

ARGE ÖPNV Stadt und Landkreis Coburg

**Fortschreibung
Nahverkehrsplan für
Stadt und Landkreis Coburg**

ENTWURF für Anhörungsverfahren

28. November 2024

ARGE ÖPNV Stadt und Landkreis Coburg

Fortschreibung Nahverkehrsplan für Stadt und Landkreis Coburg

ENTWURF für Anhörungsverfahren

Aufgabenträger:

Stadt Coburg

Markt 1
96450 Coburg

Landkreis Coburg

Lauterer Straße 60
96450 Coburg

Bearbeitung:

Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult

Wilhelmshöher Allee 274, 34131 Kassel

Tel.: 0561 – 988 349 65

Fax: 0561 – 988 349 68

Mail: info@mathias-schmechtig.de

www.mathias-schmechtig.de

mit Unterstützung zu Teilthemen

kobra NVS GmbH

Schenkendorfstr. 4,

34119 Kassel

www.kobra-nvs.de

Kassel, 28. November 2024

Inhalt:

1	Prozess der Fortschreibung des Nahverkehrsplans	1
2	Rahmenbedingungen und rechtliche Grundlagen.....	3
2.1	Gesetzliche Grundlagen	3
2.2	Planerische Grundlagen	4
2.2.1	Ziele und Rahmenvorgaben der Raumordnung- und Landesplanung ...	4
2.2.2	Regionaler NVP des Verkehrsverbundes Großraum Nürnberg	7
2.2.3	Weitere Konzepte und zu berücksichtigende Planwerke	7
3	Leitbild der Nahverkehrsplanung in Stadt und Landkreis Coburg	8
3.1	Ziele und Perspektiven im Kontext aktueller Trends	8
3.2	Vorgehensweise und Methodik.....	8
3.3	Leitbildentwicklung	10
3.4	Inhalte des Leitbildes	12
4	Zielsetzungen und Handlungsschwerpunkte zur Schaffung eines „barrierefreien ÖPNV“ in der Stadt und im Landkreis Coburg	19
4.1	Grundsätze	19
4.2	Leitlinien zur Schaffung der "vollständigen Barrierefreiheit" im ÖPNV	26
4.3	Anforderungen zur Gewährleistung einer barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV (Optimallösung der Barrierefreiheit)	31
4.3.1	Handlungsfeld „Haltestellen“	31
4.3.2	Handlungsfeld „Fahrzeuge“	39
4.3.3	Handlungsfeld „Fahrgastinformation/ Vertrieb“	43
4.3.4	Handlungsfeld „Betrieb/ Unterhaltung/ Störfallmanagement“	44
4.3.5	Handlungsfeld „Fähigkeiten und Kenntnisse Personal“	45
4.3.6	Handlungsfeld „Service/ Trainingsangebote“	46
5	Anforderungsprofil für die Weiterentwicklung und Ausgestaltung des Regionalverkehrs im Landkreis Coburg	47
5.1	Grundsätze	47
5.2	Sicherung und Steuerung der Qualitätsstandards.....	47
5.2.1	Grundsätze.....	47
5.2.2	Stufen des Qualitätsmanagements	48
5.2.3	Berichtswesen	50
5.2.4	Anforderungen an die Verkehrsdurchführung	54

5.2.5	Kundenservice	67
5.2.6	Anforderungen an den Komfort	70
5.3	Anforderungen an die ÖPNV-Bedienung (Bedienungsstandards)	79
5.3.1	Grundsätze	79
5.3.2	Verkehrszeiten	82
5.3.3	Standards für die ÖPNV-Angebotsqualität	83
6	Anforderungsprofil für die Weiterentwicklung und Ausgestaltung des Stadtverkehrs in der Stadt Coburg	89
6.1	Rahmenziele der Nahverkehrsplanung	89
6.2	Anforderungen an die ÖPNV-Bedienung, die Erbringung der Verkehrsleistung und die Fahrzeugstandards	89
7	Raumstrukturanalyse Stadt und Landkreis Coburg	90
7.1	Überblick	90
7.2	Zentralörtliche Gliederung	91
7.3	Siedlungsstruktur und Einwohner	93
7.3.1	Nahverkehrsraum	93
7.3.2	Landkreis Coburg	94
7.3.3	Stadt Coburg	98
7.4	Wirtschaftsstruktur	101
7.4.1	Landkreis Coburg	101
7.4.2	Stadt Coburg	104
7.4.3	Pendlerbeziehungen	105
7.5	Schulstandorte	108
7.5.1	Landkreis Coburg	108
7.5.2	Stadt Coburg	108
7.6	Versorgungsstandorte	109
7.6.1	Landkreis Coburg	109
7.6.2	Stadt Coburg	111
7.7	Gesundheitliche und soziale Einrichtungen Stadt und Landkreis Coburg	112
7.8	Tourismus, Kultur- und Freizeiteinrichtungen Stadt und Landkreis Coburg	113
7.9	Pkw-Dichte Stadt und Landkreis Coburg	117
7.10	Befragung der Städte und Gemeinden zur Fortschreibung des NVP..	118

8	Bestandsaufnahme ÖPNV	123
8.1	Aufgabenträgerschaft	123
8.2	Schienenpersonennahverkehr	124
8.2.1	Eisenbahnverkehrsunternehmen	124
8.2.2	Strecken und Haltepunkte	124
8.3	Straßengebundener ÖPNV	127
8.3.1	Organisation	127
8.3.2	Tarifstruktur	127
8.3.3	Bedienungsformen	130
8.3.4	Grundstruktur und Angebot im regionalem Busverkehr	131
8.3.5	Stadt- und Ortsverkehre im Landkreis Coburg	152
8.3.6	Stadtbus Coburg	154
8.3.7	Verknüpfungspunkte und Haltestellen	158
8.3.8	Fahrzeuge im Regionalbusverkehr	162
8.3.9	Fahrgastinformation	162
9	Nachfrage und Verkehrsleistung im Busverkehr	164
9.1	Nachfrage	164
9.2	Leistung	166
10	Rückblick – 3. NVP für Stadt und Landkreis Coburg 2015 – 2024 (Bilanz der Umsetzung)	167
11	Zustandsbewertung	171
11.1	Bewertung der Angebotsqualität im Landkreis Coburg	172
11.1.1	Einschätzung zur ÖPNV-Erreichbarkeit im Landkreis Coburg	172
11.1.2	Erschließungsqualität	173
11.1.3	Bedienungsqualität und Verbindungsqualität	182
11.1.4	Erfüllung der Zielsetzung „Ausbau des ÖPNV als verlässliches Mobilitätsangebot für die Alltagsmobilität“	195
11.2	Anschlusssituation	197
11.3	Erreichbarkeit wichtiger Ziele	202
11.4	Bewertung der Systemtransparenz im Regionalbusverkehr im Landkreis Coburg	203
11.4.1	Netz- und Angebotstransparenz	203
11.4.2	Parallelverkehr	204
11.4.3	Fahrgastinformation	204

11.4.4	Tarif	206
11.5	Barrierefreiheit im ÖPNV im Regionalbusverkehr im Landkreis Coburg	207
11.5.1	Fahrzeuge im Regionalbusverkehr	207
11.5.2	Haltstellen	207
11.5.3	Fazit	213
11.6	Bewertung des Stadtverkehrs in der Stadt Coburg	213
11.6.1	Angebotsqualität	213
11.6.2	Systemtransparenz.....	215
11.6.3	Barrierefreiheit im Stadtbus Coburg	216
11.7	SWOT-Analyse.....	219
12	Prognose	222
12.1	Bevölkerungsprognose für den Landkreis Coburg	222
12.1.1	Gesamtbevölkerung Landkreis Coburg	222
12.1.2	Demografie Landkreis Coburg	224
12.1.3	Entwicklung der raumstrukturellen Rahmenbedingungen im Landkreis Coburg	227
12.2	Bevölkerungsprognose für die Stadt Coburg	229
12.2.1	Gesamtbevölkerung Stadt Coburg	229
12.2.2	Demografie Stadt Coburg	230
12.2.3	Entwicklung der raumstrukturellen Rahmenbedingungen in der Stadt Coburg	232
12.3	Allgemeine Trends der Mobilitätsentwicklung	233
12.3.1	Allgemeine Entwicklungen der Mobilität – Globaltrends	233
12.3.2	Auswirkungen des demografischen Wandels auf die Mobilität	234
12.3.3	Entwicklung des ÖPNV in Zeiten der Corona-Pandemie.....	236
12.4	Auswirkungen des demografischen Wandels auf die Mobilität in der Stadt und im Landkreis Coburg.....	237
12.5	Abschätzung der Entwicklung des Fahrgastaufkommens	239
13	Entwicklungskonzept ÖPNV	240
13.1	Grundsätze	240
13.2	Übergeordnete Planungen	241
13.2.1	Verkehrsverbund Großraum Nürnberg.....	241
13.2.2	Konzepte für den Landkreis Coburg	243
13.2.3	Planungsüberlegungen der Städte und Gemeinden	244

13.2.4	Nahverkehrspläne der Nachbar-Aufgabenträger	245
13.2.5	Weitere Überlegungen und konkrete Planungen der Nachbar-Aufgabenträger.....	247
13.3	Schulverkehr.....	247
13.4	Überlegungen zur Entwicklung des Stadt-Umland-Verkehrs Coburg.	249
13.5	Handlungsfelder und Maßnahmen Landkreis Coburg	250
13.5.1	Handlungsschwerpunkte	250
13.5.2	Definition der Handlungsfelder und Maßnahmensteckbriefe	251
13.5.3	Handlungsfeld I: „Liniennetz und Bedienungsangebot“	255
13.5.4	Handlungsfeld II: „Tarif und Vertrieb“	274
13.5.5	Handlungsfeld III: „Fahrzeuge“	277
13.5.6	Handlungsfeld IV: „Barrierefreiheit“	279
13.5.7	Handlungsfeld V: „Qualitätsmanagement“	283
13.5.8	Handlungsfeld VI: „Fahrgastinformation und Kommunikation“.....	287
13.5.9	Handlungsfeld VII: „Haltestellen und Verknüpfungspunkte“	291
13.5.10	Handlungsfeld VIII: „Verknüpfung von Mobilitätsangeboten“.....	297
13.5.11	Handlungsfeld IX: „Kooperationen und Prozessgestaltung“	299
13.5.12	Fördermöglichkeiten in Bayern.....	301
14	Weiterentwicklung des Stadtverkehrs Coburg.....	303
14.1	Ideen zur Weiterentwicklung des Stadtverkehrs.....	303
14.2	Dekarbonisierung des Stadtbusverkehrs	305
15	Linienbündelungskonzept Landkreis Coburg	306
16	Finanzierungskonzept.....	308

Tabellen

1	Grundanforderungen an die Gestaltung eines „barrierefreien ÖPNV“ aus Sicht verschiedener Nutzergruppen mit Mobilitätseinschränkungen	23
2	Ausstattungsstandards für Bushaltestellen	34
3	Standards für mittlere Besetzung in den Verkehrszeiten (HVZ, NVZ und CVZ)	71
4	Anforderungen an die Fahrzeuge im Linienverkehr (Mindeststandards)	73
5	Definition der Verkehrszeiten und Rahmenbetriebszeitfenster im Landkreis Coburg	83
6	Standards „Erschließungsqualität“ Landkreis Coburg – Richtwerte für Haltestelleneinzugsbereiche	85
7	Standards der Bedienungsqualität für Verkehrstag Montag bis Freitag an Schultagen (Kategorie A – Verbindungen ins Oberzentrum Coburg)	87
8	Standards der Bedienungsqualität für Verkehrstag Montag bis Freitag an Schultagen (Kategorie B – Verbindungen ins nächste Unter- bzw. Kleinzentrum)	88
9	Raumstrukturelle Eckwerte Stadt und Landkreis Coburg	92
10	Bevölkerungsentwicklung im Nahverkehrsraum Stand 31.12.2023	95
11	Entwicklung der Altersstrukturen im Landkreis Coburg von 2014 bis 2023	97
12	ÖPNV-relevante Stadt- bzw. Gemeindeentwicklungen im Landkreis Coburg (> 2 ha oder > 50 WE) seit 2015	98
13	Entwicklung der Altersstrukturen in der Stadt Coburg von 2014 bis 2023	99
14	ÖPNV-relevante Stadtentwicklungen in der Stadt Coburg (> 2 ha oder > 50 WE) seit 2015	100
15	Entwicklung der Gewerbegebiete im Landkreis Coburg seit 2015	104
16	Entwicklung der Versorgungsstruktur im Landkreis Coburg seit 2015 ..	110
17	Entwicklung der Versorgungsstruktur in der Stadt Coburg seit 2015....	111
18	Fremdenverkehr in Stadt und Landkreis Coburg (Stand 2023)	114
19	Entwicklungen der Tourismus, Kultur- und Freizeiteinrichtungen seit 2015 im Landkreis Coburg und Stadt Coburg mit ÖPNV-Relevanz .	116
20	Wesentliche Hinweise und Anregungen sowie Defizite im heutigen ÖPNV-Angebot aus der Befragung der Städte und Gemeinden im Landkreis Coburg sowie der Stadt Coburg zur Fortschreibung des NVP (2022)	119

21	Übersicht SPNV-Angebot im Nahverkehrsraum (Fahrplanjahr 2023)	125
22	Fahrscheinsortiment für den Gesamttraum der VGN (gültig ab 01.01.2024)	129
23	Regionale Buslinien mit wesentlicher Bedeutung für den Landkreis Coburg („Hauptnetz“)	137
24	Regionale Buslinien mit wesentlicher Bedeutung für den Landkreis Coburg („Ergänzungsnetz“)	138
25	Regionale Rufbuslinie im Landkreis Coburg	140
26	Nahverkehrsangebot im Landkreis Coburg „Korridor Bad Rodach – Meeder – Coburg“	141
27	Nahverkehrsangebot im Landkreis Coburg „Korridor Lautertal – Neustadt bei Coburg – Rödental – Dörfles-Esbach“	143
28	Nahverkehrsangebot im Landkreis Coburg „Korridor Grub am Forst – Ebersdorf bei Coburg – Sonnefeld und Weidhausen bei Coburg“	145
29	Nahverkehrsangebot im Landkreis Coburg „Korridor Ahorn – Niederfüllbach – Untersiemau – Großheirath – Itzgrund“	148
30	Nahverkehrsangebot im Landkreis Coburg „Korridor Seßlach – Weitramsdorf“	151
31	Aufteilung des Stadtgebietes Coburg in Tarifzonen für das A.S.T.-Angebot.....	156
32	Entwicklung der Fahrgastnachfrage 2019 (vor der Pandemie) – 2020..	165
33	Entwicklung der Fahrgastnachfrage 2019 (vor der Pandemie) – 2022..	166
34	Änderungen im Verkehrsangebot im Nahverkehrsraum Coburg seit der letztmaligen Fortschreibung des NVP 2015 – 2024	169
35	Siedlungsbereiche mit Defiziten in der Erschließung (Erschließungslücken)	175
36	Erläuterung der Defizite in der Bedienungsqualität.....	183
37	Verknüpfungssituationen an ausgewählten Bahnhöfen zur beispielhaften Darstellung der Anschlüsse.....	198
38	Anschlusssituation an den Verknüpfungspunkten in der Stadt und im Landkreis Coburg.....	201
39	Einschätzung zur Barrierefreiheit an ausgewählten Verknüpfungspunkten und Haltestellen im Landkreis Coburg	209
40	Einschätzung zur Barrierefreiheit an Verknüpfungspunkten und (Innenstadt-) Haltestellen.....	217
41	Einwohnerzahl und -entwicklung in den Städten und Gemeinden im Landkreis Coburg 2022 und 2030	224
42	Planungsvorhaben bis 2030 im Landkreis Coburg	227

43	Tendenzen in der Entwicklung der ÖPNV-Nutzung in der Stadt und im Landkreis Coburg bis 2030 nach Altersgruppen (gutachterliche Einschätzung)	238
44	Angaben zu Planungsüberlegungen aus der Befragung der Städte und Gemeinden im Landkreis Coburg sowie der Stadt Coburg zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans (2022)	244
45	Struktur der Maßnahmensteckbriefe.....	252
46	Überblick Handlungsfelder und Maßnahmen	253
47	Linienbündel im Landkreis Coburg (Fahrplanstand Dezember 2023)	306

Abbildung

1	Leitbild für die strategische Ausrichtung des ÖPNV in Stadt und Landkreis Coburg.....	11
2	Erläuterungen zur aufgabenträgerspezifischen Ausrichtung und Gültigkeit der Leitlinien.....	12
3	Leitbild – 1. Leitsatz	12
4	Leitbild – 2. Leitsatz	13
5	Leitbild – 3. Leitsatz	13
6	Leitbild – 4. Leitsatz	14
7	Leitbild – 5. Leitsatz	14
8	Leitbild – 6. Leitsatz	15
9	Leitbild – 7. Leitsatz und 8. Leitsatz	16
10	Leitbild – 9. Leitsatz	17
11	Leitbild – 10. Leitsatz	17
12	Leitbild – 11. Leitsatz	18
13	Handlungsfelder „Barrierefreiheit“ im ÖPNV.....	20
14	Mobilitätskette im ÖPNV	22
15	Haltestellenausbau in der Stadt Coburg als „Musterhaltestelle“ für Städte und Gemeinden im Landkreis (im Bild Haltestelle Klinikum) 33	
16	„Ampelsystem“ Qualitätsmanagement	49
17	Durchgängige (barrierefreie) Informationskette	64
18	Schematische Darstellung der Fahrgastinformation und Kommunikation	68
19	Relationskategorien für die Bewertung der Bedienungs- und Verbindungsqualität im Landkreis Coburg	81

20	Erschließungswirkung von Haltestellen in einem Siedlungsbereich	84
21	Raum- und Siedlungsstruktur Stadt und Landkreis Coburg	96
22	Summe Ein- und Auspendler von/ nach Kommunen im Landkreis Coburg (>249)	107
23	Liniennetz Regionalverkehr (Bestand Fahrplan 2024)	134
24	Liniennetz Regionalverkehr vor 06:00 Uhr (montags bis freitags; Bestand Fahrplan 2024)	135
25	Liniennetz Regionalverkehr nach 20:00 Uhr (montags bis freitags; Bestand Fahrplan 2024)	136
26	Tagesliniennetz Stadtbus Coburg (Bestand Fahrplan 2024)	158
27	Rückblick, Veränderungen seit 2015 im Landkreis Coburg und Stadt Coburg	168
28	Erschließung Regionalverkehr (Bestand Fahrplan 2021)	181
29	Erschließung Regionalverkehr (Bestand Fahrplan 2024)	181
30	Bewertung der Angebotsqualität im Landkreis Coburg HVZ	192
31	Bewertung der Angebotsqualität im Landkreis Coburg NVZ / SVZ	192
32	Verbindung Neustadt b. Coburg – Coburg Hinrichtung (07 bis 08 Uhr)	193
33	Verbindung Coburg – Neustadt b. Coburg Rückrichtung (13 bis 14 Uhr)	194
34	Verbindung Coburg – Neustadt b. Coburg Rückrichtung (19 bis 20 Uhr)	194
35	Erläuterung zur Lesbarkeit der Anschlussuhren	198
36	Ausstattung von Haltestellen mit Fahrgastinformationen (links: Bad Rodach, Bahnhof; rechts: Neustadt Bahnhof)	205
37	Ausstattung von Haltestellen mit dynamischen Informationssystemen (DFI) (Coburg, Albertsplatz)	206
38	Beispiel für ausgebauter Haltestelle mit Nichterfüllung der Anforderungen an die vollständige Barrierefreiheit (Haltestelle Ahlstadt)	208
39	Ausstattung von Haltestellen mit Fahrgastinformationen (Coburg, Theaterplatz)	216
40	SWOT-Analyse – Stärken	219
41	SWOT-Analyse – Schwächen	220
42	SWOT-Analyse – Chancen	221
43	SWOT-Analyse – Risiken	221
44	Prognose Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Coburg bis 2030 (2040)	223

45	Bevölkerungsprognose – Einwohnerzahlen für den Landkreis Coburg nach Altersgruppen im Zeitraum 2022 bis 2030/ 2040	226
46	Bevölkerungsprognose – Einwohnerzahlen für den Landkreis Coburg nach Altersgruppen im Zeitraum 2022 bis 2030	226
47	Prognose Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Coburg bis 2030 (2040)	229
48	Bevölkerungsprognose – Einwohnerzahlen für die Stadt Coburg nach Altersgruppen im Zeitraum 2022 bis 2030/ 2040	231
49	Bevölkerungsprognose – Einwohnerzahlen für die Stadt Coburg nach Altersgruppen im Zeitraum 2022 bis 2030	231
50	Beispiel für einen „Qualitätsbusverkehr“ (Schaffhausen, Schweiz)	303

Abkürzungsverzeichnis

ABI. EU	Amtsblatt der Europäischen Union
ABS	Anti-Blockier-System
App	Application software
ARGE ÖPNV	Arbeitsgemeinschaft über die ÖPNV-Zusammenarbeit im Nahverkehrsraum Coburg
ARGE Mobilität	Arbeitsgemeinschaft zur Zusammenarbeit für Mobilitätsthemen
ArD	Aktionsprogramm regionale Daseinsvorsorge
AST	Anruf-Sammel-Taxi
ASR	Anti-Schlupf-Regelung
AV	Abendverkehr
BAG	Bundesarbeitsgemeinschaft
BayBITV	Bayerische Barrierefreie Informationstechnik-Verordnung
BayLPIG	Bayerischen Landesplanungsgesetzes
BayÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern
BEG	Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH
B&R	Bike&Ride
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
BGBI	Bundesgesetzblatt
Bf.	Bahnhof
BITV	Barrierefreien-Informationstechnik-Verordnung
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
CVD	Clean Vehicles Directive (Richtlinie (EU) 2019/1161 vom 20. Juni 2019)
DEFAS Bayern	Durchgängiges Elektronisches Fahrgastinformations- und Anschlussicherungs-System Bayern
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
DIN	Deutsches Institut für Normung
DPM	Direct Performance Measure (direkte Leistungsmessung)
EF	Einzelfahrt
EG	Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates
eTicket	Elektronisches Ticket

Euro-VI	EU-Abgasnorm 6
EU-VO	Europäische Union-Verordnung
EW	Einwohner
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FV	Frühverkehr
GL	Gelenklinienbus
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
Hbf	Hauptbahnhof
Hrsg.	Herausgebende
HVZ	Hauptverkehrszeit
ISEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
ISO	International Organization for Standardization
IT	Informationstechnologie
ITCS	Intermodal Transport Control System
K	Kann
KBS	Kursbuchstrecke
KSG	Klimaschutzgesetz
LEP	Landesentwicklungsplan
LSA	Lichtsignalanlage
M	Muss
Midi	Midibus
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mo-Fr	Montag bis Freitag
MORD	Modellvorhaben der Raumordnung
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Normalverkehrszeit
ÖDA	öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ODV	On-Demand-Verkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr (straßengebunden; Bus, Straßenbahn, Stadtbahn)
ÖV	öffentlicher Verkehr (gesamter öffentlicher Verkehr)
OVF	Omnibusverkehr Franken GmbH
PBefG	Personenbeförderungsgesetz

P&R	Park&Ride
QMS	Qualitätsmanagementsystem
RB	Regionalbahn
RBL	Rechnergesteuertes Betriebsleitsystem
RE	Regionalexpress
RNVP	Regionaler NVP
ROG	Raumordnungsgesetz
Sa	Samstag
SaubFahrzeugBeschG	Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge
SL	Standardlinienbus
So/Ft	Sonn- und Feiertage
S	Soll
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
SVZ	Schwachverkehrszeit
T30	30-Minuten-Takt
TV	Tagesverkehr
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VF	Verstärkerfahrt
VGN	Verkehrsverbund Großraum Nürnberg
VZ	Verkehrszeit
WE	Wohneinheiten
WLAN	Wireless Local Area Network
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

Im Textteil verwendete Farben zur Kennzeichnung von Aussagen in Textabschnitten



wesentliche Festlegung bzw. Kernaussage des NVP



Zitat aus Gesetzen, Verordnungen, Vorschriften; Gremienbeschlüsse o. ä. öffentlichen Dokumenten



ergänzende fachliche Erläuterung



Exkurs

Alle Abbildung Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult (Abbildungen von Anderen sind im Einzelfall benannt).

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Menschen gleichermaßen zu berücksichtigen. Im Sinne des Gleichbehandlungsgrundsatzes werden im vorliegenden Bericht geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Aus Gründen der leichteren Lesbarkeit wird in Ausnahmefällen, z. B. wenn es sich um einen bekannten, in sich geschlossenen Personenkreis handelt, nach männlich/ weiblich differenziert.

1 Prozess der Fortschreibung des Nahverkehrsplans

Anlass

Die Stadt und der Landkreis Coburg sind als gemeinsamer Nahverkehrsraum bestimmt und haben einen „Gemeinsamen Nahverkehrsplan“ (Stand 2015, mit Teilfortschreibung der Stadt aus 2017). Mit der aktuellen Bearbeitung und Fortschreibung des Nahverkehrsplans (NVP) wurde Ende 2021 begonnen.

Seite | 1

Der NVP aus 2015 war für den Landkreis Coburg Grundlage für den bestehenden Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDA), der noch bis 31.08.2026 läuft. Die Teilfortschreibung des NVP für die Stadt Coburg war Grundlage für die Direktvergabe an das eigene Verkehrsunternehmen bis zum 31.10.2029.

Die aktuelle Fortschreibung fällt somit in die Laufzeit der bestehenden ÖDA. Die Fortschreibung soll in erster Linie der Überprüfung der bestehenden Angebote dienen, soll aber auch aktuelle Entwicklungen aufnehmen und die Basis für die anstehenden Vergabeverfahren bilden.

Wesentliche Einflüsse auf die zukünftige Entwicklung des ÖPNV-Angebots stellt der Beitritt zum Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) zum 01.01.2024 dar. Auch die Herausforderungen für den ÖPNV, die v. a. unter den Begriffen „Klimaschutz“ und „Verkehrswende“ diskutiert werden, sowie die Anforderungen an die Planung der „vollständigen Barrierefreiheit, entsprechend der Vorgaben im Personenbeförderungsgesetz (siehe Kapitel 4.1), sind wesentliche Randbedingungen für die NVP-Fortschreibung.

Prozess

Die Fortschreibung erfolgt in Zuständigkeit der ARGE ÖPNV Stadt und des Landkreises Coburg. Der Fortschreibungsprozess war durch folgende Eckpunkte und Meilensteine gekennzeichnet:

- onlinebasierte Befragung der Städte und Gemeinden (Dezember 2021 bis Mai 2022),
- Leitbildentwicklung (September bis Oktober 2022)
 - Abstimmungsprozess des Leitbildes (siehe Kapitel 3.2)
- Einbindung der Kreispolitik und Stadtpolitik sowie von Fachexperten zur Diskussion spezifischer Themenfelder zur Fortschreibung des NVP:
 - Zielfindungsworkshop (28.02.2022)
 - Teilnehmende: politischen Vertreter der Städte und Gemeinden, Fachausschuss des Landkreises, Ältestenrat des Landkreis Coburg, Senat für Stadt- und Verkehrsplanung
 - Inhalte: Themensammlung zur strategischen Ausrichtung der Fortschreibung des NVP
 - Information der politischen Fachausschüsse von Landkreis und Stadt

- regelmäßiger Austausch und Abstimmung mit den Vertretern der ARGE ÖPNV Stadt und des Landratsamtes

Die Bestandsaufnahme und Analyse erfolgt auf der Grundlage der im Bearbeitungszeitraum verfügbaren Daten und Informationen. Diese beziehen sich auf unterschiedliche Zeitpunkte, da die Daten von den Institutionen teilw. in unterschiedlichen Zyklen erfasst und veröffentlicht werden. Daher ist ein zeitliches Angleichen der Datenstände nicht möglich.

