werden.⁶

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

³ Bayerische Leitlinie zur Nahverkehrsplanung, Anhang C,C1

⁴ §8 Abs. 3 Satz 6 PBefG: „...; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste ... anzuhören.“

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

⁶ Vgl. §8 Abs. 4 PBefG

1.2 Ausgangslage im Landkreis Haßberge

Beauftragung VGN GmbH

Der Landkreis Haßberge ist Grundvertragspartner im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) und Verbandsmitglied im Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (ZVGN).

Die VGN GmbH wurde im Dezember 2013 vom Landkreis Haßberge mit der Erarbeitung des Nahverkehrsplans beauftragt. Mit den Arbeiten hierfür wurde im Frühjahr 2014 begonnen. Zeitgleich zur Erstellung des NVP hat der Landkreis Haßberge seine Überlegungen bezüglich einer vollständigen Integration in den VGN⁷ intensiviert und die Verbundgesellschaft mit entsprechenden Berechnungen beauftragt. Nach Aufbereitung der Entscheidungsgrundlagen haben im Frühjahr 2017 der Kreistag sowie die Verbundgremien den Beitritt des gesamten Landkreises Haßberge in den VGN beschlossen. Seit dem 01.01.2018 gilt auf den Bahn- und auf nahezu allen Buslinien⁸ im Landkreis Haßberge der VGN-Tarif.

1.3 Gültigkeitsbereich des Nahverkehrsplans

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

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

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

⁷ Der Raum Ebern gehört mit der Regionalbahnlinie R 26 und ergänzenden Buslinien seit 2010 zum Tarifgebiet des VGN. Für den übrigen größeren Teil des Landkreises galt dies jedoch nicht.

⁸ Lediglich auf fünf ausbrechenden Buslinien gilt auch künftig der VGN-Tarif nicht.

Landkreisübergreifende Linien werden daher im Regionalen Nahverkehrsplan formal behandelt, der vom ZVGN in Auftrag gegeben und von der VGN GmbH begonnen wurde. Davon betroffene Linien bedürfen ggf. einer weiteren Untersuchung, insbesondere was die regionale Funktion betrifft. Die Realisierung der „regionalen ÖPNV-Planung“ liegt jedoch weiterhin bei den Aufgabenträgern des ÖPNV.

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

1.4 Ziele für den ÖPNV und den Gesamtverkehr im Landkreis Haßberge

Wesentliche Grundlage für die Ziele, die der Landkreis Haßberge im Rahmen des Nahverkehrsplans für den ÖPNV bzw. für den Gesamtverkehr anstrebt, sind das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und das Bayerische ÖPNV-Gesetz (BayÖPNVG).

1.4.1 Daseinsvorsorge und Ausreichende Verkehrsbedienung

Der ÖPNV ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Er soll für einen möglichst großen Teil der Kreisbevölkerung eine angemessene Erreichbarkeit der Arbeits-, Ausbildungs-, Einkaufs- und Versorgungsstätten sowie der öffentlichen, sozialen und kulturellen Einrichtungen gewährleisten. Der ÖPNV soll hier eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) bieten, soweit dies in wirtschaftlicher, verkehrlicher und finanzieller Hinsicht darstellbar ist. Der ÖPNV kann dadurch einen wichtigen Beitrag zum Umwelt- bzw. Klimaschutz und zur Teilhabe der nicht motorisierten Bevölkerungsgruppen am öffentlichen Leben leisten.

Vor diesem Hintergrund legt der Landkreis Haßberge als **Ausreichende Verkehrsbedienung** im Sinne des PBefG - unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit – grundsätzlich den **Richtwert** (= guter ÖPNV-Standard) gemäß der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern fest.

1.4.2 Stärkung des ÖPNV

Vorhandene Defizite im ÖPNV-Angebot, bei denen gemäß der Schwachstellenanalyse kurzfristiger Handlungsbedarf besteht, sollen – unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit – baldmöglichst durch Umsetzung geeigneter Verbesserungsmaßnahmen beseitigt werden. Um die Realisierbarkeit solcher Maßnahmen ggf. zu erleichtern, soll jeweils auch geprüft werden, ob bedarfsgesteuerte Verkehrsformen eine geeignete Lösung sind. Solche ÖPNV-Angebote (Rufbus; Anruf-Sammeltaxi) verkehren nur auf vorherige Bestellung durch Fahrgäste. Geht bis zu einer Mindestfrist keine Anmeldung eines Fahrgastes ein, wird die entsprechende Fahrt nicht durchgeführt und es fallen keine laufabhängigen Kosten an.

Im Zuge des demographischen Wandels werden die Schülerzahlen im Lkr. Haßberge in den nächsten Jahren voraussichtlich weiter zurückgehen bzw. stagnieren (vgl. 8.1). Da die Einnahmen aus der Schülerbeförderung das wirtschaftliche Rückgrat für fast alle Busverkehre im Landkreis sind, wird sich die Ertragssituation für die Linienbetreiber tendenziell verschlechtern. Um dem entgegen zu wirken und negative Folgen wie z.B. Angebotskürzungen zu vermeiden, setzt sich der Landkreis das Ziel, die Inanspruchnahme des vorhandenen ÖPNV-Angebotes durch andere Nutzergruppen zu erhöhen (Berufspendler; Einkaufs-, Versorgungs- und Freizeitverkehr). Dies soll, neben der o.g. Umsetzung von Verbesserungsmaßnahmen, mit Hilfe verschiedener Marketing- und Kommunikationsmaßnahmen erreicht werden.

Eine Voraussetzung dafür, dass der ÖPNV stärker von der Bevölkerung genutzt wird, liegt darin, dass das öffentliche Verkehrsangebot überhaupt als solches wahrgenommen wird. Nicht selten besteht jedoch die Meinung, bei den Bussen, die im Landkreis Haßberge unterwegs sind, handele es sich um Schulverkehre, die für die übrige Bevölkerung gar nicht zugänglich sind. Zu dieser Sichtweise dürfte u.a. beitragen, dass auf vielen Linien des ÖPNV Busse eingesetzt werden, deren Außengestaltung ausschließlich durch den Auftritt des jeweiligen Verkehrsunternehmens bestimmt wird. Wenn es sich dann noch um Reisebusse oder reisebusähnliche Überlandlinienbusse handelt, dürfte sich dieses Bild noch verstärken. Aus diesem Grund hat sich die Verwaltung entschieden, künftig das im Arbeitskreis Regionaler Nahverkehrsplan verbundweit abgestimmte Design für die Außengestaltung der öffentlichen Busverkehre im Landkreis verbindlich vorzugeben mit dem Ziel, diese eindeutig als Linien des ÖPNV erkennbar zu machen (s. Abb. 06-II).

Abbildung 06-II: Busdesign

Durch diesen Gestaltungsansatz sind sowohl der Landkreis Haßberge (als ÖPNV-Aufgabenträger) als auch die Zugehörigkeit zum VGN (als gültiges Tarifsystem) leicht wahrnehmbar. Zu ergänzen ist das Design noch um die Darstellung des jeweiligen Verkehrsunternehmens. Dafür ist nach den Bestimmungen der BO Kraft in jedem Fall die linke Fahrzeugseite vor der Vorderachse vorgesehen; ergänzend kann der Name des Verkehrsunternehmens auch an der Fahrzeugfront angebracht werden. Die Fahrzeugseiten hinter der Hinterachse sowie die Heckseite können für kommerzielle Werbung genutzt werden, diese Gestaltungsaspekte sind jedoch im Detail zwischen dem Aufgabenträger und dem jeweiligen Verkehrsunternehmen festzulegen, wobei als Prämisse gilt, dass die Fahrzeugscheiben nicht beklebt werden dürfen.

Der Landkreis Haßberge wird künftig in Vorabbekanntmachungen zu VGN-Linien für die Außengestaltung der eingesetzten Busse das beschriebene Design vorgeben, sofern ein Verkehrsunternehmen für die jeweilige Linie bzw. das Linienbündel Neufahrzeuge beschafft; Bestandsfahrzeuge sind hiervon nicht betroffen. Bei landkreis- oder verbundüberschreitenden Fahrzeugumläufen können im Einzelfall auch Busse mit abweichender Außengestaltung eingesetzt werden, um logistische Engpässe für die Verkehrsunternehmen zu vermeiden.

Dazu wird sich der Landkreis Haßberge bei landkreisüberschreitenden Linien mit den benachbarten Aufgabenträgern abstimmen.

Die Bedienungstakte im Bahnverkehr liegen außerhalb der Zuständigkeit des Landkreises Haßberge. Die Regionalzüge verkehren gemäß Bestellung des Freistaats Bayern bei den Eisenbahnunternehmen. Das derzeit vorhandene SPNV-Angebot ist ein wesentlicher Bestandteil des öffentlichen Personennahverkehrs im Landkreis und soll in seinem Umfang mindestens erhalten bleiben.

Der Landkreis Haßberge setzt sich als weiteres Ziel, dass das Zugangebot an den bestehenden Bahnhöfen und Schienenhaltepunkten häufiger genutzt wird, z. B. durch verstärkte Inanspruchnahme von Park+Ride (P+R). Daher soll gemeinsam mit den betroffenen Städten und Gemeinden geprüft werden, ob an den Bahnhalt punkten im Kreisgebiet zusätzliche P+R- bzw. B+R-Stellplätze erforderlich sind. Im Bedarfsfall wird - in Zusammenarbeit mit dem ZVGN und der Regierung von Unterfranken - eine öffentliche Förderung für die Errichtung zusätzlicher Parkmöglichkeiten angestrebt.

Die anvisierte stärkere Nutzung des bestehenden Busverkehrs durch Nicht-Schüler kann, ebenso wie eine häufigere Inanspruchnahme von Park+Ride, einen gewissen Beitrag für das grundsätzliche Ziel leisten, Verlagerungen vom MIV auf den umweltverträglicheren ÖPNV bzw. SPNV zu bewirken.

Der Landkreis Haßberge ist bereit, jene Städte und Gemeinden, die Bürgerbusse o.ä. einrichten wollen, beratend zu begleiten. Bei der Planung solcher Beförderungsangebote ist stets darauf zu achten, dass diese die vorhandenen ÖPNV-Angebote ergänzen und nicht konkurrenzieren.

1.4.3 Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV)

Eine grundsätzliche Überlegung in der Gesamtverkehrsplanung lautet, MIV zu vermeiden bzw. zu reduzieren, ohne dadurch Einschränkungen in der Mobilität der Bevölkerung zu verursachen. Der Landkreis Haßberge stellt sich hinter diesen Ansatz und strebt in diesem Zusammenhang folgende Ziele an:

- **Berücksichtigung von ÖPNV-Belangen in der Bauleitplanung**

Bei der Bauleitplanung im Kreisgebiet ist eine angemessene Anbindung der Wohnbereiche an die Arbeits-, Ausbildungs- und Versorgungsstätten sowie an öffentliche und soziale Einrichtungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln anzustreben. Dabei ist die vorhandene ÖPNV-Infrastruktur bestmöglich zu berücksichtigen.

- **Nahversorgung**

Der Landkreis begrüßt alle Aktivitäten in den Kommunen, die bestehenden Einkaufs- und Versorgungseinrichtungen zu erhalten bzw. zu stärken und unterstützt diese Bemühungen im Rahmen seiner Möglichkeiten. Je besser die Nahversorgung vor Ort ist, desto mehr kann auf Einkaufs- und Erledigungsfahrten verzichtet werden.

Positiv zu werten sind auch Bemühungen des örtlichen Einzelhandels, die ÖPNV-Nutzung für Einkaufsfahrten durch Anrechnung von Fahrscheinen auf den Einkaufswert zu unterstützen. Die Städte und Gemeinden haben die Möglichkeit, hier durch entsprechende Hinweise in ihren Amtsblättern mitzuwirken.

- Der Landkreis unterstützt Bemühungen zur Erhöhung des Mitfahreranteils im Auto wie z.B. die Mitfahrzentrale auf Ebene der Europäischen Metropolregion Nürnberg.

Außerdem kann das VGN-FirmenAbo einen Beitrag zur Reduzierung des MIV leisten. Hierbei handelt es sich um ein besonders preisgünstiges Angebot⁹ für Berufspendler innerhalb des VGN, das einen zusätzlichen Anreiz für Autonutzer bietet, auf den ÖPNV umzusteigen

1.4.4 Vollständige Barrierefreiheit

Gemäß § 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 (...) anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.“

Das genannte Ziel einer „vollständigen Barrierefreiheit“ bringt weitreichende Konsequenzen mit sich. Diese umfassen nicht nur die im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge und die bauliche Gestaltung der Haltestellen, sondern auch die Fahrgast-information und den Vertrieb der Fahrscheine. Die Beseitigung aller Barrieren in diesen Bereichen ist mit ganz erheblichem Kostenaufwand verbunden.

Der Landkreis Haßberge übernimmt die Zielvorgabe des PBefG, bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit für die Nutzung des ÖPNV zu erreichen, als eigenes Ziel. Um dies zu erreichen, setzt sich der Aufgabenträger folgende Unterziele:

- **Barrierefreie Gestaltung neuer Bushaltestellen**
- **Erstellung eines flächendeckenden Haltestellenkatasters** für den IST-Zustand, um den jeweiligen Aufwand für einen Umbau im Sinne der vollständigen Barrierefreiheit zu ermitteln.
- **Abstimmung mit den Straßenbaulastträgern**, welche Baumaßnahmen von deren Seite in den nächsten Jahren ohnehin vorgesehen sind; Prüfung, ob in diesem Rahmen eine barrierefreie Umgestaltung mit geringerem Kostenaufwand möglich ist.
- **Festlegung** (gemeinsam mit Kommunen, Behindertenbeauftragten/-verbänden und Verkehrsunternehmen), **welche bestehenden Haltestellen im Landkreis vorrangig** (bzw. mittel-/langfristig) **umzubauen sind** und wo Ausnahmen gelten sollen.

⁹ Ersparnis über 23% gegenüber dem VGN-JahresAbo

- **Erhöhung des Anteils der** im Lkr. Haßberge eingesetzten **barrierefreien Fahrzeuge** unter Berücksichtigung der Kapazitätsanforderungen der Schülerbeförderung; ständiger Dialog mit den Verkehrsunternehmen mit dem Ziel, bis 01.01.2022 vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV herzustellen.

Im Rahmen der NVP-Erstellung haben der Unterausschuss Nahverkehrsplan, die Landkreisverwaltung und der Gutachter dieses Thema sehr intensiv bearbeitet und die im PBefG geforderte Anhörung von Behindertenbeauftragten und -verbänden durchgeführt. Die Vorgehensweise und die Ergebnisse sind in Kap. 9 ausführlich dargestellt.

1.4.5 Wirtschaftlichkeit, Finanzierung und Tarif

Grundsätzliches Ziel des Landkreises Haßberge ist, dass die Verkehrsleistungen im ÖPNV – im Sinne der Ausreichenden Verkehrsbedienung – eigenwirtschaftlich erbracht werden (entsprechend § 8 Abs. 4 S. 1 PBefG).

Ist dies nicht realisierbar, wird der Landkreis die Möglichkeiten des Vergabeverfahrens nutzen, um - im Rahmen seiner finanziellen Möglichkeiten - die Ausreichende Verkehrsbedienung sicherzustellen. Zunächst soll mit den vorhandenen Verkehrsunternehmen über die Umsetzung von Maßnahmen verhandelt werden, bevor Leistungen ausgeschrieben werden. Die Wahrung der Belange mittelständischer Verkehrsunternehmen soll berücksichtigt werden. Dies kann insbesondere bei der Linienbündelung durch geeignete Zuschnitte der Bündel bzw. ggf. bei Ausschreibungen durch geeignete Losgrößen erreicht werden.

Festlegung von Linienbündeln

Ein Linienbündel besteht aus mehreren Linien, die räumlich nahe beieinander liegen und verkehrliche Zusammenhänge aufweisen bzw. für die eine bessere verkehrliche Verknüpfung angestrebt wird. Dadurch soll auch die Wirtschaftlichkeit der Linien erhöht werden.

Festlegung eines Finanzierungsmodells für Verkehrsverbesserungsmaßnahmen

Eine finanzielle Beteiligung der betroffenen Gemeinden ist sinnvoll, um zusätzliche individuelle Angebote zu finanzieren. Außerdem kann dies die Motivation der Kommunen stärken, in der Bevölkerung für die Nutzung des verbesserten ÖPNV-Angebots zu werben. In Abschnitt 8 wird das Finanzierungsmodell beschrieben, auf das sich der Unterausschuss Nahverkehrsplan verständigt hat.

Gemeinsamer Tarif für alle Verkehrsmittel und Linien im Landkreis Haßberge

Ein einheitlicher Fahrgast-Tarif im Landkreis Haßberge vereinfacht das Umsteigen zwischen den Linien bzw. den Verkehrsmitteln und erleichtert generell den Zugang zum ÖPNV. Das Ziel des Landkreises Haßberge hinsichtlich einer vollständigen Integration in den VGN-Tarif ist zum 01.01.2018 realisiert worden.

Ein weiteres Ziel lautet, für die aus-/einbrechenden Verkehre in/aus Richtung Schweinfurt bzw. Würzburg den künftigen Verbundtarif anzuwenden, der für die gesamten Planungsregionen 2 und 3 (oder ggf. zunächst nur für die Region 3) angestrebt wird. Als ersten Schritt hierzu hat der Landkreis Haßberge im Dezember 2017 den Kooperationsvertrag Verkehrs-

verbund Mainfranken unterzeichnet. Bis zur Einführung des künftigen Verbundtarifs ist von den Verkehrsunternehmen ausbrechend Richtung Schweinfurt der Tarif der Verkehrsgemeinschaft Schweinfurt (VSW) anzuwenden. Derzeit gilt auf drei grenzüberschreitenden Regionalbuslinien der VSW-Tarif; bei einer weiteren Linie wird dies ab 2019 der Fall sein.

Bei ausbrechenden Linien in Richtung Bad Königshofen ist bis zur Einführung des Verbunds der Wabentarif des Landkreises Rhön-Grabfeld (VRG) anzuwenden.

2 Bestandsaufnahme

Ablauf Nahverkehrsplan

Die methodischen Arbeitsschritte des Nahverkehrsplans leiten sich aus der Bayerischen Leitlinie zur Nahverkehrsplanung (LzN) ab. Das folgende Schema zeigt den

Verfahrensablauf:



Angebotsanalyse

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

- **Räumliche Erschließung** (zu berücksichtigende Ortsteile; Einzugsbereiche von Haltestellen),
- **Erreichbarkeit** übergeordneter Orte,
- **Bedienungshäufigkeit** (Anzahl Fahrten in einem Ort).

Der Aufgabenträger legt für jedes Bewertungskriterium anhand der Grenz- bzw. Richtwerte die „Ausreichende Verkehrsbedienung“ und somit „seinen“ ÖPNV-Standard fest. „Dabei stellen die Grenzwerte eine Mindestanforderung an den ÖPNV und die Richtwerte einen ‚guten ÖPNV-Standard‘¹⁰ dar.“ Diese vom Aufgabenträger individuell für jedes Bewertungskriterium gewählten Werte fließen in das Programm „Automatische Angebotsanalyse“ ein, das diese Vorgaben mit dem bestehenden Fahrplan vergleicht (Fahrplanstand April 2015 einschließlich Fahrplanänderungen Linie 1161 (früher 9101) zum 01.05.2015 und Linien 1151 (früher 8156) bzw. 1152 (früher 8168) zum 01.06.2015).

Als Ergebnis erstellt das Programm jeweils für den Richtwert und den Grenzwert Tabellen, anhand derer beurteilt werden kann, ob die festgelegten Kriterien erfüllt oder nicht erfüllt werden. Diese Bandbreite zwischen Richtwert und Grenzwert ermöglicht es dem Aufgabenträger, in der Phase der Defizitbewertung die Defizite nach dem Umfang ihrer Abweichung zu gewichten und in eine Prioritätenreihung zu bringen. Anhand dieser Prioritätenliste lassen sich anschließend die vorrangig bzw. mittelfristig bzw. langfristig umzusetzenden Verbesserungsmaßnahmen ableiten.

2.1 Raumstruktur und soziodemographische Daten

Für die Kriterien „Haltestelleneinzugsbereiche“ und „Bedienungshäufigkeit“ unterscheidet die Leitlinie verschiedene Gebietstypen. Die konkreten Werte für diese Bewertungskriterien sind abhängig von der jeweils verwendeten Gebietskategorie. Daher muss vor der Analyse des IST-Angebotes eine Zuordnung der Städte, Gemeinden und Ortsteile des Landkreises zu den unterschiedlichen Gebietstypen vorgenommen werden.

Für das Kriterium „Erreichbarkeit“ ist festzulegen, welche zentralen Orte im ÖPNV erreichbar sein sollen. Die Auswahl orientiert sich einerseits an der zentralörtlichen Gliederung, andererseits an den Pendlerströmen des Berufs- und Schülerverkehrs.

¹⁰ BayÖPNVG, Anhang C

2.1.1 Zentralörtliche Gliederung

Der Landkreis Haßberge gehört zur Region Main-Rhön (3)¹¹.

Zentrale Orte

Das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) 2013 beinhaltet die Stufen Oberzentren, Mittelzentren und Grundzentren; die Teilfortschreibung 2017 nimmt zusätzlich die Kategorien „Metropolen“ und „Regionalzentren“ auf. Die Städte Haßfurt und Ebern sind hier als jeweils als Mittelzentrum eingestuft. Ergänzend beinhaltet der Regionalplan Main-Rhön die Grundzentren Ebelsbach, Eltmann, Hofheim, Knetzgau, Königsberg, Maroldsweisach, Rauhenbrach und Zeil a. Main.