2 Rahmenbedingungen und rechtliche Grundlagen

2.1 Gesetzliche Grundlagen

Der NVP ist das strategische Planungsinstrument für den Landkreis und die Stadt Coburg, in dem die langfristige Entwicklung und Organisation des ÖPNV beschrieben und definiert wird. Die Fortschreibung des NVP basiert auf gesetzlichen Grundlagen, gegliedert nach relevanten Rechtsvorschriften auf europäischer, nationaler und regionaler Ebene. Diese bilden den rechtlichen Rahmen für die NVP-Fortschreibung.

Seite | 3

- Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10.2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. EU Nr. L 315 S. 1) in der jeweils geltenden Fassung (nachfolgend: EU VO (EG) Nr. 1370/2007). Diese Verordnung bildet den rechtlichen Rahmen für die Organisation des Personenverkehrs im Schienen- und Straßenverkehr innerhalb der EU.
- Das Personenbeförderungsgesetz (nachfolgend: PBefG) vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. April 2021 (BGBl. I S. 822). Es bildet die zentrale Grundlage für die Planung, Organisation und Durchführung des ÖPNV. Es regelt Aspekte wie Linienverkehr, bedarfsverkehr, Beförderungspflicht, Tarife, Qualität und Sicherheit der Dienstleistungen und legt fest, welche Voraussetzungen für den Betrieb von Verkehrsdiensten erfüllt sein müssen.
- Das „Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern“ (BayÖPNVG)¹ konkretisiert die vorab dargestellten europäischen und nationalen Vorgaben und enthält folgende Regelungen:
 - Allgemeine Vorschriften (Art. 1–7): Dieser Teil enthält grundlegende Regelungen und Zielsetzungen, die bei der Ausgestaltung des ÖPNV zu berücksichtigen sind und definiert den Öffentlichen Personennahverkehr als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge (Art. 2 Abs. 1 BayÖPNVG).
 - Aufgabenverantwortung (Art. 8–18): Hier wird festgelegt, welche Stellen für die Organisation und Durchführung des allgemeinen ÖPNV verantwortlich sind.
 - Finanzierung (Art. 19–29): Dieser Abschnitt regelt die Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs, einschließlich der Mittelbereitstellung und -verwendung.

¹ <https://www.verkuendung-bayern.de/files/gvbl/2023/14/gvbl-2023-14.pdf#page=87>; zuletzt geändert durch Gesetz vom 24.07.2023

- Das Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1467, 1468), zuletzt geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 23. Mai 2022 (BGBl. I S. 760). Im BGG ist die uneingeschränkte Mobilität von Menschen mit Behinderungen im ÖPNV festgeschrieben. Hierzu zählen barrierefreie Zugänge zu Fahrzeugen und Haltestellen sowie die Bereitstellung von Informationen für alle Fahrgäste.

Weitere gesetzliche Regelungen, die im NVP zu berücksichtigen sind:

- Das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG) vom 9. Juni 2021 (BGBl. I S. 1691): dieses Gesetz dient der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161 (Clean Vehicles Directive (CVD)) des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (ABl. L 188 vom 12.7.2019, S. 116). Es legt für den ÖPNV die Anforderungen an die Beschaffung von Fahrzeugen durch öffentliche Auftraggeber (auch bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen) ÖPNV fest.
- Das Klimaschutzgesetz (KSG) vom 12.12.2019 (BGBl. I S. 2513), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18.09.2021 (BGBl. I S. 3905). Es dient dazu im NVP, Maßnahmen zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen zu implementieren sowie eine umweltgerechte Gestaltung und nachhaltige Entwicklung des Nahverkehrs zu fördern. Der Fokus liegt dabei auf nachhaltigen Mobilitätslösungen sowie umweltfreundlichen Antrieben und Energieeffizienz.

2.2 Planerische Grundlagen

Während der Aufstellung bzw. der Fortschreibung des NVP sind neben den gesetzlichen Grundlagen, ebenso planerische Grundlagen und somit die Vorgaben der übergeordneten Planungsebenen zu beachten und zu berücksichtigen.

Die Gestaltung des ÖPNV im Landkreis und in der Stadt Coburg berücksichtigt die Vorgaben der Raumordnung und der Landesplanung sowie unterstützt deren Grundsätze und Zielsetzungen. Im NVP sind die Vorgaben der übergeordneten Planungsebenen zu beachten und zu berücksichtigen. Die städtebaulichen und verkehrlichen Planungsabsichten des Landkreises und der Stadt sowie der einzelnen kreisangehörigen Städte und Gemeinden sind grundsätzlich mit den Zielen und Vorgaben der Nahverkehrsplanung abzustimmen.

2.2.1 Ziele und Rahmenvorgaben der Raumordnungs- und Landesplanung

Die Ziele der Raumordnung und Landesplanung für den Landkreis Coburg orientieren sich an den Vorgaben der bundes- und landesrechtlichen Vorschriften des Raumordnungsgesetzes (ROG) sowie des Bayerischen Landesplanungsgesetzes (BayLPIG).

Allgemeine Ziele der Raumordnung und Landesplanung für Bayern sind im Landesentwicklungsprogramm für Bayern (LEP) 2013² festgeschrieben. Konkrete Ziele und Festlegungen der Raumordnung für den Nahverkehrsraum sind dem Regionalplan Region Oberfranken West zu entnehmen.

Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) 2013

Seite | 5

Im Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) 2013, mit Teilfortschreibung in der Fassung Stand 2023, werden folgende, für die ÖPNV-Planung im Untersuchungsgebiet relevante, Ziele zur Entwicklung der Raumstruktur formuliert:³

- Steigerung der Leistungsfähigkeit des ÖPNV, so dass dieser einen möglichst großen Anteil des motorisierten Individualverkehrs übernehmen kann.
- Ausbau und Schaffung eines qualitativ und quantitativ überzeugenden Angebotes im ÖPNV, unter Beachtung verkehrsträgerübergreifender guter Anschlusssituationen, weitgehender Barrierefreiheit sowie kurzer Reisezeiten.
- Ausbau der Straßenverkehrsinfrastruktur, um die Vernetzung mit den Fernverkehrshaltepunkten und somit den Anschluss des ländlichen Raums an den öffentlichen Personenfernverkehr zu sichern.
- Ausbau von Mobilitätsstationen an geeigneten Standorten, um Umsteigemöglichkeiten auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu bündeln und aufeinander abzustimmen.
- Einführung neuer Mobilitätsformen und -angebote, um flexibel auf veränderte Rahmenbedingungen durch den demographischen Wandel eingehen zu können.
- Die Vernetzung und Kooperation der Verkehrsträger sollen durch bauliche Maßnahmen und den Einsatz neuer Technologien gesteigert werden.
- Die Verkehrsverhältnisse in den Verdichtungsräumen und in stark frequentierten Tourismusgebieten sollen insbesondere durch die Stärkung des öffentlichen Personenverkehrs verbessert werden.
- Das Schienenwegenetz soll erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden. Dazu gehören attraktive, barrierefreie Bahnhöfe.
- Eine ortsübliche Anbindung an den ÖPNV muss sowohl in baulich verdichteten Siedlungsgebieten, als auch in städtebaulichen Randlagen sichergestellt werden.
- Die zentralörtlichen Einrichtungen des Grundbedarfs, dazu gehören u. a. qualifizierte ÖPNV-Knotenpunkte, müssen für die Bevölkerung in zumutbarer Erreichbarkeit liegen

² Bayerische Staatsregierung, Landesentwicklungsprogramm Bayern, 2013 (Teilfortschreibung 01.06.2023)

³ ebenda

Regionalplan Region Oberfranken-West

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist eine wichtige Aufgabe der Daseinsvorsorge in Bayern. Ziel ist es, eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu bieten. Dabei steht im Vordergrund, die Belange des Individualverkehrs und des öffentlichen Personennahverkehrs stärker aufeinander abzustimmen sowie auf eine Erhöhung des Anteils des öffentlichen Personennahverkehrs hinzuwirken. Konkrete räumliche Ziele der Raumordnung und Landesplanung für den Nahverkehrsraum sind im Regionalplan für die Region Oberfranken-West dargestellt.

Das Verkehrsleitbild⁴ enthält folgende Aussagen zum ÖPNV:

- Der ÖPNV soll in allen Teilen der Region durch bessere Erschließung, höhere Servicequalität, längere Betriebszeiten und dichtere Taktzeiten ausgebaut werden.
- Besonders im oberfränkischen Teil des Großen Verdichtungsraums Nürnberg/Fürth/Erlangen, in den Oberzentren der Region, im Verdichtungsraum Bamberg und im Stadt- und Umlandbereich Coburg soll der ÖPNV als Alternative zum Autoverkehr vorrangig gestärkt werden.
- Die Nahverkehrsverbindungen zu den benachbarten Regionen und nach Thüringen sowie innerhalb der Metropolregion Nürnberg sollen verbessert werden.

Erschließung im ländlichen Raum:

- Im ländlichen Raum ist eine angemessene Erschließung aller Kommunen durch den ÖPNV sicherzustellen.
- Besonders die Verbindungen zwischen den zentralen Orten und den zugehörigen Verflechtungsbereichen sollen verbessert werden. Dabei ist anzustreben, das ÖPNV-Angebot auf das Angebot im Schienenpersonennahverkehr abzustimmen und auf eine Verknüpfung mit dem MIV (Park&Ride) hinzuwirken. Dabei sollen verschiedene Bahnhöfe und Haltestellen in ihrer Verknüpfungsfunktion und Gestaltung verbessert werden.
- Eine Optimierung der Erschließungswirkung soll durch die Schaffung neuer und die Verlegung bestehender Haltepunkte erfolgen.

Leitlinien zur Nahverkehrsplanung in Bayern

Das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie hat 1998 die „Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern“⁵ veröffentlicht. In der Leitlinie sind die wesentlichen Planungsinhalte dargestellt, die im Rahmen der Erstellung oder Fortschreibung eines NVP behandelt werden sollen.

⁴ Regionalplan Oberfranken-West, Teil B Va-Verkehr, Ziele und Grundsätze; Stand 25.07.2011

⁵ <https://www.gesetze-bayern.de/Content/Document/BayVwV97658>; letzter Zugriff: 14.03.2024

Die wesentlichen Punkte aus der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern sind:

- Integrierte Planung: Die Nahverkehrsplanung soll integriert und abgestimmt mit anderen Verkehrsträgern sowie den räumlichen und wirtschaftlichen Entwicklungen erfolgen.
- Bedarfsorientierung: Die Planung soll den Bedürfnissen der Fahrgäste gerecht werden und eine bedarfsgerechte Versorgung sicherstellen.
- Qualitätsstandards: Es werden Qualitätsstandards für den Nahverkehr festgelegt, um einen hohen Standard für die Fahrgäste zu gewährleisten.
- Finanzierung und Förderung: Die Leitlinie enthält Hinweise zur Finanzierung und Förderung des Nahverkehrs.

2.2.2 Regionaler NVP des Verkehrsverbundes Großraum Nürnberg

Der Regionale NVP (RNVP) des Verkehrsverbundes Großraum Nürnberg (VGN) hat die Aufgabe, den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in der Region zu fördern und zu unterstützen. Er dient als übergeordnetes Konzept, in dem die strategischen Ziele, Maßnahmen und Standards für den öffentlichen Nahverkehr im Verbundgebiet definiert sind. Der RNVP ist die Basis für die Entwicklung lokaler Nahverkehrspläne, in denen die spezifischen Anforderungen und Gegebenheiten vor Ort berücksichtigt werden.

Der aktuelle RNVP des VGN wurde Ende November 2022 veröffentlicht und stellt das zentrale Steuerinstrument zur Entwicklung des öffentlichen Regional- und Nahverkehrs im Verbundraum dar. Dies gilt mit dem Verbundbeitritt zum VGN ab dem 01.01.2024, zukünftig auch für die Fortschreibung des NVP Stadt- und Landkreis Coburg.

2.2.3 Weitere Konzepte und zu berücksichtigende Planwerke

Neben den gesetzlichen und planerischen Grundlagen werden weitere Konzepte bei der Fortschreibung des NVP berücksichtigt:

- Nahverkehrspläne der benachbarten Aufgabenträger (siehe Kapitel 13.2.4)
- Radverkehrskonzept 2022 für den Landkreis Coburg (siehe Kapitel 13.2.2),
- Kommunales Elektromobilitätskonzept für den Landkreis Coburg (siehe Kapitel 13.2.2).

3 Leitbild der Nahverkehrsplanung in Stadt und Landkreis Coburg

3.1 Ziele und Perspektiven im Kontext aktueller Trends

Seite | 8

Im Kontext aktueller (globaler) Trends und Anforderungen NVP verfolgt das im NVP-Prozess 2022 erarbeitete „Leitbild“ als primäre Zielsetzung eine wirksame Verbesserung des ÖPNV, damit dieser in Stadt und Landkreis Coburg seinen erforderlichen Anteil an der Mobilitätswende, und damit am Erfüllen der globalen, regionalen und lokalen Klimaschutzziele, leisten kann. Folgende Themen bilden dabei den Fokus:

- Mobilitätswende,
- Antriebswende,
- Digitalisierungswende,
- Barrierefreiheitswende.

Das Leitbild einer Organisation (hier ÖPNV-Aufgabenträger Stadt und Landkreis Coburg) beschreibt die perspektivisch langfristigen Zielsetzungen, die Grundprinzipien und das Selbstverständnis für die Weiterentwicklung des ÖPNV, an denen sich die Beteiligten (hier neben Stadt und Landkreis auch Kommunen und Verkehrsunternehmen) bei allen Handlungen orientieren sollen, damit die Vision (hier „Mobilitätswende“) konsequent verfolgt werden kann.

Voraussetzung für die Umsetzung der Leitbildstrategie des NVP Stadt und Landkreis Coburg ist eine gesicherte Finanzierung und die Zusammenarbeit zwischen Bund, Freistaat Bayern, Verkehrsverbund, Kommunen und Verkehrsunternehmen. Die Eckpfeiler der Finanzierungsstrategie sind in der ÖPNV-Strategie für den Freistaat Bayern⁶ definiert.

3.2 Vorgehensweise und Methodik

Die Entwicklung eines Leitbildes für die zukünftige Nahverkehrsplanung in Stadt und Landkreis Coburg war im Fortschreibungsprozess des NVP als wesentlicher Meilenstein definiert. Die finale Erarbeitung des Leitbildes erfolgte im September/ Oktober 2022.

⁶ ÖPNV-Strategie 2030 für den Freistaat Bayern, Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr; Dezember 2022

Auftakt zur Identifizierung von Themen für die Fortschreibung des NVP, und damit auch Grundlage für die Leitbildentwicklung, war ein „Zielfindungsworkshop“ (28.02.2022) mit Landrat, Vertretern aus politischen Gremien und dem ÖPNV-Berater. In diesem wurde unter Berücksichtigung der aktuellen Situation und Trends zum ÖPNV gemeinsam die wesentliche Zielausrichtung für den NVP diskutiert.

1. Durchführung des Zielfindungswshops, am 28.02.2022
2. Vorstellung des Leitbildes im Ausschuss für Umwelt, Energie und Mobilität, am 30.06.2022 (Vorberatung)
3. Vorstellung des Leitbildes im Kreistag am 21.07.2022 (Aufnahme von Anregungen zur Überarbeitung)
4. Vorstellung des Leitbildes im Ausschuss für Umwelt, Energie und Mobilität, am 13.10.2022 (Vorberatung)
5. Vorstellung und einstimmiger Beschluss des Leitbildes in der 5. Sitzung des Senats für Klimaschutz, Mobilität und Energie, am 19.10.2022
Beschlusstext: „Vorbehaltlich der entsprechenden Zustimmung der Gremien des Landkreises Coburg werden die vorgestellten und als Anlage beigefügten Leitsätze als Grundlage für die weitere Aufstellung des NVP beschlossen. Die Leitsätze gelten als Eckpfeiler für alle weiteren Entscheidungen.“⁷
6. Vorstellung und einstimmiger Beschluss des Leitbildes in der 17. Sitzung des Kreistages des Landkreises Coburg, am 27.10.2022
Beschlusstext: „Vorbehaltlich der entsprechenden Zustimmung der Gremien der Stadt Coburg werden die vorgestellten und als Anlage beigefügten Leitsätze als Grundlage für die weitere Aufstellung des NVP beschlossen. Die Leitsätze gelten als Eckpfeiler für alle weiteren Entscheidungen.“⁸
7. Beschluss des Leitbildes in der 10. Sitzung des Stadtrates, am 17.11.2022
Beschlusstext: „Vorbehaltlich der entsprechenden Zustimmung der Gremien des Landkreises Coburg werden die vorgestellten und als Anlage beigefügten Leitsätze als Grundlage für die weitere Aufstellung des NVP beschlossen. Die Leitsätze gelten als Eckpfeiler für alle weiteren Entscheidungen.“⁹

⁷ https://ris.coburg.de/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZQSJvMF7-yuigwKTA-GayR9qjk45qGuYRsa7BBxyiwd2g/Beschlusstext_557-2022_-oeffentlich-_Senat_fuer_Klimaschutz-_Mobilitaet_und_Energie_19.10.2022.pdf; Stand 19.10.2022

⁸ https://www.landkreis-coburg.de/bi/vo0050.php?__kvonr=3166; Stand 13.06.2022

⁹ https://ris.coburg.de/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZVU4_j_5UOVQukxmM-Khf_NGFo9 MRom--1xxZj1n7zTa7/Beschlusstext_557-2022_-oeffentlich-_Stadtrat_17.11.2022.pdf; Stand 17.11.2022

3.3 Leitbildentwicklung

Insgesamt wurden 11 Leitsätze im Leitbild verankert und nach Themenschwerpunkten in neun Handlungsfeldern zusammengefasst. Im weiteren Verlauf des NVP-Prozesses bilden diese Handlungsschwerpunkte den Rahmen für die Maßnahmenentwicklung.

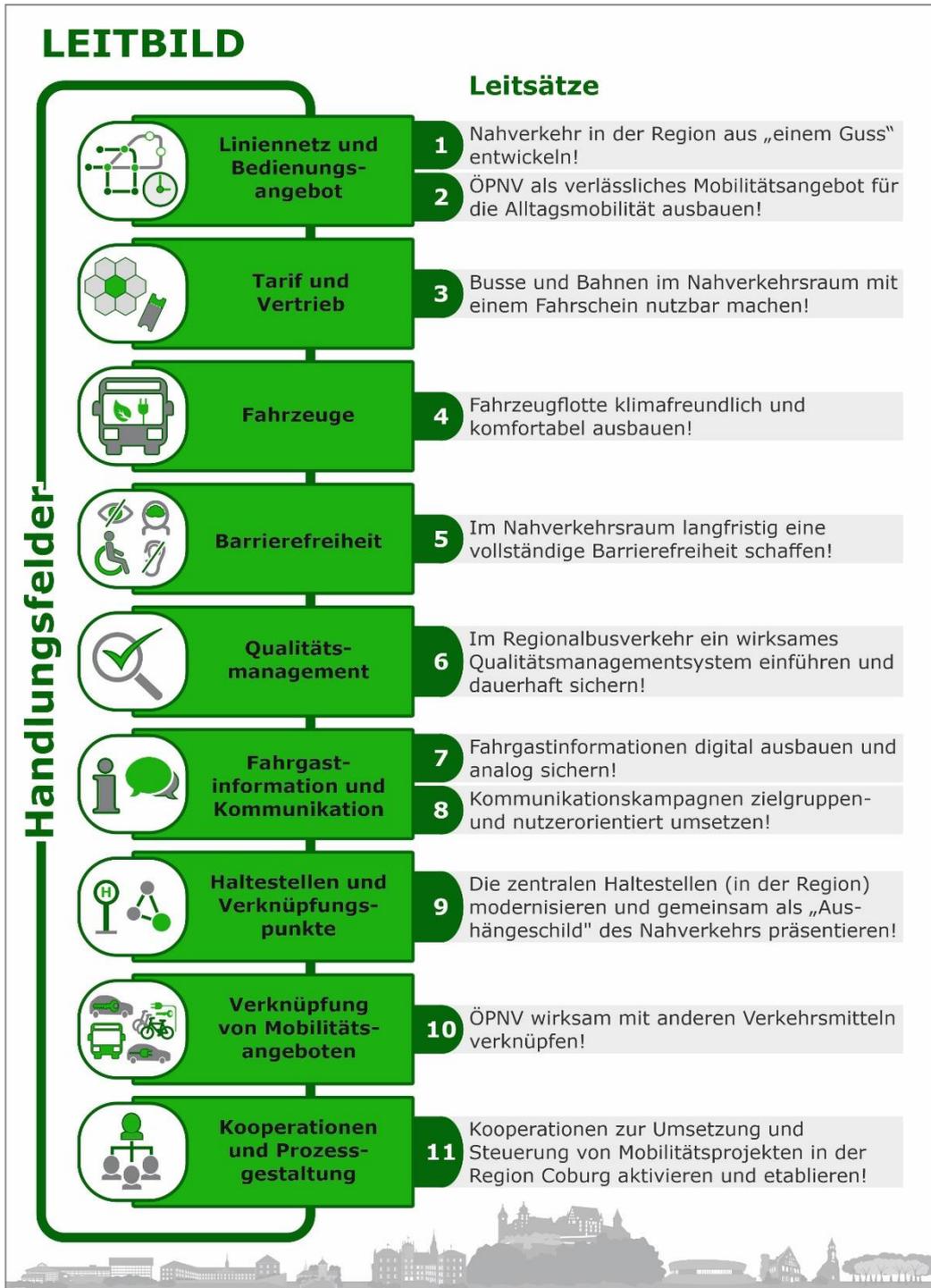


Abbildung 1: Leitbild für die strategische Ausrichtung des ÖPNV in Stadt und Landkreis Coburg

3.4 Inhalte des Leitbildes

Im nächsten Schritt wurden die Ziele und Inhalte der einzelnen Leitsätze konkretisiert, um die Kernthemen im Hinblick auf die Entwicklung von Maßnahmen bereits in dieser Phase zu verdeutlichen.

Zur Verdeutlichung der Zuständigkeiten, wurden die Ziele und Inhalte der Leitsätze im Hinblick auf die aufgabenträgerspezifische Ausrichtung und Gültigkeit jeweils in drei Kategorien unterteilt:

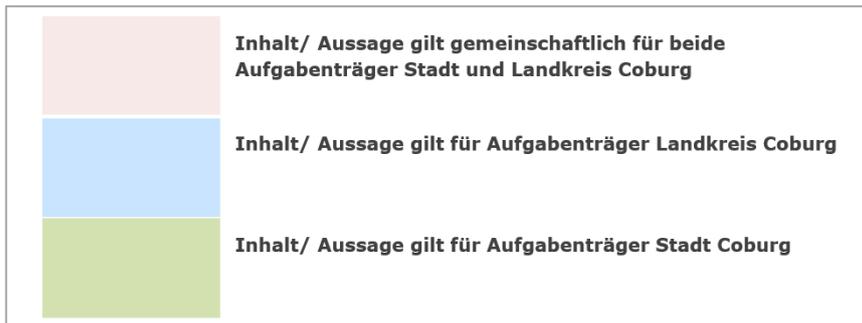


Abbildung 2: Erläuterungen zur aufgabenträgerspezifischen Ausrichtung und Gültigkeit der Leitlinien

HANDLUNGSFELD **Linienetz und Bedienungsangebot**



1. Leitsatz
Nahverkehr in der Region aus „einem Guss“ entwickeln!

Ziel/ Inhalt

- Der ÖPNV und der SPNV werden von Stadt und Landkreis Coburg als **integriertes Gesamtsystem** verstanden und entwickelt.
- Beide Aufgabenträger entwickeln partnerschaftlich den Nahverkehr in der Region weiter.
- Im **Stadt-Umland-Verkehr Coburg** wird der Regionalbus- und der Stadtbusverkehr in der Aufgabenteilung bestmöglich koordiniert. Dazu sollen, soweit verkehrlich sinnvoll und rechtlich möglich, Stadtbuslinien in die Region ausgeweitet werden. Stadt und Landkreis Coburg sehen sich als gemeinsam zuständige Behörde in der kooperativen Verantwortung für den Stadt-Umland-Verkehr. Bei den anstehenden Neuvergaben der jeweiligen Öffentlichen Dienstleistungsaufträge ist dazu ein passendes Organisationsmodell zu entwickeln. Stadt und Landkreis Coburg
- Im Regionalverkehr werden die Hauptachsen, welche erkennbar noch nicht durch vollständig ausgeschöpfte Nachfragepotenziale gekennzeichnet sind, gezielt gestärkt und ausgebaut.
- Der Rufbusverkehr wird durch Nutzung der Möglichkeiten und Chancen der Digitalisierung zum „Rufbus 2.0“ in einer neuen Qualität weiterentwickelt. Der Rufbus ist hinsichtlich der Nutzbarkeit flexibler und attraktiver zu gestalten. Er soll in diesem Zusammenhang verstärkt für Querverbindungen im Kreisgebiet und für die Bedienung außerhalb des klassischen „Tagesverkehrs“ zum Einsatz kommen. Landkreis Coburg
- Autonome Busse werden als anwendbare Mobilitätslösung im Nahverkehrsraum geprüft, sobald diese technisch ausgereift, für den Einsatz im ÖPNV ausreichend zuverlässig sowie wirtschaftlich tragfähig sind. Stadt und Landkreis Coburg

Abbildung 3: Leitbild – 1. Leitsatz

HANDLUNGSFELD Liniennetz und Bedienungsangebot

2. Leitsatz

ÖPNV als verlässliches Mobilitätsangebot für die Alltagsmobilität ausbauen!



Ziel/ Inhalt

- Die beiden Aufgabenträger verstehen unter „Alltagsmobilität“ die Mobilität, die zur Absicherung der Grundbedürfnisse erforderlich ist. Dies betrifft in erster Linie die Zwecke Schule, Ausbildung, Arbeit, Einkaufen, Gesundheit und Erledigungen.
- Das zur Sicherstellung der Alltagsmobilität erforderliche ÖPNV-Angebot wird im Landkreis und im Stadtgebiet im Sinne einer „Anbindungsgarantie“ zur Verfügung gestellt. Der Anspruch ist, dass der ÖPNV räumlich und zeitlich 90 % der Mobilitätsbedürfnisse der Alltagsmobilität abdeckt. Für die Erfüllung dieses Anspruches werden absehbar verstärkt Rufbusverkehre im Kreisgebiet und auch im Stadtgebiet zum Einsatz kommen (siehe Leitsatz 1).
- Zur Absicherung der „Anbindungsgarantie“ ist das Bedienungsangebot regelmäßig hinsichtlich Takt- und Linienführung zu prüfen und an den (sich ggf. veränderten) Mobilitätsgewohnheiten auszurichten. Stadt und Landkreis Coburg

- Das in diesem Sinne vorzuhaltende „verlässliche Angebot“ wird im Landkreis ab Sommer 2026 folgende Parameter beinhalten:
 - Rahmenzeit: 05:30 Uhr bis 21:00 Uhr
 - stündliches Fahrtangebot, auch mit Rufbus Landkreis Coburg

- Im Stadtgebiet Coburg werden bis 2029* folgende Parameter sichergestellt:
 - Rahmenzeit: 05:30 Uhr bis 21:00 Uhr
 - in der Kernstadt und in den Stadtteilen mindestens halbstündliches Fahrtangebot
 - auf definierten Hauptachsen durch Taktüberlagerung mindestens 15-Minuten-Takt

* In Vorbereitung des ÖDA ab 2029 ist frühzeitig die Definition des „verlässlichen Angebotes“ für das Stadtgebiet Coburg zu evaluieren und anzupassen. Stadt Coburg

Abbildung 4: Leitbild – 2. Leitsatz

HANDLUNGSFELD Tarif und Vertrieb

3. Leitsatz

Busse und Bahnen im Nahverkehrsraum mit einem Fahrschein nutzbar machen!



Ziel/ Inhalt

- Als Mindestziel wird der Ansatz „Bus- Schiene- Gemeinschaftstarif in Stadt und Landkreis Coburg“ verfolgt.
 - ▶ **eine Region = ein Fahrschein!**
- Die Region (Stadt und Landkreis Coburg) prüft einen möglichen Beitritt zum VGN zum 01.01.2024. Unsere Erwartung ist, dass neben den Chancen der Digitalisierung die erweiterten Möglichkeiten des Tarifverbundes konsequent für die Verbesserung des ÖPNV in der Region Coburg genutzt werden können. Stadt und Landkreis Coburg

Abbildung 5: Leitbild – 3. Leitsatz

HANDLUNGSFELD Fahrzeuge



4. Leitsatz
Fahrzeugflotte klimafreundlich und komfortabel ausbauen!

Ziel/ Inhalt

- Die Aufgabenträger in der Region Coburg verfolgen im ÖPNV eine nachhaltig wirksame Co2-Einsparung, insbesondere durch die Einführung sauberer Antriebsformen.
- Bis 2030 soll im Nahverkehrsraum mindestens 50 % der Fahrzeugflotte über emissionsfreie Antriebe verfügen.*

* Dieser Zielwert ist mit den Vorgaben der europäischen CVD kompatibel.

Stadt und Landkreis Coburg

- Im Regionalverkehr wird ab Herbst 2026 im Linienverkehr eine Busflotte vollständig mit Niederflur und Klimaanlage im Einsatz sein.

Landkreis Coburg

Abbildung 6: Leitbild – 4. Leitsatz

HANDLUNGSFELD Barrierefreiheit



5. Leitsatz
Im Nahverkehrsraum langfristig eine vollständige Barrierefreiheit schaffen!

Ziel/ Inhalt

- Die Planung und Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV ist entsprechend der Bundesgesetzgebung eine Pflichtaufgabe der Aufgabenträger. Im Landkreis Coburg besteht zur Erfüllung dieser Zielvorgabe ein enormer Nachholbedarf.
- Die Schaffung der Barrierefreiheit erfolgt nach dem Grundsatz „Design für alle“. Die entsprechenden Maßnahmen sind zum Nutzen für alle Fahrgäste und fördern die soziale Teilhabe.
- Die örtlichen Behindertenvertreter*innen werden umfassend in die Prozesse zur Schaffung der vollständigen Barrierefreiheit eingebunden.

Stadt und Landkreis Coburg

- Im Stadtgebiet Coburg wird der Haltestellenausbau weiter fortgeführt. Die Busse im Stadtbusverkehr sind bei den jeweiligen Neubeschaffungen hinsichtlich der Barrierefreiheit nach dem aktuellen „Stand der Technik“ auszustatten.

Stadt Coburg

- Ab Sommer 2026 werden im Regionalverkehr ausschließlich barrierefreie Linienbusse eingesetzt, um die Vorgaben des Bundesgesetzgebers erfüllen zu können. Im Rufbus wird ein funktionierendes Betriebsmodell für eine barrierefreie Nutzbarkeit geschaffen.
- Der Landkreis wird in seiner Funktion als Aufgabenträger den Haltestellenausbau in den Städten und Gemeinden vorantreiben. Die Haltestellen sollen durch die Straßenbau-träger konsequent nach Prioritäten ausgebaut werden. Der Landkreis verfolgt folgende Zielsetzung im Haltestellenausbau:
 - bis Sommer 2026 in jedem Ort > 1.000 EW mindestens eine barrierefreie Haltestelle
 - bis 2030 alle Haltestellen mit >100 Ein- und Aussteigern barrierefrei
- Der Landkreis wird im Haltestellenausbau eine koordinierende Federführung übernehmen. Dazu wird u. a. eine Prioritätenliste erarbeitet, mit den Beteiligten abgestimmt und gepflegt.

Landkreis Coburg

Abbildung 7: Leitbild – 5. Leitsatz

HANDLUNGSFELD Qualitätsmanagement

6. Leitsatz

Im Regionalbusverkehr ein wirksames Qualitätsmanagementsystem einführen und dauerhaft sichern!



Ziel/ Inhalt

- Das Qualitätsmanagementsystem (QMS) wird als Zusammenspiel der Instrumente Qualitätsfestlegung, -kontrolle und -sicherung verstanden.
- Der Landkreis verfolgt mit dem QMS eine nachhaltige Sicherung der Kundenzufriedenheit im Regionalverkehr. Eine hohe Kundenakzeptanz ist Voraussetzung für eine optimale Ausschöpfung der Einnahmen.
- Wesentlicher Schwerpunkt ist die Etablierung von funktionsfähigen Instrumenten zur Qualitätssicherung und zur Sicherung des Einflusses des Landkreises auf die direkte Qualitätserfüllung beim Verkehrsunternehmen.
- Die Etablierung eines wirksameren QMS erfordert die Schaffung zusätzlicher Ressourcen beim Aufgabenträger.

Landkreis Coburg

Abbildung 8: Leitbild – 6. Leitsatz

HANDLUNGSFELD Fahrgastinformation und Kommunikation



7. Leitsatz

Fahrgastinformationen digital ausbauen und analog sichern!

Ziel/ Inhalt

- Die Chancen der Digitalisierung zur Verbesserung der Fahrgastinformation sollen mit dem Beitritt zum VGN auf Ebene des großen Verkehrsverbundes umfassend genutzt werden.
- Beide Aufgabenträger werden die Digitalisierung fördern und ausbauen sowie Synergieeffekte zwischen Stadt- und Regionalverkehr bestmöglich ausschöpfen. In allen Bussen des Regionalverkehrs wird ein Breitbandanschluss/ W-LAN zur Verfügung stehen.
- Die Ausweitung der Digitalisierung der Fahrgastinformation darf dabei nicht zu Nachteilen für einzelne Nutzergruppen führen. Analoge Informationsmöglichkeiten müssen weiterhin bereitgestellt und verfügbar sein.
- Im Bereich „Fahrgastinformation“ sind vorhandene Strukturen (z. B. Beratung in SÜCInfo) zu nutzen und bestehende Ressourcen einzubinden.

Stadt und Landkreis Coburg

8. Leitsatz

Kommunikationskampagnen zielgruppen- und nutzenorientiert umsetzen!

Ziel/ Inhalt

- Die Aufgabenträger Stadt und Landkreis verstehen unter „Kommunikation“, über die klassische Fahrgastinformation hinaus, alle Maßnahmen welche das Wissen, die Einstellungen, die Erwartungen und das Verhalten der (potenziellen) ÖPNV-Nutzer nachhaltig beeinflussen (können).
- Die Kommunikationsmaßnahmen werden vor diesem Hintergrund abgestimmt auf ein passendes Nutzen-Kosten-Verhältnis entwickelt und umgesetzt. Die Maßnahmen sind dabei auf die konkreten Mobilitätspotenziale auszurichten, sie sollen vordergründig die ÖPNV-Nachfrage steigern.
- Im Hinblick auf die Zielerfüllung einer Steigerung der ÖPNV-Nachfrage wird jährlich ein ausreichendes Budget zur Verfügung gestellt. Mögliche Synergieeffekte in Folge des Beitrittes zum VGN sind optimal zu nutzen.
- Wesentliche Anlässe, die absehbar zur signifikanten Veränderung des Mobilitätsverhaltens führen, sind mit Kommunikationskampagne zu begleiten (z. B. Eröffnung des neuen Klinikums in Coburg).
- Im Netzwerk sind Partner in der Region (z. B. Tourismusverbände) bestmöglich einzubinden.

Stadt und Landkreis Coburg

Abbildung 9: Leitbild – 7. Leitsatz und 8. Leitsatz

HANDLUNGSFELD Haltestellen und Verknüpfungspunkte

9. Leitsatz

Die zentralen Haltestellen (in der Region) modernisieren und gemeinsam als „Aushängeschild“ des Nahverkehrs präsentieren!



Ziel/ Inhalt

- Die Ausstrahlungskraft und die Infrastrukturqualität der zentralen Haltestellen* werden signifikant verbessert. In den Stadtzentren und in den „Dorfmitten“ soll das Vorhandensein des ÖPNV mit auffälligen, modernen Haltestellen visuell betont werden.
- Die Belange der Barrierefreiheit sind bei Modernisierung der ÖPNV-Infrastruktur zwingend zu beachten (siehe Leitsatz 5).

* Bei den „Zentralen Haltestellen“ handelt es sich um die jeweils prägende Haltestelle im Kernbereich der ausgewiesenen Mittel- und Grundzentren sowie um die Haltestellen an den Bahnhöfen im Kreisgebiet. Stadt und Landkreis Coburg

- Der Landkreis wird die kreisangehörigen Städte und Gemeinden bei der Modernisierung der Haltestelleninfrastruktur, insbesondere bei der Planung und Fördermittelbeantragung, unterstützen. Er prüft in diesem Kontext die (Mit-) Förderung des Haltestellenausbaus mit dem Ziel, ein kreiseinheitliches Haltestellendesign zu schaffen.
- Der Landkreis wird zum Haltestellenausbau ein „Baukastensystem“ mit Gestaltungs-kriterien vorschlagen. In Abstimmung mit den Städten und Gemeinden wird der Landkreis weiterhin eine Prioritätenliste erarbeiten und eine Umsetzungsreihenfolge festlegen. Landkreis Coburg

Abbildung 10: Leitbild – 9. Leitsatz

HANDLUNGSFELD Verknüpfung von Mobilitätsangeboten

10. Leitsatz

ÖPNV wirksam mit anderen Verkehrsmitteln verknüpfen!



Ziel/ Inhalt

- Der Landkreis und auch die Stadt Coburg werden an den geeigneten Schnittstellen ÖPNV und Radverkehr, durch Infrastruktureinrichtungen wie Bike&Ride-Anlagen, verknüpfen. Mobilitätsstationen sollen an strategisch wichtigen Punkten errichtet werden (insbesondere an Bahnhöfen). Bei erkennbarem Bedarf sind sichere, attraktive Abstellmöglichkeiten, die auch für Pedelecs und E-Bikes geeignet sind (Option: Lademöglichkeiten), zu schaffen.
- Alternative Mobilitätsangebote als Ergänzung zum klassischen ÖPNV sind zu prüfen (z. B. (E-) Carsharing). Stadt und Landkreis Coburg
- Park&Ride-Angebote werden i. d. R. prioritär an den Bahnhöfen in der Region, d. h. nah am Wohnort, geschaffen.
- Der Landkreis wird örtliche Aktivitäten fördern und einbinden (z. B. Gemeindebus und BürgerBus oder ehrenamtliche Mobilitätsberatung) Landkreis Coburg

Abbildung 11: Leitbild – 10. Leitsatz

HANDLUNGSFELD Kooperationen und Prozessgestaltung

11. Leitsatz

Kooperationen zur Umsetzung und Steuerung von Mobilitätsprojekten in der Region Coburg aktivieren und etablieren!



Ziel/ Inhalt

- Die Stadt und der Landkreis sind sich bewusst, dass die Vision „Verkehrswende“ auch zusätzliches Engagement über die eigentliche Aufgabenträgerfunktion hinaus erfordert.
- Vor diesem Hintergrund soll gemeinsam ein kreisweites Mobilitäts-Netzwerk entwickelt und gefördert werden. Dieses soll eine gemeinsames Agieren (z. B. bzgl. Fördermittelakquise) unterstützen und gezielt Partner einbinden (Synergien mit Tourismus, Mobilitätswirtschaft usw. erschließen)
- Stadt und Landkreis wollen im Kontext mit dem Leitsatz 1 gemeinsam die Fahrgastmitwirkung kultivieren.
- Das Mobilitätsmanagement (z. B. in Betrieben) ist zu fördern und auszubauen. Die Kooperation zwischen Mobilität und Tourismus soll stärker verzahnt werden und unter diesem Gesichtspunkt gemeinsame Projekte initiiert werden.

Stadt und Landkreis Coburg

Abbildung 12: Leitbild – 11. Leitsatz

Die im Leitbild definierten Leitsätze inklusive der formulierten Ziele und Inhalte bilden die Basis für die Entwicklung der Maßnahmen. Die Handlungsfelder dienen als Rahmen für die Maßnahmenentwicklung. Die Ausführung der Maßnahmen erfolgt im Kapitel 13 und ist in konkreten Maßnahmensteckbriefen dargestellt.

Das Leitbild soll in den nächsten Jahren einer regelmäßigen Evaluation und Nachsteuerung unterzogen werden und entsprechend der jeweils aktuellen Anforderungen weiterentwickelt werden.

Das Leitbild wurde durch den Senat für Klimaschutz, Mobilität und Energie, am 19.10.2022, den Kreistag des Landkreises Coburg, am 27.10.2022 sowie dem Stadtrat, am 17.11.2022 beschlossen¹⁰ (siehe auch Kapitel 3.2).

¹⁰ Beschlusstexte: „Vorbehaltlich der entsprechenden Zustimmung der Gremien des Landkreises Coburg werden die vorgestellten und als Anlage beigefügten Leitsätze als Grundlage für die weitere Aufstellung des NVP beschlossen. Die Leitsätze gelten als Eckpfeiler für alle weiteren Entscheidungen.“

4 Zielsetzungen und Handlungsschwerpunkte zur Schaffung eines „barrierefreien ÖPNV“ in der Stadt und im Landkreis Coburg

4.1 Grundsätze

Belange der Barrierefreiheit

Der Begriff „Barrierefreiheit“ wurde im Verkehrsbereich in der Außendarstellung in der Vergangenheit meist vordergründig auf die Gruppen der Rollstuhlnutzenden sowie teilweise auch der Gehbehinderten und der zeitweise Mobilitätseingeschränkten (Personen mit Kinderwagen oder schweren Gepäck) fokussiert („behindertengerecht“ gleich „rollstuhlgerecht“). Das Verständnis zur Barrierefreiheit im ÖPNV geht jedoch weiter. In der konsequenten Umsetzung des BGG (§ 4) umfasst die Barrierefreiheit grundsätzlich alle Benutzergruppen mit eingeschränkter Mobilität (z. B. auch hochbetagte Nutzer, gehörlose Personen, greifbehinderte Personen, Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigung)¹¹.

Für diese ist in der Konsequenz die Möglichkeit zur eigenständigen, selbstbestimmten, unabhängigen und sicheren

- Auffindbarkeit,
- Zugänglichkeit und
- Nutzbarkeit

des ÖPNV in der allgemein üblichen Weise zu gewährleisten.

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) präzisiert in der aktuellen Fassung mit Gültigkeit ab dem 01.01.2013 in § 8 „Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr“ im Absatz 3 die Anforderungen an den von den zuständigen Behörden (Aufgabenträgern) aufzustellenden NVP. Der NVP muss mit den hier geregelten gesetzlichen Vorgaben die zentrale Steuerungsfunktion zur Schaffung eines „vollständig barrierefreien ÖPNV“ übernehmen.

Der NVP muss mit den im PBefG geregelten gesetzlichen Vorgaben die zentrale Planungsfunktion zur Schaffung eines „vollständig barrierefreien ÖPNV“ übernehmen. Er muss daher aufzeigen

- in welchen Zeiträumen bzw. nach welcher Priorisierung die Barrierefreiheit im ÖPNV hergestellt werden soll und
- wo aus welchen Gründen die Barrierefreiheit als Ausnahme noch nicht erreicht werden kann.

¹¹ Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen: Schriftenreihe „direkt“ des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung; Heft 64/ 2008.

Zu beachten ist, dass die Aufgabenträger gemäß PBefG vordergründig für die Planung (Planungsgebot), nicht aber unmittelbar für die Umsetzung der „vollständigen Barrierefreiheit“ zuständig sind. Aus dem NVP ergibt sich kein subjektiver Anspruch zur Umsetzung von Maßnahmen.¹²

Der Gesetzgeber hat im PBefG keine (neue) fachliche Qualität für Barrierefreiheit definiert. „Barrierefreiheit“ bleibt ein Prozess und wird sich auch in Zukunft mit dem Stand der Technik weiterentwickeln¹³. Die Schaffung der „Barrierefreiheit“ ist auch immer ein planerischer Kompromiss der verschiedenen Anforderungen der unterschiedlich mobilitätseingeschränkten Fahrgäste. Der Anspruch ist somit, ein Optimum für möglichst viele Menschen zu erreichen. Eine „vollständige Barrierefreiheit“ im Sinne einer absoluten Freiheit von Hemmnissen für alle Formen von Mobilitätseinschränkungen ist dagegen auf absehbare Zeit (noch) nicht möglich. Die Schaffung der Barrierefreiheit im ÖPNV dient dabei nicht nur den Nutzergruppen mit Beeinträchtigungen, sondern allen Fahrgästen.

Die Herstellung und Sicherstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV umfasst ausdrücklich nicht nur die Fahrzeuge und Haltestellen, sondern weitere Handlungsfelder (siehe Abbildung 13).



Abbildung 13: Handlungsfelder „Barrierefreiheit“ im ÖPNV

¹² Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (BAG): Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV - Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG; Handreichung, erstellt durch eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe; September 2014.

¹³ ebenda

Um eine kontinuierliche Umsetzung der Maßnahmen im straßengebundenen ÖPNV sicherzustellen, ist die Transparenz der Zuständigkeiten ein wesentlicher Punkt des Prozesses.

In Stadt und Landkreis Coburg sind für die Umsetzung im straßengebundenen ÖPNV zuständig:

- „Haltestellen“: unterschiedliche Zuständigkeiten:
 - für die bauliche Ausführung die Straßenbaulastträger (i. d. R. Städte und Gemeinden)
 - für die Einrichtung, Ausstattung, Wartung, Unterhaltung und Reinigung die Verkehrsunternehmen oder ein durch diesen beauftragten Dritten. (in Abstimmung mit den Anforderungen des VGN)
- „Fahrzeuge“: die Verkehrsunternehmen (der Aufgabenträger formuliert über den NVP bzw. über die Vergabeverfahren die Anforderungen hinsichtlich der Fahrzeugausstattung, in Abstimmung mit den Anforderungen des VGN)
- „Fahrgastinformation/ Vertrieb“: der VGN bzw. die Verkehrsunternehmen (der Aufgabenträger formuliert über den NVP bzw. über die Vergabeverfahren die Anforderungen, in Abstimmung mit den Anforderungen des VGN),
- „Betrieb/ Unterhaltung/ Störfallmanagement“: die Verkehrsunternehmen (der Aufgabenträger formuliert über den NVP bzw. über die Vergabeverfahren die Anforderungen, in Abstimmung an die Anforderungen des VGN) sowie bei den Haltestellen die Straßenbaulastträger und die Verkehrsbehörden,
- „Fähigkeiten und Kenntnisse Personal“: die Verkehrsunternehmen (der Aufgabenträger formuliert über den NVP bzw. über die Vergabeverfahren die Anforderungen),
- „Service/ Trainingsangebote“: (für Nutzende mit Mobilitätseinschränkungen): die Verkehrsunternehmen (der Aufgabenträger formuliert über den NVP bzw. über die Vergabeverfahren die Anforderungen).

Die Wirkung der Maßnahmenfelder zur Sicherung der Barrierefreiheit ist im Zusammenspiel sehr komplex und wird durch mehrere Akteure geleistet.

Schaffung barrierefreier Wegeketten

Die Barrierefreiheit im ÖPNV-System wird nur vollständig sichergestellt, wenn die Wegekette durchgängig, ohne Lücken barrierefrei bezüglich der jeweiligen Mobilitätseinschränkung ist (siehe Abbildung 14).

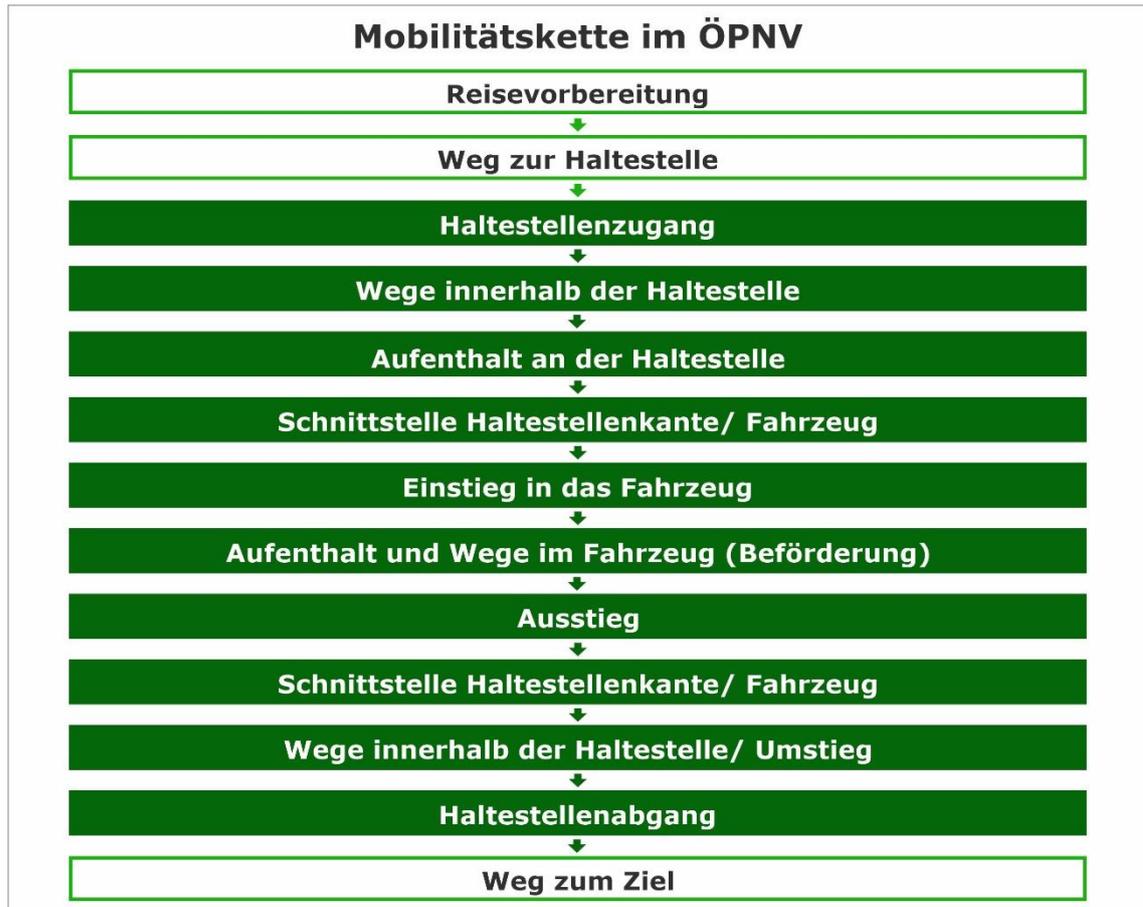


Abbildung 14: Mobilitätskette im ÖPNV¹⁴

Anforderungen von Nutzergruppen mit unterschiedlichen Mobilitätseinschränkungen

Die Anforderungen von Nutzergruppen hinsichtlich einer barrierefreien Nutzbarkeit können sehr unterschiedlich, tlw. sogar divergierend, sein. Zu beachten ist, dass die Barrierefreiheit im ÖPNV-System für die Benutzer mit Mobilitätseinschränkung nur vollständig sichergestellt wird, wenn die Wegekette durchgängig, ohne Lücken barrierefrei bezüglich der jeweiligen Mobilitätseinschränkung ist.

Die barrierefreie Gestaltung des ÖPNV hat sich vor diesem Hintergrund am Prinzip des „universellen Designs“ zu orientieren. Das bedeutet, die Infrastrukturen und Informationen sollen von allen Fahrgästen möglichst weitgehend ohne eigene Anpassung oder ein spezielles Design genutzt werden können. Weder Gesamtlösungen

¹⁴ eigene Darstellung nach: VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Alba Fachverlag GmbH & Co. KG; 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage 2012

noch Einzellösungen dürfen zugunsten einzelner Personengruppen optimiert werden, wenn dies zu merklichen Nutzungsnachteilen für andere Fahrgäste führt¹⁵.

In der nachfolgenden Tabelle sind die wesentlichen Anforderungen, die bei der Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur im Optimalfall zu beachten sind, dargestellt. Im Einzelfall ist zu entscheiden, welche Anforderungen im Kontext mit dem Prinzip des „universellen Designs“ prioritär zu berücksichtigen sind.

Tabelle 1: Grundanforderungen an die Gestaltung eines „barrierefreien ÖPNV“ aus Sicht verschiedener Nutzergruppen mit Mobilitätseinschränkungen

Benutzergruppe mit Mobilitätseinschränkung¹⁶	wesentliche Grundanforderung an die Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur aus Sicht der jeweiligen Nutzergruppe¹⁷
Gehbehinderte Personen mit und ohne Rollator/ Gehwagen (auch Fahrgäste mit Kinderwagen bzw. sperrigem Gepäck)	<ul style="list-style-type: none"> • niveaugleiche, nahezu spaltfreie sowie neigungsarme (< 6%) Erreichbarkeit der Bahn- bzw. Bussteigkante • niveaugleicher, nahezu spaltfreier sowie neigungsarmer Einstieg in das Fahrzeug; maximal zulässiges Spalt- und Stufenmaß gemäß DIN 18040-3: 5x5 cm • niveaugleiche, nahezu spaltfreie sowie neigungsarme Erreichbarkeit der geeigneten Sitzplätze/ Stellflächen im Fahrzeug • Haltestangen und -griffe im Eingangsbereich der Fahrzeuge/ Stellflächen • rutschfeste/ rutschhemmende Oberflächen
Blinde und sehbehinderte Personen	<ul style="list-style-type: none"> • (visuell und taktil) kontrastierende Gestaltung der Anlagen und Elemente • (visuelle und taktile) Wahrnehmbarkeit von Einbauten, räumlichen Einschränkungen usw. (z. B. Möblierung) • durchgängige, lückenlose Orientierbarkeit/ Wegleitung zur Bahn- bzw. Bussteigkante • Wahrnehmbarkeit der Einstiegsbereiche und der Fahrzeugtüren • Wahrnehmbarkeit der wesentlichen

¹⁵ VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Alba Fachverlag GmbH & Co. KG; 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage 2012

¹⁶ nach: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen: Schriftenreihe „direkt“ des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung; Heft 64/ 2008.