Entwicklungsachsen

Im LEP 2013 sind, anders als in früheren Fassungen, keine Entwicklungsachsen festgelegt. Dadurch hat sich auch die Raumstrukturkarte des Regionalplans für die Region 3 insoweit verändert, als hier ebenfalls keine Entwicklungsachsen mehr enthalten sind¹². Wesentlicher Grund hierfür ist, dass der Neu- und Ausbau von Bandinfrastruktur, der für die Bündelung entlang stark besiedelter Achsen geeignet ist, heute weitgehend abgeschlossen ist.

Raumstruktur

Das LEP 2013 ordnet den gesamten Landkreis Haßberge der Gebietskategorie „Allgemeiner ländlicher Raum“ zu und stuft außerdem das gesamte Kreisgebiet als „Raum mit besonderem Handlungsbedarf“ ein.

Abbildung 01-I: Raumstruktur

¹¹ Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) 2013, Anhang 4 - Regionen

¹² Vgl. Regionalplan Region Main-Rhön (3), Karte 1 mit Anpassung an das LEP 2013, https://www.regierung.unterfranken.bayern.de/assets/3/6/rpl/rp3/fortver/r3_20110128_v2_a3_zentrale_orte_anhang_1_raumstruktur_.pdf

2.1.2 Strukturdaten

2.1.2.1 Einwohner

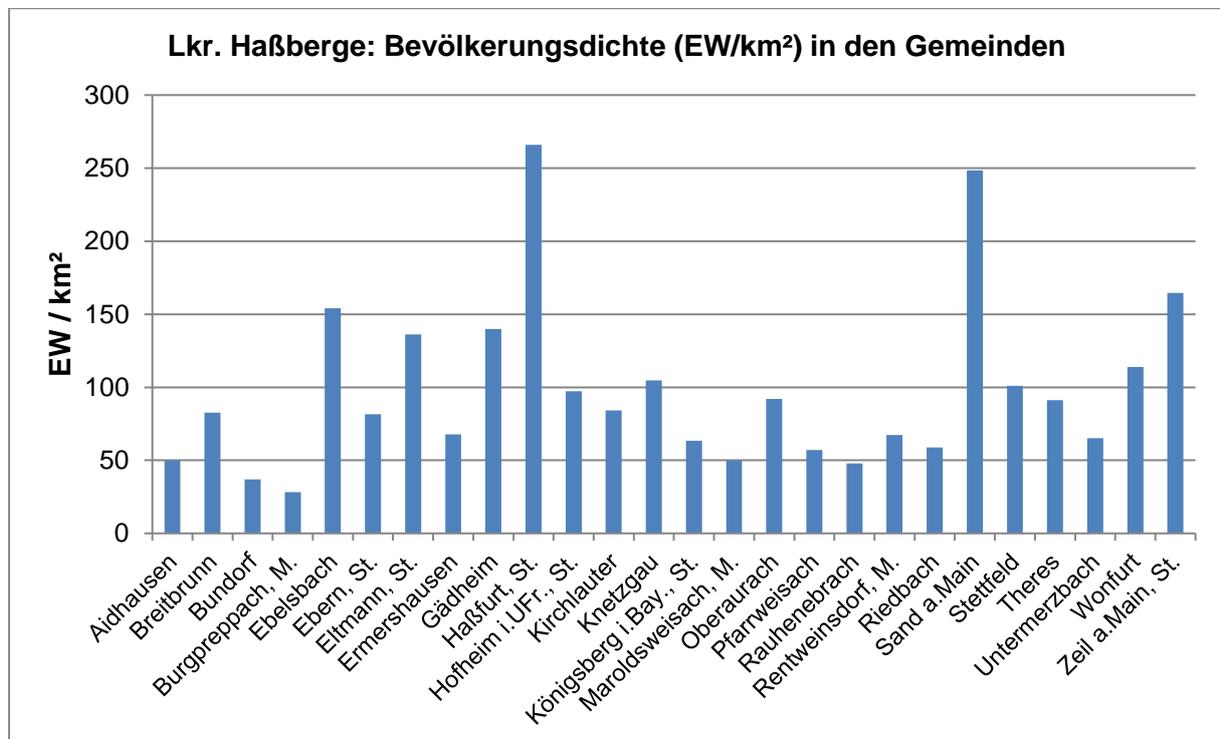
Der Landkreis Haßberge hat insgesamt ca. 88.400 Einwohner¹³. Die Siedlungsstruktur ist durch eine relativ niedrige Bevölkerungsdichte gekennzeichnet. Bei einer Gesamtfläche von ca. 956 km² beträgt der Landkreisdurchschnitt 92 EW/km² und liegt damit deutlich niedriger als das Mittel in Unterfranken (153) bzw. im VGN-Gebiet (178). Die höchsten Werte weisen die Stadt Haßfurt (266 EW/km²) und die Gemeinde Sand (248 EW/km²) auf. Demgegenüber beträgt in 11 Gemeinden die Bevölkerungsdichte unter 70 EW/km².

Die räumliche Verteilung der Bevölkerung wird in besonderem Maße durch das Maintal geprägt. In dessen Verlauf innerhalb der Landkreisgrenze südöstlich von Stettfeld bzw. westlich von Gädheim wohnen gut 40 % der Kreisbevölkerung.

Weitere Kennzeichen der Siedlungsstruktur im Landkreis Haßberge sind die geringe Zahl größerer und die Vielzahl relativ kleiner Ortsteile. So gibt es nur 3 Orte mit über 4.000 Einwohnern. Dem stehen ca. 125 Ortsteile¹⁴ gegenüber, in denen jeweils weniger als 200 Menschen leben.

Abbildung 01-II: Siedlungsstruktur

Tabelle 1: Einwohner, Fläche und Bevölkerungsdichte in den Gemeinden



¹³ Stand 31.12.2013; Quelle: Erhebung des LRA Haßberge bei den Gemeinden.

¹⁴ Darunter befinden sich zahlreiche Weiler und Einöden.

2.1.2.2 Arbeitsplätze

Grundlage für die Ermittlung der Arbeitsplatzdaten sind die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort gemäß Bundesagentur für Arbeit (BA) vom 30.06.2014.

Die Gemeinde mit den meisten Arbeitsplätzen ist die Stadt Haßfurt (mit rund 5.150 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten). Es folgen Ebern (ca. 2.650), Eltmann (1.540), Königsberg (1.460) und Hofheim (1.420 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte).

Tabelle 2: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort

2.1.2.3 Schulstandorte

Der Landkreis Haßberge ist Aufgaben- und Aufwandsträger für die weiterführenden Schulen. Das Kreisgebiet weist 4 Standorte für weiterführende Schulen auf. In Ebern und in Haßfurt gibt es jeweils ein Gymnasium. Außerdem verfügen Ebern, Eltmann, Haßfurt und Hofheim jeweils über eine Realschule. Darüber hinaus besitzt die Kreisstadt ein Berufsschulzentrum. Im Jahre 2014 besuchten insgesamt 5.370 Schüler diese Landkreisschulen.

Für die Grund- und Mittelschulen liegt die Zuständigkeit bei den Gemeinden. Diese Schulen wurden im Jahr 2014 von ca. 4.180 Schülern besucht.

Neben den o.g. Schulen gibt es im Landkreis Haßberge mehrere Schulen privater Träger, die allerdings in der Statistik des Bayerischen Landesamts für Statistik nicht enthalten sind.

Abbildung 02-I: Schulstandorte

Tabelle 3: Schulen und Schüler im Landkreis Haßberge

2.1.2.4 Tourismus

Ein wichtiger Indikator für die touristische Bedeutung des Landkreises ist die Anzahl der Gästeübernachtungen. Im Jahr 2014 wurden im Landkreis Haßberge insgesamt rund 222.000 Übernachtungen registriert. Wichtigster Standort ist der Markt Maroldswisach mit ca. 34.000 Übernachtungen. Ebenfalls relativ hohe Werte weisen Hofheim (ca. 31.000), Haßfurt (28.000) und Ebern (23.000 Übernachtungen) auf.

Abbildung 02-II: Tourismus

Tabelle 4: Gästebetten, -ankünfte und -übernachtungen im Landkreis Haßberge

2.2 Derzeitiges ÖPNV-Angebot

2.2.1 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Der Freistaat Bayern ist nach Artikel 15 BayÖPNVG Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Er bedient sich zur Durchführung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH (BEG). Der SPNV ist ein wichtiger Bestandteil des gesamten öffentlichen Verkehrsangebots im Landkreis Haßberge und wird deshalb in der Analyse und Bewertung des Nahverkehrsplans berücksichtigt.

Der Landkreis Haßberge wird von zwei SPNV-Linien bedient, die täglich nach Taktfahrplänen verkehren. Auf der Linie R 26 gilt bereits seit Dezember 2010 der VGN-Tarif, während dies bei der Linie R 15 seit 01.01.2018 der Fall ist.

VGN-Linie	KBS ¹⁵	Verlauf
R 15	810	Bamberg – Haßfurt (- Schweinfurt – Würzburg)
R 26	826	Bamberg – Ebern

2.2.2 Öffentlicher Linienverkehr nach § 42 PBefG

Neben dem Bahnverkehr wird der Landkreis Haßberge von insgesamt 40 öffentlichen Buslinien erschlossen; hiervon verkehren 35 Linien seit 01.01.2018 im VGN-Tarif.

Daneben bestehen einige Bürgerbuslinien und ähnliche gemeindliche Verkehre, die außerhalb des VGN-Tarifs fahren und mit sehr geringer Häufigkeit angeboten werden (z.B. ein Fahrtenpaar wöchentlich).

Abbildung 05-I: Liniennetz

Abbildung 05-II: VGN-Tarifzonenplan Landkreis Haßberge

Tabelle 5: Öffentliche Linien nach § 42 PBefG im Landkreis Haßberge

2.2.3 Bedienung im freigestellten Schülerverkehr sowie durch Sonderformen des Linienverkehrs nach § 43 PBefG

Für Schüler an Grund- und Mittelschulen, deren Aufwandsträger die Städte und Gemeinden sind, existieren mancherorts Linien des sog. freigestellten Schülerverkehrs; diese sind auf Grundlage der Freistellungs-Verordnung von den Vorschriften des PBefG freigestellt. Die Beförderung zu weiterführenden Schulen, die in Trägerschaft des Landkreises Haßberge stehen, erfolgt überwiegend im allgemeinen ÖPNV und nur in sehr wenigen Fällen im freigestellten Schülerverkehr.

Tabelle 6: Freigestellte Schülerverkehre im Landkreis Haßberge (Landkreisschulen)

¹⁵ Kursbuch-Seite

Im Landkreis Haßberge verläuft derzeit eine Berufsverkehrslinie. Diese steht ausschließlich den Beschäftigten des bedienten Unternehmens zur Verfügung und orientiert sich an deren Arbeitszeiten (Fa. F.A.N. Frankenstolz, Aschbach).

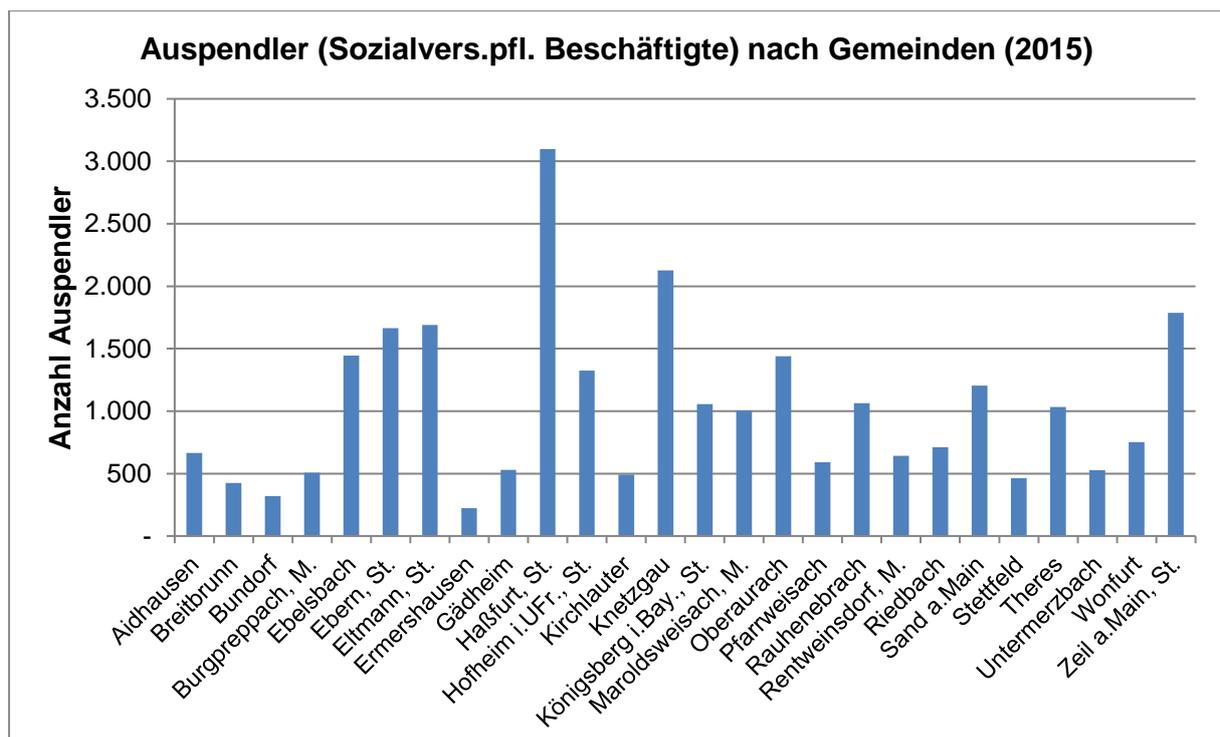
2.3 Verkehrsnachfrage

Für die Darstellung der Verkehrsnachfrage muss auf bereits vorhandene Daten zurückgegriffen werden, da es zu aufwändig wäre, im Rahmen des Nahverkehrsplans eigene Erhebungen durchzuführen. Aktuell stehen für den Landkreis Haßberge jedoch nur wenige Zahlen zur Verkehrsnachfrage zur Verfügung.

2.3.1 Pendlerbeziehungen (BA)

Die Arbeitsmarktdaten der Bundesagentur für Arbeit (BA) enthalten die „Sozialversicherungspflichtig Beschäftigten“. Somit fehlen die berufstätigen Beamten sowie der Anteil der Freiberufler und Selbständigen. Darüber hinaus sind die geringfügig Beschäftigten nicht berücksichtigt. Die Arbeitsmarktdaten geben zudem keine Hinweise auf das zum Arbeitsort benutzte Verkehrsmittel. Aufgrund der kontinuierlichen, jährlichen Fortschreibung der Daten auf Gemeindeebene wurden die Berufspendlerdaten bei der Festlegung der Zielorte mit einbezogen (vgl. 3.2.1).

Die auspendlerstärkste Gemeinde ist die Stadt Haßfurt mit ca. 3.100 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, die in einer anderen Gemeinde arbeiten. Es folgen die Gemeinde Knetzgau mit ca. 2.100, die Städte Zeil am Main mit rund 1.800 sowie die Städte Eltmann und Stadt Ebern mit jeweils etwa 1.700 Auspendlern.



Von großer Relevanz für die Verkehrsplanung sind die Zielorte der Berufspendler. Relativ viele Beschäftigte haben ihren Arbeitsort im Landkreis Haßberge. Insgesamt verlassen ca. 11.700 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte ihren Wohnort, um in einer anderen Gemeinde innerhalb des Landkreises zu arbeiten. Das wichtigste kreisinterne Ziel ist die Stadt Haßfurt (ca. 3.600 Einpendler aus anderen Landkreisgemeinden); mit deutlichem Abstand folgen die Städte Ebern (1.500), Königsberg (1.200) und Eltmann (1.200).

Wichtige Pendlerziele außerhalb des eigenen Landkreises sind einerseits die Stadt Bamberg (ca. 3.200 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte aus dem Landkreis Haßberge) und der Landkreis Bamberg (ca. 1.700). Zum anderen hat auch die Stadt Schweinfurt große Bedeutung (ca. 4.400 Auspendler aus dem Landkreis Haßberge).

2.3.2 Verkehrsmittelverfügbarkeit

Der Landkreis Haßberge weist eine überdurchschnittlich hohe Pkw-Dichte auf: mit 645 Pkw je 1.000 Einwohnern¹⁶ wird einer der höchsten Werte in Bayern erreicht. Eine wichtige Ursache hierfür dürfte das in vielen Teilräumen des Landkreises sehr begrenzte ÖPNV-Angebot sein. Dieses wiederum resultiert aus der geringen Nachfrage und aus der niedrigen Bevölkerungsdichte, die ein wirtschaftliches Betreiben öffentlicher Linienverkehre sehr erschweren.

2.3.3 Verkehrsmittelwahl

Eine aktuelle Untersuchung zur Verkehrsmittelwahl im Landkreis Haßberge gibt es nicht. Im Jahr 2016 wurde die deutschlandweite Erhebung „Mobilität in Deutschland“ (MiD) durchgeführt; in diesem Rahmen wurden auch zufällig ausgewählte Bürger aus dem Landkreis Haßberge befragt. Ob die Zahl der Befragten ausreicht, dass nach der Datenauswertung auch repräsentative Aussagen für das Mobilitätsverhalten der Kreisbevölkerung möglich sind, lässt sich derzeit nicht sagen. Die Ergebnisse der MiD sollen voraussichtlich Ende 2018 vorliegen.

¹⁶ Stand: 01.01.2015; Quelle: Landesamt für Statistik Bayern.

3 Ausreichende Verkehrsbedienung

Mit der Festlegung von Grenz- und Richtwerten anhand der **Bayerischen Leitlinie zur Nahverkehrsplanung** (LzN) definiert der Aufgabenträger die „Ausreichende Verkehrsbedienung“ im Sinne des § 8 Abs. 3 S. 1 PBefG. Der **Grenzwert** stellt dabei eine „Mindestanforderung an den ÖPNV“ und der **Richtwert** einen „guten ÖPNV-Standard“ dar.

Zur Sicherung und Verbesserung des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs beschließt der Landkreis Haßberge die Festlegung der „**Ausreichenden Verkehrsbedienung**“ – im Sinne von angemessener Verkehrsbedienung – anhand folgender Werte aus der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern. Die Werte orientieren sich am **Richtwert**¹⁷ und sind in Einzelfällen an die spezifischen Gegebenheiten im Landkreis angepasst.

3.1 Indikator „Räumliche Erschließung“

3.1.1 Relevante Ortsteile

Zunächst ist festzulegen, welche Ortsteile im Landkreis Haßberge in die Untersuchungen einbezogen werden sollen. Die LzN definiert in diesem Zusammenhang als Grenzwert, dass alle Teilflächen ab 500 Einwohner im ÖPNV angebunden sein sollen. Dagegen setzt der Richtwert eine ÖPNV-Bedienung aller Teilflächen ab 200 Einwohner voraus. In beiden Fällen gilt, dass mindestens 80% der Einwohner der Teilflächen im Einzugsbereich von Haltestellen wohnen sollen.

Relevante Ortsteile:

Es werden alle Ortsteile ab einer Größe von **150 Einwohner** untersucht. Dies entspricht ca. 93 % der Bevölkerung des Landkreises Haßberge in 118 Ortsteilen¹⁸.

Begründung:

Im Landkreis Haßberge gibt es eine Vielzahl relativ kleiner Ortsteile. Grundsätzlich besteht der Wunsch, einen möglichst großen Teil der Bevölkerung und Orte in die Untersuchung einzubeziehen und auch sehr dünn besiedelte Teilräume angemessen zu berücksichtigen. Wird der Grenzwert (500 Einwohner) herangezogen, würden lediglich 43 Ortsteile (18 % aller Ortsteile) bzw. 68 % der Bevölkerung in die Betrachtung einfließen. Bei Anwendung des Richtwertes (200 Einwohner) steigen die Anteile auf 106 Ortsteile (44 %) bzw. 90 % der Bevölkerung. Um die Zahl der einbezogenen Orte und Einwohner weiter zu erhöhen, hat der Unterausschuss daher vereinbart, dass alle Ortsteile ab 150 Einwohner auf die Qualität der ÖPNV-Anbindung hin untersucht werden sollen. Damit werden ca. 93 % aller Landkreisbewohner in der Analyse berücksichtigt.

¹⁷ Vgl. Abschnitt 1.4.1

¹⁸ In der Gemeinde Oberaurach sind die Ortsteile Tretzendorf und Trossenfurt quasi zusammengewachsen. Im Unterausschuss NVP wurde vereinbart, diese beiden Ortsteile zu einer Verkehrszelle zusammenzufassen. Somit werden in den Analysen des NVP 117 Verkehrszellen berücksichtigt.

Fast alle Landkreise im VGN-Raum wenden die Mindestgröße von 150 Einwohner für die zu untersuchenden Ortsteile an. Somit sind auch gleiche Verhältnisse im VGN-Gebiet gegeben und Vergleiche zu den Analyseergebnissen anderer Landkreise mit Orten ab 150 Einwohner möglich.

Für Ortsteile unter 150 Einwohner wird keine Bewertung vorgenommen. Dennoch ist in vielen Fällen eine ÖPNV-Bedienung vorhanden, die jedoch keiner Analyse nach der Leitlinie unterzogen wird. Der Verkehrsunternehmer kann - wie bisher - in Orten unter 150 Einwohner das Angebot bestimmen. Das Angebot wird sich zumeist an den Bedürfnissen der Schülerbeförderung orientieren.

Tabelle 7: Ortsteile ab 150 Einwohner nach Gemeinden

3.1.2 Einzugsradien von Haltestellen

Die LzN gibt als Erschließungsparameter an, dass 80 % der Einwohner im Einzugsbereich von Haltestellen wohnen sollen. Da keine Einwohnerpunkte-Karten vorliegen, wird das Kriterium „**80 % der Einwohner** sollen im Einzugsbereich von Haltestellen wohnen“ durch „**80 % der bebauten Flächen** sollen im Einzugsbereich von Haltestellen liegen“ modifiziert.

Je nach Gebietstyp gibt die bayerische Leitlinie unterschiedliche Luftlinienentfernungen für die Einzugsbereiche vor, wobei die Entfernungen zu den Haltestellen nach den Verkehrsmitteln Bus und Bahn differenziert werden. Dabei schwankt nach den Empfehlungen der Leitlinie je nach Gebietstyp die zumutbare Entfernung zur nächsten Haltestelle beim Bus zwischen 300 m im Ober-/Mittelzentrum und 1.000 m im ländlichen Raum. Im Bahnverkehr nennt die LzN Werte zwischen 600 und 1.800 m.

Der projektbegleitende Unterausschuss Nahverkehrsplanung (UA NVP) hat sich auf die Anwendung einheitlicher Einzugsradien im gesamten Landkreis Haßberge verständigt. Auf die Differenzierung der Einzugsbereiche in den Teilräumen soll verzichtet werden.

Einzugsbereiche von Haltestellen (in Metern; Luftlinie):

	Bus	Bahn
Landkreis Haßberge (einheitlich)	500 m	1.000 m

Begründung:

Sowohl in den sehr ländlich strukturierten Teilräumen, die für die Siedlungsstruktur in weiten Bereichen des Landkreises prägend sind, als auch im Maintal, wo eine etwas höhere Bevölkerungsdichte vorhanden ist, besteht eine große Distanzempfindlichkeit, das heißt, selbst kurze Strecken werden mit dem Pkw bewältigt und die Bereitschaft, längere Entfernungen zu Fuß zurückzulegen, ist gering. Der Landkreis schafft mit einem einheitlichen Wert gleiche Zugangsbedingungen zum ÖPNV für die Bürger im Landkreis.

3.2 Indikator „Erreichbarkeit übergeordneter Orte“

3.2.1 Auswahl von Zielorten

Für die zu untersuchenden Orte ab 150 Einwohner soll die Erreichbarkeit bestimmter übergeordneter Zielorte ermittelt werden. Bei den übergeordneten Orten handelt es sich einerseits um den sog. Nachbarschaftsbereich, was dem jeweiligen Gemeindehauptort bzw. dem Sitz der zuständigen Verwaltungsgemeinschaft entspricht. Außerdem werden (für alle Gemeinden im Landkreis) Zentrale Orte wie z.B. das für die jeweilige Bevölkerung relevante Mittel- bzw. Oberzentrum einbezogen und auch die Berufspendlerdaten der Bundesagentur für Arbeit berücksichtigt. Der UA NVP hat die folgenden **Zielorte** festgelegt:

Gemeinde	Nachbarschaftsbereich	Zielort 1	Zielort 2	Zielort 3	Zielort 4
Gädheim	Obertheres	Haßfurt	Schweinfurt	-	-
Theres	Obertheres	Haßfurt	Schweinfurt	-	-
Wonfurt	Obertheres	Haßfurt	Schweinfurt	Königsberg	-
Haßfurt	Haßfurt	Haßfurt	Schweinfurt	Bamberg	-
Knetzgau	Knetzgau	Haßfurt	Schweinfurt	-	-
Sand a.Main	*	Haßfurt	Schweinfurt	Bamberg	-
Zeil a.Main	Zeil a. Main	Haßfurt	Schweinfurt	Bamberg	-
Eltmann	Eltmann	Haßfurt	Bamberg	-	-
Ebelsbach	Ebelsbach	Haßfurt	Bamberg	-	-
Stettfeld	Ebelsbach	Haßfurt	Bamberg	-	-
Kirchlauter	Ebelsbach	Ebern	Bamberg	-	-
Breitbrunn	Ebelsbach	Ebern	Bamberg	Haßfurt	Eltmann
Oberaurach	Tretzendorf / Trossenfurt	Haßfurt	Bamberg	-	-
Rauhenebrach	Untersteinbach	Gerolzhofen	Bamberg	Schweinfurt	-
Königsberg i.Bay.	Königsberg	Haßfurt	Schweinfurt	Hofheim	-
Hofheim i.UFr.	Hofheim	Haßfurt	Schweinfurt	-	-
Riedbach	Hofheim	Haßfurt	Schweinfurt	-	-
Aidhausen	Aidhausen	Haßfurt	Schweinfurt	Hofheim	-
Bundorf	Hofheim	Bad Königsh.	Schweinfurt	-	-
Burgpreppach	Burgpreppach	Ebern	Coburg	Hofheim	-
Ermershausen	Hofheim	Bad Königsh.	Schweinfurt	Haßfurt	-
Maroldsweisach	Maroldsweis.	Ebern	Coburg	Hofheim	Haßfurt
Ebern	Ebern	Haßfurt	Bamberg	Coburg	-
Pfarrweisach	Pfarrweisach	Ebern	Bamberg	-	-
Rentweinsdorf	Ebern	Ebern	Bamberg	-	-
Untermerzbach	Untermerzbach	Ebern	Coburg	Bamberg	-

* = Gemeinde hat keine Ortsteile; Analyse der Erreichbarkeit des Nachbarschaftsbereichs entfällt

3.2.2 Parameter der Erreichbarkeit

Die Erreichbarkeit der relevanten Zielorte ist nach der Leitlinie nur dann gegeben, wenn Hin- und Rückfahrt sowohl innerhalb eines Halbtages- als auch eines Tageszeitraumes und innerhalb einer vorgegebenen maximalen Reisezeit gewährleistet sind. Damit wird sowohl dem Einkaufs- und Versorgungsverkehr, den Halbtageskräften als auch den ganztägig Berufstätigen Rechnung getragen.

Am Wochenende nimmt für viele Menschen die Ausrichtung auf die Berufstätigkeit ab und Freizeitaktivitäten erhalten mehr Gewicht. Deshalb hat der UA NVP für die Erreichbarkeit am Samstag bzw. Sonn- und Feiertag andere Zeitfenster festgelegt als für Montag – Freitag.

Zeitfenster für die erforderlichen Fahrten:

Montag – Freitag:

Hinfahrt: 06:00 – 08:00 Uhr

Rückfahrt 1: 12:00 – 13:30 Uhr (Halbtagesintervall)

Rückfahrt 2: 15:30 – 18:30 Uhr (Ganztagesintervall)

Samstag, Sonn- und Feiertag:

Hinfahrt: 08:00 – 11:00 Uhr

Rückfahrt 1: 12:00 – 16:00 Uhr

Rückfahrt 2: 18:00 – 24:00 Uhr

Die LzN gibt für die Erreichbarkeit maximale Reisezeiten vor, innerhalb derer die übergeordneten Orte erreicht werden sollen. Die Reisezeit setzt sich zusammen aus der Beförderungszeit im Fahrzeug inklusive etwaiger Umsteigezeiten sowie den Zu- und Abgangszeiten zur bzw. von der Haltestelle.

Allgemeine Parameter bezüglich der Reisezeit:

- Die **Umsteigezeit** soll maximal **15 Min.** pro Umsteigevorgang betragen.
- Die **Zu- und Abgangszeiten** zur/von der Haltestelle betragen einheitlich in Summe **10 Min.**
- Zusätzliches Kriterium: Es soll nicht mehr als **2 mal umgestiegen** werden.

Nach dem Grenzwert der Leitlinie sind hinsichtlich der Erreichbarkeit des **Nachbarschaftsbereiches** nur Ortsteile in die Bewertung einzubeziehen, die mehr als 5 km vom Gemeindehauptort entfernt sind; der **Richtwert** zieht die Grenze bei einer Distanz von **3 Straßenkilometern**. Die max. zulässige Reisezeit beträgt laut **Richtwert 30 Minuten**; der Grenzwert, der in der Defizitbewertung zu berücksichtigen sein wird (vgl. 3.3.2), beträgt 40 Minuten.

Was die Reisezeit in die weiteren Zielorte betrifft, so sollen gemäß **Richtwert** der LzN das **Unterzentrum** in max. **40 Min.** und das **Mittel- bzw. Oberzentrum** in max. **60 Min** erreichbar sein. Beim Grenzwert lauten die entsprechenden Vorgaben 50 bzw. 90 Min. Die Erfahrungen mit der Anwendung dieser Werte zeigen, dass für die Festlegung der Obergrenzen außerdem die jeweiligen Entfernungen berücksichtigt werden müssen.

Erreichbarkeit des Nachbarschaftsbereiches (Gemeindehauptort bzw. Sitz der VG):

- Es werden alle Ortsteile ab 150 Einwohner untersucht, die **mind. 3 km** vom Gemeindehauptort **entfernt** sind (Straßenentfernung).
- Die **Reisezeit** soll **30 Min. (Richtwert)** bzw. 40 Min. (Grenzwert) nicht überschreiten.

Wird die pauschale Fußwegezeit von 10 Minuten zur bzw. von der Haltestelle von der Reisezeit abgezogen, ergibt sich eine max. zulässige **Beförderungszeit** von **20 Min. (Richtwert)** bzw. 30 Min. (Grenzwert).

Erreichbarkeit Zielort 1 (Mittelzentrum):

Für die Erreichbarkeit des jeweils relevanten Mittelzentrums wird bezüglich der Reisezeit einheitlich ein **Richtwert** von **60 Minuten** und ein Grenzwert von 90 Minuten festgelegt.

Wird die pauschale Fußwegezeit von 10 Minuten von und zur Haltestelle von der Reisezeit abgezogen, ergibt sich eine max. zulässige **Beförderungszeit** von **50 Min. (Richtwert)** bzw. 80 Min. (Grenzwert).

Erreichbarkeit Zielort 2 (Oberzentrum):

Für die Erreichbarkeit des jeweils festgelegten Oberzentrums wird hinsichtlich der Reisezeit ein **Richtwert** von **70 Minuten** und ein Grenzwert von 100 Minuten festgelegt.

Wird die pauschale Fußwegezeit von 10 Minuten von und zur Haltestelle von der Reisezeit abgezogen, ergibt sich eine max. zulässige **Beförderungszeit** von **60 Min. (Richtwert)** bzw. 90 Min. (Grenzwert).

Begründung:

Die Entfernungen von den einzelnen Landkreisgemeinden zu den ausgewählten Oberzentren sind zumeist größer als zu den Mittelzentren. Deshalb hat sich der UA darauf verständigt, für die Reise-/Beförderungszeiten zu den Oberzentren einen Zeitzuschlag von 10 Minuten zu verwenden.

Erreichbarkeit Zielort 3 und 4:

Für die Erreichbarkeit des Zielortes 3 wird bezüglich der Reisezeit ein **Richtwert** von **70 Minuten** und ein Grenzwert von 100 Minuten festgelegt, sofern es sich bei diesem Zielort um ein Oberzentrum handelt. Andernfalls beträgt für den Zielort 3 sowie generell für den Zielort 4 der **Richtwert 60 Minuten** und der Grenzwert 90 Minuten.

Die jeweils max. zulässige **Beförderungszeit** ergibt sich, wie in den obigen Fällen, durch Abziehen der pauschalen Fußwegezeit von und zur Haltestelle (10 Minuten) von der Reisezeit.

3.3 Indikator „Bedienungshäufigkeit“

Für die Definition der „Ausreichenden Verkehrsbedienug“ spielt das Kriterium „Bedienungshäufigkeit“ eine wichtige Rolle. Abhängig von festzulegenden Gebietstypen wie z.B. „Ländlicher Raum“ oder „Verkehrsachse“ sieht die bayerische Leitlinie ein unterschiedliches Fahrtenangebot vor (Anzahl der Abfahrten bzw. Ankünfte in einem Ortsteil).

Im UA NVP wurde vereinbart, sämtliche Orte im Landkreis Haßberge als „**Ländlicher Raum**“ einzustufen. Dies hat jedoch nicht zur Folge, dass für alle Ortsteile gleiche Anforderungen an die Bedienungshäufigkeit unterstellt werden. Vielmehr differenziert die LzN beim Gebietstyp „Ländlicher Raum“ nach der Einwohnerzahl. Je nach Größe des untersuchten Ortsteils wird für die Verkehrszeiträume **Hauptverkehrszeit (HVZ)**, **Nebenverkehrszeit (NVZ)** und **Schwachverkehrszeit (SVZ)** die folgende Anzahl an Fahrtenpaaren vorgegeben (EW = Einwohner):

Fahrtenpaare		Gebietstyp „Ländlicher Raum“					
		Richtwert			Grenzwert		
Verkehrstag		> 3000 EW	1000 – 3000 EW	< 1000 EW	> 3000 EW	1000 – 3000 EW	< 1000 EW
Montag - Freitag	HVZ	12	6	4	7-8	3-4	2
	NVZ	6	4	2	3-4	2	1-2
	SVZ	3	2	1	1-2	1	0-1

Für das Wochenende liegen den Untersuchungen des NVP folgende Vorgaben zugrunde:

Fahrtenpaare		Gebietstyp „Ländlicher Raum“					
		Richtwert			Grenzwert		
Verkehrstag		> 3000 EW	1000 – 3000 EW	< 1000 EW	> 3000 EW	1000 – 3000 EW	< 1000 EW
Samstag	NVZ	6	4	2	3	2	1
	SVZ	3	2	1	1	1	0
Sonn- u. Feiertag	SVZ	3	2	1	1	1	0

Da die LzN zur zeitlichen Ausdehnung der Verkehrszeiträume Hauptverkehrszeit, Nebenverkehrszeit und Schwachverkehrszeit keine Aussagen enthält, muss der Aufgabenträger selbst entsprechende Festlegungen treffen. Im UA NVP wurden folgende Zeitfenster vereinbart:

Verkehrszeiträume für den Indikator Bedienungshäufigkeit:			
Verkehrszeit	Montag – Freitag	Samstag	Sonn-/Feiertag
Hauptverkehrszeit (HVZ)	06:00 – 08:00 h; 12:00 – 13:30 h; 15:30 – 18:30 h	-	-
Nebenverkehrszeit (NVZ)	08:01 – 11:59 h; 13:31 – 15:29 h; 18:31 – 20:00 h	06:00 – 14:00 h	-
Schwachverkehrszeit (SVZ)	04:30 – 05:59 h 20:01 – 01:30 h	04:30 – 05:59 h 14:01 – 01:30 h	05:00 – 01:30 h

**Zusammenfassung der Kriterien zur „Ausreichenden Verkehrsbedienung“
im Landkreis Haßberge (orientiert am Richtwert = guter ÖPNV-Standard)**

Erschließung	Relevante Ortsteile		Alle Ortsteile ab 150 Einwohner	
	Haltestelleneinzugsbereich		Bushaltestellen: 500 m Bahnhaltdepunkte: 1.000 m	
Erreichbarkeit	Zeitfenster (Mo - Fr)	Halbtagesintervall	Hinfahrt: 06.00 - 08.00 Uhr Rückfahrt: 12.00 - 13.30 Uhr	
		Tagesintervall	Hinfahrt: 06.00 - 08.00 Uhr Rückfahrt: 15.30 - 18.30 Uhr	
	Nachbarsch. bereich	Beförderungszeit	RW: 20 Min. (GW 30 Min.)	
		Reisezeit	RW: 30 Min. (GW 40 Min.)	
	Zielorte 1-4	Zielort 1	HAS; EBN; KÖN; GEO	
		Zielort 2	BA; SW; CO	
		Zielort 3	BA; HOH; HAS; Königsberg; SW; CO	
		Zielort 4	Eltmann; HAS	
		Beförderungszeit	Ziel 1 / 4:	RW: 50 Min. (GW 80 Min.)
			Ziel 2:	RW: 60 Min. (GW 90 Min.)
			Ziel 3:	analog Ziel 1 bzw. Ziel 2
		Reisezeit	Ziel 1 / 4:	RW: 60 Min. (GW 90 Min.)
			Ziel 2:	RW: 70 Min. (GW 100 Min.)
			Ziel 3:	analog Ziel 1 bzw. Ziel 2
Bedienungshäufigkeit	Verkehrszeiten (Montag-Freitag)		Hauptverkehrszeit (HVZ): 06.00 Uhr bis 08.00 Uhr 12.00 Uhr bis 13.30 Uhr 15.30 Uhr bis 18.30 Uhr	
			Nebenverkehrszeit (NVZ): 08.01 Uhr bis 11.59 Uhr 13.31 Uhr bis 15.29 Uhr 18.31 Uhr bis 20.00 Uhr	
			Schwachverkehrszeit (SVZ): 04.30 Uhr bis 05.59 Uhr 20.01 Uhr bis 01.30 Uhr	
			Ländlicher Raum (in Fahrtenpaaren) Über 3.000 Einwohner: HVZ: RW 12 (GW 7); NVZ: RW 6 (GW 3); SVZ: RW 3 (GW 1) 1.000 - 3.000 Einwohner: HVZ: RW 6 (GW 3); NVZ: RW 4 (GW 2); SVZ: RW 2 (GW 1) Unter 1.000 Einwohner: HVZ: RW 4 (GW 2); NVZ: 2 (GW 1); SVZ: RW 1 (GW 0)	

4 Schwachstellenanalyse

4.1 Datengrundlagen

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

- Räumliche Erschließung
- Erreichbarkeit
- Bedienungshäufigkeit.

Die Analyse erfolgt anhand der Parameter, die in den Abschnitten 3.1 bis 3.3 beschrieben sind. Diese Parameter werden mit dem bestehenden Fahrplanangebot verglichen und so die Schwachstellen/Defizite ermittelt.

Datengrundlage für die Auswertung des ÖPNV-Angebotes im Landkreis Haßberge ist der Fahrplanstand zum Zeitpunkt der Anwendung der „Automatischen Angebotsanalyse“ (April 2015; die Fahrplanänderungen der Linie 9101¹⁹ zum 01.05.2015 sowie der Linien 8156²⁰ und 8168²¹ zum 01.06.2015 sind berücksichtigt).

4.2 Angebotsanalyse

4.2.1 Räumliche Erschließung

Bei Zugrundelegung einer zumutbaren Luftlinienentfernung von 500 m zur nächstgelegenen Bushaltestelle und 1.000 m zum nächsten Bahnhofpunkt sind 6 von 117 untersuchten Verkehrszellen im Landkreis Haßberge nicht ausreichend erschlossen. In diesen Orten liegen mehr als 20% der Siedlungsfläche außerhalb der o.g. Radien und die Bewohner müssen entsprechend längere Fußwege zurücklegen.

Tabelle 8: Ergebnisse Räumliche Erschließung: Einzugsbereiche von Haltestellen

¹⁹ Diese entspricht seit dem 01.01.2018 der VGN-Linie 1161.

²⁰ VGN-Linie 1151.

²¹ VGN-Linie 1152.

Die folgenden sechs Ortsteile gelten auf Grundlage der im April 2015 vorhandenen Haltestellen als nicht ausreichend erschlossen:

Gemeinde	Ortsteil	Einwohner (31.12.2013)	erschlossen 500m/1.000m	Erschließungs- grad (in %)
Eltmann	Eltmann	3.350	N	55,5
Haßfurt	Haßfurt	8.326	N	75,7
Hofheim	Goßmannsdorf	750	N	77,3
Königsberg	Königsberg	1.751	N	68,1
Sand	Sand	3.053	N	71,8
Theres	Obertheres	1.363	N	73,0

In Haßfurt hat sich die Situation durch die zwischenzeitlich eingerichtete Haltestelle „Osterfeld 2“ spürbar verbessert, hier erfüllt der Erschließungsgrad mittlerweile den SOLL-Wert von 80 %. Deutlich unter dieser Vorgabe der LzN liegt lediglich Eltmann.

4.2.2 Erreichbarkeit übergeordneter Orte

4.2.2.1 Erreichbarkeit des Nachbarschaftsbereichs

Die Entfernung von den Ortsteilen zum jeweiligen Gemeindehauptort bzw. zum Sitz der Verwaltungsgemeinschaft wurde vom Programm „Automatische Angebotsanalyse“ anhand der Luftlinienentfernung zwischen den sog. zentralen Haltestellen des Gemeindeteilortes und des Nachbarschaftsbereichs ermittelt. Da die Bayerische Leitlinie zur Nahverkehrsplanung jedoch von Straßenkilometern ausgeht, wurde durch Beispielmessungen ein landkreisweiter Umwegfaktor von ca. 1,18 ermittelt. Es wurden daher alle Ortsteile, die über 2600 m Luftlinie vom Gemeindezentrum bzw. dem Sitz der VG entfernt liegen und mindestens 150 Einwohner aufweisen, in die Analyse einbezogen. Insgesamt liegen im Landkreis Haßberge **61 Ortsteile** mehr als 2,6 km Luftlinie (~ 3 Straßenkilometer) von ihrem Nachbarschaftsbereich entfernt und haben mindestens 150 Einwohner.

Montag – Freitag

An **Schultagen** ist für 34 Ortsteile (56 %) der jeweilige Nachbarschaftsbereich innerhalb der maximalen Beförderungszeit, die der Richtwert vorsieht, erreichbar. Die anderen 27 Ortsteile weisen dagegen ein Defizit auf.

In den **Ferien** sinkt die Zahl der Orte, die ihren Nachbarschaftsbereich gemäß den Anforderungen des Richtwerts erreichen können, auf 12 (20 %). Dies weist darauf hin, dass die Anbindung an den Gemeindehauptort bzw. an den Sitz der Verwaltungsgemeinschaft in erheblichem Maße von den Belangen der Schülerbeförderung abhängig ist.

Samstag / Sonn- und Feiertag

Am Wochenende nimmt die Zahl der Erreichbarkeitsdefizite erheblich zu; hier ist nur für 2 der 61 untersuchungsrelevanten Ortsteile der jeweilige Nachbarschaftsbereich auf Basis des Richtwerts erreichbar.