¹⁷ nach: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen: Schriftenreihe „direkt“ des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung; Heft 64/ 2008 und Deutscher Behindertenrat (DBR); Standards der Barrierefreiheit für den öffentlichen Personennahverkehr (<http://www.vdk.de/deutscher-behindertenrat/mime/26375D1086261559.pdf>).

	<p>Bedienelemente, möglichst einheitliche Gestaltung der Bedienelemente aus Gründen der Merkbareit und Wiedererkennbarkeit</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wahrnehmbarkeit von Informationen („Zwei-Sinne-Prinzip“)
Personen mit Rollstuhl	<ul style="list-style-type: none"> • niveaugleiche, nahezu spaltfreie sowie neigungsarme (< 6%) Erreichbarkeit der Bahn- bzw. Bussteigkante (Aufzüge, ggf. Rampen) • niveaugleicher, nahezu spaltfreier sowie neigungsarmer Einstieg in das Fahrzeug; maximal zulässiges Spalt- und Stufenmaß gemäß DIN 18040-3: 5x5 cm • niveaugleiche, nahezu spaltfreie und neigungsarme Erreichbarkeit von Infrastrukturelementen im Haltestellenbereich, wie Witterungsschutz, Fahrscheinautomat, Rufsäule bzw. Notruftaster • niveaugleiche, schwellenlose und neigungsarme Erreichbarkeit der (direkt an den Türen anzuordnenden) Mehrzweckflächen im Fahrzeug • ausreichende Bewegungsflächen, z. B. im Fahrzeug, im Einstiegsbereich und an Fahrstühlen (180°-Wende ermöglichen) • niveaugleiche, nahezu spaltfreie und neigungsarme Erreichbarkeit von Infrastrukturelementen im Fahrzeug, wie Taster, Notruf-Sprech-Anlagen, Vertriebstechnik • leicht befahrbare Oberflächen (rutschhemmend, erschütterungsarm) • ausreichende Durchfahrtsbreiten (mind. 1 m zzgl. Sicherheitsraum von 0,50 m) • Anbringung von Fahrplänen, Tarifinformationen etc. am Mast in einer Höhe zwischen 1 m (Unterkante) und 1,70 m (Oberkante), mittlere Sichthöhe ca. 1,40 m • Sicherung von Sichtbeziehungen (Vermeiden von Sichthindernissen unterhalb einer Höhe von 0,85 m)
Gehörlose Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Wahrnehmbarkeit der Fahrgastinformationen („Zwei-Sinne-Prinzip“) • visuell wahrnehmbare Warnhinweise
Hochbetagte Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Zugang zum ÖPNV und Benutzung der Fahrzeuge mit geringem körperlichen Aufwand (Vermeidung von längeren Rampen) • Laufflächen mit hoher Lauf- und Standsicherheit • nutzbare Haltegriffe, Handläufe und andere Festhaltungsmöglichkeiten • Wahrnehmbarkeit der Fahrgastinformationen („Zwei-Sinne-Prinzip“) • einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahrscheinautomaten, Rufsäulen, Fahrstühlen usw.
Greifbehinderte Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Bedienelementen (ausreichende Größe) • Benutzbarkeit von Handläufen und Festhaltungsmöglichkeiten

<p>Kleinwüchsige Personen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Bedienelementen (Höhen über 0,85 cm vermeiden) • Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Sitzmöglichkeiten • Erreichbarkeit von Handläufen und Festhaltemöglichkeiten • Anbringung von Fahrplänen, Tarifinformationen etc. am Mast in einer Höhe zwischen 1 m (Unterkante) und 1,70 m (Oberkante), mittlere Sichthöhe ca. 1,40 m • Sicherung von Sichtbeziehungen (Vermeiden von Sichthindernissen unterhalb einer Höhe von 0,85 m)
<p>Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Übersichtlichkeit in baulichen Anlagen, einfaches Auffinden von Ausgängen, Fahrstühlen usw.; Vermeiden von engen, unzureichend beleuchteten Bereichen • ausreichende Bewegungsflächen¹⁸ • einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahrscheinautomaten, Rufsäulen, Fahrstühlen usw. • einfache, unzweifelhafte Erkenn- und Wahrnehmbarkeit von statischen und dynamischen Informationen (visuelle und akustische Informationen¹⁹)
<p>Personen mit Gleichgewichtsstörungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • ausreichend breite Bewegungsflächen • zusätzliche Haltemöglichkeiten (z. B. auf schmalen Bewegungsflächen, durchgängige Geländer an Treppen) • Absicherung von Höhenunterschieden
<p>Personen mit kognitiver Beeinträchtigung/ Personen mit Lernschwierigkeiten</p>	<ul style="list-style-type: none"> • einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahrscheinautomaten, Rufsäulen, Fahrstühlen usw. • einfache, unzweifelhafte Erkenn- und Wahrnehmbarkeit von statischen und dynamischen Informationen (visuelle und akustische Informationen) • standardisierte Informationen (Piktogramme) • leichtverständliche Sprache

¹⁸ Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigungen benötigen größere Bewegungskorridore, da sie längere Zeiträume zum Begreifen der jeweiligen Situation (z. B. nach dem Aussteigen, Orientierung auf dem Bahn- oder Bussteig) benötigen.

¹⁹ Vor diesem Hintergrund sind akustische Fahrgastinformationen mit höchstmöglicher Qualität vorzusehen (d. h. keine Dialekte oder Stimmimitatoren).

Neben den in Tabelle 1 aufgeführten Mobilitätsbeeinträchtigungen im engeren Sinne können weitere ÖPNV-Nutzende als „mobilitätseingeschränkt“ im weiteren Sinne des Begriffs eingeschätzt werden, denen die Schaffung eines barrierefreien ÖPNV die Nutzbarkeit wesentlich erleichtert, z. B.:

- Fahrgäste mit Gepäck,
- Fahrgäste mit Kinderwagen,
- Fahrgäste mit Fahrrädern,
- Fahrgäste mit Einkaufstrolleys,
- Schwangere,
- ortsunkundige Personen und
- Personen mit temporären Einschränkungen (z. B. nach Operationen).

4.2 Leitlinien zur Schaffung der „vollständigen Barrierefreiheit“ im ÖPNV

Entsprechend der Vorgaben des PBefG verfolgen Landkreis und Stadt Coburg als Leitziel für den langfristigen Planungshorizont grundsätzlich die Entwicklung und Gestaltung eines für alle in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Personen „vollständig barrierefreien ÖPNV“.

Dieses langfristig angelegte Ziel gilt es kontinuierlich und sukzessive

- in Abhängigkeit der finanziellen Möglichkeiten der Stadt und des Landkreises Coburg sowie der kreisangehörigen Städte und Gemeinden
- unter Berücksichtigung des noch erforderlichen Ausbaubedarfs
- in einem kontinuierlichen Anpassungsprozess und
- in Abstimmung mit den Verfahrensbeteiligten (insbesondere Menschen mit Mobilitätseinschränkungen bzw. deren Vertretungen)

zu erreichen.

Aus dem im NVP-Prozess entwickelten „Leitbild der Nahverkehrsplanung“ (siehe Kapitel 3) ergeben sich in diesem Kontext folgende konkrete Zielsetzungen:

Für die Stadt Coburg:

- kontinuierliche Fortführung des Haltestellenausbaus,
- Busse sind bei Neubeschaffungen hinsichtlich der Barrierefreiheit nach dem aktuellen „Stand der Technik“ auszustatten.

Für den Landkreis Coburg:

- Einsatz vollständig barrierefreier Linienbusse im Regionalverkehr,
- Kontinuierlicher Ausbau von Haltestellen nach Priorität.

Grundlage für die Zielerreichung bilden hierzu die in den Kapiteln 4.3 und 5.2.6 aufgeführten Empfehlungen für die Ausstattung von Haltestellen und Fahrzeugen.

Das politisch vom Gesetzgeber im PBefG für Ende 2021 formulierte Ziel der „vollständigen Barrierefreiheit“²⁰ konnte im Nahverkehrsraum, insbesondere im Haltestellenausbau, unter den bisherigen Rahmenbedingungen mit den eingeschränkten Finanz- und Personalressourcen noch nicht erreicht werden. Weiterhin ist zu beachten, dass an nicht wenigen bereits umgebauten Haltestellen noch ein weiterer Handlungsbedarf zur Herstellung der „vollständigen Barrierefreiheit“ besteht. Unter Berücksichtigung des noch erforderlichen Ausbaubedarfs gilt es, Ausnahmen von den zeitlichen Vorgaben des PBefG festzulegen.

Folgende Leitlinien zur Schaffung eines „vollständig barrierefreien ÖPNV“ werden formuliert:

1. **Schaffung eines vollständig barrierefreien ÖPNV**

Der Landkreis und die Stadt Coburg verfolgen in ihrem Verantwortungsbereich als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen, den Städten und Gemeinden sowie den Straßenbaulastträgern langfristig die Entwicklung und Gestaltung eines für alle Mobilitätseingeschränkte „vollständig barrierefreien ÖPNV“ (Hinweis s. o.)²¹. Hiermit verbunden ist die Schaffung und Sicherung

- einer barrierefreien Auffindbarkeit, eines barrierefreien Zugangs und einer barrierefreien Nutzbarkeit,
- für alle Benutzergruppen,
- entsprechend dem aktuellen Stand der Technik,
- mit einer flächendeckenden Gewährleistung im Kreisgebiet (mit Ausnahme von Haltestellen und Fahrzeugen ohne (erkennbare) Bedeutung für Mobilitätseingeschränkte) und
- flankiert von barrierefreien Informationsketten.

²⁰ Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) enthält das von den Ländern umzusetzende Ziel, für die Nutzung des ÖPNV bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die Nahverkehrspläne der Aufgabenträger haben die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit diesem Ziel zu berücksichtigen.

²¹ Ohne Einrechnung der Haltestelle mit im NVP definierter Ausnahme

2. **Maßnahmen zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV für alle Fahrgäste („Design für alle“)**

Die Schaffung eines barrierefreien ÖPNV beinhaltet mit dem Anspruch „Design für alle“ einen Gestaltungsprozess, welcher die Auffindbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit für möglichst alle Fahrgäste verbessert.

Vorzusehen ist eine umfassende Berücksichtigung der Belange aller Benutzergruppen und dass die Maßnahme nicht zu wesentlichen Nachteilen für eine andere Benutzergruppe führt. Die konsequente Schaffung der „vollständigen Barrierefreiheit“ wird in diesem Kontext als längerfristiger Prozess verstanden. Aufgrund unterschiedlicher und tlw. widersprüchlicher Nutzungsanforderungen sind barrierefreie Lösungen meist auch als Kompromiss zwischen den Bedürfnissen verschiedener Benutzergruppen zu entwickeln. Es wird ausdrücklich darauf verwiesen, dass der „Stand der Technik“ ggf. für einzelne Mobilitätseinschränkungen aktuell keine optimale Lösung ermöglicht, jedoch unabhängig davon die grundsätzliche Zielsetzung verfolgt wird.²² Bei Zielkonflikten zwischen den Anforderungen der Barrierefreiheit und anderen Nutzungsansprüchen sollen funktional brauchbare, wirkungsvolle Kompromisslösungen angestrebt werden.

3. **Gewährleistung durchgängig barrierefreier Mobilitätsketten**

Im ÖPNV-System sind die Mobilitätsketten (siehe Abbildung 14) grundsätzlich durchgängig, d. h. lückenlos, barrierefrei zu gestalten. Die außerhalb des unmittelbaren Regelungsbereichs des NVP liegenden Abschnitte der Mobilitätsketten (insbesondere Fußwege zu/ von den Haltestellen) sind bei allen Planungen und Vorhaben zu berücksichtigen und Abstimmungen mit den betroffenen Maßnahmenträgern zur Schaffung barrierefreier Lösungen zu treffen. ÖPNV-Anlagen, -Fahrzeuge und -Angebote, die noch nicht barrierefrei auffindbar, zugänglich und/ oder nutzbar sind, müssen für die Betroffenen über eine Informationsquelle identifizierbar sein, damit diese Barrieren bereits vor Fahrtantritt als nicht barrierefrei erkennbar sind (z. B. Infos in der Fahrtauskunft oder auf der Homepage; sukzessive Realisierung des Grundsatzes entsprechend der technischen Machbarkeit).

4. **Priorisierung nachfragestarker bzw. bedeutsamer Haltestellen**

Vor dem Hintergrund der eingeschränkten finanziellen Mittel bei den Beteiligten verfolgen der Landkreis und die Stadt – in ihrer Koordinierungsfunktion als Aufgabenträger in Zusammenarbeit mit den Kommunen bzw. den Straßenbaulastträgern – im Bereich des Infrastrukturausbaus den Ansatz, den Fokus zunächst auf die Haltestellen mit der höchsten Fahrgastfrequentierung und auf Haltestellen im unmittelbaren Nahbereich von Einrichtungen mit besonderer/ spezifischer Bedeutung für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen zu legen.

²² Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (BAG ÖPNV): Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV – Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG; Handreichung, erstellt durch eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe; September 2014

5. Durchgängige Barrierefreiheit bei neuen Anlagen und Fahrzeugen

Beim Neubau bzw. grundhaftem Ausbau von Verkehrsanlagen bzw. bei der Neuananschaffung von Fahrzeugen sollen diese durchgängig barrierefrei gestaltet werden.

6. Verbesserungen an bestehenden Anlagen

Ergänzend zum Infrastrukturausbau bzw. zur Fahrzeugneubeschaffung ist in bestehenden Verkehrsanlagen eine Verbesserung der Nutzbarkeit durch (ggf. punktuelle/ kostengünstige) Maßnahmen an der vorhandenen Infrastruktur anzustreben, welche als zielführende Zwischenlösungen ggf. auch provisorischen Charakter haben können.

Bei der Herstellung der Barrierefreiheit an Haltestellen ist eine höchstmögliche Flexibilität im Kontext mit anstehenden Tiefbaumaßnahmen zu gewährleisten. Haltestellen mit geringerer Priorität können ggf. bei anstehenden Straßenbaumaßnahmen vorgezogen werden.

7. Buskap als Regelanwendung für barrierefreie Haltestellen

Buskaps, deren Kante spaltarm²³ anfahrbar ist (insbesondere Fahrbahnrandhaltestellen), sind zu bevorzugen, da sie eine optimale Barrierefreiheit gewährleisten. Vorhandene Busbuchten sind, wenn diese baulich zu kurz für eine spaltarme Anfahrbarkeit ausgebildet sind, insbesondere an den nachfragestarken Haltestellen als Buskap/ Fahrbahnrandhaltestelle oder mit normgerechter Länge auszubauen. Busbuchten sollen als Neubau bzw. Umbau aus Sicht der Barrierefreiheit nur noch an Hauptverkehrsstraßen mit sehr hoher Verkehrsbelastung und/ oder Geschwindigkeiten von über 50 km/h sowie an Haltestellen mit betrieblich erforderlichen Standzeiten vorgesehen werden und sind normgerecht auszuführen.

Exkurs: Busbucht/ Anfahrbarkeit der Haltestellen

- Busbuchten haben hinsichtlich der Herstellung der barrierefreien Nutzbarkeit einige Nachteile ggü. Fahrbahnrandhaltestellen/ Buskaps. Busbuchten müssen bspw. für Standardlinienbusse eine Regellänge von mindestens 88,70 m aufweisen, um eine parallele, spaltarme Anfahrt an den Bordstein ermöglichen zu können. In der Praxis sind die Buchten häufig wesentlich kürzer und/ oder die nutzbare Länge wird durch ordnungswidrig parkende Fahrzeuge noch verkürzt. In der Folge können die Busse fahrdynamisch nicht optimal die Kante anfahren und die Fahrgäste müssen Spaltbreiten von deutlich über 10 cm überwinden.
- Busbuchten besitzen mit ihrer Regellänge und der Aufweitung im Straßenraum einen wesentlich höheren Platzbedarf, sowohl in der Länge (Inanspruchnahme von Parkplätzen) als auch in der Breite (Gehwegbreiten), als andere Haltestellentypen. Ihre Baukosten liegen wesentlich oberhalb von Buskaps/ Fahrbahnrandhaltestellen.

²³ „spaltarm“ im Sinne der Barrierefreiheit: Restspalt < 5 cm; als „spaltfrei“ gilt ein Restspalt < 3 cm

- Auch im Hinblick auf die Verkehrssicherheit zeigen Busbuchten schlechtere Ergebnisse. Untersuchungen belegen, dass die Unfallkosten bei Busbuchten innerörtlich mehr als doppelt so hoch liegen wie bei Buskaps/ Fahrbahnrandhaltestellen.²⁴ Weitere Nachteile besitzen Busbuchten hinsichtlich der Fahrdynamik und bezüglich des Winterdienstes (höherer Aufwand zum Freimachen nach Schneefall).

8. **Anforderung „Barrierefreiheit“ erfordert konsequente Absicherung einer anhaltenden Nutzbarkeit der Infrastruktur im laufenden Betrieb**

Die barrierefreie Nutzbarkeit des ÖPNV wird nicht nur durch die Schaffung baulicher und technischer Voraussetzungen alleine gewährleistet, sondern ist durch

- eine regelmäßige Reinigung,
- eine turnusmäßige Wartung,
- eine unverzügliche Schadensbeseitigung und
- einen ausreichenden Winterdienst zu sichern.

Die Zuständigkeit für Reinigung, Wartung, Schadensbeseitigung und Winterdienst ist operativ festzulegen.

9. **Festlegung der Ausnahmen von der „vollständigen Barrierefreiheit“**

Die Zielvorgaben des NVP erfordern die Festlegung von (ggf. auch vorläufigen) Ausnahmen von der „vollständigen Barrierefreiheit“. Die festgelegten Ausnahmen müssen nachvollziehbar begründet sein. Ausnahmen sind insbesondere in Erwägung zu ziehen

- bei problematischen örtlichen Gegebenheiten (z. B. problematische Topographie, schmale Gehwege),
- längeren Fristen für Planung der Maßnahmen bzw. Beschaffung der Fahrzeuge,
- unverhältnismäßig hohen Kosten im Einzelfall,
- (aktuell noch) fehlenden technischen Lösungen für die Schaffung der Barrierefreiheit.

Dies geschieht in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen sowie den Städten und Gemeinden bzw. den Straßenbaulastträgern sowie unter Einbindung der Behindertenvertreter. Unterstützend wirkt hier das in Kapitel 4.3.1 entwickelte „Baukastensystem“ zur Einordnung von Haltestellen in Ausbalkategorien. Hierauf aufbauend sollen von den einzelnen Kommunen Prioritätenlisten für den Um-/Ausbau von Haltestellen erstellt werden.

²⁴ Zentrales Handbuch Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement; Kapitel 4.9.5.12 Bushaltestellen; https://mobil.hessen.de/sites/mobil.hessen.de/files/2022-03/zentrales_handbuch_kap_4.9_stand_ab_2018-10-17_0.pdf; Stand 16.10.2018

10. Frühzeitige und intensive Beteiligung der Interessenvertretungen

Frühzeitige Abstimmung der Grundsätze zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV mit Interessenvertretern der Mobilitätseingeschränkten und den Fahrgastverbänden.²⁵

4.3 Anforderungen zur Gewährleistung einer barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV (Optimallösung der Barrierefreiheit)

Seite | 31

4.3.1 Handlungsfeld „Haltestellen“

Grundsätze

Die grundsätzlichen Anforderungen an eine barrierefreie Gestaltung der Bushaltestellen sind in folgendem Dokument beschrieben:

- Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN): Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN. Modul II des Regionalen NVP (Stand: 29.11.2022, Abteilung Verkehrsplanung)

Der Landkreis und die Stadt Coburg definieren im NVP Anforderungen an die Ausgestaltung der Bushaltestellen. Die beiden Aufgabenträger verstehen sich dabei als Koordinatoren für den Haltestellenausbau und nehmen damit ihre Rolle entsprechend der Vorgaben des § 8, Absatz 3 PBefG ein²⁶.

Die im NVP definierten Anforderungen sind ausdrücklich als Empfehlungen an die Städte und Gemeinden zu verstehen, um langfristig eine möglichst für den Fahrgast einheitliche Haltestellen-Infrastruktur im Kreisgebiet schaffen zu können. Insbesondere für Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigung ist eine durchgängig einheitliche Gestaltung der für sie relevanten Haltestellen-Elemente in ihrer Reisekette von hoher Bedeutung.

Die barrierefreie Gestaltung der Haltestellen kann im Einzelfall im Zielkonflikt zu Anforderungen und Zielsetzungen der Stadtgestaltung bzw. der Dorferneuerung stehen. Vor dem Hintergrund dieser möglichen Zielkonflikte sollten frühzeitig verbindliche Abstimmungen zwischen den Maßnahmenträgern, den Fördermittelgebern und den Behindertenvertretern durchgeführt werden²⁷. Deutschlandweit zeigen viele Beispiele von umgebauten Haltestellen in historischen Bereichen, dass eine behutsame Gestaltung von barrierefreien Haltestellen im Kontext mit den Ansprüchen städtebaulich sensibler Umfelder möglich ist.

²⁵ Hinweis: Sicherheitsrelevante sowie haftungs- und versicherungsrechtliche Sachverhalte liegen grundsätzlich in der alleinigen Entscheidungshoheit der haftungsverantwortlichen Maßnahmenträger.

²⁶ vgl. Kapitel 2.1

²⁷ Hingewiesen wird an dieser Stelle ausdrücklich auf die Rechte der Behindertenverbände hinsichtlich der Einreichung von Verbandsklagen bei der Nichtbeachtung der Belange der Barrierefreiheit bei Vorhaben.

Haltstellenkategorien

Die Bushaltstellen werden in vier Kategorien eingeteilt, denen konkrete Ausstattungsmerkmale im Sinne eines „Baukasten-Systems“ zugeordnet werden. Die Haltstellen-Kategorien berücksichtigen dabei sowohl die Verkehrsaufgaben der Haltestelle im Gesamtsystem als auch die jeweilige Verkehrsbedeutung (Fahrgastaufkommen, Anbindung spezifischer Institutionen).

Es werden folgende Kategorien definiert:

- Kategorie A: Bushaltstellen an Verknüpfungspunkten 1. Ordnung²⁸
- Kategorie B: Bushaltstellen an anderen Verknüpfungspunkten bzw. Bushaltstellen mit hoher Verkehrsbedeutung
 - Bushaltstellen an Verknüpfungspunkten 2. Ordnung²⁹
 - Bushaltstellen mit mehr als 200 Ein- und Aussteigern pro Haltestellenpaar pro Tag)³⁰
 - zentrale Bushaltstellen in den Stadt- und Ortszentren der zentralen Orte
 - Bushaltstellen an Infrastruktureinrichtungen mit besonderer Bedeutung für Mobilitätseingeschränkte
- Kategorie C: Bushaltstellen mit mittlerer bis geringer Verkehrsbedeutung
 - Bushaltstellen mit hohem bis mittlerem Fahrgastaufkommen (50 bis 200 Ein- und Aussteiger pro Haltestellenpaar pro Tag)
- Kategorie D: Bushaltstellen mit sehr geringer Verkehrsbedeutung
 - (< 50 Ein- und Aussteiger pro Haltestellenpaar pro Tag).

Musterhaltestelle

Im September 2006 hat die Stadt Coburg die Erstellung eines „Konzeptes zur barrierefreien Gestaltung von ÖPNV-Haltestellen im Coburger Stadtgebiet“ beschlossen, welches im November 2007 verabschiedet wurde. Eine Fortschreibung ist 2018 erfolgt. Dieses gilt als Grundlage des Haltestellenausbaus in der Stadt Coburg.

Die Haltestellen im Kreisgebiet sollten sich in ihrer Ausstattung an dem im Stadtgebiet Coburg etablierten Standard orientieren, um im Kreisgebiet sukzessive ein möglichst einheitliches Bild der Haltestellengestaltung erreichen zu können.

²⁸ Verknüpfungspunkte 1. Ordnung: Hauptumsteigepunkte mit systematischen Verknüpfungen von SPNV mit mindestens zwei Buslinien bzw. Bus-/ Bus-Verknüpfungen mit mindestens drei Buslinien sowie mindestens 200 Umsteiger in alle Relationen (im Bestand Coburg ZOB/ Bahnhof und Neustadt b. Coburg Bahnhof)

²⁹ Verknüpfungspunkt 2. Ordnung: Verknüpfungspunkte mit regelmäßiger Verknüpfung SPNV mit Busverkehr bzw. Bus-/ Bus-Verknüpfungen mit mindestens drei Buslinien (Bad Rodach, Ebersdorf b. Coburg, Meeder und Rödental)

³⁰ Die Ein- und Aussteigerzahlen sind im Zweifelsfall punktuell für konkrete umzubauende Haltestelle zu ermitteln.

Dies betrifft insbesondere die Ausbildung der taktilen Leitsysteme (Bodenindikatoren), deren funktionelle Einheitlichkeit für die Nutzung durch sehbehinderte Menschen von hoher Bedeutung ist. Die aus Sicht der Aufgabenträger anzustrebende Einheitlichkeit bedeutet ausdrücklich nicht, dass ortstypische Belange nachrangig zu beachten sind.



Abbildung 15: Haltestellenausbau in der Stadt Coburg als „Musterhaltestelle“ für Städte und Gemeinden im Landkreis (im Bild Haltestelle Klinikum)

Ausstattungsstandards

Die nachfolgend festgelegten Ausstattungsstandards sollen bei Neubauten und grundhaften Ausbaumaßnahmen realisiert werden. Vorhandene Haltestellen, welche nicht den Standards entsprechen, sollen, soweit es die finanziellen Möglichkeiten und die Fördersituation ermöglichen, angepasst werden.