Samstags verkehrt die Mehrzahl der Regionalbuslinien im Landkreis nicht; auf den übrigen Linien besteht zwar ein Grund- bzw. Minimalangebot, das jedoch die Anforderungen der ausreichenden Verkehrsbedienungs hinsichtlich Erreichbarkeit nicht erfüllt. An Sonn- und Feiertagen fahren keine öffentlichen Buslinien im Landkreis Haßberge; nur Ortsteile mit Bahnhalteteil haben hier eine öffentliche Verkehrsanbindung.

Einzelergebnisse

Tabelle 9 im Anhang zeigt für jeden untersuchten Ortsteil, ob der festgelegte Nachbarschaftsbereich auf Basis des Richtwerts erreichbar ist oder nicht (unterschieden nach Verkehrstagen²²; relevant ist jeweils die Spalte „Bef-Zeit erfüllt RW“).

Tabelle 9: Ergebnisse Erreichbarkeit Nachbarschaftsbereich

4.2.2.2 Erreichbarkeit des Zielortes 1

Als Zielort 1 wurde jeweils ein Mittelzentrum festgelegt. Für die Mehrzahl der Gemeinden wurde Haßfurt, für einige Gemeinden im nordöstlichen Landkreis dagegen Ebern ausgewählt. Bei den Gemeinden Bundorf und Ermershausen hat sich der UA NVP auf Bad Königshofen (Lkr. Rhön-Grabfeld) als Zielort 1 verständigt. Für Rauhenebrach als südlichster Gemeinde im Landkreis Haßberge soll die Erreichbarkeit der Stadt Gerolzhofen (Lkr. Schweinfurt) analysiert werden. Insgesamt sind für **116 Orte**²³ die ÖPNV-Verbindungen zum und vom Zielort 1 untersucht worden.

Montag – Freitag

Die Analyse ergibt, dass an **Schultagen** für 86 Ortsteile (74 %) das ausgewählte Mittelzentrum auf Basis des Richtwerts erreichbar ist, während 30 Ortsteile ein Defizit aufweisen. Somit ist der Erfüllungsgrad für die Erreichbarkeit des Zielorts 1 höher als hinsichtlich des Gemeindehauptorts.

In den **Ferien** sinkt die Zahl der Relationen, die den Richtwert einhalten, auf 52 (45 %), die übrigen 64 Relationen sind defizitär. Diese Veränderung ist ein weiterer Hinweis auf die große Bedeutung der Schülerbeförderung für das ÖPNV-Angebot im Landkreis Haßberge.

Die Erreichbarkeit des Zielorts 1 an schulfreien Tagen ist im Vergleich zur Anbindung an den Nachbarschaftsbereich dennoch deutlich besser.

Samstag, Sonn- und Feiertag

Am Wochenende ist nur für 6 Ortsteile das festgelegte Mittelzentrum auf Basis des Richtwertes erreichbar. Hier handelt es sich jeweils um Orte, die eine Bahnverbindung zu ihrem Zielort 1 haben.

²² Montag – Freitag (Schule); Montag – Freitag (Ferien); Samstag; Sonn- und Feiertag

²³ Da für die Ortsteile von Haßfurt als Zielort 1 Haßfurt ausgewählt wurde, entfällt für den Gemeindehauptort Haßfurt diese Analyse.

Einzelergebnisse

Tabelle 10 im Anhang zeigt für jeden der 116 berücksichtigten Ortsteile das Analyseergebnis bezüglich Erreichbarkeit des Zielorts 1, differenziert für die verschiedenen Verkehrstage (relevant hierfür ist jeweils die Spalte „Bef-Zeit erfüllt RW“).

Tabelle 10: Ergebnisse Erreichbarkeit Zielort 1

4.2.2.3 Erreichbarkeit des Zielortes 2

Der Unterausschuss Nahverkehrsplanung hat als Zielort 2 jeweils ein Oberzentrum herangezogen. Für 13 Gemeinden, zumeist im westlichen Landkreis Haßberge gelegen, wurde Schweinfurt ausgewählt, für 10 andere Gemeinden dagegen Bamberg. Bei 3 Gemeinden im nordöstlichen Landkreis hat der UA festgelegt, dass die Erreichbarkeit des Oberzentrums Coburg analysiert werden soll. Insgesamt sind für **117 Orte** die ÖPNV-Verbindungen zum/vom jeweiligen Zielort 2 untersucht worden.

Montag – Freitag

An **Schultagen** können 37 Ortsteile (32 %) und in den **Ferien** 36 Ortsteile ihren Zielort 2 unter Einhaltung des Richtwertes erreichen, demzufolge weisen 80 bzw. 81 Orte ein Defizit auf. Somit ist die Erreichbarkeit des jeweils ausgewählten Oberzentrums, besonders an Schultagen, für einen erheblich niedrigeren Anteil von Orten erfüllt als dies hinsichtlich des Mittelzentrums der Fall ist.

Samstag, Sonn- und Feiertag

Am Wochenende ist der jeweilige Zielort 2 nur für 8 Ortsteile unter den Vorgaben des Richtwertes erreichbar. Hier handelt es sich jeweils um Orte mit einem Bahn-Haltepunkt.

Einzelergebnisse

In **Tabelle 11** im Anhang sind die Analyseergebnisse hinsichtlich der Erreichbarkeit des Zielortes 2 für alle 117 untersuchten Ortsteile aufgelistet (s. jeweils die Spalte „Bef-Zeit erfüllt RW“).

Tabelle 11: Ergebnisse Erreichbarkeit Zielort 2

4.2.2.4 Erreichbarkeit des Zielortes 3

Für 13 Gemeinden mit insgesamt 63 Ortsteilen über 150 Einwohner hat der Unterausschuss auch einen dritten Zielort festgelegt. So wurden für jeweils vier Gemeinden als weiteres Ziel die Städte Hofheim bzw. Bamberg ausgewählt, für zwei Gemeinden die Stadt Haßfurt und für jeweils eine Gemeinde die Städte Königsberg, Schweinfurt bzw. Coburg.

Montag – Freitag

An **Schultagen** ist in 20 Relationen (32 %) der Richtwert bezüglich der Erreichbarkeit des Zielortes 3 erfüllt; in den übrigen 43 Relationen bestehen Defizite.

In den **Ferien** ist der Zielort 3 noch von 10 Ortsteilen (16 %) gemäß den Vorgaben der ausreichenden Verkehrsbedienung erreichbar.

Samstag / Sonn- und Feiertag

Am Wochenende kann der Zielort 3 nur von 3 Ortsteilen aus mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreicht werden.

Einzelergebnisse

Tabelle 12 im Anhang enthält die Ergebnisse der Angebotsanalyse für alle 63 untersuchten Ortsteile (relevant ist jeweils die Spalte „Bef-Zeit erfüllt RW“).

Tabelle 12: Ergebnisse Erreichbarkeit Zielort 3

4.2.2.5 Erreichbarkeit des Zielortes 4

Der projektbegleitende UA NVP hat auf Wunsch der Gemeinden Breitbrunn und Maroldsweisach für diese beiden Kommunen einen vierten Zielort festgelegt. Für Breitbrunn soll die Erreichbarkeit von Eltmann und für Maroldsweisach die Relation nach/von Haßfurt analysiert werden.

Montag – Freitag

An **Schultagen** ist der Zielort 4 für Breitbrunn und Lußberg auf Basis des Richtwerts erreichbar, während für Maroldsweisach einschl. aller Ortsteile Defizite bestehen. In den **Ferien** ist für sämtliche Ortsteile beider Gemeinden die Erreichbarkeit des jeweiligen vierten Zielorts nicht gegeben.

Samstag / Sonn- und Feiertag

Am Wochenende ist für beide Gemeinden der Zielort 4 im ÖPNV nicht erreichbar.

Einzelergebnisse

Die Untersuchungsergebnisse für die berücksichtigten Ortsteile sind in **Tabelle 13** dargestellt (s. jeweils die Spalte „Bef-Zeit erfüllt RW“).

Tabelle 13: Ergebnisse Erreichbarkeit Zielort 4

4.2.3 Bedienungshäufigkeit

Für dieses Kriterium sind alle 117 Ortsteile im Landkreis, die mindestens 150 Einwohner haben, untersuchungsrelevant. Gemäß der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern soll für jeden Ortsteil geprüft werden, wie viele Fahrten (Abfahrten bzw. Ankünfte) stattfinden. Die Relationen, d.h. wohin fahren bzw. woher kommen die Busse und Züge, haben hier keine Bedeutung.

In der Angebotsanalyse wurde die Bedienungshäufigkeit auf der in Abschnitt 3.1 genannten Datengrundlage ermittelt und mit den vereinbarten Richtwerten (vgl. 3.3) abgeglichen. Berücksichtigt wurden nur die zentralen Haltestellen je Ortsteil (ohne sog. Abzweighaltestellen im Außenbereich). Die Auswertungen wurden für alle Verkehrstage (Montag – Sonntag) durchgeführt. Für Schul- und Ferientage wird jeweils die gleiche Anzahl notwendiger Fahrten vorausgesetzt.

Montag - Freitag

An **Schultagen** erfüllen in der Hauptverkehrszeit (**HVZ**) 91 Ortsteile (= 78 %) und in der Nebenverkehrszeit (**NVZ**) 79 Ortsteile (= 68 %) die Anforderungen des Richtwertes an die Bedienungshäufigkeit; die anderen 26 bzw. 38 Ortsteile weisen Defizite auf. Somit besteht tagsüber für eine deutliche Mehrheit der berücksichtigten Orte im Landkreis Haßberge eine positive Situation hinsichtlich der Fahrtenhäufigkeit.

Dagegen weisen in der Schwachverkehrszeit (**SVZ**) nur 24 Orte (= 21 %) eine Bedienungshäufigkeit gemäß Richtwert auf. Hier handelt es sich einerseits um Orte mit Bahnhof oder Bahn-Haltepunkt, die von den langen Betriebszeiten im SPNV profitieren. Zum anderen gehören die Ortsteile an den Buslinien 1151²⁴ und 1152 dazu, die auch nach 20:00 bzw. schon vor 06:00 Uhr verkehren.

In den **Ferien** sinkt die Zahl der Ortsteile, deren Bedienungshäufigkeit der Ausreichenden Verkehrsbedienung entspricht, in der **HVZ** auf 34 (29 %) bzw. in der **NVZ** auf 49 (42 %). Im Vergleich zu Schultagen besteht somit in den Ferien ein erheblich schwächeres Fahrtenangebot, besonders in der HVZ. Hierin zeigt sich erneut die große Bedeutung der Schülerbeförderung für das ÖPNV-Angebot im Landkreis Haßberge. In der **SVZ** erfüllen nur 20 Orte (17 %) den Richtwert.

Samstag, Sonn- und Feiertag

An **Samstagen** unterscheidet die bayerische Nahverkehrs-Leitlinie nur zwischen NVZ und SVZ. In der **NVZ** erfüllen 16 Ortsteile (14 %) den Richtwert bezüglich der Bedienungshäufigkeiten, während für die anderen 101 untersuchten Ortsteile ein Defizit besteht. In der **SVZ** halten 20 Orte (17 %) die jeweilige Vorgabe ein.

An **Sonn- und Feiertagen**, die ganztägig als **SVZ** betrachtet werden, entspricht die Bedienungshäufigkeit nur in 8 Orten im Landkreis (7 %) dem Richtwert. Dabei handelt es sich jeweils um Orte mit Bahnhof bzw. Schienenhaltepunkt.

²⁴ diese hat außerhalb des VGN-Gebietes die Liniennummer 8156

Einzelergebnisse

In **Tabelle 14** sind die Analyseergebnisse für alle 117 berücksichtigten Orte enthalten, unterschieden nach Verkehrstagen und Verkehrszeiträumen.

Tabelle 14: Ergebnisse Bedienungshäufigkeit

4.2.4 Zusammenfassung der Ergebnisse der Angebotsanalyse

Die Ergebnisse der Angebotsanalyse sind zusammenfassend in den Abbildungen 03–I und 03–II dargestellt. Diese Karten enthalten für jeden analysierten Ortsteil im Landkreis Haßberge ein Quadrat, das in neun Kästchen mit den Ziffern 1 bis 9 unterteilt ist. Die Ziffern stehen für das jeweils zu untersuchende Kriterium, d.h. die „1“ bezieht sich auf die Räumliche Erschließung, die „2“ bezieht sich auf die Erreichbarkeit des Gemeindehauptortes, die „3“ auf die Erreichbarkeit des Zielorts 1 usw. Ein rot eingefärbtes Feld bedeutet, dass dieses Kriterium nicht erfüllt ist und somit ein Defizit vorliegt. Alle weißen Felder sagen aus, dass jeweils der Richtwert eingehalten wird. Wenn eine Ziffer fehlt, ist das entsprechende Kriterium für den Ortsteil nicht relevant. So fehlt z. B. bei Zeil die Ziffer 2, da Zeil selbst der Gemeindehauptort ist.

Abb. 03-I: Gesamtbewertung, Richtwert (Schultage)

Abb. 03-II: Gesamtbewertung, Richtwert (Ferientage)

4.3 Defizitbewertung

In der Angebotsanalyse sind durch den Abgleich des bestehenden ÖPNV-Angebotes mit den Vorgaben der Bayerischen Leitlinie zur Nahverkehrsplanung (LzN) die Defizite auf Ortsteilebene ermittelt worden.

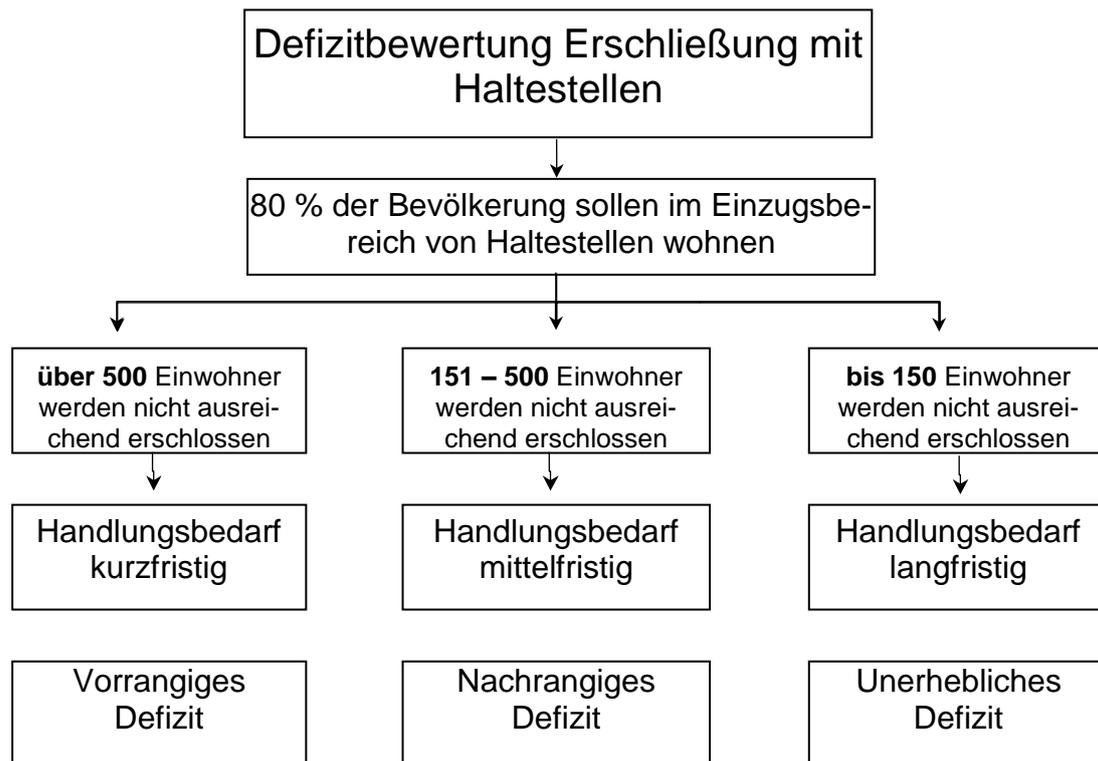
In der Defizitbewertung erfolgt nun eine genauere Betrachtung der festgestellten Mängel. Jedes Defizit wird analysiert, d.h. die Ursache hierfür wird ermittelt und das Maß der Abweichung vom Richt- bzw. Grenzwert beurteilt. Die Defizite werden anhand von Kriterien entsprechend ihrer Bedeutung für den Fahrgast sowie möglicher Fahrgastpotenziale klassifiziert und gewichtet. Hieraus lässt sich anschließend der Handlungsbedarf ermitteln.

Die Klassifizierung der Defizite ermöglicht es dem Aufgabenträger, sich entsprechend der finanziellen Möglichkeiten zunächst auf die Behebung jener Defizite zu beschränken, die als „kurzfristig zu beheben“ eingestuft worden sind. Dies sind primär Mängel, die z.B. durch fehlende Fahrtmöglichkeiten oder weit über dem Grenzwert liegende Beförderungszeiten verursacht sind.

4.3.1 Räumliche Erschließung

Gemäß LzN sollen mindestens 80% der Einwohner im Einzugsbereich von Haltestellen wohnen. Im UA NVP wurden für Bushaltestellen Radien von 500 m und für Bahnhaltepunkte von 1.000 m vereinbart.

Abhängig von der Anzahl der Einwohner, die aufgrund des Defizits nicht ausreichend erschlossen sind (Differenz zur SOLL-Vorgabe von 80 %), wird nun eine Klassifizierung vorgenommen. Kurzfristiger Handlungsbedarf wird gesehen, wenn in einem Ort über 500 Einwohner keine Haltestelle vorhanden ist oder wenn mehr als 500 Einwohner außerhalb des definierten Haltestelleneinzugsbereiches wohnen. Umfasst das nicht erschlossene Gebiet zwischen 150 und 500 Einwohner, so ist dies als nachrangiges Defizit mit mittelfristigem Handlungsbedarf zu betrachten. Sind in einem untersuchten Ort weniger als 150 Einwohner von einem Erschließungsmangel betroffen, so bringt dies lediglich langfristigen Handlungsbedarf mit sich (s. folgendes Schema).



Für die Ortsteile mit Erschließungsdefiziten im Landkreis Haßberge wurden folgende Handlungsbedarfe ermittelt:

Gemeinde	Ortsteil	EW ges.	Erschließungsgrad in %	Zahl nicht erschlossener EW bis zu Erschließungsgrad von 80%	Handlungsbedarf
Eltmann	Eltmann	3.350	56	821	kurzfristig
Haßfurt	Haßfurt	8.326	76	358	mittelfristig
Hofheim	Goßmannsdorf	750	77	20	langfristig
Königsberg	Königsberg	1.751	68	208	mittelfristig
Sand	Sand	3.053	72	250	mittelfristig
Theres	Obertheres	1.363	73	95	langfristig

Das auf Datenbasis 2015 für Haßfurt festgestellte Defizit mit mittelfristigem Handlungsbedarf hat sich aufgrund der inzwischen eingerichteten Haltestelle „Osterfeld 2“ erledigt.

Kurzfristiger Handlungsbedarf besteht lediglich im Fall von Eltmann.

4.3.2 Erreichbarkeit übergeordneter Orte

Nach der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung ist die Erreichbarkeit eines Zielortes nur gegeben, wenn die Hin- und Rückfahrt innerhalb eines Halbtages- und Ganztagesintervalls möglich ist. Abhängig vom Zielort werden unterschiedliche maximale Beförderungszeiten vorgegeben (vgl. 3.2.2).

In der Defizitbewertung werden die einzelnen Ursachen der Defizite benannt und in Kategorien eingeteilt. Zu unterscheiden ist insbesondere, ob die Erreichbarkeit nicht gegeben ist, weil gar keine Fahrmöglichkeit besteht, oder ob die maximale Beförderungszeit oder sonstige Eckwerte überschritten werden. Abhängig vom Umfang des Defizits wird der **Handlungsbedarf** ermittelt:

Priorität 1

Handlungsbedarf **kurzfristig / vorrangiges** Defizit:

- Es gibt kein Angebot innerhalb der festgelegten Zeitfenster (einschl. +/- 15 Min. Toleranzgrenze) oder
- Fahrmöglichkeit vorhanden, aber die Beförderungszeit liegt weit über dem Grenzwert (d.h. um mehr als 15 Min.) bzw. die Umsteigezeit beträgt über 30 Min. oder
- es muss öfter als zweimal umgestiegen werden.