Die Anforderungen des VGN an die baulichen Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN, sind zwingend zu beachten und einzuhalten.³¹

³¹ Modul II des Regionalen NVP, VGN GmbH, Abteilung Verkehrsplanung; Stand 29.11.2022

Tabelle 2: Ausstattungsstandards für Bushaltestellen³²

Ausstattungsmerkmal	A	B	C	D
Definition: <input checked="" type="checkbox"/> erforderliche Ausstattung <input type="checkbox"/> grundsätzlich anzustrebende Ausstattung bei Neu- bzw. Umbau (Prüfung des jeweiligen Nutzen-/ Kosten-Verhältnisses)				
1. Barrierefreiheit				
Stufenfreier Zugang zum Bussteig/ zur Fahrbahnkante	■	■	■	
Spalt- und stufenarmer Ein- und Ausstieg zum/ aus dem Fahrzeug	■	■	■	
Hochbord als Formstein; Buskapstein als Regelanwendung ³³ (Bordhöhen: 22 cm)	■	■	■	
Befestigte Oberfläche im Bereich der Türen	■	■	■	■
3,00 m Mindesttiefe der Aufstellfläche	■	■		
2,00 m Mindesttiefe der Aufstellfläche; Durchgangsbreiten mind. 1,50 m (Bewegungsräume für Personen mit Mobilitätseinschränkung) ³⁴			■	
hindernisfreie Fläche 2,50 x 2,50 m im Bereich der zweiten Bustür (absolute Mindestgröße 2 x 2 m) ^{35,36}	■	■	□	

³² Anlehnung an:

- VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Alba Fachverlag GmbH & Co. KG; 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage 2012
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Heft „direkt 64/2008“ (Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen).
- Sozialverband VdK Deutschland e. V., Handbuch Barrierefreie Verkehrsraumgestaltung (2008)
- Barrierefreie Mobilität – Barrierefrei im Verkehrsraum (Detailinfos & Planungsbeispiele für barrierefreies Bauen im öffentlichen Raum); homepage: [www. barrierefrei-mobilitaet.de](http://www.barrierefrei-mobilitaet.de)

³³ Vorzusehen sind Bordsteine, die ein Heranfahren des Busses an die Haltestellen mit geringem Spalt zwischen Fahrzeug und Bordsteinkante ermöglichen, beim Kneeling (seitliches Absenken des Fahrzeuges) Verletzungsgefahren für die Fahrgäste ausschließen sowie eine Beschädigung der Reifenflanken und ein Klettern der Reifen verhindern.

³⁴ Im Einzelfall kann die Anforderung unterschritten werden (jedoch Mindestbreite 90 cm), wenn die spezifischen Straßenraumverhältnisse die Realisierung nicht ermöglichen.

³⁵ Für 180-Grad-Wende von Personen im Rollstuhl.

³⁶ Im Einzelfall kann die Anforderung unterschritten werden.

Ausstattungsmerkmal	A	B	C	D
rutschfester Belag nach DIN 18040-3 (Kopfsteinpflaster nur bei Anforderung aus dem städtebaulichen Umfeld ³⁷)	■	■	■	
vollständiges taktiles/ visuelles Leitsystem nach DIN 32984 als „geschlossene Kette“ im Haltestellenbereich (einheitl. System von Auffindestreifen, Aufmerksamkeitsfelder, Einstiegsfeld und Leitstreifen, farblich kontrastierend nach DIN 32984)	■	■	□	
Auffindestreifen (inkl. Einstiegsfeld in Höhe der ersten Bustür)			■	
2. Sicherheit				
im Falle der Realisierung eines Fahrgastunterstandes: transparente Gestaltung des Fahrgastunterstandes mit Einsicht von mindestens drei Seiten und kontrastreiche Warnmarkierung für Sehbehinderte an den Scheiben; Werbeflächen auf der Seite in Fahrtrichtung (Einsehbarkeit der Wartehalle für Busfahrer beim Bedienen der Haltestelle)	■	■	□	
ausreichende und blendfreie Beleuchtung (direkt oder indirekt) an Haltestellen	■	■	■	■
3. Komfort und Kundenservice				
Witterungsschutz/ Fahrgastunterstand für alle Fahrtrichtungen (Mindestgröße 4,3 x 1,5 m; mind. drei Sitzplätze); im Einzelfall für ggf. zwei Haltepositionen ³⁸	■			
Witterungsschutz/ Fahrgastunterstand in der Hauptlastrichtung (reine „Ausstiegs-Richtungshaltestellen“ benötigen keinen Witterungsschutz) ³⁹ Die Wand in Richtung ankommender Bus muss durchsichtig sein.		■	■	
Sitzgelegenheit (wenn kein Fahrgastunterstand vorgesehen wird) ⁴⁰			■	

³⁷ Bei Nässe, Schnee- und Eisglätte birgt Kopfsteinpflaster für Personen mit Rollstuhl, Rollator und für gehbehinderte Menschen massive sicherheitstechnische Probleme.

³⁸ Grundsätzlich Bestandsschutz für vorhandene Fahrgastunterstände, die funktionsfähig im Sinne der definierten Anforderungen sind und über ein ansprechendes Erscheinungsbild verfügen.

³⁹ Im Einzelfall kann die Anforderung unterschritten werden, wenn die spezifischen Straßenraumverhältnisse die Realisierung nicht ermöglichen.

⁴⁰ ebenda

Ausstattungsmerkmal	A	B	C	D
Abfallbehälter	■	■	□	□
4. Information				
Haltestellen-Schild (in Höhe der ersten oder der zweiten Tür; Kombination mit Auffindestreifen)	■	■	■	■
Fahrplan, Tarifinformationen und Übersichtsplan Liniennetzplan (auch für kleinwüchsige Personen und Personen im Rollstuhl lesbar; freie Erreichbarkeit für alle Fahrgäste; ausreichende Beleuchtung (direkt oder indirekt))	■	■		
Fahrplanaushang, Tarifinformationen, Telefonnummer für Rückfragen			■	■
Bussteigkennzeichnung	■			
Wegweisung innerhalb des Verknüpfungspunktes	■			
Dynamische Fahrgastinformation (DFI) am Bussteig oder an einem zentralen Punkt	■	□		
5. Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln				
Fahrradabstellanlagen/ Fahrradboxen und -käfige ⁴¹	■	□	-	-
Park&Ride-Stellplätze	■	-	-	-
Lademöglichkeiten E-Bike	□	-	-	-

- Für eine effektive Nutzung der dynamischen Fahrgastinformation (DFI) sind entsprechend einheitliche Lösungen hinsichtlich der Datenversorgung durch die im Nahverkehrsraum tätigen Verkehrsunternehmen erforderlich. Dies wird durch die verpflichtende Teilnahme der Verkehrsunternehmen an DEFAS Bayern⁴², welches im Auftrag der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) betrieben wird sichergestellt. Hierzu ist ein Datenüberlassungsvertrag mit der BEG abzuschließen.

⁴¹ In Abhängigkeit der jeweiligen örtlichen Situation.

⁴² **D**urchgängiges **E**lektronisches **F**ahrgastinformati- und **A**nschlussicherungs-**S**ystem **B**ayern

- Bei Anbindung an DEFAS stellt das Verkehrsunternehmen dem Kunden unter anderem seine Echtzeitdaten (z. B. für Verspätungsprognosen, Anschlusssicherung) zur Verfügung. Zukünftig soll durch den Einbau eines passendes ITCS/RBL (Intermodal Transport Control System/Rechner gestütztes Betriebsleitsystem) in allen Linienbussen die Voraussetzung für eine Echtzeitinformation geschaffen werden.

Bei der Einrichtung, dem Umbau bzw. der kleinräumigen Verlegung (Standortanpassung) von Haltestellen sind weiterhin folgende Anforderungen zu beachten:

- Haltestellen sind so anzulegen bzw. zu verlegen, dass sie aus möglichst allen Richtungen über direkt geführte, weitgehend barrierefreie und ausreichend beleuchtete Wege erreichbar sind.
- Richtungshaltestellen sollten sich nah gegenüberliegen, um dem Fahrgast die Orientierung erleichtern zu können; in der unmittelbaren Nähe der Haltestellen sollten, soweit erforderlich, Querungsanlagen angelegt sein.
- Potenzielle Konflikte mit dem Radverkehr in Haltestellenbereichen sollten in Abwägung der jeweiligen Situation minimiert werden, z. B. durch Anordnung der Radwege hinter den Fahrgastaufenthaltsbereichen oder im Innerortsbereich auch durch Führung auf der Fahrbahn (Ausweisung und Markierung als Radfahrstreifen oder als Schutzstreifen).
- An Schulen und an Haltestellen mit fahrtenbezogenem erhöhtem Verkehrsaufkommen sind größere Aufenthaltsflächen zu berücksichtigen.

Exkurs: (subjektive) Sicherheit im Nahverkehr

Öffentlicher Nahverkehr soll für alle Personen ein sicheres Mobilitätsangebot sein. Dazu zählt nicht nur die reine Verkehrssicherheit, bei der der ÖPNV wesentlich besser abschneidet als die Nutzung des eigenen Pkw.

Die Sicherheit an Zugangsstellen im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist von grundlegender Bedeutung und umfasst zwei Aspekte: Sicherheit (safety) und Schutz (security). Dies bedeutet, dass einerseits die Gestaltung und Platzierung der Zugangsstellen die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden gewährleisten müssen, während andererseits das Sicherheitsbedürfnis der Fahrgäste vor, während und nach der Fahrt berücksichtigt werden muss.

Große und auch kleinere Vorfälle im ÖPNV werden oft medial stark verbreitet, was zu einer subjektiven Wahrnehmung von zunehmender Kriminalität, Rücksichtslosigkeit und Verwahrlosung im öffentlichen Raum führen kann. Dies betrifft auch den ÖPNV, der durch Faktoren wie die Lage und Zuwegung der Haltestellen, des Fahrgastaufkommens und die Interaktion mit anderen Verkehrsteilnehmenden ein (gefühltes) Risiko aufweisen kann. Ein nicht ausreichendes Sicherheitsempfinden kann jedoch dazu führen, dass Menschen auf die Nutzung des ÖPNV als Baustein ihrer Mobilitätsoptionen verzichten.

Es können verschiedene Maßnahmen ergriffen werden, um dem entgegenzuwirken. Dazu gehören beispielsweise Investitionen in Sicherheits- und Reinigungspersonal,

bauliche Veränderungen sowie moderne technische Sicherheitseinrichtungen wie Videoüberwachung und Sicherheitsinseln.

Zusätzlich können präventive Kommunikations- und Dialogmaßnahmen eingesetzt werden, um direkt auf das Verhalten und Empfinden der Fahrgäste einzuwirken.

Dabei sollte mitberücksichtigt werden, dass unterschiedliche Nutzendengruppen verschiedene Bedürfnisse und somit auch verschiedene subjektive Sicherheitsempfinden haben, beispielsweise schätzen Frauen den ÖPNV vor allem nachts signifikant unsicherer ein als Männer.

Ausnahmen von der vollständigen Barrierefreiheit an Haltestellen

Gemäß § 8 Abs. 3 PBefG (in der aktualisierten Fassung mit Gültigkeit ab dem 01.08.2021) müssen im NVP die Ausnahmen von der „vollständigen Barrierefreiheit“ konkret benannt und begründet werden (siehe Leitlinie 9 in Kapitel 4.2).

Auf einen barrierefreien Ausbau von Haltestellen kann, wenn alternativ eine kleinräumige Verlegung der Haltestelle nicht realisierbar ist, aus Sicht der beiden Aufgabenträger Stadt und Landkreis Coburg verzichtet werden, wenn

- die Verkehrsbedeutung der Haltestelle sehr gering ist (< 20 Ein- und Aussteiger pro Schulwerktag; mindestens eine Haltestelle pro Orts- bzw. Stadtteil soll barrierefrei ausgebaut werden),
- nachweislich kein Bedarf hinsichtlich der Nutzung durch Mobilitätseingeschränkte besteht (z. B. reine Schulverkehrshaltestellen ohne Anforderung Inklusion),
- die räumlichen Randbedingungen problematisch sind (z. B. zu schmaler Bordstein für Benutzung mit Rollstuhl),
- die Kosten für den Ausbau unverhältnismäßig hoch ausfallen würden,
- in direkter Nähe eine Haltestelle mit barrierefreiem Ausbau zur Verfügung steht und die Nutzung dieser Haltestelle für Mobilitätseingeschränkte zumutbar ist (Prüfung der Wegeverbindung),
- die Haltestelle aufgrund der topografischen und/ oder der räumlichen Situation für Mobilitätseingeschränkte objektiv nicht oder nur stark eingeschränkt nutzbar ist) oder
- die Haltestelle möglicherweise im Zuge von absehbaren Linienwegänderungen aufgelassen werden soll.

Grundsätzlich sollten anstelle eines Nichtausbaus prioritär eine kleinräumige Verlegung in einen geeigneteren Bereich angestrebt werden.

Hinsichtlich der baulichen Ausgestaltung der Haltestellen werden die folgenden Grundsätze formuliert:

- von einem Anheben der Haltestellenplattform/ -fläche ist abzusehen, wenn die Schnittstellen zum Umfeld nicht barrierefrei hergestellt werden können (z. B. Haltestellen an unbefestigten Randstreifen,

- Haltestellen, die nicht optimal fahrdynamisch an allen Türen spaltfrei anfahrbar sind, sollten nicht mit niederflurgerechtem Hochbord ausgebaut werden,
- an Gehwegen, die eine Breite von unter 1,5 m aufweisen und somit auf diesen ein Manövrieren mit dem Rollstuhl nicht möglich ist, sollten Haltestellen ohne Bord ausgebaut werden (wenn die Haltestelle nicht kleinräumig verlegbar ist),
- auf Wartehallen ist zu verzichten, wenn diese eine Haltestellennutzung durch Rollstuhlfahrer unmöglich machen.

4.3.2 Handlungsfeld „Fahrzeuge“

Bei den nachfolgenden Erläuterungen handelt es sich ausdrücklich um die „**Optimallösung**“ für barrierefreie Fahrzeuge. Die hier definierten Anforderungen gelten ausdrücklich nicht für die Bestandsfahrzeugflotte.

Im Handlungsfeld „Fahrzeuge“ wird die Umsetzung der Anforderungen im Rahmen der Vergabeverfahren sichergestellt. Dabei sind die genannten Anforderungen an die Fahrzeuge in Kapitel 5.2.6 ebenso zu berücksichtigen, wie die Vorgaben des VGN im RNVP.

Stadtbusse

Einstieg in das Fahrzeug:

- maximale Fußbodenhöhe von 33 cm über der Fahrbahn ohne Kneeling (Absenkung durch Kneeling auf Fußbodenhöhe auf mind. 250 mm Höhe über Fahrbahnniveau an einer Tür oder alternativ an zwei Türen mind. 270 mm⁴³)
- mechanische/ handbetätigte Klapprampe an Tür 2 (keine hydraulischen oder elektrischen Rampen); Tragkraft der Rampe 350 kg (Hintergrund: Mitnahme von Elektrorollstühlen⁴⁴)
- Niederflurbereich zwischen Tür 1 und Tür 2; Sitze im Bereich der Radkästen ggf. über eine Stufe erreichbar
- mind. zwei doppelflügelige Türen (mind. 1.200 mm) im Standardlinienbus bzw. mind. drei doppelflügelige Türen (mind. 1.200 mm) im Gelenkbus

Mehrzweckfläche für Rollstühle, Rollatoren usw.:

- Midi- oder Standardlinienbus: Mehrzweckfläche an Tür 2 mit Mindestfläche 900 x 2.100 mm (mit zugeordnetem Sitz oder Stehlehne für Begleitperson und gepolsterter Trennwand bzw. Anlehnplatte) mit niveaugleichem, kurzem Zugang

⁴³ Toleranz von bis zu 10 mm bei neuen/ erneuerten Reifen sowie geringer Fahrgastbesetzung (geringe Belastung der Federung)

⁴⁴ VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Alba Fachverlag GmbH & Co. KG; 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage 2012

zu einer Tür (Mindestbreite 1.200 mm); keine die Bewegungsfreiheit behindernde Haltestangen oder sonstige Einbauten auf der Mehrzweckfläche.

- Standardliniengelenkbus: Mehrzweckfläche an Tür 2 mit Mindestfläche 900 x 2.100 mm (mit zugeordnetem Sitz oder Stehlehne für Begleitperson und gepolsterter Trennwand bzw. Anlehnplatte) und zweite Mehrzweckfläche an Tür 3; jeweils mit niveaugleichem, kurzem Zugang zu einer Tür (Mindestbreite 1.200 mm); keine Bewegungsfreiheit behindernde Haltestangen oder sonstige Einbauten auf der Mehrzweckfläche.
- Option: zweite Mehrzweckfläche auf der rechten Fahrzeugseite direkt vor der Tür 2 mit Länge mind. 1.500 mm oder größere Mehrzweckfläche im Bereich ggü. Tür 2; Hinweis: Bei Realisierung einer zweiten Mehrzweckfläche auf der rechten Fahrzeugseite kann die andere Mehrzweckfläche gegenüber der Tür 2 kürzer ausgeführt werden (abzusichern ist die Mitnahme von Elektromobilen).

Fahrgastinformation:

- Elemente der Fahrgastinformation im Fahrzeug
 - Linie und Linienvverlauf
 - automatisierte visuelle und akustische Information („Zwei-Sinne-Prinzip“)
 - Kennzeichnung der Rollstuhlplätze
 - Kennzeichnung der Plätze für Schwerbehinderte.
- Darreichung nutzungsrelevanter digitaler Fahrgastinformationen sowohl in visueller als auch in akustischer Form („Zwei-Sinne-Prinzip“).
- Fahrtzielanzeige innen und außen kontrastreich mit ausreichend großen Schriften und leicht erfassbar/ verständlich (Innenanzeigen sollen von allen Fahrgastplätzen gut erkennbar und lesbar sein⁴⁵).
- akustische Fahrgastinformation (Ankündigung der Haltestellenansage mit einem (auffälligen, differenzierbaren) akustischen Signal oder mit der sprachlich betonten Ansage „nächste Haltestelle ...“).
- dem Geräuschpegel im Bus angepasstes, einheitliches akustisches Signal, nach Betätigung der Haltewunschtaaste durch einen Fahrgast.
- Kennzeichnung der den Mehrzweckflächen und Plätzen für Schwerbehinderte nächstgelegenen Türen durch auffällige Piktogramme an der Außenseite.

⁴⁵ Im Einzelfall können erforderliche Fahrzeugeinbauten (z. B. Haltestangen) die Sicht punktuell beeinträchtigen.

Ausgestaltung des Fahrzeuges im Inneren:

- Anordnung der Sitzplätze für Schwerbehinderte zwischen Tür 1 und Tür 2 im Sichtbereich des Fahrpersonals⁴⁶, eindeutige Kennzeichnung durch Scheibenpiktogramme und stufenfrei erreichbar,
- in den Türbereichen Einstiegshilfen (keine Mittelstangen an den Türen 2 und 3); Ausnahme ist die Pendelabschrankung/ Teleskopstange (inkl. der sogenannten „Haarnadel“) an Tür 1,
- rutschfeste einheitlich dicke Haltestangen; im Türbereich mit taktiler Ausprägung an den Festhalteflächen (z. B. geriffelt), die sich visuell kontrastreich von ihrer Umgebung abgrenzen,
- durchgängige Haltemöglichkeiten im Fahrzeug mit „Leitfunktion“ (auch für Kleinwüchsige und Kinder nutzbar, kontrastreiche Farbgebung),
- Gewährleistung einer ungestört freien Sicht der Fahrgäste nach außen; keine Beklebung der für diese Anforderung relevanten Fensterflächen mit Werbeflächen (betrifft Außen- und Innenwerbung).

Beleuchtung:

- ausreichende, durchgängige Beleuchtung im Fahrzeug,
- Spots im Türbereich/ Einstiegsbereich und über der Fahrerkasse (automatisches Leuchten beim Öffnen der Tür).

Taster außen:

- Außentaster an Tür 2 „Ruftaster Rollstuhl“ sowie im Wageninneren im Bereich der Mehrzweckfläche für Haltewunsch,
- Erreichbarkeit von Tastern auch für Rollstuhlnutzende und Kleinwüchsige,
- visuelle (ggf. auch akustische) Bestätigung nach Betätigung des Tasters (z. B. leuchtender Ring um den Taster).

Kontrastierung:

- kontrastreiche und taktile Markierung/ Gestaltung der Eingangsbereiche, Haltegriffe und -stangen, Bedienelemente, Taster usw.; einheitlichen Signalfarbe in und an allen Fahrzeugen,
- kontrastreiche Kennzeichnung der Taster von außen; bei farbintensiver Außenwerbung ist besonders sorgfältig auf die kontrastierende Erkennbarkeit der Taster zu achten,
- kontrastreiche Markierung von Stufen, Podesten und anderen im Fußbereich hervorstehenden Einbauten,

⁴⁶ Diese Anforderung bedeutet nicht, dass dieser Bereich permanent vom Fahrpersonal beobachtet werden muss. In Not- und Gefahrensituationen (z. B. Hilferuf) soll der Bereich ohne wesentliche Einschränkung unmittelbar für das Fahrpersonal einsehbar sein.

- kontrastierende Kennzeichnung der Türen an der Außenseite; Türen müssen sich visuell ausreichend von der sonstigen Fahrzeuggestaltung abheben.

Regionalbusse/ Überlandbusse

Einstieg in das Fahrzeug:

- an mindestens einer Betriebstür Höhe der ersten Stufe über der Fahrbahn max. 380 mm
- mind. eine doppelflügelige Tür (mind. 1.200 mm)
- Mehrzweckfläche entsprechend der gesetzlichen Mindestvorgaben

Weitere Anforderungen wie „Stadtbus“

Exkurs: Fahrzeuge im Bedarfsverkehr

Im Sinne des Inklusionsbegriffes müssen auch die Fahrzeuge im Bedarfsverkehr für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen selbstbestimmt und ohne fremde Hilfe nutzbar sein. Eine besondere Herausforderung ist in Bedarfsverkehren die Mitnahme von Rollstuhlnutzenden. In den Bedarfsverkehren sind dazu perspektivisch, insbesondere wenn diese Verkehre im Landkreis zu einer intensiveren Anwendung kommen, einzelne Fahrzeuge vorzuhalten, welche die Mitnahme von Rollstuhlnutzenden aufrecht sitzend ermöglichen. Für die Rollstuhlnutzenden ist eine eigenständige Einfahrt und Ausfahrt aus dem Fahrzeug (inkl. Drehen und Manövrieren im Fahrzeug) zu gewährleisten. In diesem Zusammenhang besitzt das Vorhandensein von geeigneten Ein- und Ausstiegsstellen eine hohe Bedeutung.



Bildquelle: MERZ Reisen GmbH, Gnadenberg

4.3.3 Handlungsfeld „Fahrgastinformation/ Vertrieb“

Allgemeine Anforderungen

Die barrierefreien Mobilitätsketten sind von barrierefreien Informationen zu begleiten. Die Bereitstellung barrierefreier Informationen bezieht sich grundsätzlich auf zwei Aspekte:

- barrierefreie Informationen zum Mobilitätsangebot und
- barrierefreie Informationen zur barrierefreien Nutzbarkeit der Infrastruktur (umfassende Information auch für Begleitpersonen zur Planung des Weges).

Nutzungsrelevante Fahrgastinformationen sind sowohl in visueller als auch in akustischer (oder ggf. in taktile) Form dem Fahrgast bereitzustellen („Zwei-Sinne-Prinzip“). Die Bereitstellung kann dabei auch über verschiedene Medien bzw. Kanäle erfolgen. Weiterhin sind Fahrgastinformationen auch analog (oder telefonisch) bereitzustellen, damit Fahrgäste ohne Online-Zugang über diese verfügen können.

Die Informationssysteme im ÖPNV sind möglichst einheitlich zu gestalten, um eine hohe Wiedererkennbarkeit und eine lückenlose Nutzbarkeit gewährleisten zu können. Zu vermeiden sind zusätzliche „Barrieren“ durch unterschiedliches Design der Leit- und Informationssysteme. Visuelle, taktile und akustische Orientierungshilfen sollen auf Grundlage des bisher realisierten Standards systematisch zur Schaffung „geschlossener Ketten“ weiterentwickelt werden.

Für Informationsdarstellungen sind nachfolgend beschriebene Anforderungen zu beachten.

- Darbietung der Informationen grundsätzlich im „Zwei-Sinne-Prinzip“ (Informationsübermittlung mindestens über zwei der drei Sinne Sehen, Hören und Tasten),
- Visuelle Informationen: kontrastreich, blendfrei, leicht lesbar (auch bei Dunkelheit und bei direkter Sonneneinstrahlung), leicht verständliche Sprache, möglichst keine Laufschriften⁴⁷ und Vermeidung von Anglizismen.⁴⁸
- Akustische Informationen: ausreichende, an Umgebungsbedingungen anpassbare Lautstärke, leicht verständliche Sprache, Ankündigungssignal, spezifische Lautstärke und unterschiedliche Stimmlage für außerordentliche, sicherheitsrelevante Ansagen sowie keine Dialekte und Vermeidung von Anglizismen.

Fahrgastinformation im Internet

An die Internetseiten bestehen in der „Optimallösung“ folgende Anforderungen:

⁴⁷ Laufschriften sind nur zulässig, wenn sich diese nicht vermeiden lassen. In diesem Fall ist auf eine langsame Laufgeschwindigkeit zu achten.

⁴⁸ Bei Verwendung von Anglizismen ist darauf zu achten, dass diese in der Fahrgastinformation und deren Verständlichkeit nicht zusätzliche Barrieren aufbauen (insbesondere bei Menschen mit kognitiven Einschränkungen und auch bei Hochbetagten).

- barrierefreie Gestaltung entsprechend Barrierefreien-Informationstechnik-Verordnung (BITV) 2.0 (bzw. Bayerische Barrierefreie Informationstechnik-Verordnung – BayBITV),
- höchstes Maß an Barrierefreiheit für zentrale Funktionen (z. B. Störungsmeldungen, Fahrgastinformationen, Informationen zur barrierefreien Auffindbarkeit und Nutzbarkeit des ÖPNV),
- Nutzbarkeit für blinde und sehbehinderte Menschen, z. B. mittels Screenreader,
- Bereitstellung wesentlicher Informationen in Gebärdensprache.

ÖPNV-Beratungs- und Vertriebsstellen

Beratungs- und Vertriebsstellen, die gerade für die älteren, das persönliche Gespräch suchende Fahrgäste eine wichtige Anlaufstelle ist, muss barrierefrei auffindbar, zugänglich und nutzbar sein.

Folgende Anforderungen sind zu erfüllen:

- barrierefreie Zugänglichkeit der Beratungs- und Vertriebsstellen, insbesondere Auffindbarkeit für Blinde mittels Bodenindikatoren und Berücksichtigung ausreichender Bewegungsräume für Rollstuhlnutzende,
- barrierefreie Zugänglichkeit der Serviceeinrichtungen innerhalb der Beratungs- und Vertriebsstellen (z. B. ausreichende Bewegungsräume für Rollstuhlnutzende, unmittelbar leichte Orientierbarkeit und durchgehende, blendfreie Ausleuchtung)
- barrierefreie Nutzbarkeit der Serviceeinrichtungen für alle Benutzergruppen, z. B. geeignete Servicetresen für Kundenberatung für Rollstuhlnutzende und für kleinwüchsige Menschen, Gewährleistung der Beratung im Sitzen,
- barrierefreie Kommunikation, z. B. induktive Höranlage,
- Sicherstellung der Kontaktaufnahme mit der Mobilitätszentrale über verschiedene Kanäle (neben Telefon auch Medien für hörgeschädigte Menschen).