Priorität 2

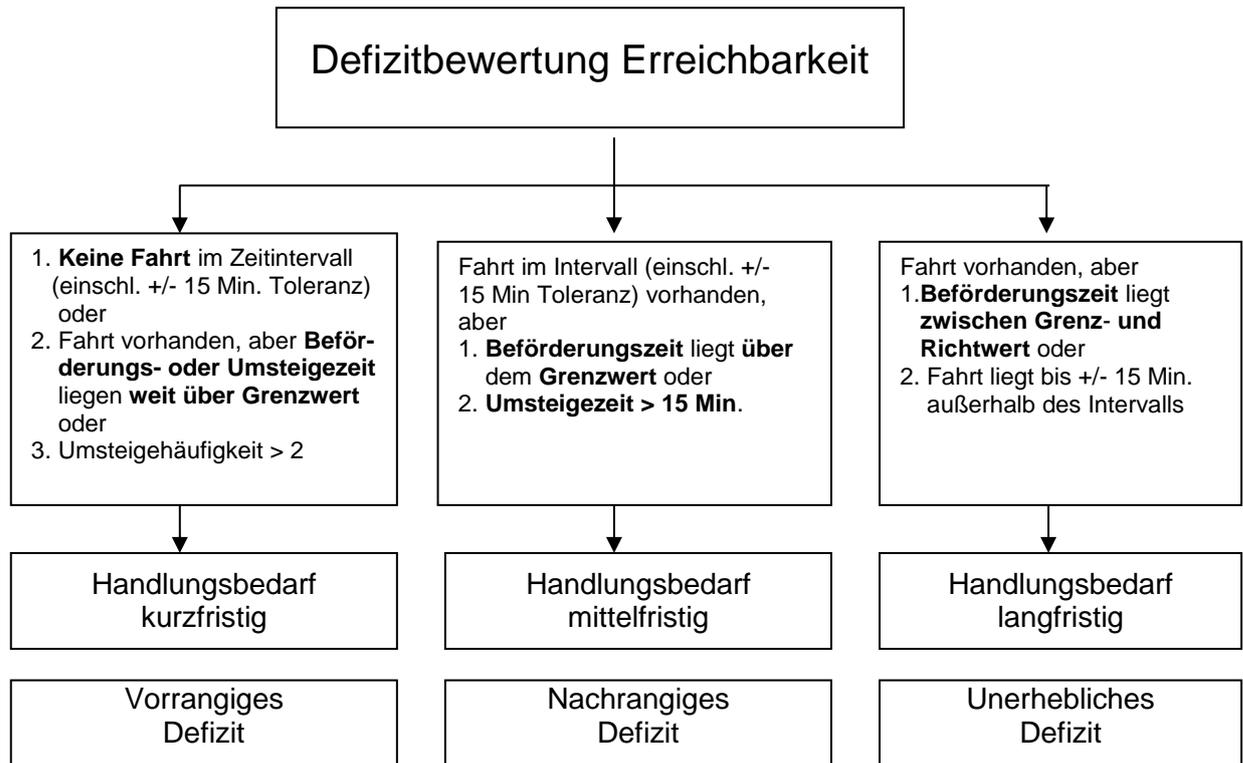
Handlungsbedarf **mittelfristig / nachrangiges** Defizit:

- Es besteht eine Fahrmöglichkeit innerhalb der festgelegten Zeitfenster (einschl. Toleranzgrenze von +/- 15 Minuten), aber
- die Beförderungszeit liegt über dem Grenzwert oder
- die Umsteigezeit beträgt zwischen 16 und 30 Minuten.

Priorität 3

Handlungsbedarf **langfristig / unerhebliches** Defizit:

- Fahrmöglichkeit vorhanden, aber die Beförderungszeit liegt zwischen dem Richtwert und dem Grenzwert oder
- Fahrt liegt bis zu +/- 15 Min. außerhalb des festgelegten Zeitfensters.



Primär sollen die Defizite im Zeitraum Montag bis Freitag behoben werden. Schul- und Ferientage werden gleich gewichtet, da für den Berufsverkehr die Erreichbarkeit sowohl in der Schulzeit als auch während der Ferien gegeben sein muss.

Defizitbewertung Erreichbarkeit Nachbarschaftsbereich

Die differenzierte Betrachtung der insgesamt 34 Ortsteile mit Defizit an **Schultagen** zeigt, dass in 12 Fällen kurzfristiger Handlungsbedarf besteht (bei 61 untersuchungsrelevanten Ortsteilen). Diese vorrangigen Defizite werden jeweils dadurch verursacht, dass in einem bzw. in zwei der relevanten Zeitfenster keine Verbindung besteht. Für 10 der 12 Orte fehlt die Rückfahrt 2 am späten Nachmittag. Die Unterteilung der Orte in Einwohnerklassen gibt Hinweise auf die Fahrgastpotenziale. Die vorrangigen Mängel mit kurzfristigem Handlungsbedarf betreffen überwiegend Orte unter 500 Einwohner, daneben zwei Ortsteile zwischen 500 und 1.000 Einwohnern sowie einen Ort über 1.000 Einwohner (Stettfeld).

In den **Ferien** steigt die Zahl der kurzfristig zu behebenden Defizite deutlich auf 47 an. Etwa die Hälfte der betroffenen Ortsteile hat an schulfreien Tagen keinerlei ÖPNV-Anbindung zu/von ihrem Nachbarschaftsbereich, bei den meisten der übrigen Orte fehlt in einem oder zwei Intervallen die jeweils erforderliche Verbindung. Die Defizite an schulfreien Tagen betreffen neben vielen kleineren Ortsteilen auch 10 Orte, in denen jeweils über 500 Personen leben.

Ergebnis der Defizitbewertung für die Erreichbarkeit des Nachbarschaftsbereichs:

	Schultage	OT 150-199 EW	OT 200-499 EW	OT 500-999 EW	OT ab 1000 EW	Ferientage	OT 150-199 EW	OT 200-499 EW	OT 500-999 EW	OT ab 1000 EW
Defizite gesamt	27	2	19	5	1	49	7	30	11	1
vorrangig	12	0	9	2	1	47	7	29	10	1
mittelfristig	5	1	3	1	0	1	0	0	1	0
langfristig	10	1	7	2	0	1	0	1	0	0
keine Defizite	34	7	18	9	0	12	2	7	3	0
Summe OT	61	9	37	14	1	61	9	37	14	1

Einzelergebnisse

Tabelle 9 im Anhang zeigt für jeden der 61 untersuchten Ortsteile, ob hinsichtlich der Erreichbarkeit des Nachbarschaftsbereichs Handlungsbedarf besteht und ggf. mit welcher Dringlichkeit (relevant ist jeweils die Spalte „Handlungsbedarf“).

Defizitbewertung Erreichbarkeit Zielort 1

Hinsichtlich der Erreichbarkeit des ausgewählten Mittelzentrums weisen an **Schultagen** 30 der 116 untersuchten Relationen Mängel auf. Die Defizitbewertung ergibt nun, dass in 18 Fällen kurzfristiger Handlungsbedarf vorliegt; die meisten betroffenen Ortsteile haben unter 500 Einwohner. Grund hierfür ist meist die fehlende Rückfahrmöglichkeit 2 am Spätnachmittag. Einige kleinere Ortsteile von Ebern haben ganztägig keine Verbindungen nach/von Haßfurt.

In den **Ferien** steigt die Zahl der vorrangigen Defizite auf 58 und damit ganz erheblich; hier sind auch 11 Verkehrszellen über 500 und 2 Verkehrszellen über 1.000 Einwohner betroffen (Augsfeld und Tretendorf/Trossenfurt). Von den Ortsteilen mit vorrangigem Defizit hat etwa die Hälfte an schulfreien Tagen keinerlei ÖPNV-Verbindungen zu/von ihrem Mittelzentrum.

Bei den meisten anderen Ortsteilen fehlt in einem oder zwei Zeitfenstern die jeweils erforderliche Verbindung.

Ergebnis der Defizitbewertung für die Erreichbarkeit des Zielorts 1:

	Schultage	OT 150-199 EW	OT 200-499 EW	OT 500-999 EW	OT ab 1000 EW	Ferientage	OT 150-199 EW	OT 200-499 EW	OT 500-999 EW	OT ab 1000 EW
Defizite gesamt	30	4	21	4	1	64	9	37	15	3
vorrangig	18	1	15	2	0	58	9	36	11	2
mittelfristig	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
langfristig	12	3	6	2	1	6	0	1	4	1
keine Defizite	86	8	41	23	14	52	3	25	12	12
Summe OT	116	12	62	27	15	116	12	62	27	15

Einzelergebnisse

Aus **Tabelle 10** im Anhang ist für jeden der 116 untersuchten Ortsteile ersichtlich, ob bezüglich der Erreichbarkeit des Zielorts 1 Handlungsbedarf besteht und ggf. mit welcher Priorität (relevant ist jeweils die Spalte „Handlungsbedarf“).

Defizitbewertung Erreichbarkeit Zielort 2

Bezüglich der Erreichbarkeit des Zielortes 2 sind an **Schultagen** für insgesamt 80 der 117 untersuchten Relationen Defizite festzustellen. Hiervon bringen 48 Fälle kurzfristigen Handlungsbedarf mit sich. Die zahlreichen vorrangigen Defizite werden einerseits durch fehlende Verbindungen in zumindest einem Zeitintervall verursacht. Zum anderen ist für viele Ortsteile das festgelegte Oberzentrum nur mit sehr hohem Zeitaufwand, der erheblich über dem Grenzwert liegt, erreichbar.

In den **Ferien** erhöht sich die Zahl der Defizite mit kurzfristigem Handlungsbedarf auf 65. An schulfreien Tagen gibt es zahlreiche Orte, die keinerlei öffentliche Verkehrsverbindungen zu/von ihrem Zielort 2 haben.

An Schultagen sind mit Sylbach, Hofheim, Königsberg und Maroldswesach auch 4 Ortsteile über 1.000 Einwohner von einem vorrangigen Defizit betroffen; in den Ferien kommt noch Augsfeld hinzu.

Ergebnis der Defizitbewertung für die Erreichbarkeit des Zielortes 2:

	Schultage	OT 150-199 EW	OT 200-499 EW	OT 500-999 EW	OT ab 1000 EW	Ferientage	OT 150-199 EW	OT 200-499 EW	OT 500-999 EW	OT ab 1000 EW
Defizite gesamt	80	11	49	16	4	81	11	49	16	5
vorrangig	48	4	32	8	4	65	8	42	10	5
mittelfristig	9	2	6	1	0	3	2	1	0	0
langfristig	23	5	11	7	0	13	1	6	6	0
keine Defizite	37	1	13	11	12	36	1	13	11	11
Summe OT	117	12	62	27	16	117	12	62	27	16

Einzelergebnisse

Tabelle 11 im Anhang zeigt für jeden der 117 untersuchten Ortsteile, ob hinsichtlich der Erreichbarkeit des Zielorts 2 Handlungsbedarf besteht und ggf. mit welcher Dringlichkeit (s. jeweils die Spalte „Handlungsbedarf“).

Defizitbewertung Erreichbarkeit Zielort 3

Ein dritter Zielort wurde für 63 Ortsteile analysiert. Die differenzierte Betrachtung der insgesamt festgestellten 43 Defizite an **Schultagen** ergibt, dass in 23 Fällen kurzfristiger Handlungsbedarf besteht. Häufigste Ursache der vorrangigen Defizite ist, dass für die erforderliche Hinfahrt und/oder die beiden Rückfahrten kein (zumutbares) Angebot besteht.

In den **Ferien** sind 46 der insgesamt 53 Mängel als vorrangig einzustufen.

Betroffen sind auch 2 Ortsteile über 1.000 Einwohner (Wonfurt nach Königsberg; Augsfeld nach Bamberg an Ferientagen).

Ergebnis der Defizitbewertung für die Erreichbarkeit des Zielortes 3:

	Schultage	OT 150-199 EW	OT 200-499 EW	OT 500-999 EW	OT ab 1000 EW	Ferientage	OT 150-199 EW	OT 200-499 EW	OT 500-999 EW	OT ab 1000 EW
Defizite gesamt	43	4	30	6	3	53	8	32	9	4
vorrangig	23	3	17	2	1	46	8	28	8	2
mittelfristig	7	1	5	1	0	5	0	4	0	1
langfristig	13	0	8	3	2	2	0	0	1	1
keine Defizite	20	4	6	4	6	10	0	4	1	5
Summe OT	63	8	36	10	9	63	8	36	10	9

Einzelergebnisse

Tabelle 12 im Anhang enthält die Ergebnisse der Defizitbewertung für jeden der 63 berücksichtigten Ortsteile (relevant ist jeweils die Spalte „Handlungsbedarf“).

Defizitbewertung Erreichbarkeit Zielort 4

Im Hinblick auf die Erreichbarkeit des Zielortes 4 weisen an **Schultagen** 7 der 9 untersuchten Relationen Mängel auf. Die Defizitbewertung ergibt nun, dass in 5 Fällen kurzfristiger Handlungsbedarf vorliegt.

In den **Ferien** sind alle 9 festgestellten Defizite vorrangig.

Ergebnis der Defizitbewertung für die Erreichbarkeit des Zielortes 4:

	Schultage	OT 150-199 EW	OT 200-499 EW	OT 500-999 EW	OT ab 1000 EW	Ferientage	OT 150-199 EW	OT 200-499 EW	OT 500-999 EW	OT ab 1000 EW
Defizite gesamt	7	2	4	0	1	9	3	4	1	1
vorrangig	5	1	4	0	0	9	3	4	1	1
mittelfristig	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
langfristig	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0
keine Defizite	2	1	0	1	0	0	0	0	0	0
Summe OT	9	3	4	1	1	9	3	4	1	1

Einzelergebnisse

Die Untersuchungsergebnisse für die 9 berücksichtigten Ortsteile können **Tabelle 13** im Anhang entnommen werden (s. jeweils die Spalte „Handlungsbedarf“).

4.3.3 Bedienungshäufigkeit

Analog zu den Indikatoren „Räumliche Erschließung“ und „Erreichbarkeit“ erfolgt auch bei der Defizitbewertung der Bedienungshäufigkeit eine Unterscheidung in drei Kategorien:

Priorität 1

Handlungsbedarf **kurzfristig / vorrangiges Defizit:**

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

Priorität 2

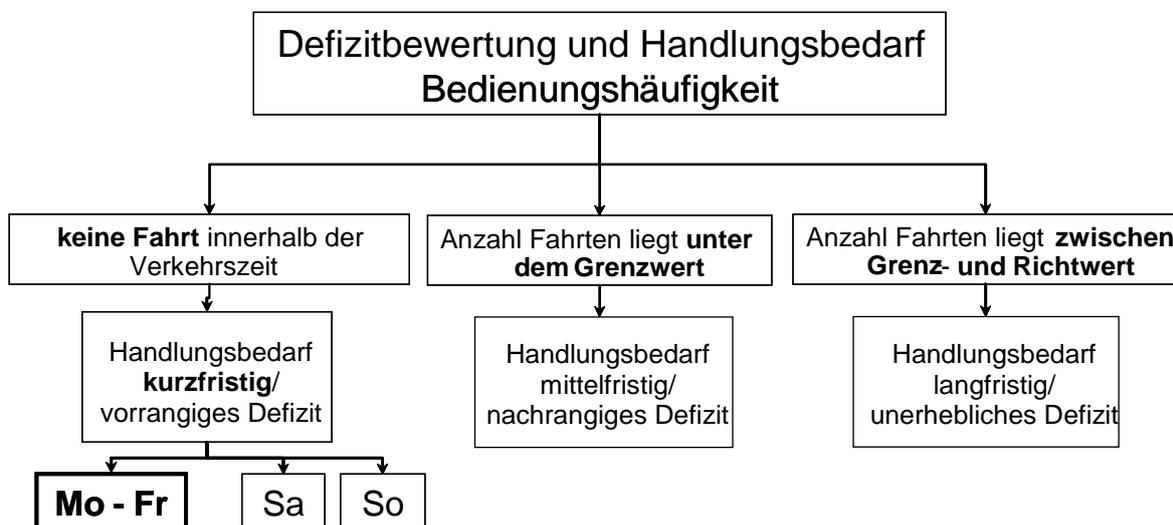
Handlungsbedarf **mittelfristig / nachrangiges Defizit:**

- 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.



Defizitbewertung Montag – Freitag (Schultage)

In der Angebotsanalyse wurden für die **HVZ** 26 Defizite ermittelt (bei 117 untersuchten Ortsteilen). Die Defizitbewertung zeigt nun, dass in keinem Fall kurzfristiger Handlungsbedarf besteht, was die Gesamtsituation erheblich entspannt.

Die differenzierte Betrachtung der insgesamt 38 Mängel in der **NVZ** ergibt, dass für lediglich 2 Ortsteile (beide unter 500 Einwohner) kurzfristiger Handlungsbedarf vorliegt.

Eine völlig andere Situation zeigt sich in der **SVZ**: in dieser Zeitlage gibt es insgesamt 93 Defizite, davon erfordern 54 Fälle kurzfristigen Handlungsbedarf, d.h. hier bestehen vor 06:00 sowie nach 20:00 Uhr keinerlei Fahrmöglichkeiten im ÖPNV. Die vorrangigen Defizite betreffen neben sehr vielen kleinen Ortsteilen auch 6 Orte über 500 und einen Ort mit über 1.000 Einwohnern (Maroldsweisach).

Ergebnis der Defizitbewertung für die Bedienungshäufigkeit (Mo – Fr an Schultagen):

Schultage	Alle Ortsteile			OT 150 - 199 EW			OT 200 - 499 EW			OT 500-999 EW			OT ab 1.000 EW		
	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ
Defizite gesamt	26	38	93	3	4	10	16	26	54	3	5	20	4	3	9
vorrangig	0	2	54	0	1	8	0	1	39	0	0	6	0	0	1
mittelfristig	2	12	5	0	1	0	1	10	0	1	0	0	0	1	5
langfristig	24	24	34	3	2	2	15	15	15	2	5	14	4	2	3
keine Defizite	91	79	24	9	8	2	46	36	8	24	22	7	12	13	7
Summe Ortsteile	117			12			62			27			16		

Defizitbewertung Montag – Freitag (Ferien)

Bei einer differenzierten Betrachtung der insgesamt 83 Defizite in der **HVZ** zeigt sich für 18 Ortsteile kurzfristiger Handlungsbedarf (davon 2 über 500 Einwohner).

In der **NVZ** ist die Zahl der vorrangigen Defizite etwas niedriger (16).

Hinsichtlich der **SVZ** liefert die Defizitbewertung für Ferientage ein nahezu identisch Ergebnis wie an Schultagen.

Ergebnis der Defizitbewertung für die Bedienungshäufigkeit (Mo – Fr an Ferientagen):

Ferientage	Alle Ortsteile			OT 150 - 199 EW			OT 200 - 499 EW			OT 500 - 999 EW			OT ab 1.000 EW		
	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ
Defizite gesamt:	83	68	97	10	9	11	49	40	56	16	11	20	8	8	10
vorrangig	18	16	54	3	4	8	13	10	39	2	2	6	0	0	1
mittelfristig	27	19	5	5	3	0	12	12	0	6	2	0	4	2	5
langfristig	38	33	38	2	2	3	24	18	17	8	7	14	4	6	4
keine Defizite	34	49	20	2	3	1	13	22	6	11	16	7	8	8	6
Summe Ortsteile:	117			12			62			27			16		

Einzelergebnisse

In **Tabelle 15** sind die Ergebnisse der Defizitbewertung für alle 117 berücksichtigten Orte enthalten, unterschieden nach Verkehrstagen und Verkehrszeiträumen.

Tab. 15: Defizitbewertung Bedienungshäufigkeit

4.3.4 Zusammenfassung der Ergebnisse der Defizitbewertung

Eine Zusammenfassung der Ergebnisse der Defizitbewertung ist in den Abbildungen 04-I und 04-II dargestellt. Diese Karten enthalten – analog zu den Abbildungen 03-I und 03-II - für jeden analysierten Ortsteil im Landkreis Haßberge ein Quadrat, das in neun Kästchen mit den Ziffern 1 bis 9 unterteilt ist. Die Ziffern stehen für das jeweils zu untersuchende Kriterium, d.h. die „1“ bezieht sich auf die Erschließung, die „2“ bezieht sich auf die Erreichbarkeit des Gemeindehauptortes usw. Ein rot eingefärbtes Feld bedeutet, dass für dieses Kriterium ein vorrangiges Defizit vorliegt und somit kurzfristiger Handlungsbedarf besteht. Ein orange-farbenes Kästchen entspricht mittelfristigem und ein gelbes Kästchen langfristigem Handlungsbedarf. Alle weißen Felder sagen aus, dass für das jeweilige Kriterium der Richtwert eingehalten wird und somit kein Handlungsbedarf besteht. Wenn eine Ziffer fehlt, ist das entsprechende Kriterium für den Ortsteil nicht relevant. So fehlt z. B. bei Zeil die Ziffer 2, da Zeil selbst der Gemeindehauptort ist.

Abb. 04-I: Handlungsbedarf Richtwert - Schultage

Abb. 04-II: Handlungsbedarf Richtwert - Ferien

5 Voraussichtliche Entwicklungen

Bei der Planung von Verkehrsverbesserungsmaßnahmen für Defizite, die in der Schwachstellenanalyse festgestellt worden sind, ist es sinnvoll, auch die voraussichtliche Entwicklung von Bevölkerung und Siedlungsflächen, der Schulstandorte und der Verkehrsinfrastruktur zu berücksichtigen. Außerdem sollte geprüft werden, ob es Vorhaben anderer Planungsträger gibt, die sich auf den ÖPNV bzw. auf den Gesamtverkehr im Landkreis auswirken könnten.

5.1 Bevölkerung und Siedlungsflächen

Die Bevölkerungszahl des Landkreises Haßberge ist seit der Jahrtausendwende stetig leicht gesunken, bis es 2015 erstmals wieder zu einer geringfügigen Zunahme kam²⁵. Die Prognose des Statistischen Landesamts Bayern geht jedoch für die kommenden Jahre bis 2035 erneut von einem kontinuierlichen leichten Rückgang aus. Bevölkerungsprognosen sind zwar mit einer gewissen Unsicherheit behaftet, dennoch muss damit gerechnet werden, dass die Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen künftig sinkt, sofern es nicht gelingt, neue Nutzerpotenziale zu gewinnen. Zu denken ist hier einerseits an Menschen, die bislang keine öffentlichen Verkehrsmittel im Landkreis nutzen, zum anderen an Wenig-Nutzer, die den ÖPNV idealerweise häufiger in Anspruch nehmen könnten.

Die voraussichtliche Entwicklung der Siedlungsflächen für Wohnnutzung dürfte keine signifikanten Auswirkungen auf den Gesamtverkehr im Landkreis haben. Eine Auswertung der gemeindlichen Flächennutzungsplanungen durch das Landratsamt hat gezeigt, dass in den Kommunen jeweils nur relativ kleine Erweiterungen bzw. Abrundungen bestehender Wohngebiete vorgesehen sind. Bedeutsame Veränderungen von Verkehrsströmen sind dadurch nicht zu erwarten. Gleichwohl sollte stets geprüft werden, ob eine ausreichende Erschließung der Wohnbauflächen im ÖPNV gegeben ist. Sollte sich punktuell Handlungsbedarf zeigen, so wären Maßnahmen wie die Änderung von Linienverläufen oder die Einrichtung einer neuen Haltestelle frühzeitig vorzubereiten (vgl. 1.4.3).