Vertriebseinrichtungen

Ein barrierefreier ÖPNV erfordert die Möglichkeit des Ticketkaufs über verschiedene Kanäle. Es ist grundsätzlich ein Mix aus analogen und digitalen Erwerbsmöglichkeiten vorzuhalten. Ein wesentlicher Aspekt der Barrierefreiheit ist auch, dass die Ticketbezahlung in angemessener Form in der jeweils aktuell in der Gesellschaft üblichen Form ermöglicht wird (aktuell bspw. auch noch mit Bargeld).

4.3.4 Handlungsfeld „Betrieb/ Unterhaltung/ Störfallmanagement“

Folgende Anforderungen an die Barrierefreiheit sind als „Optimallösung“ vorzusehen, weitere Kriterien sind im Anforderungsprofil dargestellt (siehe Kapitel 5.2.5):

- akustische Informationen für blinde und sehbehinderte Menschen sowie visuelle Informationen für gehörlose und hörgeschädigte Menschen bei kurzfristigen Veränderungen im Verkehrsablauf über verschiedene Kanäle,
- Prüfung der Schaffung von barrierefreien Ersatzhaltestellen im Falle von Haltestellenverlegungen durch längerfristige Baumaßnahmen (länger drei Monate) bei Haltestellen mit hoher Fahrgastfrequentierung (> 500 Ein- und Aussteiger pro Tag) bzw. Haltestellen an nutzerrelevanten Einrichtungen,
- regelmäßige Zustandskontrolle an den Haltestellen im Hinblick auf die Funktionsfähigkeit und Beschaffenheit der Elemente der Barrierefreiheit,
- Schäden an Haltestellen, welche unter anderem die barrierefreie Nutzbarkeit beeinträchtigen, sind unverzüglich zu beseitigen; schadhafte Bodenindikatoren sind auszutauschen,
- Funktionsuntüchtigkeiten bzw. Schäden an Fahrzeugen, welche unter anderem die barrierefreie Nutzbarkeit beeinträchtigen, sind bis spätestens zum Betriebsbeginn des nächsten Tages zu beseitigen,
- Fahrzeuge mit defektem Kneeling und/ oder defekter Fahrzeugrampe sind unmittelbar auszutauschen (soweit geeignete Reservefahrzeuge zur Verfügung stehen).

4.3.5 Handlungsfeld „Fähigkeiten und Kenntnisse Personal“

Im Sinne einer „Optimallösung“ bestehen folgende Anforderungen:

- umfassende Kenntnisse des Fahrpersonals und des Personals mit Kundenkontakt über die unterschiedlichen Mobilitätseinschränkungen und die Anforderungen der Betroffenen an die Barrierefreiheit,
- ausgeprägtes Verständnis ggü. der Situation der Betroffenen und empathisches Einfühlungsvermögen (z. B. Agieren der Menschen mit Mobilitätseinschränkungen im Fahrzeug nach dem Einsteigen, Umgang mit Menschen mit Schwerbehinderung),
- ausreichende körperliche Belastbarkeit für erforderliche Hilfestellungen bei Menschen mit Mobilitätseinschränkungen (insbesondere bei Rollstuhlnutzenden),
- regelmäßige Schulung des Fahrpersonals und des Personals mit Kundenkontakt (ausdrücklich auch Ticketprüfer) hinsichtlich der Anforderungen der Barrierefreiheit und Umgang mit Betroffenen (ein besonderes Augenmerk ist auf den Umgang mit blinden und sehbehinderten Menschen, gehörlosen Menschen sowie Menschen mit kognitiven Einschränkungen zu legen),
- Durchführung der Schulungen idealerweise in Kooperation mit Behindertenvertretern; Schulung mit „Rollentausch“ unter Nutzung technischer Hilfsmittel (z. B. Alterssimulationsanzug, Simulationsbrillen, Rollstuhl u. a.),

- regelmäßige Fahrerunterweisungen zum spaltarmen Anfahren an die Haltestellenkante.

4.3.6 Handlungsfeld „Service/ Trainingsangebote“

Seite | 46

Folgende Anforderungen werden formuliert:

- Benennung einer zentralen Ansprechperson für Betroffene und als zentralen Koordinierenden für alle Belange der Schaffung der Barrierefreiheit im ÖPNV,
- Benennung eines zentralen Koordinierenden in den jeweiligen Stadt- und Gemeindeverwaltungen für alle Belange der Schaffung der Barrierefreiheit im ÖPNV,
- Schulungen/ Trainings für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen (insbesondere ist Augenmerk auf Betroffene zu legen, die von ihrer Mobilitätseinschränkung erst im Lebensverlauf (seit kurzem) betroffen sind und die Nutzung des ÖPNV völlig neu erlernen müssen) mit den Schwerpunkten⁴⁹
 - Orientieren und Verhalten an Haltestellen
 - Auffinden und Bedienen der Türen
 - Verhalten beim Ein- und Aussteigen, inkl. Benutzung der Rampen
 - Lage von Informationseinrichtungen an der Haltestelle und im Fahrzeug
 - Lage geeigneter Sitzplätze und Stellplätze im Fahrzeug
 - mögliche Gefahrenquellen.

⁴⁹ VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Alba Fachverlag GmbH & Co. KG; 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage 2012

5 Anforderungsprofil für die Weiterentwicklung und Ausgestaltung des Regionalverkehrs im Landkreis Coburg

5.1 Grundsätze

Seite | 47

Der Aufgabenträger Landkreis Coburg strebt eine zielgerichtete Weiterentwicklung des straßengebundenen ÖPNV in Abstimmung mit dem SPNV zur Sicherung der Mobilitätsbedürfnisse und zur Erreichbarkeit der zentralen Orte im Sinne der Daseinsvorsorge an. Zum Erreichen dieses Rahmenzieles ist ein kontinuierliches Zusammenwirken mit den benachbarten Aufgabenträgern, insbesondere der Stadt Coburg, sowie mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) erforderlich.

Bei der Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes und der ÖPNV-Infrastruktur ist der demografischen Entwicklung im Landkreis Coburg Rechnung zu tragen. Aus diesem Grund werden insbesondere die Mobilitätsbedürfnisse älterer Menschen verstärkt berücksichtigt. Die gezielte Verbesserung der Nutzbarkeit des ÖPNV insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen prägt insofern die langfristige Zielsetzung eines „vollständig barrierefreien ÖPNV“ im Landkreis Coburg (siehe Kapitel 2.2).

5.2 Sicherung und Steuerung der Qualitätsstandards

5.2.1 Grundsätze

Die im NVP definierten Standards gelten verbindlich für die Liniengenehmigungen im Verantwortungsbereich des Aufgabenträgers Landkreis Coburg. Abweichungen von den Standards sind im Einzelfall mit dem Aufgabenträger rechtzeitig zu vereinbaren.

Die nachfolgend definierten Anforderungen an die Verkehrsdurchführung im Regionalbusverkehr gelten, soweit sie nicht bereits im aktuellen ÖDA verankert sind, ab dem **01.09.2026** (Beginn der Neugenehmigung der Linienverkehre).

Mit dem Beitritt zum VGN (01.01.2024) wurden einige verbundübergreifende Standards/ Regelwerke bei der zukünftigen Verkehrsdurchführung übernommen. Dazu gehören beispielsweise:

- Tarifierung,
- Vertriebsanreizregelung,
- Anforderungen an die elektronische Kontrolle und Vertrieb von eTickets,
- Anforderungen an die Fahrzeuge,
- Vorgaben zum einheitlichen Fahrzeugdesign/ Kennzeichnung von Fahrzeugen,
- Digitale Fahrgastinformation/ Gestaltungsaufbau für die Darstellung der Fahrgastinfo auf Monitoren im Fahrzeug,
- Teilnahme an DEFAS Bayern,

- Fahrplandatenlieferungen an VGN GmbH und DEFAS Bayern,
- Bayern-WLAN,
- Haltestellenausstattung Bus/ Fahrplanaushänge an Haltestellen,
- Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN,
- Standards für Bedarfsverkehre,
- Fahrgastzählungen.

Um den ÖPNV in Stadt- und Landkreis Coburg gemäß der Standards zu sichern, muss regelmäßig überprüft werden, ob die Standards eingehalten werden. Dies erfordert die Etablierung von Elementen zur Qualitätssteuerung und -sicherung. Kernelement im Sinne einer kommunikativ angelegten Qualitätssicherung sind die turnusmäßigen Gespräche zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen, in denen alle Belange die Qualität des ÖPNV betreffend thematisiert und vorangetrieben werden.

Die Verkehrsunternehmen sind verpflichtet, etwaige von ihm eingesetzte Subunternehmer und Personalverleihunternehmer in die Prozesse zur Qualitätssicherung vollumfänglich einzubeziehen.

Folgende Elemente stellen die Grundpfeiler zur Steuerung und Sicherung der Qualität im Landkreis Coburg dar:

- regelmäßige Qualitätskontrollen durch den Aufgabenträger oder einem von ihm beauftragten Dritten,
- Sofort-Meldungen des Verkehrsunternehmens bei Störungen, besonderen Vorkommnissen oder wesentlichen Qualitätsmängeln,
- turnusmäßige Qualitätsberichte des Verkehrsunternehmens,
- regelmäßige Qualitätsbesprechungen zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen,
- Maßnahmenmanagement im Falle von erkannten Qualitätsdefiziten (z. B. Maßnahmenpläne des Verkehrsunternehmens).

5.2.2 Stufen des Qualitätsmanagements

Das Qualitätsmanagementsystem (QMS) basiert, bevor es zu konkreten Maßnahmen der Qualitätssicherung kommt, auf der Kontrolle und Messung der Qualitätserfüllung auf der einen Seite sowie den Reaktionen des Aufgabenträgers bei (einzelnen, temporären oder dauerhaften) Qualitätsmängeln auf der anderen Seite (vordergründig in Form von Vertragsstrafen). Ziel des QMS ist die nachhaltige Sicherung der Kundenzufriedenheit im Regionalverkehr.

Zukünftig wird bei den Vergabeverfahren/ ÖDA im Landkreis Coburg der Ansatz verfolgt, bei zunehmenden Qualitätsmängeln eine stufenweise Verschärfung der Sanktionen, der Instrumente und der Auftraggeber-Rechte in den Vergabeunterlagen zu verankern. Die Qualitätssicherung wird in einem **dreistufigen Prozess** („Ampelsystem“) umgesetzt, um die Anforderungen an die Intensität der Berichtspflichten des Verkehrsunternehmens sowie die entsprechenden Maßnahmen des Aufgabenträgers detailliert zu definieren.

- Stufe 0 (GRÜN): Normalzustand,
- Stufe 1 (GELB): Zustand mit erhöhter Intensität der Berichtspflichten und der Qualitätssicherung; kommt zum Tragen, wenn die Summe der Vertragsstrafen innerhalb eines Betriebsjahres definierte Grenzwerte überschreitet (s. u.),
- Stufe 2 (ROT): Zustand mit maximaler Intensität der Berichtspflichten und der Qualitätssicherung; kommt zum Tragen, wenn die Summe der Vertragsstrafen innerhalb eines Betriebsjahres einen ggü. Stufe 1 erhöhten Grenzwert überschreitet.

Dieses Prinzip bedeutet in der Konsequenz, dass der „Stressfaktor“ beim Verkehrsunternehmen in Abhängigkeit von der Qualitätserfüllung stufenweise erhöht bzw. verringert wird.

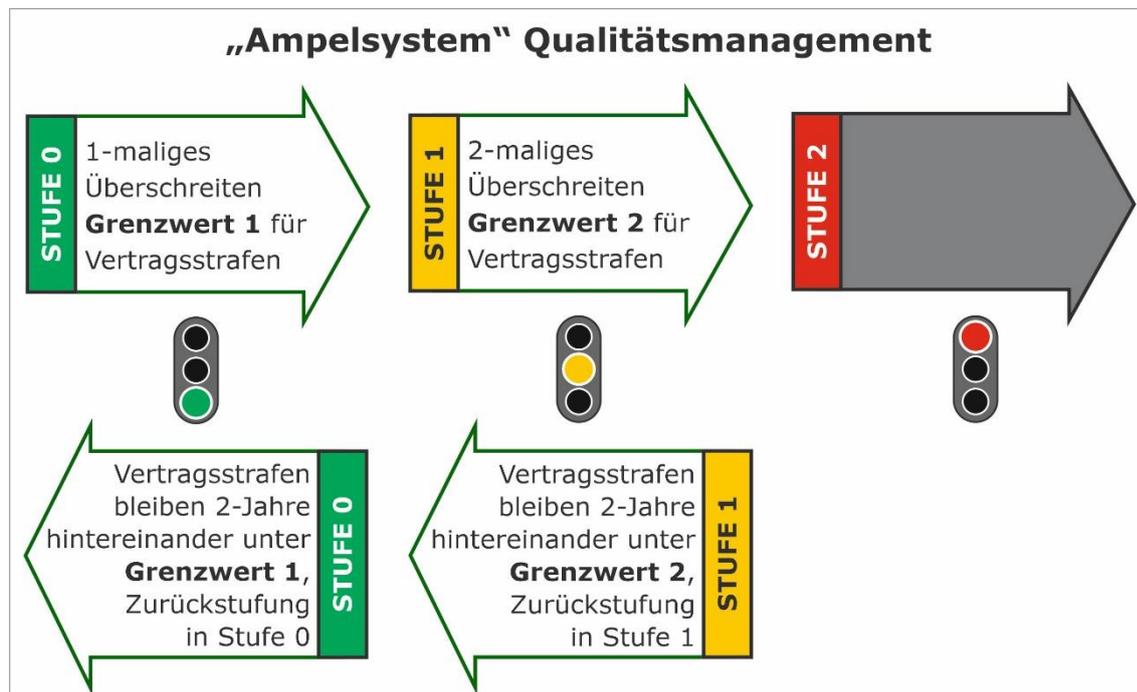


Abbildung 16: „Ampelsystem“ Qualitätsmanagement

Ein Wechsel von der Stufe 0 zur Stufe 1 bzw. von der Stufe 1 zur Stufe 2 erfolgt nach festgelegten Kriterien des Aufgabenträgers⁵⁰:

1. wenn die Summe der Vertragsstrafen im gesamten Linienbündel innerhalb eines abgeschlossenen Betriebsjahres 1,0 % (Stufe 1) bzw. 1,5 % (Stufe 2) der jährlichen Gesamtkosten überschreitet,
2. wenn die Summe der Vertragsstrafen, die konkret den Linienbedarfsverkehren im Linienbündel zuzuordnen sind, innerhalb eines abgeschlossenen Betriebsjahres 2,5 % (Stufe 1) bzw. 3,5 % (Stufe 2) der jährlichen Kosten des Linienbedarfsverkehrs überschreitet,
3. wenn die Summe der Vertragsstrafen, die konkret einer Linie zuzuordnen sind, innerhalb eines abgeschlossenen Betriebsjahres 5,0 % (Stufe 1) bzw. 7,5 % (Stufe 2) der jährlichen Kosten dieser Linie überschreitet.

Wenn 1. bzw. 3 eintritt, gilt die Verschärfung der nachfolgenden Regelungen der Qualitätssicherung für das gesamte Linienbündel, wenn 2. eintritt ausschließlich für den Linienbedarfsverkehr.

Ein Wechsel in die Stufe 1 kann vom Aufgabenträger auch vorzeitig vor Ablauf des Betriebsjahres veranlasst werden, wenn die o. g. Grenzwerte der Summen der Vertragsstrafen komprimiert innerhalb eines Zeitraums von vier Wochen überschritten wurden.

Ein Wechsel von der Stufe 2 zur Stufe 1 bzw. von der Stufe 1 zur Stufe 0 erfolgt nach Ermessen des Verkehrsunternehmens mit den oben definierten Grenzwerten in der Gegenrichtung.

5.2.3 Berichtswesen

Sofort Meldungen

Der Aufgabenträger muss unverzüglich informiert werden:

- bei besonderen Vorkommnissen mit herausragender Öffentlichkeitswirksamkeit, längeren Betriebsunterbrechungen und schweren Unfällen (z. B. Unfälle mit Personenschaden),
- bei absehbaren (ungeplanten) Fahrtausfällen, z. B. in Folge von kurzfristigen Personalausfällen,
- bei nichtfunktionsfähigen Fahrscheindruckern,

bei Fahrtausfällen und Störungen sowie gravierenden Abweichungen von den definierten Standards.

⁵⁰ Hinweis: Die hier hinterlegten Grenzwerte für den Wechsel von einer Stufe zur höheren Stufe gelten vorläufig. Die Grenzwerte sind im Zuge der Vorbereitung eines Vergabeverfahrens jeweils zu prüfen und ggf. anzupassen.

Turnusmäßige Qualitätsberichte

Ein Bestandteil für eine wirksame Sicherung und Steuerung der Qualitätsstandards ist deren Dokumentation. In der Dokumentation muss transparent dargestellt werden, welche Qualitätsstandards bestehen, ob sie erreicht wurden und wie sich die Entwicklung in Bezug auf die Standards darstellt.

Seite | 51

Stufe 0:

- Das Verkehrsunternehmen hat jährlich einen kurz gefassten, wahrheitsgemäßen Qualitätsbericht für den Aufgabenträger mit folgenden Inhalten zu erstellen:
- Zusammenfassung der Fahrtausfälle sowie Dokumentation der Nichterfüllung von Qualitätsanforderungen,
- Fahrten mit Ersatzfahrzeugen,
- Auffälligkeiten in der Auslastung der Kapazitäten (Überlastungen),
- Probleme mit der Pünktlichkeit,
- sonstige Unregelmäßigkeiten und Besonderheiten,
- Stand „Barrierefreiheit“
- Nichteinhaltung der Vorgaben zum Umweltschutz.

Stufe 1:

- Das Verkehrsunternehmen hat in der Stufe 1 quartalsweise einen Qualitätsbericht vorzulegen. Der Aufgabenträger kann weitere Einzelthemen (insbesondere Dokumentation der ergriffenen Maßnahmen der Qualitätssicherung) für die quartalsweise Berichtserstellung einfordern.

Stufe 2:

- Das Verkehrsunternehmen hat in der Stufe 2 monatlich einen Qualitätsbericht zu erstellen. Dieser Qualitätsbericht hat weiterführend die Maßnahmen der Qualitätssicherung und deren Wirksamkeit darzulegen.

Maßnahmen der Qualitätssicherung

In der Stufe 0 sind zur Qualitätssicherung bei Bedarf Qualitätsgespräche mit dem Verkehrsleiter des Verkehrsunternehmens vorgesehen.

Der Aufgabenträger hat in der Stufe 0, soweit die o. d. Situation der Minderqualität eingetreten ist bzw. wenn die definierten Grenzwerte der jährlichen Vertragsstrafen bereits vor Ende des achten Betriebsmonats zu 50 % überschritten wurden, im Rahmen der Qualitätssicherung folgende Rechte:

- Durchführung von Qualitätsgesprächen mit dem verantwortlichen Verkehrsleiter.
- Anforderung von fundierten, kurzfristig wirksamen Maßnahmenplänen zur Verbesserung der Leistungs- und Qualitätserfüllung, die innerhalb von zwei Wochen durch das Verkehrsunternehmen vorzulegen sind. Im Maßnahmenplan ist darzustellen, welche Maßnahmen in welcher Intensität ergriffen werden, bis wann die beschriebenen Maßnahmen jeweils umgesetzt werden und welche Wirksamkeit erwartet wird. Der Aufgabenträger kann, in Abhängigkeit von der Ausprägung der Minderqualitäten, Fristen zur Umsetzung des jeweiligen Maßnahmenplans setzen.
- Durchführung von zusätzlichen Schulungsmaßnahmen (auf Kosten des Auftragnehmers),
- Verlangen des Austauschs von Personal in besonderen Fällen.

Optional dürfen Maßnahmenpläne durch den Auftragnehmer erstellt werden.

In der Stufe 1 sind zur Qualitätssicherung turnusmäßige quartalsweise Qualitätsgespräche mit dem Verkehrsleiter vorgesehen.

Zusätzlich zu den Rechten des Aufgabenträgers der Stufe 0 werden für die Stufe 1 folgende Rechte definiert:

- Durchführung von anlassbezogenen, im Verhältnis zum Qualitätsmangel stehenden Qualitätsgesprächen mit dem Verkehrsleiter,
- Veranlassung von anlassbezogenen Dienstanweisungen an das Fahr- und Servicepersonal durch das Verkehrsunternehmen,
- Veranlassung von anlassbezogenen Schulungen des Fahr- und Servicepersonals,
- im Falle, dass Schulungen des Verkehrsunternehmens keine wesentliche Wirkung zeigen, Durchführung von Schulungen des Fahr- und Servicepersonals durch den Auftraggeber selbst (Kostenübernahmepflicht durch Verkehrsunternehmen),
- Anordnung einer (temporären) personellen Verstärkung der Besetzung der Leitstelle.

Im Falle andauernder Qualitätsmängel und deren offensichtlicher Nichtbehebung bestehen folgende erweiterte Rechte des Aufgabenträgers:

- Anordnung zusätzlicher, erweiterter Wartungsmaßnahmen an den Fahrzeugen,
- persönlicher Zugang des Aufgabenträgers zu operativem Führungspersonal des Verkehrsunternehmens in Form von Qualitätsgesprächen,

- Prüfung der Kenntnisse und Fähigkeiten des Fahrpersonals nach anerkannten Standards (insbesondere Orts- und Verkehrskennntnisse, Sprachkenntnisse); Verkehrsunternehmen übernimmt die Vergütung des Personals für Zeitraum der Prüfung; wird Prüfung auch bei der Wiederholungsprüfung nicht bestanden, darf Personal nicht mehr im Linienbündel eingesetzt werden (nach Schulung des Personals kann eine erneute Prüfung erfolgen); die externen Kosten für Wiederholungsprüfungen und für Neuprüfungen trägt das Verkehrsunternehmen).

Zeigen die oben genannten Maßnahmen keine Wirkung, sind Maßnahmenpläne durch den Auftragnehmer zu erstellen, die durch gezielte Auflagen durch den Auftraggeber ergänzt werden. Der Auftraggeber hat das Recht besondere Maßnahmen anzuordnen.

In der Stufe 2 werden zur Qualitätssicherung weiterführende Rechte des Aufgabenträgers festgelegt:

- monatliche Qualitätsgespräche mit der Geschäftsführung des Verkehrsunternehmens,
- Recht auf Austausch der Vor-Ort-Verantwortlichen,
- auf Veranlassung des Aufgabenträgers Erstellung gutachterlicher Maßnahmenpläne (auf Kosten des Verkehrsunternehmens),
- Recht des Aufgabenträgers auf umfassende Maßnahmen in der Personalschulung und -prüfung.

Zeigen die oben genannten Maßnahmen keine Wirkung, werden gutachterliche Maßnahmenpläne auf Kosten des Auftragnehmers erstellt. Der Auftraggeber hat das Recht umfassende Maßnahmen anzuordnen.

Instrumente für kurzfristig eintretende, absehbar dauerhafte Qualitätsmängel

Unabhängig zu den zuvor beschriebenen Grundpfeilern zur Steuerung und Sicherung der Qualität im Landkreis Coburg (3-stufiges „Ampelsystem“, „Berichtswesen“) gelten folgende Instrumente, die bei kurzfristig und absehbar dauerhaften Qualitätsmängeln zum Einsatz kommen:

- Recht auf Zugang zu internen Daten (unter Beachtung des Datenschutzes),
- Recht auf persönlichen Zugang zu operativem Personal (Qualitätsgespräche),
- Recht auf gutachterliche Evaluierung der Prozesse beim Auftragnehmer,
- Pflicht des Auftragnehmers zum Einsatz von externem Fahrpersonal,
- Pflicht des Auftragnehmers zum (i. d. R. temporären) Einsatz von zusätzlichem Personal (Werkstatt, Qualitätssicherung, Personalunterweisung),
- Recht des Aufgabenträgers zum Einsatz eines externen „Coach“ bzw. Qualitätsmanagers beim Auftragnehmer (mit definierten Kompetenzen).

5.2.4 Anforderungen an die Verkehrsdurchführung

Fahrpersonal

Von den Verkehrsunternehmen dürfen grundsätzlich nur umfassend entsprechend der gesetzlichen Vorgaben ausgebildete und von ihm für den Einsatz im Linienverkehr spezifisch geschulte Fahrer eingesetzt werden.

Die nachfolgend definierten Anforderungen sind zu gewährleisten:

- Das Beherrschen und Anwenden der deutschen Sprache ist für das gesamte Fahrpersonal im Sinne einer reibungslos laufenden Betriebskommunikation verpflichtend. Erforderlich ist eine „sichere Beherrschung“ der deutschen Sprache⁵¹ in Wort und Schrift. Das Personal muss bei Auskünften und Ansagen sprachlich ebenso sicher sein wie bei Störungen oder in Konfliktsituationen. Ausnahmen mit Übergangsfristen können in Einzelfällen vereinbart werden.
- Dem Fahrpersonal müssen die wichtigsten Verhaltensregeln im Umgang mit mobilitätseingeschränkten Personen bekannt sein und von ihnen angewendet werden. Dazu gehört die (auf Anforderung nachzuweisende) Teilnahme an jährlichen Schulungen ggf. unter Einbezug mobilitätseingeschränkter Personen bzw. Methoden wie Altersanzug etc.
- Das Fahrpersonal hat besondere Rücksicht auf mobilitätseingeschränkte Fahrgäste zu nehmen. Personen mit Mobilitätseinschränkungen, Personen mit Rollator sowie Personen mit Kinderwagen sind beim Ein- und Ausstieg nötigenfalls zu unterstützen.
- Das Fahrpersonal muss die Hard- bzw. Software in den Fahrzeugen (d. h. ITCS-System, Bordrechner, Fahrscheindrucker bzw. „Busdrucker“, Geräte zur Anzeige Fahrtziel, ggf. LSA-Modem zur Busbeschleunigung sowie sämtliche fahrzeugseitigen Komponenten) sicher beherrschen. Zudem muss das Fahrpersonal über die Fähigkeit verfügen, Fehlfunktionen oder Ausfälle direkt zu erkennen und der Betriebsleitstelle zu melden.
- Das Fahrpersonal ist über Umleitungen und Betriebsstörungen informiert und kann diese verständlich an die Fahrgäste weiterleiten.

⁵¹ Kenntnisse entsprechend Stufe B 2 des Gemeinsamen Europäischen Referenzrahmens: „Kann die Hauptinhalte komplexer Texte zu konkreten und abstrakten Themen verstehen; versteht im eigenen Spezialgebiet auch Fachdiskussionen. Kann sich so spontan und fließend verständigen, dass ein normales Gespräch mit Muttersprachlern ohne größere Anstrengung auf beiden Seiten gut möglich ist. Kann sich zu einem breiten Themenspektrum klar und detailliert ausdrücken, einen Standpunkt zu einer aktuellen Frage erläutern und die Vor- und Nachteile verschiedener Möglichkeiten angeben“. Siehe: <http://www.goethe.de/z/50/commeuro/303.htm>; Zugriff 07.03.2024

- Das Fahrpersonal besitzt sichere Kenntnisse zu den VGN-Beförderungsbedingungen, zum Fahrplan, zum Liniennetz, zum Fahrweg aller Linien (Linienführungen, Haltestellen, Beschleunigungs- oder Bevorrechtigungsmaßnahmen bzw. -einrichtungen) sowie zu Umsteigepunkten und gesichert Anschlüssen.
- Das Fahrpersonal kann zum jeweils geltenden Tarif sowie zur örtlichen Situation (z. B. Ortskunde bezüglich Freizeit- und Kulturziele, schulverkehrsrelevante Schulen, Stadtverwaltung, Behörden, Krankenhaus, u. ä.) bei Bedarf Auskunft geben. Die Verkehrsunternehmen haben dazu eine „Grundqualifikation“ mit nachweisbarer Abnahmeprüfung sicherzustellen. Der Landkreis Coburg behält sich in Zweifelsfällen vor, eine Prüfung der Kenntnisse durchzuführen.
- Das Fahrpersonal hat sich gegenüber den Fahrgästen und anderen Verkehrsteilnehmern freundlich, zuvorkommend und hilfsbereit zu verhalten. Im Falle des Ausfalls der digitalen Haltestellenansage sind die Haltestellen mit deren Namen rechtzeitig (d.h. zeitlich ausreichend für den Aussteigevorgang der Fahrgäste) und deutlich akustisch anzukündigen. Über Änderungen im Betriebsablauf (Fahrweg, Haltestellenbedienung, Verspätungen) sind die Fahrgäste rechtzeitig und ausführlich zu informieren.
- Das Fahrpersonal ist umsichtig gegenüber Fahrgästen, die an der Haltestelle warten oder heraneilen oder den Haltewunsch signalisiert haben.
- Das Fahrpersonal hat sich einer besonderen Verantwortung für Kinder und Jugendliche bewusst zu sein. Diese Verantwortung bedeutet u. a., dass Kinder und Jugendliche auch bei fehlenden Fahrausweisen nicht von der Beförderung ausgeschlossen werden, wenn dies zu einer Gefährdung oder zu einer unzumutbaren Situation für die Kinder und Jugendlichen führen kann.
- Das Fahrpersonal hat eine einheitliche branchenübliche Dienstkleidung zu tragen. Ausnahmen können für Personale, die nur kurzzeitig in Verstärkerverkehr und Schulverkehrsfahrten zum Einsatz kommen, vereinbart werden. Zu gewährleisten ist ein gepflegtes und seriöses Erscheinungsbild der mit Kundenkontakt tätigen Mitarbeiter.
- Das Fahrpersonal verfügt über aktuelle Kenntnisse in Erster Hilfe.

Vom Auftragnehmer sind mindestens zweimal pro Jahr Fahrerschulungen zur Orts-, Verkehrs- und Tarifkenntnis (inkl. Trainingsmaßnahmen zur Bewältigung von Konfliktsituationen) durchzuführen.

Sozialstandards

Dem Fahrpersonal werden kostenfreie Pausenräume zur Verfügung gestellt, die sanitäre Anlagen beinhalten. Die Dienstpläne sind so zu gestalten, dass in Diensten mit einer Arbeitszeit von mindestens sechs Stunden das Fahrpersonal eine Pause in einem Pausenraum mit sanitären Anlagen verbringen kann.

Weitere Anforderungen sind im Rahmen der zukünftigen Vergabeunterlagen zu entwickeln.

Gesundheitsschutz

Das Verkehrsunternehmen sorgt für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz für sein Personal gemäß den geltenden gesetzlichen Vorschriften. Um ggf. im Falle einer lokalen oder globalen Pandemie schnell reagieren zu können, ist ein Maßnahmenplan (Pandemieplan) vorzuhalten, der eine größtmögliche Sicherheit für das Personal gewährleistet.

Für die anstehenden Vergabeverfahren sind konkrete, aufgabenträgerseitige Vorgaben für den Gesundheitsschutz bei den Verkehrsunternehmen zu erarbeiten. Dies betrifft auch Anforderungen für einen vorbeugenden Gesundheitsschutz zur Verhinderung der Ausbreitung von Krankheitswellen.

Exkurs: Fachkräftemangel im Nahverkehr

Das Fahrpersonal ist neben den Fahrzeugen die entscheidende Ressource, um das Leistungsangebot im ÖPNV umfassend und zuverlässig erbringen zu können. In den kommenden Jahren wird der demografische Wandel den bereits aktuell spürbaren Personalmangel noch weiter verschärfen. In Deutschland sind mehr als die Hälfte aller Fahrpersonale älter als 50 Jahre. Dies bedeutet, dass bis 2030 alleine für den Busverkehr jährlich ca. 4.000 bis 6.000 Fahrpersonale in den Ruhestand wechseln und somit neue Personale für deren Ersatz gewonnen werden müssen⁵². Nach Einschätzung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) sind darüber hinaus für die Realisierung der Verkehrswende rund 110.000 zusätzliche Personale erforderlich. Diese Zahlen zeigen eindrucksvoll den Handlungsbedarf.

Die Personalgewinnung ist aktuell in nahezu alle Branchen problematisch und schwierig. Ein vom Münchner Verkehrsverbund in Auftrag gegebenes Gutachten hat sich 2023 intensiv mit der Thematik beschäftigt⁵³. Die Ergebnisse können exemplarisch als Anregung auch in anderen Regionen dienen. Im Gutachten wurden die Faktoren benannt, welche branchenspezifisch die Gewinnung von Fachkräften negativ beeinflussen:

- das mäßige Berufsimago,
- die Schwierigkeiten hinsichtlich Vereinbarkeit von Beruf und Familie,
- die hohen Kosten für den Erwerb des Busführerscheins.

In Ausrichtung auf diese Hemmnisse in der Gewinnung und Haltung der Fahrpersonale wurden prioritäre Maßnahmen benannt, wie z. B. Verbesserung Imagebild, Schaffung familien- und teilzeitfreundlicher Arbeitsbedingungen, Steigerung des Anteils der weiblichen Fahrpersonale und Lösung der Toilettenfrage.

⁵² Positionspapier Januar 2023, Maßnahmen gegen den Personalmangel im Fahrbetrieb; Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV); <https://www.vdv.de/230124-pm-personalbedarf-anlage-positionspapier-massnahmen-gegen-den-personalmangel-im-fahrbetrieb.pdf.pdf>

⁵³ Dr. Rosenbusch, Bernd; Metzner, Detlev; Willrett, Ralf: Sie fehlen uns: Ergebnisse der Studie zur Reduzierung des Fahrpersonalmangels im MVV-Busverkehr; in DER NAHVERKEHR 9/ 2023

Der Verbesserung der Arbeitsbedingungen für das Fahrpersonal dürfte eine Schlüsselrolle zukommen. Im Regionalverkehr geht es i. d. R. insbesondere um die Schaffung adäquater Arbeitsbedingungen im Vergleich zu großstädtischen Verkehrsbetrieben. Dies betrifft bspw. die Verfügbarkeit und Qualität der Streckentoiletten oder die Nutzbarkeit von Pausen- und Sozialräumen. Auch wenn Rekrutierung, Ausbildung und Betreuung des Fahrpersonals in erster Linie Sache der Verkehrsunternehmen sind, benötigt die Branche zur Schaffung und Bereitstellung einer angemessenen Personalinfrastruktur an Busbahnhöfen und an Endhaltestellen die Unterstützung der Aufgabenträger.

Betriebsstätte

Das jeweilige Verkehrsunternehmen hat wegen der besonderen Anforderungen, die mit der Durchführung eines attraktiven Busverkehrs verbunden sind, eine Betriebsstätte zu führen, die maximal 30 km vom Ausführungsort der Leistung entfernt sein darf (Bezug: geografischer Mittelpunkt des Teilnetzes).

In dem Betriebshof sind ausreichend Räumlichkeiten für

- Verkehrsmanagement,
- Werkstatt,
- Ersatzvorhaltung,
- Datenerfassung/ Speicherung,
- das Personal (Sozialräume) sowie
- ausreichend Stauraum für Fundsachen,
- Büro des verantwortlichen Ansprechpartners

vorzuhalten.

Ein Abstellen der für den Linienverkehr notwendigen Fahrzeuge auf öffentlichen Flächen bzw. im öffentlichen Verkehrsraum ist ohne schriftliche Genehmigung durch die zuständige Behörde nicht zulässig.

Betriebsleitstelle

Das Verkehrsunternehmen hat weiterhin im Betriebshof oder an einem alternativen Standort im Nahverkehrsraum eine Betriebsleitstelle einzurichten und zu betreiben, welche eine lückenlose Kommunikation mit den eingesetzten Fahrzeugen sicherstellt.

An diese Betriebsleitstelle bestehen folgende Anforderungen:

- Besetzung durch einen verantwortlichen Mitarbeiter oder eine verantwortliche Mitarbeiterin (entscheidungs- und handlungsbefugten) während der Betriebszeiten der Linien Montag bis Freitag im Zeitraum von 30 Minuten vor der ersten Fahrplanfahrt bis 30 Minuten nach Betriebsende, mindestens aber bis 18:30 Uhr. Zu den anderen Verkehrszeiten ist ein Bereitschaftsdienst mit Handlungskompetenz und Mobilfunkerreichbarkeit vorzuhalten.

- Im Sinne eines reibungslos laufenden Betriebs muss das Leitstellenpersonal über sehr gute Fähigkeiten zur mündlichen und schriftlichen Kommunikation in deutscher Sprache⁵⁴ sowie über ausreichende Kenntnisse und Fähigkeiten zur Bedienung des Funk-/ Kommunikationssystems verfügen, um die verbale Kommunikationsmöglichkeit zwischen Fahrpersonal und Leitstelle sicherzustellen.
- Steuerung und Durchführung eines ordnungsgemäßen Fahrbetriebes inkl. Überwachung der Ausfahrten und des Fahrpersonals hinsichtlich der ordnungsgemäßen Dienstausbübung,
- Entscheidungen zur Anschlusssicherung im Verspätungsfall,
- Planung und Umsetzung von Maßnahmen bei Abweichungen vom Regelfahrplan,
- Steuerung und Überwachung des Verkehrsablaufs im Liniennetz (mobile Verkehrsaufsicht),
- Störungsmanagement (inkl. Sicherstellung aktueller Fahrgastinformation bei Störungen etc.),
- Einrichtung/ Verlegung von Haltestellen bei Umleitungen,
- Koordination von Verkehren bei Sonderveranstaltungen/ Baumaßnahmen einschließlich notwendiger Abstimmungen mit Polizei, Ordnungsamt bzw. sonstigen zuständigen Ämtern,
- Dokumentation der täglichen Vorkommnisse,
- Teilnahme am Bereitschaftsdienst,
- Unterstützung beim Fundsachenmanagement.

In der Haupt- und Normalverkehrszeit ist permanent ein sog. „Fahrdienstleiter“ bzw. eine „Fahrdienstleiterin“ in der Betriebsleitstelle einzusetzen. Diese(r) ist für die Einhaltung der einschlägigen Gesetze und Vorschriften sowie für die Qualitätssicherung der Verkehrsdurchführung verantwortlich.

Ansprechpersonen

Am Ort der Betriebsstätte ist ein Betriebsleiter nach § 4 BOKraft oder eine Person mit vergleichbaren Fach-, Entscheidungs- und Handlungskompetenzen bestellt, sofern nicht die Geschäftsleitung selbst dort ansässig ist.

⁵⁴ Kenntnisse entsprechend Stufe C1 des Gemeinsamen Europäischen Referenzrahmens: „Kann ein breites Spektrum anspruchsvoller, längerer Texte verstehen und auch implizite Bedeutungen erfassen. Kann sich spontan und fließend ausdrücken, ohne öfter deutlich erkennbar nach Worten suchen zu müssen. Kann die Sprache im gesellschaftlichen und beruflichen Leben oder in Ausbildung und Studium wirksam und flexibel gebrauchen. Kann sich klar, strukturiert und ausführlich zu komplexen Sachverhalten äußern und dabei verschiedene Mittel zur Textverknüpfung angemessen verwenden.“ Siehe <http://www.goethe.de/z/50/commeuro/303.htm>; Zugriff 07.03.2024

Bei Störungen und in Notsituationen muss dieser Ansprechpartner/ diese Ansprechpartnerin oder eine andere entscheidungs- und handlungsbefugte Person zu den üblichen Bürozeiten unmittelbar vor Ort persönlich verfügbar sein.

Der Betreiber hat sicherzustellen, dass sein Unternehmen für den Aufgabenträger während der jeweiligen Betriebszeit telefonisch erreichbar ist.

Betrieb, Verspätungs- und Störfallmanagement

Das jeweilige Verkehrsunternehmen ist verpflichtet, den Fahrplan einzuhalten und einen pünktlichen und störungsfreien Betrieb zu gewährleisten. Die Durchführung von 99 % der veröffentlichten Fahrplanfahrten ist sicherzustellen.

Bei extremen Verhältnissen, wie Glatteis, unvorhergesehenem Wintereinbruch, Sturmböen, unvorhersehbaren gravierenden Verkehrsstaus, verspätungsrelevanten Tagesbaustellen, kurzfristiger Straßensperrungen wegen Unfall, Einsatz von Polizei, Rettungsdienst und Feuerwehr usw. können mit dem Auftraggeber kurzfristig per E-Mail (ggf. nach gesonderter Festlegung durch den Auftraggeber zusätzlich über ein anderes elektronisches Kommunikationsmedium) Ausnahmeregelungen zu den oben definierten Regelungen im Verspätungsmanagement abgestimmt werden (im Einzelfall und im Sinne der weitest möglichen Aufrechterhaltung des Betriebs). Das Verspätungsmanagement obliegt dem Verkehrsunternehmen. Es hat dazu die Verfügbarkeit von Reservefahrzeugen in einer Höhe von mindestens 5 % der in der Spitzenlast eingesetzten Fahrzeuge während der gesamten täglichen Betriebszeit zu gewährleisten. Vom Verkehrsunternehmen ist ein RBL/ ITCS-System einzurichten und vorzuhalten. Sicherzustellen ist eine Schnittstellenfunktion zur Abstimmung mit dem SPNV und mit anderen Busverkehren (z. B. Anschlusssicherung). Die Fahrzeuge sind mit Funk oder anderen funktionstüchtigen Kommunikationsmöglichkeiten auszurüsten.

Die Fahrten im Linien- und im Linienbedarfsverkehr sind pünktlich zu erbringen.⁵⁵

Nicht gewertet werden Unpünktlichkeiten bedingt durch äußere Einflüsse (Streik, Unwetter, Straßensperrungen, Naturgewalten und Terrordrohungen), die jeweils mindestens eine Stunde den Linienverkehr beeinflussen.

Als Zielwert wird eine Pünktlichkeitsquote

- von 95 % in Coburg und in den Hauptgemeinden,
- von 90 % an anderen Haltestellen festgelegt.
- Die Auswertung der Pünktlichkeit hat vom Verkehrsunternehmen durch das RBL-System zu erfolgen.

⁵⁵ Eine Abfahrt gilt als unpünktlich, wenn sie nicht spätestens 180 Sekunden nach der 1. Sekunde der jeweiligen Fahrplanminute der definierten Abfahrtszeit erfolgt bzw. verfrüht vor der 1. Sekunde der Abfahrtszeit.

Der Einsatz von Gelenkbussen oder 15-Meter-Bussen kann erfolgen, wenn vom Verkehrsunternehmen eine störungsfreie Befahrung der Strecken gewährleistet wird.

Bei Verspätungen von über 60 Minuten sind unverzüglich Reservebusse einzusetzen. Dies gilt auch, wenn die Verspätung bzw. der Fahrzeugausfall nicht vom Auftragnehmer zu vertreten ist.⁵⁶

Der Einsatz von Einsatzfahrzeugen ist bei Überlastungen innerhalb von 20 Minuten zu veranlassen. Bei umfassenderen, absehbar längeren Störungen sind unverzügliche Ersatzverkehre einzurichten.

Die Fahrgäste sind unverzüglich mit aktuellen Informationen über Störungen und Ersatzverkehre zu versorgen (z. B. im Bus, an Haltestellen mit DFI, im Internet, über die Fahrplan-App, soziale Netzwerke). Sie werden über Ursache und Dauer der Störung sowie über alternative Fahrtmöglichkeiten informiert. Je nach Art und Auswirkung der Störung sind darüber hinaus auch Print- und Radiomedien bzw. soziale Medien einzubeziehen.

Bei planbaren bzw. geplanten Betriebsunterbrechungen⁵⁷ (Baustellen, Großveranstaltungen, etc.) gilt ein Ersatzverkehr nach vorher kommuniziertem Fahrplan. Ziel der Ersatzverkehre ist es, eine dem Regelangebot vergleichbare Angebotsqualität anzubieten. Dabei können abweichende Fahrzeugstandards zum Tragen kommen, die jedoch bestimmte Mindestanforderungen erfüllen müssen:

- Niederflurtechnik,
- Ticketkontrollsystem (kontrollierter Vordereinstieg muss erfolgen),
- adäquate Be- und Entlüftung,
- grundlegende Fahrgastinformation (Fahrziel, Liniennummer),
- technisch angemessene Kommunikationsmöglichkeit mit der Leitstelle.

Bei geplanten Fahrplanänderungen, insbesondere zum jährlichen Fahrplanwechsel im Dezember, sind Fahrgäste frühzeitig, jedoch spätestens zwei Wochen vor Inkrafttreten der Fahrplanänderung, über geeignete Medien (im Bus, an Haltestellen, über Printmedien, Internet) zu informieren. Das Prozedere zur detaillierten Abstimmung von Fristen zwischen dem Aufgabenträger und dem Verkehrsunternehmen wird auf Basis der Vorgaben des VGN und der BEG (Bayerische Eisenbahngesellschaft) im Rahmen der Vergabeunterlagen präzisiert.

⁵⁶ Bei extremen Verhältnissen, wie Glatteis, unvorhergesehenem Wintereinbruch, Sturm böen, unvorhersehbaren gravierenden Verkehrsstaus, verspätungsrelevanten Tagesbaustellen usw. können mit dem Aufgabenträger Ausnahmeregelungen zu den Regelungen im Verspätungsmanagement abgestimmt werden.

⁵⁷ Geplante Unterbrechungen sind z. B. Baustellen oder Großveranstaltungen, bei denen ein Umleitungsfahrplan mind. zwei Tage vor der Unterbrechung erstellt und veröffentlicht werden muss. Das Umleitungsmanagement liegt in der Verantwortung des Aufgabenträgers.

Bei ungeplanten Betriebsabweichungen bzw. Störungen⁵⁸ des Regelverkehrs (durch plötzliche Ereignisse etc.) sind zur Aufrechterhaltung einer ausreichenden Verkehrsbedienung schnellstmöglich Ersatzverkehre bereitzustellen.

Bei kurzfristigen oder spontanen Fahrplanänderungen sind Fahrgäste so umgehend, wie die jeweilige Situation es zulässt, zu informieren. Zunächst ist das Fahrpersonal zu informieren, welches die im Fahrzeug befindlichen Fahrgäste per Durchsage über die Mikrofonanlage in Kenntnis zu setzen hat. Des Weiteren ist eine kurzfristige Fahrgastinformation nur über digitale Kanäle/ Medien möglich (im Bus, an Haltestellen mit DFI, Internet, Social Media). Hiervon ist sofort nach Klärung und Festlegung der neuen Fahrplanroute Gebrauch zu machen.

Rechnergestütztes Betriebsleitsystem/ ITCS und Teilnahme an DEFAS Bayern

Das Verkehrsunternehmen verpflichtet sich zur Teilnahme an DEFAS Bayern⁵⁹, welches im Auftrag der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) betrieben wird. Hierzu ist ein Datenüberlassungsvertrag mit der BEG abzuschließen. Bei Anbindung an DEFAS stellt das Verkehrsunternehmen dem Kunden unter anderem seine Echtzeitdaten (z. B. für Verspätungsprognosen, Anschlusssicherung) zur Verfügung.

In diesem Zusammenhang hat das Verkehrsunternehmen ein passendes ITCS/ RBL (Intermodal Transport Control System/ Rechnergestütztes Betriebsleitsystem) einzusetzen und die hierfür notwendige Infrastruktur, sowie zugehörige Software (u. a. Planungssystem) sicherzustellen, um alle erforderlichen Daten (Soll-Daten und Ist-Daten) für DEFAS bereitstellen zu können. Zugelassen ist, dass das ITCS/RBL oder Teile hiervon, sowie die Software entweder durch das Verkehrsunternehmen selbst aufgebaut oder bei einem passenden technischen Dienstleister eingekauft wird.

Der Bordrechner muss Bestandteil des ITCS/ RBL sein. Durch den Einsatz des ITCS/ RBL-Systems und Anbindung an DEFAS soll u. a. auch die Anschlusssicherung zu anderen Verkehren im ÖPNV sichergestellt werden. Des Weiteren sollen Informationen zu Echtzeit (u. a. Verspätung, Ausfall, Umleitung, Änderung des Fahrtverlaufs), Anschlussbindung (u. a. Linienwechsler/ Sitzenbleiber), Anschlusssicherung (sowohl Ab- als auch Zubringer) und Hinweistexte (u. a. Hinweise zu Bedarfsverkehren, Bedarfsfahrten und Bedarfshalten) an DEFAS übermittelt werden.

Bei Bedarfsverkehren und bei Verstärkerfahrten im Schülerverkehr müssen nicht zwingend ein Fahrzeugrechner und damit ein RBL-System vorhanden sein. Allerdings müssen die IST-Fahrplandaten an DEFAS geliefert werden.

⁵⁸ Ungeplante Unterbrechungen treten ohne bzw. mit geringer Vorwarnzeit ein (z. B. Fahrzeugausfall, nicht gemeldete Demonstrationen, Unfall, Notarzteinsatz im Fahrzeug). Diese Unterbrechungen können sowohl im oder außerhalb des Einflussbereiches des Betreibers liegen und erfordern keinen Ersatzfahrplan. Jedoch ist eine entsprechende Kommunikation sicherzustellen.

⁵⁹ Durchgängiges Elektronisches Fahrgastinformations- und Anschlusssicherungs-System Bayern

Der Aufgabenträger erhält vom Verkehrsunternehmen auf Wunsch aufbereitete Daten aus dem ITCS/ RBL-System zum Beschwerdemanagement, zur Abrechnung von Bedarfsfahrten sowie Fahrgastzählungen kostenlos zur Verfügung gestellt.

Das RBL/ ITCS-System muss mindestens folgende Funktionen erfüllen:

- Störungsmanagement: manuell bedienbare Tools sowie Tools zur automatischen Organisation des Betriebsablaufes bei Störungen müssen unterstützt werden.
- Anschlusssicherung: diese Funktion übernimmt sowohl die Überwachung interner Anschlüsse als auch die Sicherung von Anschlüssen von bzw. zu Fremdunternehmen.
- Ansteuerung der Dynamischen Fahrgastinformationssysteme an den Haltestellen mit entsprechender Ausstattung.
- Sprachkommunikation: es ist eine Sprachkommunikation sowohl des Fahrpersonals mit der Leitstelle als auch untereinander zu unterstützen.
- Fahrzeugverfolgung und Visualisierung: es muss eine georeferenzierte Verfolgung und Visualisierung des Laufwegs einbezogener Fahrzeuge erfolgen.
- Ermittlung von Qualitätskennziffern: die automatische Ermittlung von Qualitätskennziffern ist zu ermöglichen. Hierzu sind die Bereitstellungszeiten an der Starthaltestelle sowie die Ankunfts- und Abfahrzeiten an allen Haltestellen mit den Fahrplanvorgaben zu vergleichen. Dabei erfolgt die Referenzierung der überwachten Fahrt auf den für den Verkehrstag gültigen Fahrplan. Die erfassten Rohdaten müssen selektiert und nachbearbeitet werden können, um Pünktlichkeitsreports an definierten Messpunkten bzw. die Ermittlung einer Pünktlichkeitsquote als Jahreswert über alle Linien zu ermöglichen.

Es ist eine Infrastruktur vorzuhalten, die die Lieferung von Echtzeitdaten sicherstellt. Darüber hinaus ist ein technischer Ansprechpartner vor Ort zu bestellen.

Das Verkehrsunternehmen ist zur kostenlosen Bereitstellung von Echtzeitdaten über die definierten Schnittstellen gemäß VDV-Schriften 452, 453 und 454 verpflichtet. Die Lieferung der Echtzeitinformationen ist durch das ITCS des Unternehmens sicherzustellen.⁶⁰

Beim Einsatz von Subunternehmern ist sicherzustellen, dass auch die im Regelverkehr eingesetzten Subunternehmer-Fahrzeuge vom Betreiber mit ITCS ausgestattet sind.

Für Bedarfsverkehre, welche einer Förderung unterliegen, sind gemäß der „Richtlinie zum Förderprogramm Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum für bedarfsorientierte Bedienformen des allgemeinen ÖPNV und Pilotprojekte landkreisübergreifender Expressbusverbindungen im Omnibusverkehr“ die Soll-Daten und

⁶⁰ Vorgaben für Fahrplandaten bei Ausschreibungen der Aufgabenträger, Anforderungen für die Übermittlung von Fahrplandaten an VGN und BEG (DEFAS FGI BAYERN), Version 1.1 vom 15. April 2014

Buchungsinformationen im durchgängigen elektronisches Fahrgastinformations- und Anschlusssicherungssystem Bayern (DEFAS Bayern) zur Verfügung zu stellen.

Tarif und Fahrscheinvertrieb

Das Verkehrsunternehmen hat den vom Aufgabenträger vorgegebenen Tarif sowie die jeweils gültigen Beförderungsbedingungen anzuwenden. Mit dem Beitritt zum Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN), seit dem 01.01.2024, kommen ausschließlich die Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen⁶¹ des VGN zur Anwendung.

Seite | 63

Anforderungen an den Vertrieb

Das Verkehrsunternehmen hat unter Beachtung der nachstehenden Regelungen den Vertrieb des vollständigen Ticketsortiments gemäß der jeweils gültigen Tarifbestimmungen des VGN (aktuelle bzw. zukünftige Fahrscheinarten) zu übernehmen und sicherzustellen. Die vorzuhaltenden Bezahlssysteme müssen dem Kunden die Möglichkeit bieten, ein Ticket zu jeder Zeit zu kaufen.

Der Auftraggeber hat das Recht, im Rahmen der Vertragslaufzeit weitere Fahrscheinarten einzuführen, Fahrscheinarten aus dem Verkaufssortiment zu streichen und/ oder die Fahrpreisbemessung zu ändern.

Das Verkehrsunternehmen hat den Vertrieb des Fahrscheinsortiments über verschiedene Vertriebswege sicherzustellen. Neben dem Fahrscheinverkauf in den Fahrzeugen durch das Fahrpersonal, mit entsprechendem Fahrscheindrucker (im Barkauf) oder über einen Fahrscheinautomaten, können Fahrscheine über die neue VGN App „VGN Fahrplan & Tickets“⁶² erworben werden.