Eine Neuausweisung umfangreicher Gewerbe- und Industrieflächen ist ebenfalls nicht bekannt. Kleinere Erweiterungen - wie z.B. eine vorgesehene Ansiedlung am nördlichen Ortsrand von Maroldsweisach – können zwar lokal eine Verkehrszunahme verursachen, das Gesamtverkehrsaufkommen im Landkreis Haßberge dürfte sich dadurch aber nicht in großem Maße verändern.

Eine Prognose der künftigen Arbeitsplatzzahlen ist mit den vorhandenen Daten nicht möglich.

Die derzeit vorhandenen Schulstandorte (einschließlich Außenstellen) im Landkreis Haßberge sollen laut Aussage des Landratsamts auch in den nächsten Jahren erhalten bleiben. Dies hat für den ÖPNV große Bedeutung, da die Schülerbeförderung die maßgebliche Einflussgröße für den öffentlichen Busverkehr im Landkreis ist.

²⁵ Gleichwohl lag die Einwohnerzahl des Landkreises Haßberge 2015 deutlich unter dem Wert des Jahres 2000.

5.2 Verkehrsinfrastruktur

Für die Bundes- und Staatsstraßen im Landkreis Haßberge sind nach Auskunft des zuständigen Staatlichen Bauamts Schweinfurt in den nächsten Jahren keine baulichen Maßnahmen vorgesehen, die signifikante Auswirkungen auf die Verkehrsströme haben könnten. Planungen für neue Straßen bzw. Anschlussstellen oder Kapazitätserweiterungen gibt es nicht.

Auch für die Bahnstrecken im Landkreis sind keine Veränderungen der Infrastruktur vorgesehen, die das Gesamtverkehrsaufkommen wahrnehmbar beeinflussen könnten.

Die Stadt Ebern strebt mittelfristig die Realisierung eines Zentralen Omnibusbahnhofs in Nähe der Coburger Str. an, der voraussichtlich die bisherigen Haltestellen vor den Schulen zusammenfassen würde (Details und Planungen lagen bei Redaktionsschluss im Juli 2018 noch nicht vor). Aus Sicht des Landkreises Haßberge ist hier einerseits auf die Sicherheit der Schulwege zu achten, andererseits sollte ein Wegfall der bahnhofsnahe Haltestelle „Grund-/Realschule“ vermieden werden.

5.3 Planungen anderer Aufgabenträger

Mehrere Regionalbuslinien, die vom Landkreis Haßberge in den Landkreis Bamberg verlaufen, sind Bestandteil von Linienbündeln des Landkreises Bamberg. Die Vorgaben, die der benachbarte Aufgabenträger für die betreffenden Linien in Vorabbekanntmachungen zugrunde legt, haben entscheidende Bedeutung für das künftige Verkehrsangebot. Insofern stimmt sich der Landkreis Haßberge eng mit dem Landkreis Bamberg ab, um die eigenen Belange zu vertreten.

Der Landkreis Rhön-Grabfeld hat im Rahmen der Anhörung zum Zwischenbericht dieses Nahverkehrsplans darauf hingewiesen, dass v.a. im Raum Bad Königshofen der Wunsch besteht, eine öffentliche Verkehrsanbindung nach Maroldsweisach einzurichten. Dort wäre auf Umsteigemöglichkeiten zur Linie 956 in Richtung Ebern zu achten; in Ebern wiederum bestehen Anschlüsse zur R 26 nach Bamberg. Die Realisierung einer Buslinie von Bad Königshofen nach Maroldsweisach könnte die Linie 956 durch umsteigende Fahrgäste stärken und wäre schon aus diesem Grund aus Sicht des Landkreises Haßberge zu begrüßen. Da diese Verbindung wahrscheinlich nicht auf eigenwirtschaftlicher Grundlage realisierbar ist, wäre von den beiden Aufgabenträgern zu prüfen, ob eine gemeinsame Finanzierung möglich ist. Aufgrund der Streckenlänge und der Verkehrsbedürfnisse wäre hier allerdings vorrangig der Landkreis Rhön-Grabfeld gefordert.

Aus dem benachbarten thüringischen Landkreis Hildburghausen verkehrt die dortige Linie 218 (Hildburghausen – Heldburg – Hellingen – Käßlitz) seit Dezember 2017 dienstags weiter nach Maroldsweisach. Der Landkreis Hildburghausen, der diese Linie finanziert, hat im Rahmen der Anhörung zum Endbericht des Nahverkehrsplans darauf hingewiesen, dass für ihn eine Erweiterung auf zusätzliche Verkehrstage denkbar ist, sofern Bedarf besteht.

Zuständiger Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist der Freistaat Bayern, der sich zur Erledigung der damit verbundenen Aufgaben der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) bedient. Für die beiden Bahnlinien im Landkreis Haßberge (R 15 Bamberg – Haßfurt (- Schweinfurt) und R 26 Bamberg – Ebern) sind für die nächsten Jahre keine bedeutsamen Änderungen des Fahrplanangebotes vorgesehen.

5.4 Verkehrsprognose

Der ÖPNV-Aufgabenträger hat gemäß Art. 13 BayÖPNVG im Rahmen des Nahverkehrsplans u.a. „das künftig zu erwartende Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr und im öffentlichen Personennahverkehr auf Schiene und Straße zu prognostizieren“. Die Entwicklung von Zielvorgaben und die Planung von Maßnahmen im ÖPNV soll auch darauf Bezug nehmen.

Aufgrund der nicht ausreichenden Datengrundlage zum derzeitigen Verkehrsaufkommen (vgl. 2.3) ist es leider noch nicht möglich, für diesen Nahverkehrsplan eine Gesamtverkehrsprognose erstellen. Bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans sollte dieser Baustein jedoch erarbeitet werden.

Im bisherigen Verbundgebiet liefert die Gesamtverkehrsdatenbasis DIVAN²⁶ die der ZVGN und die Bayerische Straßenbauverwaltung gemeinsam erstellt haben, die Grundlage für gebietsbezogene Prognosen des zukünftig zu erwartenden Verkehrsaufkommens im ÖPNV und im MIV. DIVAN umfasst Daten zur Siedlungsstruktur und Verkehrsströmen des MIV und ÖPNV im bisherigen Verbundgebiet (die nach 2010 in den VGN integrierten Landkreise Haßberge und Kitzingen sind hier noch nicht erfasst).

Eine wichtige Grundlage für die Prognose werden künftige VGN-Verkehrserhebungen liefern, die grundsätzlich auch die öffentlichen Linienverkehre im Landkreis Haßberge umfassen werden.²⁷ Zu gegebener Zeit wäre dann zu prüfen, ob auf Basis dieser Daten und des Landesverkehrsverkehrsmodells Bayern (Betreiber Freistaat Bayern) eine Prognose der künftigen Verkehrsentwicklung im Landkreis in der angestrebten Detaillierung möglich ist.

Gegebenenfalls wäre zu überlegen, ob eine Erweiterung der Gesamtverkehrsdatenbasis DIVAN um den Landkreis Haßberge mit vertretbarem Aufwand realisierbar ist.

²⁶ Datenbasis für intermodale Verkehrsuntersuchungen und Auswertungen im Großraum Nürnberg

²⁷ Nicht berücksichtigt werden jene Linien, die außerhalb des VGN-Tarifs verkehren.

6 Maßnahmen zur Behebung von Defiziten

Die Defizitbewertung beinhaltet eine Klassifizierung und Gewichtung der Mängel, die in der Angebotsanalyse festgestellt wurden. Als Ergebnis sind vorrangige, nachrangige und unerhebliche Defizite zu unterscheiden, die kurz- bzw. mittel- bzw. langfristigen Handlungsbedarf mit sich bringen. Vor diesem Hintergrund ist es naheliegend, im Nahverkehrsplan als nächsten Schritt Verbesserungsmaßnahmen zur Behebung zumindest einiger Defizite zu entwickeln. Auch die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern sieht die Erarbeitung von Verbesserungsmaßnahmen als erforderlichen Bestandteil des Nahverkehrsplans vor.

Im UA NVP wurde vereinbart, dass aufgrund der Vielzahl der Schwachstellen im Landkreis Haßberge primär Verbesserungsansätze für Defizite mit kurzfristigem Handlungsbedarf hinsichtlich der Erreichbarkeit des Zielortes 1 (Mittelzentrum) entwickelt werden sollen. In manchen Fällen kann dadurch auch die Erreichbarkeit weiterer Zielorte verbessert werden, da in den Mittelzentren häufig Umsteigemöglichkeiten bestehen. Außerdem tragen zusätzliche Fahrmöglichkeiten zum Zielort 1 oft auch zu Verbesserungen bei der Bedienungshäufigkeit bei. Insofern haben die meisten Verbesserungsansätze eine Mehrfachwirkung.

Aufgrund der zahlreichen Defizite konzentrieren sich die Verbesserungsansätze auf relativ große Ortsteile (über 500 Einwohner). Kleinere Orte entlang des Linienverlaufs werden selbstverständlich mit berücksichtigt.

Die in den folgenden Abschnitten skizzierten Maßnahmenvorschläge wurden zunächst den jeweils betroffenen Verkehrsunternehmen in Abstimmungsgesprächen vorgestellt. Die Buslinienbetreiber wurden um ihre Einschätzung zur Umsetzbarkeit gebeten, besonders auch in wirtschaftlicher Hinsicht.

In Abschnitt 1.2 wurde auf die überdurchschnittlich lange Bearbeitungsdauer dieses Nahverkehrsplans hingewiesen, die ihre Ursache in der parallel verlaufenden Vorbereitung und Realisierung des Beitritts des gesamten Landkreises Haßberge zum VGN hat. Während dieser relativ langen Erstellungszeit wurden auf mehreren Regionalbuslinien vom jeweiligen Betreiber Angebotsverbesserungen vorgenommen. Dies ist meist als Auswirkung des in Erstellung befindlichen Nahverkehrsplans zu sehen. Die Verkehrsunternehmen wurden von der Landkreisverwaltung über die ermittelten Defizite informiert und Verbesserungsmöglichkeiten wurden im Rahmen vorbereitender Gespräche zu angestrebten Verlängerungen von Linien genehmigungen erörtert. In einigen Fällen wurden von den Betreibern bestehende Defizite behoben bzw. verringert.

6.1 Goßmannsdorf

Für den größten Ortsteil von Hofheim wurden in der Schwachstellenanalyse Defizite in der Erreichbarkeit des Zielorts 1 (Haßfurt) festgestellt. An Schultagen gibt es freitags keine Rückfahrmöglichkeit 2 am Spätnachmittag vom Mittelzentrum, in den Ferien fehlt eine solche Verbindung sogar täglich außer montags.

Ein denkbarer Ansatz zur Behebung dieses Defizits ist die Einrichtung einer Fahrmöglichkeit von Hofheim nach Goßmannsdorf im o.g. Zeitfenster auf der Linie 1186 mit Anschluss von der Linie 1152, die stündlich zwischen Haßfurt und Hofheim verkehrt. Um eventuelle Leerfahrten zu vermeiden, könnte das zusätzliche Angebot der Linie 1186 als Bedarfsfahrt eingerichtet werden, die nur bei telefonischer Voranmeldung und somit bei tatsächlich vorhandenem Bedarf verkehrt.

Im Rahmen des kontinuierlichen Dialogs zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen hat sich der Betreiber der Linie 1152 einen anderen Verbesserungsansatz überlegt und diesen bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 realisiert. So verlässt ein von Haßfurt kommender Abendkurs in Ostheim den sonst üblichen Weg der Linie 1152 und fährt über Goßmannsdorf nach Hofheim. Dadurch entsteht eine direkte Rückfahrmöglichkeit aus der Kreisstadt nach Goßmannsdorf. Für Fahrgäste nach Rügheim verlängert sich dadurch die Fahrzeit um einige Minuten, was jedoch zumutbar ist. Das Verkehrsunternehmen hat eine weitere Verbesserung für Goßmannsdorf realisiert, indem bei einem vorhandenen Vormittagskurs der Linie 1152 der Linienvverlauf ebenfalls in dieser Weise geändert wurde. Dieser Kurs kann von der Goßmannsdorfer Bevölkerung auch für die Fahrt nach Haßfurt genutzt werden, da der Bus einige Minuten nach seiner Ankunft in Hofheim von dort auf dem üblichen Linienweg in die Kreisstadt zurückfährt.

Der geänderte Verlauf des o.g. Abendkurses ab Haßfurt (Abfahrt 19:00 Uhr) bewirkt eine merkliche Verbesserung für Goßmannsdorf, formal wird das erwähnte Erreichbarkeitsdefizit allerdings nicht behoben, da die Rückfahrt 2 vom Zielort 1 zwischen 15:30 und 18:30 Uhr starten soll (vgl. 3.2.2). Der Landkreis Haßberge wird die Realisierbarkeit einer früheren Rückfahrmöglichkeit 2 von Haßfurt nach Goßmannsdorf während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans im Blick behalten (ggf. auch durch eine zusätzliche Anschlussfahrt der Linie 1186 ab Hofheim, wie oben vorgeschlagen).

6.2 Raum Burgpreppach

Für Burgpreppach und seine Ortsteile wurde als Zielort 1 Ebern ausgewählt. Zu Erreichbarkeitsdefiziten kommt es einerseits dadurch, dass freitags an Schultagen keine Rückfahrmöglichkeit 2 (zwischen 15:30 und 18:30 Uhr) besteht; zum anderen fehlt in den Ferien an allen Tagen eine solche Verbindung am Spätnachmittag.

Zur Behebung dieser Defizite wird vorgeschlagen, auf der bestehenden Linie 1186 eine Fahrmöglichkeit im o.g. Zeitfenster von Ebern in den Raum Burgpreppach einzurichten. Im Hinblick auf die niedrige Bevölkerungsdichte insbesondere im nördlichen Landkreis dürfte es sinnvoll sein, das zusätzliche Angebot als Bedarfskurs einzurichten, der nur nach telefonischer Voranmeldung verkehrt. Dadurch kann vermieden werden, dass die Fahrt ggf. ohne Fahrgäste durchgeführt wird.

Im Rahmen von Abstimmungsgesprächen zwischen dem Landratsamt Haßberge und den Betreibern der Linie 1186, für die eine Gemeinschaftskonzession besteht, hat ein Verkehrsunternehmen mit dem Jahresfahrplan 2018 eine neue Fahrmöglichkeit auf dieser Linie eingerichtet. Diese verkehrt freitags an Schultagen im o.g. Zeitfenster von Ebern über Burgpreppach nach Hofheim als Rufbus, der telefonisch bestellt werden muss. Dadurch ist das in der Schwachstellenanalyse ermittelte Defizit an Schultagen behoben. An Ferientagen besteht jedoch weiterhin Handlungsbedarf.

6.3 Raum Unterpreppach

Die Bevölkerung aus Unterpreppach, dem größten Außenort der Stadt Ebern, hat an Schul- und an Ferientagen spätnachmittags keine Rückfahrmöglichkeit von Haßfurt (dies gilt auch für Bramberg und Jesserndorf). In den Ferien gibt es außerdem keine Möglichkeit, in der Mittagszeit von Haßfurt in die genannten Orte zu fahren.

Um diese Angebotslücken zu schließen wäre denkbar, jeweils ein bedarfsorientiertes Angebot einzurichten, das ausschließlich auf telefonische Bestellung hin verkehrt. An Schultagen wäre lediglich ein Rufbus um ca. 16:40 Uhr ab Altershausen bis Unterpreppach erforderlich, da von Haßfurt bis Altershausen ein vorhandener Kurs der Regionalbuslinie 1155 genutzt werden kann²⁸. In den Ferien ist dagegen sowohl mittags als auch am späteren Nachmittag ein Rufbus für die Gesamtstrecke Haßfurt – Unterpreppach – Ebern erforderlich, da in beiden Zeitfenstern keine akzeptable Fahrmöglichkeit von der Kreisstadt nach Ebern besteht²⁹.

²⁸ dieser fährt von Altershausen weiter über Kirchlauter, Breitbrunn und Ebern nach Maroldsweisach

²⁹ Grundsätzlich kann von Haßfurt mit dem Zug über Bamberg (R 15) nach Ebern (R 26) gefahren werden. Dieser Fahrweg dürfte aufgrund seines umwegigen Verlaufs allerdings vielen potenziellen Fahrgästen kaum vermittelbar sein.

6.4 Raum Breitbrunn/Kirchlauter

Für Breitbrunn und Lußberg sowie Kirchlauter und Neubrunn besteht freitags an Schultagen keine Rückfahrmöglichkeit 2 (zwischen 15:30 und 18:30 Uhr) mit der Linie 945 bzw. 946 vom Mittelzentrum Ebern. In den Ferien haben diese Orte montags bis freitags weder die erforderliche Hinfahrt zu noch die beiden Rückfahrten von ihrem Zielort 1, da die genannten Linien nur an Schultagen verkehren. Die erwähnten Orte werden in den Ferien zwar von der Linie 941 bedient (in/aus Richtung Reckendorf – Bamberg), diese ermöglicht aber keine akzeptablen Umsteigeverbindungen über Reckendorf nach Ebern³⁰.

Zur Behebung der Defizite wird vorgeschlagen, an Schultagen freitags gegen 16:00 Uhr eine Bedarfsfahrt von Ebern in den Raum Kirchlauter / Breitbrunn anzubieten (Linie 945 bzw. 946). In den Ferien sind sowohl eine Verbindung nach Ebern in der Früh als auch zwei Rückfahrmöglichkeiten vom Mittelzentrum am Mittag bzw. am Spätnachmittag erforderlich. Als Bedienungsform dürfte wiederum der „Rufbus“ geeignet sein; dadurch kann vermieden werden, dass ggf. leere Busse ohne Fahrgäste unterwegs sind.

6.5 Raum Oberaurach und Eltmann (Außenorte)

Dankelfeld, Kirchaich, Trossenfurt und Weisbrunn haben an schulfreien Tagen Erreichbarkeitsdefizite hinsichtlich ihres Mittelzentrums Haßfurt. Ursache ist zum einen, dass die Hinfahrt erst nach 08:30 Uhr möglich ist (Soll-Zeitfenster 06:00 – 08:00 Uhr); außerdem gibt es keine Rückfahrmöglichkeit 2 aus der Kreisstadt (zwischen 15:30 und 18:30 Uhr).

Für die Eltmanner Ortsteile Dippach, Eschenbach, Limbach und Roßstadt ist die Situation noch gravierender: hier gibt es in den Ferien keine Verbindungen im ÖPNV zum und vom Zielort 1 (Haßfurt).

Der Maßnahmenvorschlag zur Behebung dieser Defizite lautet, auf der vorhandenen Regionalbuslinie 1154 zwischen den genannten Orten und Sand am Main zusätzliche Rufbusverbindungen an schulfreien Tagen einzurichten, die nur nach vorheriger telefonischer Anmeldung fahren, d.h. wenn auch tatsächlich Bedarf besteht. Zwischen Sand (Haltestelle „Zeller Str.“) und Haßfurt bietet die Linie 1153 auch in den Ferien ein ordentliches Fahrplanangebot, auf das die neuen Rufbusverbindungen zeitlich ausgerichtet und passende Umsteigeverbindungen hergestellt werden könnten. Die bedarfsgesteuerten Kurse müssten somit nicht die Gesamtstrecke bis Haßfurt fahren.

³⁰ In Reckendorf beträgt die Übergangszeit zwischen der Buslinie 941 und der Regionalbahnlinie R 26 meist 40 – 60 Minuten; außerdem liegt die Bushaltestelle „Reckendorf Ortsmitte“ ca. 500 m vom Bahnhofpunkt entfernt.

7 Wirkungen des Maßnahmenpaketes

7.1 Verkehrliche Wirkungen

Für die in Kapitel 6 vorgeschlagenen Verbesserungsmaßnahmen ist, vor allem wegen der schwierigen Rahmenbedingungen für den ÖPNV im Landkreis Haßberge (vgl. 2.3.2), realistischerweise nur mit wenigen zusätzlichen Fahrgästen pro Verkehrstag zu rechnen. Die Maßnahmen betreffen vorwiegend Ferientage bzw. an Schultagen solche Zeitfenster, die für die Schülerbeförderung nur von untergeordneter Bedeutung sind. Für den Berufs-, Einkaufs- und Freizeitverkehr im Landkreis werden öffentliche Verkehrsmittel, von den beiden Bahnstrecken abgesehen, nur in geringem Maße genutzt. Die Bevölkerung hat sich auf das vielerorts eingeschränkte ÖPNV-Angebot eingerichtet.

Die zu erwartende geringe Nutzung der Verbesserungsmaßnahmen stellt deren Sinnhaftigkeit jedoch keinesfalls in Frage. Es geht hier um Herstellung einer Grundversorgung, da an den vorgesehenen Tagen bzw. in den betroffenen Zeitfenstern jeweils vorrangige Defizite vorliegen und bisher kein ÖPNV-Angebot besteht. Jene Menschen, die zwingend auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sind, erhalten durch die Realisierung der Verbesserungen die Möglichkeit, das relevante Mittelzentrum zu erreichen. Im Hinblick auf die voraussichtlich geringe Inanspruchnahme der Maßnahmen werden diese jeweils als Bedarfsverkehre vorgeschlagen, um zu vermeiden, dass Busse ohne Fahrgäste unterwegs sind.

Ganz wichtig ist, erfolgte Angebotsverbesserungen in geeigneten Medien zu kommunizieren, die von der Bevölkerung aufmerksam wahrgenommen werden (z.B. gemeindliche Mitteilungsblätter). Dies sollte wiederholt erfolgen. Außerdem ist es wichtig, die neuen Angebote über einen längeren Zeitraum aufrecht zu erhalten und nicht schon nach einem Jahr oder früher wieder einzustellen. Erfahrungsgemäß kann die verkehrliche Wirkung einer Verbesserungsmaßnahme erst nach zwei bis drei Jahren abschließend beurteilt werden. Hierfür ist es erforderlich, die Zahl der Fahrgäste in regelmäßigen Abständen zu erheben.

7.2 Finanzielle Wirkungen

Sowohl aus Sicht der Verkehrsunternehmen wie auch seitens des ÖPNV-Aufgabenträgers ist es ideal, wenn Verbesserungsmaßnahmen kostenneutral realisiert werden können. Für die Linienbetreiber liegt dies aus betriebswirtschaftlichen Gründen auf der Hand. Der Landkreis Haßberge strebt grundsätzlich an, dass auch künftig möglichst viele Buslinien in seinem Zuständigkeitsbereich eigenwirtschaftlich betrieben werden.

In den Abschnitten 6.1 und 6.2 sind zwei bereits umgesetzte Verbesserungsansätze beschrieben worden, die vom Verkehrsunternehmen erfreulicherweise im Rahmen der bestehenden eigenwirtschaftlichen Genehmigung realisiert werden konnten.

Sämtliche Verbesserungsansätze in Kapitel 6 werden als Bedarfsverkehre vorgeschlagen, d.h. sie verkehren nur auf telefonische Voranmeldung eines Fahrgastes. Insofern fallen laufabhängige Kosten nur an, wenn tatsächlich ein Fahrgast das Angebot nutzt. Hinzu kommen bei Bedarfsverkehren der Aufwand für die Bereithaltung von Fahrzeug und Fahrpersonal sowie für die Annahme der Bestellungen. Diese Kosten können, abhängig von den innerbetrieblichen Strukturen, stark variieren.

Da die Kostenstrukturen der Verkehrsunternehmen wichtige sensible Größen darstellen, kann hier nicht darauf zurückgegriffen werden. Konkrete Aussagen im Nahverkehrsplan, welche Mehrkosten dem jeweiligen Betreiber durch die vorgeschlagenen Maßnahmen anfallen könnten, sind daher nicht möglich.

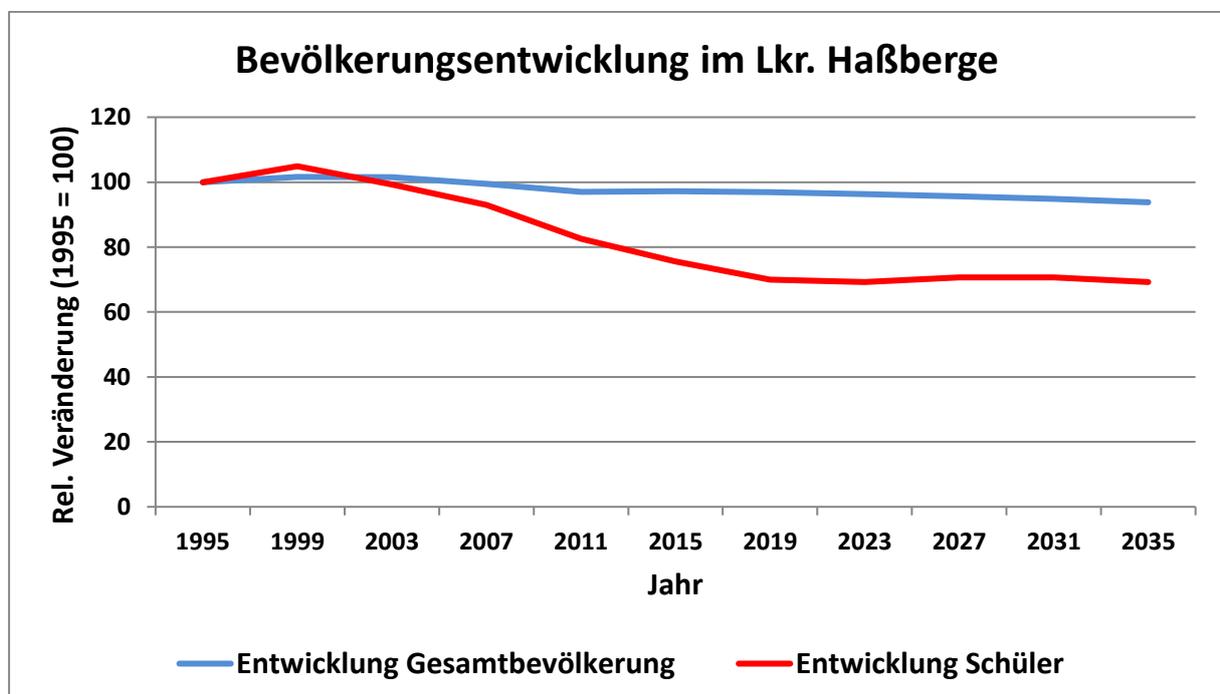
Die finanziellen Auswirkungen der Verbesserungsmaßnahmen umfassen neben der Kosten- auch die Ertragsseite. Idealerweise bewirken zusätzliche ÖPNV-Angebote Mehreinnahmen für die Verkehrsunternehmen. Aufgrund der zu erwartenden geringen Zahl zusätzlicher Fahrgäste (vgl. 7.1) können hier aber bestenfalls sehr geringe Mehreinnahmen angenommen werden.

8 Linienbündelung und Sicherstellung des künftigen ÖPNV-Angebotes

8.1 Hintergrund

Das öffentliche Verkehrsangebot im Landkreis Haßberge wird, von den beiden Bahnlinien einmal abgesehen, überwiegend durch die Belange der Schülerbeförderung geprägt. Schüler sind im Regionalbusverkehr die größte Kundengruppe. Hieraus resultiert für die Betreiber der Regionalbuslinien, dass die Erlöse aus der Schülerbeförderung ein ganz wesentlicher Teil der Gesamteinnahmen sind. Die vorwiegende Ausrichtung des Fahrplanangebotes auf die Belange des Schülerverkehrs hat sich in den Ergebnissen der Schwachstellenanalyse deutlich niedergeschlagen (vgl. Kap. 4).

Wie die folgende Grafik zeigt, sind die Schülerzahlen im Landkreis Haßberge seit der Jahrtausendwende erheblich zurückgegangen. Gemäß Prognose des Bayerischen Landesamts für Statistik und Datenverarbeitung hat sich dieser Trend mittlerweile deutlich abgeschwächt³¹. Das bis 2020 erreichte Niveau soll dann über viele Jahre hin stagnieren. Für die Linienbetreiber bedeuten diese Entwicklungen seit längerem Einnahmerückgänge aus der Schülerbeförderung. Dagegen sind auf der Kostenseite kaum signifikante Einsparungen realisierbar; die zu den jeweiligen Schulbeginn- bzw. Schulschlusszeiten erforderlichen Verbindungen können nicht gestrichen werden. Fahrmöglichkeiten in anderen Zeitlagen umfassen auf vielen Linien ohnehin nur ein Mindestangebot.



³¹ Die Angaben bis 2015 basieren auf IST-Werten, neuere Daten lagen bei Redaktionsschluss nicht vor. Angaben ab 2016 entsprechen der regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung des Bayerischen Landesamts für Statistik.

Vor diesem schwierigen wirtschaftlichen Hintergrund ist es vorstellbar, dass die derzeitigen Betreiber für manche Linien nach Ablauf der aktuellen Genehmigung keine neue Konzession mehr beantragen werden. Im VGN-Gebiet sind nicht nur solche Situationen bereits eingetreten, sondern es gibt auch Fälle, in denen die Betreiber ihre Genehmigung vor deren Ablauf an die zuständige Behörde zurückgegeben und um vorzeitige Entbindung von der Betriebspflicht gebeten haben. Dadurch wird der jeweilige Landkreis vor die Herausforderung gestellt, wie er als Aufgabenträger die ausreichende Verkehrsbedienung künftig sicherstellen kann.

Eine Möglichkeit ist, bei Auslaufen einer Liniengenehmigung, für die der bisherige Betreiber keinen neuen eigenwirtschaftlichen Antrag mehr stellen will, mit dem betroffenen Verkehrsunternehmen einen Verkehrsvertrag auszuhandeln, der einen finanziellen Ausgleich festlegt. Solche Direktvergaben an ein Verkehrsunternehmen in Form einer sog. öffentlichen Dienstleistungskonzession sind nach EU-Recht möglich, wenn bestimmte Schwellenwerte nicht überschritten werden; hierbei muss das Verkehrsunternehmen aber das überwiegende wirtschaftliche Risiko tragen. Allerdings sind die Kommunen in Bayern nach § 31 Abs. 1 der Kommunalhaushaltsverordnung-Kameralistik (KommHV-Kameralistik) bzw. § 30 Abs. 1 Kommunalhaushaltsverordnung-Doppik (KommHV-Doppik) verpflichtet, grundsätzlich eine öffentliche Ausschreibung durchzuführen, sofern nicht die Natur des Geschäfts oder besondere Umstände eine beschränkte Ausschreibung oder eine freihändige Vergabe rechtfertigen. Kommt die Vergabe einer Dienstleistungskonzession nicht in Frage, ist die Verkehrsleistung nach den Bestimmungen der VOL/A auszuschreiben.

Die Erfahrungen anderer Aufgabenträger bei Ausschreibungsverfahren zeigen, dass hier ein längerer zeitlicher Vorlauf enorm wichtig ist. Die Erstellung der Ausschreibungsunterlagen ist komplex; außerdem sind Abstimmungen mit den betroffenen Gemeinden erforderlich. Wenn der Aufgabenträger zunächst eine sog. **Vorabbekanntmachung** erstellt, bleibt ihm mehr Zeit, um eine Ausschreibung – sofern diese erforderlich werden sollte - vorbereiten zu können. Die Vorabbekanntmachung kann bis zu 27 Monate vor dem Auslaufen einer Liniengenehmigung veröffentlicht werden und löst eine dreimonatige Antragsfrist aus, innerhalb derer Verkehrsunternehmen, die Interesse haben, die Linie eigenwirtschaftlich zu betreiben, einen entsprechenden Konzessionsantrag stellen können. Dadurch ist für den Aufgabenträger relativ lange vor dem Ende der bestehenden Genehmigung absehbar, ob ein Vergabeverfahren vorbereitet werden muss. Außerdem ist eine Vorabbekanntmachung das geeignete Instrument um jene Standards zu realisieren, die der Landkreis im Rahmen der Zielvorgaben definiert hat (vgl. 1.4).

Der Landkreis Haßberge hat großes Interesse, dass auch künftig möglichst viele öffentliche Busverkehre im Kreisgebiet von den Verkehrsunternehmen eigenwirtschaftlich betrieben werden. Im Hinblick darauf, dass jedoch die Notwendigkeit entstehen könnte, Ausschreibungsverfahren durchzuführen, wird der Landkreis künftig i.d.R. Vorabbekanntmachungen erstellen für Linien, deren Genehmigungsende ansteht.

8.2 Linienbündel

Nach den bisher vorliegenden Erfahrungen kommt es für einen Landkreis letztlich teurer, wenn sukzessive einzelne Linien ausgeschrieben (oder ggf. mit dem jeweiligen Betreiber direkt verhandelt) werden, als wenn mehrere Linien, die geographisch nahe beieinander liegen und verkehrliche Zusammenhänge aufweisen, gemeinsam als sog. Linienbündel vergeben werden. Das Betreiben der zusammengefassten Linien durch ein (oder ggf. mehrere kooperierende) Verkehrsunternehmen kann Synergieeffekte mit sich bringen, z.B. indem die Busse linienübergreifend eingesetzt und dadurch Standzeiten reduziert werden, was ggf. die Zahl der insgesamt benötigten Fahrzeuge bzw. Fahrer und somit die Kosten verringert. Eine Linienbündelung ist auch die einzige Möglichkeit, die sog. „Rosinenpickerei“ durch die Verkehrsunternehmen zu verhindern, also das (weitere) Betreiben gewinnbringender Verkehre, während alle verlustbehafteten Linien dann durch den Aufgabenträger mit Hilfe von Zuschüssen vergeben werden müssen. Nach § 9 Abs. 2 PBefG ist es möglich, „soweit es die Zielsetzung des § 8 erfordert, (...) die Genehmigung für eine Linie oder mehrere Linien gebündelt zu erteilen. § 8 Abs. 3 S. 1 PBefG erteilt den Aufgabenträgern die Aufgabe zur Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung. Hierbei hat nach § 8 Abs. 3a die Genehmigungsbehörde die Aufgabenträger unter Beachtung einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung zu unterstützen.

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

Voraussetzung für die Vorabbekanntmachung bzw. die Vergabe eines Linienbündels ist, dass zunächst eine Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten der einzelnen Linien erfolgt. Um dies gegenüber der Genehmigungsbehörde geltend machen zu können, müssen im Nahverkehrsplan Linienbündel definiert sein.

Der Landkreis Haßberge legt in diesem Nahverkehrsplan Linienbündel fest. Diese Linienbündel richten sich zunächst nach geographischer Nähe und nach verkehrlichen Zusammenhängen der Linien, um Synergieeffekte nutzen zu können. Darüber hinaus sollen die Linienbündel bzw. die aus den Linienbündeln konkret zu vergebenden Teilleistungen mittelfreundlich gestaltet werden.

Der Landkreis Haßberge definiert die in der folgenden Tabelle enthaltenen fünf Linienbündel. Deren Zusammensetzung wurde im UA NVP zunächst als Vorschlag erläutert. Anschließend erhielten alle Verkehrsunternehmen, die im Landkreis öffentlichen Linienverkehr gemäß § 42 PBefG betreiben, die Möglichkeit sich schriftlich zu diesem Vorschlag zu äußern; hier wurden jedoch keine Anliegen zur Änderung der Linienbündel geltend gemacht. In einer späteren Sitzung des UA NVP erfolgte einvernehmlich noch eine Ergänzung des Linienbündels 5 um die sog. Zubringerlinien 1197 und 1198³².

³² Die Einrichtung dieser Linien durch den Landkreis Haßberge wurde zum 01.09.2016 notwendig, da der Landkreis Coburg zwei Linien an der Kreisgrenze gekappt hat.

Linienbündel	Zugeordnete Linien	Angestrebter Harmonisierungszeitpunkt
1 Steigerwald / südliche Haßberge	1153, 1154, 1158, 1175	05/2024
2 Knetzgau / Wonfurt	1161, 1165	04/2025
3 Haßfurt	1163, 1164, 1166	08/2023
4 Hofheim	1152, 1182, 1183, 1184, 1186, 1187	12/2024
5 Baunachgrund / Haßberge	945, 946, 956, 1155, 1172, 1173, 1174, 1177, 1197, 1198	05/2024

Der angestrebte Harmonisierungszeitpunkt in der Tabelle orientiert sich jeweils an der Linie mit der längsten Genehmigungslaufzeit innerhalb eines Bündels. Sofern künftig Betreiberwechsel stattfinden, sollten diese möglichst nicht während eines laufenden Schuljahres erfolgen, um erhöhten Verwaltungsaufwand für Verkehrsunternehmen, Aufgabenträger und VGN GmbH zu vermeiden. Deshalb wird der Landkreis Haßberge nach Beschluss des Nahverkehrsplans in Liniengenehmigungsverfahren gegenüber der Genehmigungsbehörde um Laufzeitbegrenzung bis Ende jenes Schuljahres bitten, in dem der angestrebte Harmonisierungszeitpunkt für das jeweilige Linienbündel liegt. Für die Linien im Bündel 3 kann die Laufzeitbegrenzung exakt auf den genannten Harmonisierungszeitpunkt ausgerichtet werden.

Folgende Linien werden keinem Bündel zugeordnet, weil ein erheblicher Teil der Verkehrsleistung außerhalb des Landkreises Haßberge erbracht wird:

218, 941, 942, 947, 952, 985, 988, 989, 1151, 1193, 1199, 8130, 8132, 9302, 9306.

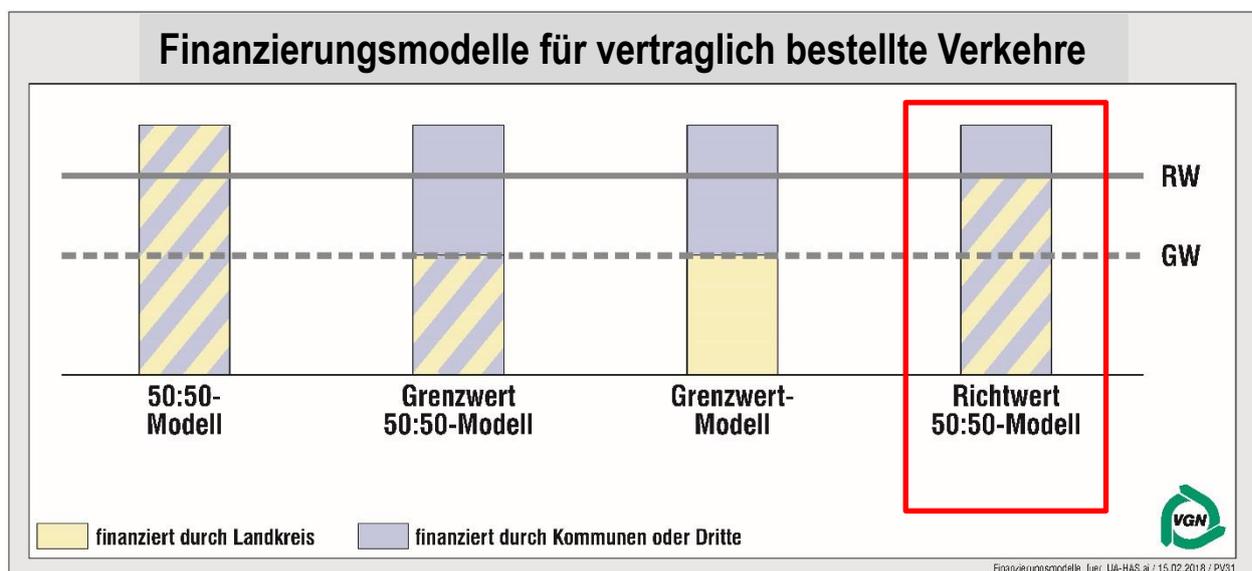
Einige dieser Linien sind in Linienbündeln benachbarter Aufgabenträger enthalten. Bei den grenzüberschreitenden Linien ist in jedem Fall eine enge Abstimmung mit den Nachbarlandkreisen erforderlich.

Abb. 06-I: Linienbündel

8.3 Sicherstellung des künftigen ÖPNV-Angebotes

Sollte künftig die Situation entstehen, dass nach erfolgter Vorabbekanntmachung durch den Landkreis Haßberge kein Verkehrsunternehmen einen eigenwirtschaftlichen Genehmigungsantrag stellt, so muss ein Vergabeverfahren eingeleitet werden. Hier können interessierte Verkehrsunternehmen ein Angebot abgeben, bei welcher Kostenerstattung durch den Aufgabenträger sie bereit sind, die gewünschten Verkehrsleistungen zu erbringen.

Im Vorfeld eines Vergabeverfahrens wird sich der Landkreis hinsichtlich des vorgesehenen Fahrplanumfangs mit den betroffenen Gemeinden abstimmen. Diese haben die Möglichkeit, ihre eigenen Vorstellungen einzubringen, wobei es erforderlich werden kann, dass sich die Gemeinden auch an der Finanzierung des Verkehrs beteiligen. Es ist sinnvoll, wenn schon vor einem ggf. erforderlich werdenden Vergabeverfahren geregelt ist, wie die **Finanzierung von Verkehrsleistungen zwischen Landkreis und Gemeinden** aufgeteilt wird. Daher wurden im UA NVP unterschiedliche Finanzierungsmodelle diskutiert, die in einzelnen VGN-Landkreisen Anwendung finden. Der Unterausschuss hat sich letztlich auf das sog. **Richtwert - 50:50 - Modell** verständigt (vgl. die folgende Grafik). Hier finanzieren Landkreis und die betroffenen Gemeinden jeweils zur Hälfte das Verkehrsangebot, solange dieses nicht den Richtwert gemäß der Ausreichenden Verkehrsbedienung übersteigt. Wollen die Gemeinden jedoch ein Angebot realisiert haben, dass besser als der Richtwert ist, so haben sie die hierfür zusätzlich erforderlichen Fahrten selbst zu finanzieren.



9 Barrierefreiheit

Die Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) vom 01.01.2013 hat wesentliche Neuerungen hinsichtlich der Anforderungen an die Barrierefreiheit mit sich gebracht. Bisher sollte „eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit“ erreicht werden. Die Neufassung des § 8 Abs. 3 S. 3 bis 7 wird nun erheblich konkreter:

„Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste 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 (...) anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.“

9.1 Zielsetzung des Begriffs „Vollständige Barrierefreiheit“

Die im Gesetzestext genannte Gruppe der „in ihrer Mobilität eingeschränkten Fahrgäste“ umfasst einerseits körperbehinderte Menschen, andererseits Personen mit kognitiven Entwicklungsbeeinträchtigungen. Außerdem zählen Menschen mit reisebedingten Einschränkungen (Kinderwagen, Gepäck) zu dieser Gruppe; hier wird auch von ‚mobilitätsbehindert im weiteren Sinne‘ gesprochen. Zu den „sensorisch eingeschränkten Fahrgästen“ gehören sehgeschädigte und hörbehinderte Menschen³³.

Die ad-hoc-Arbeitsgruppe der Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände hält in ihrer Schrift „Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV“ 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 dieser Pflicht nach, sind sie keinem erhöhten Klagerisiko ausgesetzt. NVP haben keinen verbindlichen Rechtscharakter, und es gibt keinen subjektiven Anspruch auf die Umsetzung einzelner Maßnahmen.“³⁴

„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 Behinderung ist realistischweise nicht zu erreichen.“³⁵

³³ Vgl. ad-hoc-Arbeitsgruppe der Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände, Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV, 09/2014, S. 8 ff.

³⁴ ebenda, S. 4

³⁵ ebenda

Der Landkreis Haßberge übernimmt die Zielvorgabe des PBefG, bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit für die Nutzung des ÖPNV zu erreichen, als eigenes Ziel für seinen Nahverkehrsplan (vgl. 1.4.4). In künftigen Liniengenehmigungs- bzw. Vergabeverfahren und bei der Einrichtung von Haltestellen wird auf die Einhaltung der Barrierefreiheit geachtet.

9.2 Aspekte eines barrierefreien ÖPNV

Um die Vorgabe der vollständigen Barrierefreiheit umzusetzen, ist das Gesamtsystem ÖPNV zu betrachten. Hierzu zählen im Wesentlichen folgende Aspekte:



Quelle: ad-hoc-AG der BAG ÖPNV, a.a.O., S. 15

Nur im Zusammenspiel dieser Aspekte ist Barrierefreiheit im ÖPNV realisierbar. Dabei müssen einerseits Haltestellen und Fahrzeuge aufeinander abgestimmt sein, andererseits muss auch das Umfeld der Haltestellen barrierefrei sein. Die Handlungsfelder ‚Infrastruktur‘ (Haltestellen und Umfeld), ‚Fahrzeuge‘ und ‚Information und Kommunikation mit den Kunden‘ werden in den folgenden Abschnitten näher betrachtet.

Der Bereich ‚Betrieb und Unterhaltung‘ umfasst z.B. die Wartung von Anlagen und den Winterdienst an den 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.

9.2.1 Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN

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 Baulastträgern und Verkehrsunternehmen sowie in Zusammenarbeit mit den Verbänden und Beauftragten der Betroffenen.

Gemäß einer Information der Regierung von Mittelfranken kann der barrierefreie Ausbau von Bushaltestellen dem Grunde nach gemäß BayGVFG gefördert werden³⁶. Voraussetzung ist, dass der jeweiligen Planung die o.g. baulichen Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN zugrunde liegen. Dieses Papier findet sich im Anhang wieder.

Anlage 1: Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN

9.2.2 Standards für barrierefreie Fahrzeuge

Die Vorgaben für barrierefreie Fahrzeuge orientieren sich an der Verordnung (EG) Nr. 661/209 i.V.m. Abs. 3.11.4.1.3 der UN-ECE-Regelung 107³⁷ und beziehen sich nur auf Fahrzeuge ab 22 Sitzplätzen. Diese Verordnung legt z.B. die Kriterien für den Niederflureinstieg und für Klapprampen sowie Stellplätze für Rollstuhl bzw. Kinderwagen fest.

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 zum Haltestellenbord zu überbrücken.

Im Bedarfsverkehr (Rufbus, Anruf-Sammel-Taxi) kommen aufgrund des zu erwartenden geringen Fahrgastaufkommens primär Kleinbusse und z. T. auch Pkw (z.B. Großraum-Taxen) zum Einsatz. Kleinbusse werden zunehmend barrierefrei ausgestattet, aufgrund tiefgreifender Außenschwenktüren kann es allerdings beim Anfahren hoher Bordsteinkanten zu Konflikten kommen (vgl. hierzu Anlage 1, S. 5, Hinweise zur Schnittstelle Fahrzeug – Haltestelle). Beim Einsatz von Pkw ist fahrzeugbedingt keine Barrierefreiheit möglich.

³⁶ Unter bestimmten Voraussetzungen ist zudem eine Komplementärförderung nach dem BayÖPNVG möglich.

³⁷ 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)

9.2.3 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 (hier z. B. die Elektronische Fahrplanauskunft (EFA)), aber auch gedruckte Medien (Fahrpläne, Tarif Tabellen, Infoprospekte) sind nach wie vor von 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.

9.3 Von der Zielvorgabe „Vollständige Barrierefreiheit“ zur Realisierung vor Ort

9.3.1 Infrastruktur (Haltestellen)

Befugte Baulastträger für den (Um-) Bau von öffentlichen Bushaltestellen sind i.d.R. die Städte und Gemeinden. Dies gilt sowohl für Haltestellen an Gemeindestraßen als auch für Haltepunkte an Bundes-, Staats- und Kreisstraßen, da hier die Zuständigkeit meist auf die jeweilige Gemeinde übertragen wurde. Insofern hat der Landkreis in seiner Funktion als ÖPNV-Aufgabenträger nicht die Berechtigung, Haltestellen barrierefrei umzubauen. Die Zielvorgabe „Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV“ aus dem PBefG kann nur gemeinsam mit den Städten und Gemeinden erreicht werden. Der Landkreis Haßberge hat eine Grundlage dafür erarbeitet, die in den folgenden Abschnitten erläutert wird und eine Handhabe für die Kommunen darstellt.

9.3.1.1 Haltestellenkataster

Im Landkreis Haßberge gibt es derzeit knapp 300 Haltestellen an öffentlichen Buslinien. Die große Mehrzahl der Haltestellen umfasst jeweils zwei Steige (meist einander gegenüber liegend für Hin- und Rück-Richtung). Daneben existieren Haltestellen mit nur einem Steig (z.B. an Ringlinien) bzw. mit drei oder mehr Steigen (z.B. an Verknüpfungspunkten oder größeren Schulzentren). Insgesamt gibt es im Landkreis Haßberge ca. 540 Haltestellensteige. Jeder Steig wurde im Frühjahr 2016 mit einem Erfassungsbogen erhoben, der viele bauliche Merkmale des Haltepunktes (z.B. Höhe und Länge der Bordsteinkante, Tiefe des Haltestellenbords) und das nähere Umfeld berücksichtigt³⁸. Ergänzend wurden für jeden Steig die Fahrtenhäufigkeit ermittelt und mehrere Fotos aufgenommen, außerdem bei den Linienbusbetreibern die Einsteigerzahlen abgefragt. Mit all diesen Daten konnte ein detailliertes Haltestellenkataster erstellt werden, das Grundlage für die Priorisierung hinsichtlich des schrittweisen barrierefreien Umbaus der Steige sowie für die Definition von Ausnahmen ist.

³⁸ Der Erfassungsbogen wurde im Rahmen des Regionalen Nahverkehrsplans von der VGN GmbH gemeinsam mit den Aufgabenträgern erarbeitet.

9.3.1.2 Prioritätenbildung für den barrierefreien Umbau und Definition von Ausnahmen

Begrenzte finanzielle Spielräume erfordern eine zeitliche Staffelung des barrierefreien Ausbaus. Außerdem lassen bauliche und topografische Gegebenheiten den Umbau nicht überall – oder nur mit nicht vertretbarem finanziellem Aufwand – zu. Im Übrigen wäre es nicht praktikabel, eine Vielzahl von Haltestellen gleichzeitig umzubauen. Insofern ist eine Priorisierung der Ausbaumaßnahmen erforderlich. Hierfür hat sich der UA NVP auf folgende **Handlungsprinzipien** verständigt:

- Bei einem noch geringen Anteil an barrierefreien Haltestellen ist es sinnvoll, einen Ausbau vorrangig entlang wichtiger Buslinien vorzunehmen, um einen Grundbestand an barrierefreien ÖPNV-Zugangsstellen zu erreichen.
- Der Ausbau sollte so erfolgen, dass zunächst in allen baulich eigenständigen Ortslagen und Siedlungen eine barrierefreie Haltestelle errichtet wird.

Diese beiden Ansätze reichen jedoch nicht aus, um im erforderlichen Umfang zu einer **Priorisierung** zu kommen. Daher wurde im UA NVP intensiv überlegt, welche Aspekte dafür sprechen, dass bestimmte Haltestellen bevorzugt für den barrierefreien Ausbau vorgesehen werden sollten. Das Gremium hat sich diesbezüglich auf folgende **sieben Kriterien** verständigt:

- **Umsteigeknoten:** Bedienung durch zwei oder mehr Linien mit abgestimmten Umsteigemöglichkeiten.
- **Fahrtenhäufigkeit:** in der HVZ und NVZ insgesamt mindestens sechs Fahrtenpaare (Schultag).
- **Bedienform:** regelmäßige Bedienung im Linienbusverkehr.
- **Fahrgastfrequenz:** mindestens 10 Einsteiger je Steig (Schultag).
- **Wichtige Einrichtungen für mobilitätseingeschränkte Personen** (z.B. Seniorenheim, Behindertenwerkstatt, Krankenhaus) im näheren Umfeld
- **Allgemein wichtige Ziele** im näheren Umfeld (z.B. Behörde, Schule, größere Einkaufsstätte, Ärztehaus).
- Die **Zugänglichkeit der Haltestelle** vom öffentlichen Fußwegenetz ist bereits barrierefrei.

Die Dringlichkeit für den barrierefreien Ausbau eines Haltestellensteigs ist abhängig von der Zahl der Kriterien, die jeweils erfüllt sind. Der UA NVP hat sich auf folgende Prioritätsstufen verständigt:

- **Priorität 1: kurzfristiger Handlungsbedarf** – sechs bzw. sieben Kriterien sind erfüllt
Hier sollte Barrierefreiheit vorrangig hergestellt werden.
- **Priorität 2: mittelfristiger Handlungsbedarf** – drei bis fünf Kriterien sind erfüllt.
Hier sollte Barrierefreiheit nach Möglichkeit hergestellt werden.
- **Priorität 3: langfristiger Handlungsbedarf** – zwei oder weniger Kriterien sind erfüllt.

Die VGN GmbH hat für jeden der rund 540 Haltestellensteige im Landkreis Haßberge geprüft, welche der o.g. Kriterien erfüllt sind. Daraus resultiert folgendes Ergebnis:

- Priorität 1: 32 Steige;
- Priorität 2: ca. 220 Steige;
- Priorität 3: ca. 290 Steige.

Eines der o.g. Handlungsprinzipien lautet, dass zunächst in allen baulich eigenständigen Ortsteilen eine barrierefreie Haltestelle errichtet werden sollte. Als Konsequenz daraus sollte in allen Ortsteilen, die keinen Haltepunkt mit Priorität 1 haben, dennoch baldmöglichst eine Haltestelle barrierefrei umgebaut werden. Konkret betrifft dies ca. 200 Steige im Landkreis Haßberge. Als Folgewirkung reduziert sich die Zahl der Steige mit nicht kurzfristigem Handlungsbedarf. So verbleiben mit Priorität 2 noch 90 und mit Priorität 3 ca. 220 Steige. Eine Liste mit den Ergebnissen der Priorisierung aller Haltestellensteige befindet sich im Anhang.

Anlage 2: Haltestellenkataster: Priorisierung für barrierefreien Umbau

Aus Sicht des Landkreises Haßberge ist für die Haltestellen mit Priorität 1 anzustreben, dass diese bis 01.01.2022 barrierefrei umgebaut sind. Die Haltestellen mit Priorität 2 wären im Rahmen der nächsten Fortschreibung des Nahverkehrsplans entsprechend auszubauen. In dieser Phase sollte außerdem für die Haltestellen der Kategorie „Langfristiger Handlungsbedarf“ (Priorität 3) geprüft werden, unter welchen Voraussetzungen der Umbau jeweils realisierbar ist. Der Landkreis kann und wird gegenüber den Kommunen allerdings keine zwingenden Terminvorgaben setzen. Wichtig ist, dass die Städte und Gemeinden ab sofort bei der Planung und Realisierung von Dorferneuerungsmaßnahmen und sonstigen Umbauten im Straßenraum die baulichen Standards zur Barrierefreiheit an Haltestellen berücksichtigen, auch wenn die vorhandenen Steige nicht mit Priorität 1 eingestuft worden sind.

In bestimmten Fällen ist der barrierefreie Ausbau einer Haltestelle aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht 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 S. 6). Der UA NVP hat sich darauf verständigt, dass Haltestellen von der Vorgabe des barrierefreien Umbaus ausgenommen werden, wenn einer der folgenden Sachverhalte vorliegt:

- **Im Umfeld der Haltestelle kann** (auf absehbare Zeit) **keine Barrierefreiheit hergestellt werden** (z.B. Abzweig-Haltestelle außerorts – kein Fußweg in den Ort vorhanden).
- Die Haltestelle wird **ausschließlich im Bedarfsverkehr bedient**.
Begründung: die hier eingesetzten Fahrzeuge sind nicht barrierefrei.
- Der **langfristige Bestand der Haltestelle ist nicht gesichert** (z.B. Haltestelle, die ausschließlich von einer Linie im Probetrieb bedient wird).
Begründung: der barrierefreie Umbau einer Haltestelle, die möglicherweise in wenigen Jahren aufgelassen wird, wäre finanziell nicht vertretbar.

Der erste Ansatzpunkt hinsichtlich Ausnahmeregelungen ist für ca. 40 Haltestellensteige erfüllt, die jeweils außerhalb einer Ortschaft liegen. Die beiden anderen möglichen Begründungen für Ausnahmen treffen derzeit für keine Haltestelle im Landkreis zu. Sie könnten künftig dann relevant werden, wenn z.B. eine neue Buslinie auf Probe eingerichtet werden sollte.

9.3.1.3 Anhörung der Behindertenverbände sowie der Städte und Gemeinden

„Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans (...) sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste (...) anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen“ (§ 8 Abs. 3 S. 6 f. PBefG). Vor diesem Hintergrund wurden zur 9. Sitzung des UA NVP am 03.07.2017 die im Landkreis Haßberge tätigen Behinderten-, Sozial- und Wohlfahrtsverbände sowie die Landkreismunicipalitäten in ihrer Funktion als Straßenbaulastträger eingeladen. Außerdem erhielten das Staatliche Straßenbauamt Schweinfurt und mehrere Sachgebiete des Landratsamts Haßberge (z.B. der Behindertenbeauftragte für den Landkreis³⁹) eine Einladung.

Den Anwesenden wurden durch den Gutachter die Überlegungen des Unterausschusses Nahverkehrsplan zur Herangehensweise an die Zielvorgabe „Vollständige Barrierefreiheit“ und die zwischenzeitlich vollzogenen Arbeitsschritte vorgestellt (Haltestellenkataster; Kriterien für die Priorisierung des barrierefreien Umbaus und Ergebnisse der Prüfung; Gründe für die Festlegung von Ausnahmen). Alle Anwesenden erhielten die Möglichkeit, zum bisherigen Ablauf und den ermittelten Ergebnissen Stellung zu nehmen. Die Vertreter von Verbänden, Gemeinden und vom Landratsamt erhoben keine Einsprüche zur Vorgehensweise im UA NVP und zu den vorgestellten Ergebnissen. Der Vertreter des Bayerischen Blinden- und Sehbehindertenverbands äußerte sich zuversichtlich, dass auch künftig geeignete bauliche Lösungen für Haltestellen gefunden werden können⁴⁰. Mehrere Städte und Gemeinden erkundigten sich nach Zeitvorgaben, Fördermöglichkeiten und baulichen Standards für den barrierefreien Umbau von Haltestellen.

Anlage 3: Einladungsliste für die 9. Sitzung des UA NVP am 03.07.2017

Anlage 4: Protokoll der 9. Sitzung des UA NVP

³⁹ Dieser nahm außerdem an weiteren Sitzungen des UA NVP teil.

⁴⁰ Auch bisher sei er in angemessener Weise von der Stadt Haßfurt in die Vorplanung baulicher Maßnahmen einbezogen worden.

9.3.2 Fahrzeuge

Eine Zielvorgabe des Aufgabenträgers Landkreis Haßberge lautet, den Anteil der eingesetzten barrierefreien Fahrzeuge unter Berücksichtigung der Kapazitätsanforderungen der Schülerbeförderung zu erhöhen; der Landkreis strebt hier einen ständigen Dialog mit den Verkehrsunternehmen an mit dem Ziel, bis 01.01.2022 vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV herzustellen. Auch in den künftigen Vorabbekanntmachungen des Landkreises wird diese Vorgabe berücksichtigt.

9.3.3 Information und Kommunikation

Die Zuständigkeit für den Aushang des Fahrplans an der Haltestelle gemäß BO Kraft (Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr) liegt beim jeweiligen Genehmigungsinhaber.

Informationen im Fahrzeug wie die akustische Ansage und die optische Anzeige der nächsten Haltestelle können als Qualitätsstandards des Landkreises Haßberge im Rahmen von Vorabbekanntmachungen bzw. Vergabeunterlagen festgelegt werden.

Hinsichtlich der allgemeinen Informationen werden barrierefreie Informationen derzeit auf Verbundebene einheitlich aufgebaut (z.B. Internetauskunft mit Sprachmodul; Echtzeitdaten bei Verspätungen).

10 Beteiligungsverfahren

10.1 Beteiligung der Verkehrsunternehmen nach § 8 PBefG und nach Art. 13 BayÖPNVG

Gemäß § 8 Abs. 3 S. 6 PBefG ist bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans eine frühzeitige Beteiligung der Verkehrsunternehmen, die im Landkreis öffentliche Linienverkehre betreiben, erforderlich. Laut Art. 13 Abs. 1 S. 2 BayÖPNVG ist eine angemessene Mitwirkung der Verkehrsunternehmen sicherzustellen. Vor diesem Hintergrund waren vier Verkehrsunternehmen, die Inhaber von Genehmigungen für öffentliche Linienverkehre im Landkreis Haßberge sind, als Vertreter aller Linienbetreiber im Landkreis zu den Sitzungen des Unterausschusses Nahverkehrsplan (UA NVP) eingeladen und konnten sich dort in die Diskussionen einbringen.

Der Zwischenbericht zum Nahverkehrsplan des Landkreises Haßberge vom Februar 2016 sowie ein ergänzender Text zum Thema „Linienbündelung“ wurde allen Verkehrsunternehmen, die eine Konzession für einen Linienverkehr im Landkreis besitzen, übermittelt und diese bekamen die Möglichkeit, sich schriftlich zu äußern. Die Linienbetreiber haben von dieser Gelegenheit jedoch keinen Gebrauch gemacht.

Außerdem erhielten die Verkehrsunternehmen die Entwurfsfassung des Endberichts und konnten hierzu eine schriftliche Stellung nehmen; diese Möglichkeit hat ein Linienbetreiber genutzt. Dessen Einwände wurden im UA NVP diskutiert; hinsichtlich eines Anliegens zum Busdesign wurde vereinbart, bestimmte Formulierungen im Nahverkehrsplan zu ändern. Die Stellungnahme des Verkehrsunternehmens und das Ergebnis der Behandlung im UA NVP sind in Tabelle 16 zusammengefasst. Ergänzend wird die Stellungnahme im Anhang wiedergegeben.

Tab. 16: Beteiligung der Verkehrsunternehmen

Anlage 5: Stellungnahme eines Verkehrsunternehmens zum Endbericht

10.2 Beteiligung von Behindertenbeauftragten und -verbänden

Das PBefG sieht für die Aufstellung des Nahverkehrsplans eine umfassende Beteiligung von Vertretern der Belange von Menschen, die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkt sind, vor (vgl. § 8 Abs. 3). Vor diesem Hintergrund war einerseits der Behindertenbeauftragte des Landkreises Haßberge zu mehreren Sitzungen des UA NVP eingeladen. Zum anderen waren zur 9. Sitzung am 03.07.2017 die im Landkreis aktiven Behinderten-, Sozial- und Wohlfahrtsverbände eingeladen (s. 9.3.1.3).

Ergänzend erhielten der Behindertenbeauftragte des Landkreises Haßberge und die genannten Verbände den Entwurf zum Endbericht mit der Möglichkeit, sich dazu schriftlich zu äußern. Von deren Seite wurden jedoch keine Stellungnahmen abgegeben.

10.3 Beteiligung der Städte und Gemeinden

Alle Städte, Märkte und Gemeinden des Landkreises Haßberge waren als Straßenbaulastträger zur 9. Sitzung des UA NVP eingeladen. Außerdem erhielten alle Landkreiskommunen die Gelegenheit, sich zum Endbericht schriftlich zu äußern. Die Stellungnahmen jener Gemeinden, die davon Gebrauch gemacht haben, wurden ebenfalls im Unterausschuss diskutiert und es wurde vereinbart, punktuelle Ergänzungen im Nahverkehrsplan vorzunehmen.

Tab. 17: Beteiligung der Städte, Märkte und Gemeinden

10.4 Weitere Beteiligungen

Zur Abstimmung mit den Nahverkehrsplanungen der angrenzenden Landkreise erhielten diese den Zwischenbericht des Nahverkehrsplans für den Landkreis Haßberge und einen ergänzenden Text zum Thema „Linienbündelung“. Hierzu gaben die Landkreise Rhön-Grabfeld und Schweinfurt Stellungnahmen ab; diese wurden im UA NVP behandelt. Die Ergebnisse hinsichtlich des Nahverkehrsplans für den Landkreis Haßberge sind in Tabelle 18 wiedergegeben.

Weiter wurde den Nachbarlandkreisen der Entwurf des Endberichts zur Stellungnahme übermittelt. In diesem Rahmen haben sich zwei Landkreise inhaltlich geäußert. Die Anliegen wurden im UA NVP besprochen und es wurde vereinbart, die vom Landkreis Hildburghausen erbetenen Ergänzungen noch in den NVP einzuarbeiten.

Tab. 18: Beteiligung der benachbarten Aufgabenträger

Außerdem erhielten die im Landkreis Haßberge aktiven Fahrgastverbände den Zwischenbericht des Nahverkehrsplans sowie einen ergänzenden Text zum Thema „Linienbündelung“ zur schriftlichen Anhörung. In diesem Zusammenhang hat der Verkehrsclub Deutschland (VCD) eine Stellungnahme abgegeben, die in Tabelle 16 komprimiert wiedergegeben und jeweils um die Sichtweise des Landkreises Haßberge ergänzt ist.

Den Fahrgastverbänden wurde schließlich auch der Entwurf des Endberichts übermittelt mit der Möglichkeit, sich schriftlich zu äußern; davon wurde jedoch kein Gebrauch gemacht.

Tabelle 19: Beteiligung der Fahrgastverbände