Das Verkehrsunternehmen verkauft in den Fahrzeugen (Fahrzeugkategorien siehe Kapitel 0) elektronische Fahrscheindrucker mindestens folgende Fahrausweise und, sofern nicht separat genannt, in allen Preisstufen:

- Einzelfahrkarten
- Mehrfahrtenkarten (4er-Ticket, 10er-Streifenkarte)
- TagesTickets (Solo und Plus)
- MobiCards (7-Tage-MobiCard, 31-Tage-MobiCard, 9-Uhr-MobiCard)
- Solo 31 (nur in der App als HandyTicket erhältlich)
- Wochen- und Monatswertmarken Schüler/Ausbildung (nur in der App als HandyTicket erhältlich)
- VGN-FerienTickets
- Bayern-Tickets (Deutschlandtarif)

⁶¹ <https://www.vgn.de/regelungen/>; Zugriff März 2024

⁶² <https://www.vgn.de/service/app/>; Zugriff März 2024

- 365-Euro-Ticket VGN für Auszubildende und Schüler (nur in der App als Handy-Ticket erhältlich)

Im Fahrscheindrucker sind alle Orte der bedienten Linie sowie mindestens die vom Aufgabenträger vorgegebenen häufig nachgefragten Zielorte zu hinterlegen. Mit dem Fahrscheindrucker müssen aber auf Anfrage die Fahrscheine aller Preisstufen ausgegeben werden können, auch wenn kein Zielort hinterlegt ist.

Fahrgastinformation

Der rechtzeitigen bedarfsgerechten Information von potenziellen wie auch regelmäßigen Fahrgästen des ÖPNV kommt eine Schlüsselstellung zu. Der Fahrgast muss die Möglichkeit haben, sich vor der Fahrt, an der Haltestelle und während der Fahrt ausreichend über den ÖPNV unter Normalbedingungen sowie bei Betriebsabweichungen zu informieren.

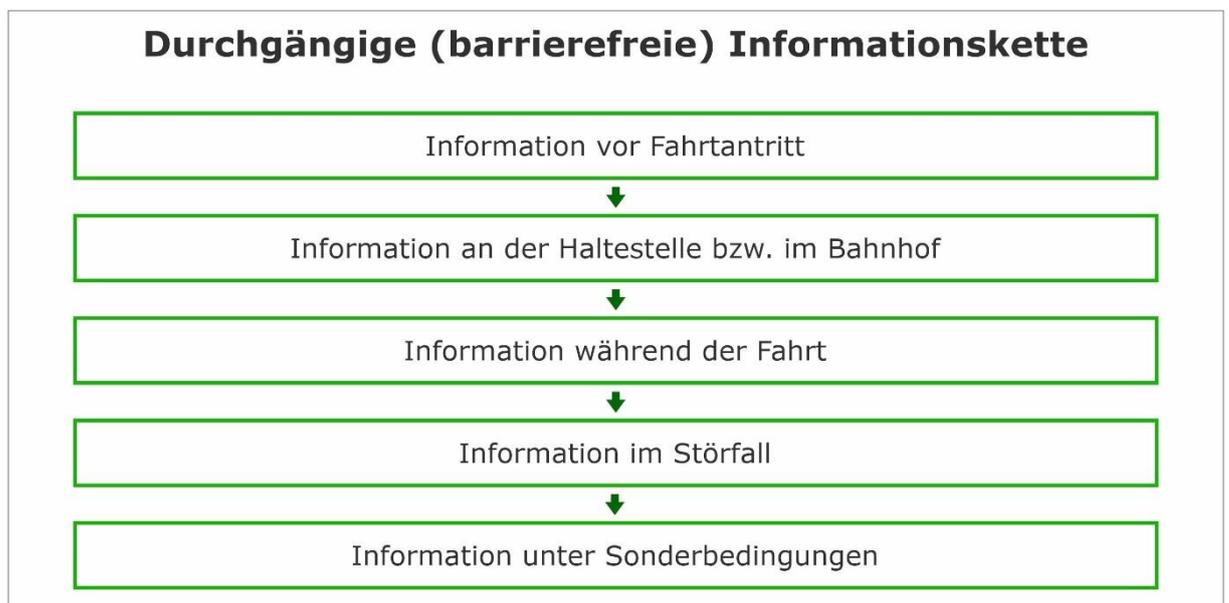


Abbildung 17: Durchgängige (barrierefreie) Informationskette

Die Informationen müssen aktuell, genau, vollständig, einheitlich, verständlich und nutzbar sein. Die Bereitstellung der Informationen erfolgt über Print- und digitale Medien sowie Telefon.

Zur Informationsvermittlung sind alle gängigen Medien und Informationskanäle zu nutzen. Dies sind gedruckte Informationen und Fahrplaninformationen an den Haltestellen, die persönliche Auskunft und die Information per Telefon, Internet, Smartphone-App und soziale Netzwerke. Derzeit findet durch die Digitalisierung eine Veränderung der Informationskultur statt. Während Printmedien tendenziell an Bedeutung verlieren, gewinnen digitale Informationskanäle auch im Bereich des ÖPNV stetig an Bedeutung. Im Rahmen der fortlaufenden Digitalisierung sind diese Informationswege stetig weiterzuentwickeln.

Gemeinsam mit stationären Informationseinrichtungen gilt es eine ausgewogene Mischung von Informationsquellen bereitzustellen. Die Koordination und Vermarktung der Informationsangebote und die Bereitstellung attraktiver Informationskanäle ist dabei in Zusammenarbeit des Aufgabenträgers mit den Verkehrsunternehmen und ggf. weiteren Partnern voranzutreiben.

Information vor Fahrtantritt

Zur Fahrtvorbereitung benötigt der Fahrgast Zugang zu Informationen darüber, wie er den ÖPNV nutzen kann, um sein Ziel zu erreichen. Dies gilt sowohl für den Normalbetrieb als auch für Fahrplanänderungen aufgrund kurzfristig auftretender Störungen oder längerfristig geplanten Baumaßnahmen und/ oder Umleitungen.

Die Informationen sind durch das Verkehrsunternehmen (das Verkehrsunternehmen hat sich stets mit dem Aufgabenträger und der VGN GmbH abzustimmen) über folgende Medien bereitzustellen:

- Digitale Medien: Homepage/ App inkl. Elektronische Fahrplanauskunft und interaktiven Liniennetzplan, ggf. soziale Medien,
- (analoge) Printmedien: Fahrplanhefte/ Ergänzungshefte (Inhalte: Linienfahrpläne, Liniennetzplan, Verknüpfungspunkte, Tarife, Beförderungsbedingungen, verbindliche Angabe von Servicenummern und -einrichtungen (Ansprechpartner), Linienbedarfsverkehre, optional: Park&Ride-Standorte, Bike&Ride-Standorte), Linienflyer
- Persönliche Information: Kundenzentrum, Telefon-Hotline, Vorverkaufsstellen, Tourismusbüros/ Fremdenverkehrsbüros
- Lokalmedien: (Radio und Presse) insb. bei längerfristigen Baumaßnahmen und/ oder Umleitungen.
- Des Weiteren ist von den Verkehrsunternehmen die telefonische Erreichbarkeit während der jeweiligen Betriebszeiten zu gewährleisten. Dabei sind die Betriebszeiten der Linienbedarfsverkehre zu berücksichtigen.

Fahrgastinformationen an Haltestellen und Kontrolle des Haltestellenzustandes

Informationen an der Haltestelle sind eine der wichtigsten Informationsquellen, sowohl für Selten- und Nichtnutzende als auch für regelmäßig Nutzende. Sie geben Orientierung: Wo genau fährt der Bus ab bzw. wo fährt das Anschlussverkehrsmittel? Gibt es Verspätungen? Wie viel kostet meine Fahrt? Wie komme ich als Fahrgast zu meinem Ziel (Umgebungsplan)?

Die Informationen an den Haltestellen sind daher stets aktuell zu halten und über verschiedene Medien bereitzustellen:

- Haltestellenmast/ Leitbeschilderung,
- Fahrplanaushang,
- ggf. Tarifaushang,

- Haltestellenpläne (schematisch),
- ggf. DFI (dynamische Fahrgastinformation),
- ggf. Netzpläne,
- ggf. Baustellenplakate,
- Verknüpfungspunkte: Wegweiser zu Ersatzhaltestellen und SEV-Haltestellen.

Die Informationen an den Haltestellen sind nach den definierten Richtlinien des VGN von den Verkehrsunternehmen oder eines von diesen beauftragten Dritten bereitzustellen. Dabei sind auch die baulichen Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN zu berücksichtigen.⁶³

Zur Sicherstellung umfassender Informationen sind zudem auch kurzfristig einsetzbare Medien zu nutzen, vorrangig akustische Informationsquellen (Informationen zur Sicherstellung barrierefreier Informationen im „Zwei-Sinne-Prinzip“).

Zum jährlichen Fahrplanwechsel ist vom Verkehrsunternehmen an den von ihm bedienten Haltestellen der Austausch der gesamten Fahrgastinformationen rechtzeitig vor dem Fahrplanwechsel sicherzustellen. Die Fahrgastinformationen zum Aushängen sind vom Verkehrsunternehmen zu produzieren (haltestellenbezogener Aushangfahrplan im VGN-Layout mit Linienverlauf).

Im laufenden Betrieb sind fehlende oder beschädigte Aushänge an Haltestellen unverzüglich auszutauschen bzw. zu ersetzen.

Das Verkehrsunternehmen hat in einem Mindestturnus von vier Wochen den Haltestellenzustand durch Inaugenscheinnahme zu kontrollieren. Erkannte Schäden sind unverzüglich zu beseitigen an den Aufgabenträger zu melden.

Information während der Fahrt

Die Informationen während der Fahrt stellen den Fahrweg in den Fokus. Der Fahrgast benötigt die Information, wo er sich auf dem Linienweg befindet, wo er umsteigen muss und ob bzw. welche Fahrplanabweichungen es gibt. Bei Störungen ist er möglichst über Reisealternativen zu informieren.

Das Verkehrsunternehmen informiert Fahrgäste, Aufgabenträger und Verbundgesellschaft unverzüglich über relevante Betriebsstörungen (Ursache, Dauer, alternative Fahrmöglichkeiten). Die Verbundgesellschaft prüft, ob die Störungsmeldung in die elektronische Fahrplanauskunft des VGN eingestellt werden kann.

Diese Informationen sind im Fahrzeug nach den Vorgaben des VGN⁶⁴ über folgende Medien bereitzustellen:

- Fahrzeuganzeige außen,

⁶³ Modul IV des Regionalen NVP „Haltestellenausstattung Bus im VGN“; Stand: 29.11.2022

⁶⁴ Modul V des Regionalen NVP „Gestaltungsaufbau für die Darstellung der Fahrgastinformation auf Monitoren im Fahrzeug“; Stand: 29.11.2022

- Linienfahrplan,
- Optische Anzeige "Wagen hält" bei Haltewunsch und akustische Bestätigung,
- TFT-Monitor (Darstellung Abfolge der Haltestellen und Umsteigebeziehungen),
- Haltestellenansage,
- Ansage Umsteigemöglichkeiten,
- Netzpläne (schematisch),
- Linienband,
- ggf. Baustellenplakate,
- VGN App »VGN Fahrplan & Tickets«

Information im Störfungsfall

Die Informationen im Störfungsfall stellen für die Verkehrsunternehmen die größte Herausforderung dar. Sie sind eine große Chance, die Zufriedenheit der Fahrgäste sicherzustellen.

Bei Störungen informiert das Verkehrsunternehmen unverzüglich Fahrgäste, Aufgabenträger und Verbundgesellschaft über relevante Betriebsstörungen (Ursache, Dauer, alternative Fahrmöglichkeiten). Die Verbundgesellschaft prüft, ob die Störungsmeldung in die elektronische Fahrplanauskunft des VGN eingestellt werden kann.

Das Verkehrsunternehmen informiert die Fahrgäste vor Ort, in den Fahrzeugen und über die Aushänge an den Haltestellen in geeigneter Weise. Ersatztaushangfahrpläne sind spätestens eine Woche vor deren Inkrafttreten zu kommunizieren.

Eine Erstinformation an die Fahrgäste im Fahrzeug sollte nach spätestens fünf Minuten erfolgt sein.

Sobald sich umfassendere Ausfälle bzw. Änderungen abzeichnen, sind ggf. auch Hörfunk und Printmedien einzubeziehen.

Über permanente Angebotsanpassungen, temporäre Angebotsveränderungen (z. B. in Folge von Baustellen oder anderen Einschränkungen) oder Sonderverkehre sind die Fahrgäste vom Verkehrsunternehmen im Einvernehmen mit dem Aufgabenträger rechtzeitig über die gängigen Kommunikationskanäle zu informieren.

5.2.5 Kundenservice

Kommunikation

Mit dem Beitritt zum VGN liegt die Verantwortung der Kommunikation in Bezug auf Systemtransparenz (Takt, Linienverlauf, Anschlüsse) beim Verbund. Folgende Kriterien tragen zu einer erfolgreichen Kundenkommunikation bei:

- kategorische Darstellung der einzelnen Linien (stärkere Hauptlinien vs. Schwächere Ergänzungslinien) im Liniennetzplan sowie im Fahrplan (analog und digital)
- Taktfolge sowie Hauptlinienführung deutlich im Fahrplan (analog und digital) erkenntlich machen (z. B. Korridorfahrpläne)
- Darstellung der Anschlüsse im Fahrplan (analog und digital)
- Darstellung der barrierefreien Haltestellen im Liniennetzplan sowie im Fahrplan (analog und digital)
- einfache und unkomplizierte Bedienung/ Nutzbarkeit analoger und digitaler Informationsquellen

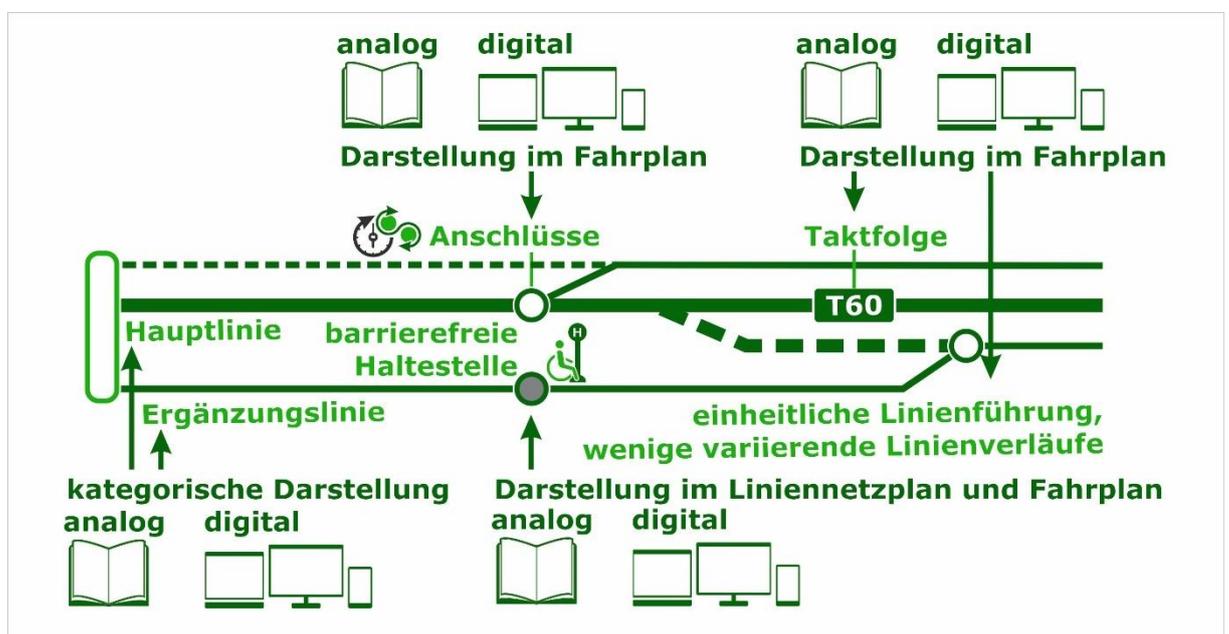


Abbildung 18: Schematische Darstellung der Fahrgastinformation und Kommunikation

Störfall- und Schadensmanagement

Folgende Kriterien sind als „Optimallösung“ vorzusehen, weitere Anforderungen an das Störfall- und Schadensmanagement in Bezug auf Barrierefreiheit sind im Kapitel 4.3.4 aufgeführt:

- unverzügliche Kommunikation kurzfristiger Veränderungen im Verkehrsablauf über verschiedene Kanäle,
- bei wesentlichem Schneefall unverzügliche, konsequente Beräumung der Haltestellen und der Zuwegungen, auch Beräumung der Busbuchten (Verantwortlichkeit ggf. bei Dritten),
- unmittelbares Handeln bei Störungen an Haltestellen, wie Behinderung des Heranfahrens an die Haltestelle durch Dritte (Falschparker, usw.); Handeln in Abstimmung mit Ordnungsamt,
- regelmäßige Zustandskontrolle an den Haltestellen,

- Schäden an Haltestellen sind unverzüglich zu beseitigen; schadhafte Fahrgastinformationen sind innerhalb von 24 Stunden nach Kenntnisnahme zu ersetzen (Beachtung der jeweiligen Zuständigkeiten),
- Funktionsuntüchtigkeiten bzw. Schäden an Fahrzeugen sind bis spätestens zum Betriebsbeginn des nächsten Tages zu beseitigen.

Servicepersonal im Kundenzentrum

Das Personal im Kundencenter muss kompetent, freundlich und hilfsbereit auf die persönlichen ÖPNV-Bedürfnisse der Kunden eingehen. Die Mitarbeiter verfügen über eine hohe Beratungskompetenz und über umfassende Orts-, Fahrplan-, Netz- und Tarifkenntnisse, da sie über die reinen Verkaufstätigkeiten hinaus als Ansprechpartnerin bzw. als Ansprechpartner für alle Kundenbelange in Bezug auf Tarif und Fahrplan Beratungsleistungen (Mobilitätsberatung) erbringen. Hierzu gehört auch die Kundeninformation bei Betriebsstörungen, verkehrs- und wetterbedingten Verzögerungen, Umleitungen, Großveranstaltungen, besonderen Vorkommnissen etc.

Die Beherrschung der deutschen Sprache ist für die genannten Beschäftigtengruppen im Sinne einer reibungslos laufenden Kommunikation verpflichtend. Erforderlich ist eine „sichere Beherrschung“ der deutschen Sprache⁶⁵ in Wort und Schrift. Das Vertriebs- und Servicepersonal im Kundencenter hat einheitliche und gepflegte Dienstkleidung zu tragen. Mitarbeiterschulungen bzgl. betrieblicher und technischer Themen, Kundenorientierung und Arbeitssicherheit sind regelmäßig (mindestens einmal jährlich) durchzuführen.

Beschwerdemanagement

Die Kanäle und Regularien des Beschwerdemanagements sind auf der Homepage und in den Printmedien des Betreibers aufzuführen.

Die Annahme und Bearbeitung von Kundenresonanzen (Beschwerden und Hinweisen der Fahrgäste) liegt im Verantwortungsbereich des Verkehrsunternehmens. Dieses hat hierfür eine Servicestelle einzurichten und vorzuhalten, welche während der Betriebszeiten zum Festnetztarif telefonisch, per SMS und per E-Mail erreichbar ist. Im Beschwerdemanagement sind die nachfolgend definierten Leistungen zu erbringen:

- Für die Annahme von Kundenresonanzen sind grundsätzlich alle eingesetzten Personale verantwortlich. Auch Fahrpersonale müssen Beschwerden und Hinweise aufnehmen, soweit bzw. sobald es die Betriebslage zulässt.

⁶⁵ Kenntnisse entsprechend Stufe B 2 des Gemeinsamen Europäischen Referenzrahmens: „Kann die Hauptinhalte komplexer Texte zu konkreten und abstrakten Themen verstehen; versteht im eigenen Spezialgebiet auch Fachdiskussionen. Kann sich so spontan und fließend verständigen, dass ein normales Gespräch mit Muttersprachlern ohne größere Anstrengung auf beiden Seiten gut möglich ist. Kann sich zu einem breiten Themenspektrum klar und detailliert ausdrücken, einen Standpunkt zu einer aktuellen Frage erläutern und die Vor- und Nachteile verschiedener Möglichkeiten angeben“. Siehe: <http://www.goethe.de/z/50/commeuro/303.htm>; Zugriff 07.03.2024

- Als Kundenresonanzen sind alle beim Verkehrsunternehmen eingehenden schriftlichen, telefonischen, elektronischen⁶⁶ und mündlichen Beschwerden und Hinweise aufzunehmen.
- Vom Auftragnehmer sind die bei ihm eingegangenen und aufgenommenen Beschwerden und Hinweise EDV-gestützt in der Aufnahme und Bearbeitung zu dokumentieren.
- Über (ggf. öffentlichkeitswirksame) Eskalationen o. Ä. im Zusammenhang mit der Annahme von Kundenresonanzen ist der Aufgabenträger unverzüglich zu informieren.
- Bei Beschwerden ist innerhalb von drei Tagen ein erster Kontakt aufzunehmen und diese sind innerhalb von zwei Wochen abschließend zu bearbeiten.
- Vom Auftragnehmer sind Stellungnahmen zu allen Kundenbeschwerden, welche die Verkehrsdurchführung betreffen, zu bearbeiten und zu beantworten. Als Zielwerte wird festgelegt, dass 90% der Kundenresonanzen innerhalb von zwei Wochen abschließend zu bearbeiten sind.
- Dem Aufgabenträger ist die im Rahmen des Qualitätsberichts dokumentierte Aufnahme und Bearbeitung der Beschwerden zur Verfügung zu stellen.
- Die Kundenresonanzen sind halbjährlich vom Verkehrsunternehmen aufzubereiten und in abgestimmten Kategorien dem Aufgabenträger zur Verfügung zu stellen.

5.2.6 Anforderungen an den Komfort

Platzkapazität und Besetzungsgrad

Eine qualitativ hochwertige ÖPNV-Beförderung wird gewährleistet, wenn auch für besonders hohe Nachfragewerte auf Einzelfahrten die Platzkapazität in den Fahrzeugen nicht überschritten wird.

Das Platzangebot in den Fahrzeugen orientiert sich an den Empfehlungen von FGSV⁶⁷ und VDV⁶⁸ und wird mit 4 Personen pro m² Stehplatzfläche festgelegt (zzgl. vorhandenes Sitzplatzangebot).⁶⁹

Grundsätzlich ist sicherzustellen, dass an keiner Haltestelle Fahrgäste zurückbleiben müssen.

⁶⁶ z. B. E-Mail

⁶⁷ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs; 2010.

⁶⁸ Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV): Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV; Beka-Verlag 2001.

⁶⁹ ebenda

Die angestrebte Vision „Verkehrswende“, d. h. die Verlagerung von Verkehrsanteilen vom MIV auf den ÖPNV, erfordert mittel- und langfristig im Hinblick auf die erkennbaren Komfortanforderungen der neuen Fahrgäste (d. h. vorherige Pkw-Nutzer) zwingend angepasste Anforderungen an die Platzkapazitäten und den Besetzungsgrad. Die hier definierten Standards sind deshalb turnusmäßig in spätestens fünf Jahren zu überprüfen.

Bei der Dimensionierung des Platzangebotes (Sitz- und Stehplätze) in den eingesetzten Fahrzeugen werden deshalb die nachfolgenden Mindeststandards angesetzt:⁷⁰

Tabelle 3: Standards für mittlere Besetzung in den Verkehrszeiten (HVZ, NVZ und CVZ)

	Standards für mittlere Besetzung in der Verkehrszeit
Hauptverkehrszeit (HVZ)	Spitzenstunde: Besetzungsgrad max. 80 % als Mittelwert ⁷¹
Normalverkehrszeit (NVZ)	Besetzungsgrad max. 50 % als Mittelwert über eine Stunde.
Schwachverkehrszeit (SVZ)	Jedem Fahrgast soll in der Regel ein Sitzplatz angeboten werden.

Im Schul- und Berufsverkehr ist in den Verkehrsspitzen bereits bei gelegentlicher Überschreitung (mind. 25 % im Monat) von 80 % der o. g. Kapazitätsgrenze die betroffene Fahrt genauer zu betrachten. Zeigt sich ein regelmäßiges Erreichen der 90 %-Kapazitätsgrenze, sind entsprechende Maßnahmen zu ergreifen. Dies sind z. B. Anpassung der Gefäßgröße oder Einsatz (weiterer) Verstärkerfahrzeuge.

Außerhalb der Verkehrsspitzen gilt die oben beschriebene Vorgehensweise beim Erreichen von 65 % der definierten Kapazitätsgrenze über längere Fahrabschnitte.

Bei Großveranstaltungen und Sondersituationen (z. B. extreme Witterung) gelten die definierten Qualitätsmaßstäbe ausdrücklich nicht.

⁷⁰ Die Mindeststandards gelten sowohl im Regellinien- als auch im Schulverkehr

⁷¹ Die Mindeststandards gelten sowohl im Regellinien- als auch im Schulverkehr. Fahrgästen mit einer Aufenthaltszeit von unter 15 Minuten im Fahrzeug ist das Stehen im Bus grundsätzlich zumutbar.

Anforderungen an die Fahrzeugqualität

Die Anforderungen an die Fahrzeugqualität richten sich nach den Vorgaben des RNVP VGN.⁷²

Alle Fahrzeuge müssen betriebssicher und fahrbereit sein. Die Fahrzeuginstandhaltung und -wartung unterliegt der Aufsichts- und Sorgfaltspflicht des Betreibers.

Die Qualitätsstandards für die im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge im Nahverkehrsraum beschreiben die erforderliche Ausstattung, den Zustand und das Erscheinungsbild. Dabei spielen die Themen Barrierefreiheit, Komfort, Fahrgastinformation, Betrieb, Vertrieb, Emissionen und Sicherheit eine wichtige Rolle.

Grundsätzlich haben alle eingesetzten Fahrzeuge den „Anerkannten Regeln der Technik“ und bei Neubeschaffung dem „Stand der Technik“, den geltenden nationalen und internationalen Normen (DIN/ ISO, EN, StVZO), den Anforderungen nach BOKraft sowie den hierzu erlassenen Richtlinien zu entsprechen. Einzusetzen sind saubere, moderne, ansprechende und komfortable Fahrzeuge.

Bei Neuanschaffung von Fahrzeugen ist die EU-Verordnung (EG) Nr. 661/2009 zu beachten. Darüber hinaus sind bei Neubeschaffungen die aktuellen EURO-Normen und Emissionsgrenzwerte einzuhalten.

Für die Einhaltung des „Gesetzes über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge“ im Hinblick auf die zu gewährleistenden Flottenanteile an sauberen emissionsfreien Fahrzeugen ist der Aufgabenträger im Zuge der jeweiligen Vergabeverfahren zuständig. Die Strategie und die Anforderungen dazu sind in den nachfolgenden Kapiteln beschrieben.

Anforderungen an die Fahrzeuge im Linienverkehr

Die Ausstattung der eingesetzten Fahrzeuge (auch Verstärkerfahrten bzw. Ersatzfahrzeuge) unterliegt verbindlichen Mindestanforderungen des VGN. Das Verkehrsunternehmen setzt ausschließlich Fahrzeuge ein, die diesen Anforderungen entsprechen und die das dort festgelegte Höchstalter nicht überschreiten. Die VGN-weit gültigen Qualitätsstandards sind im VGN-Assoziierungsvertrag festgeschrieben und müssen bei Ausschreibungen zwingend berücksichtigt werden.

Die hier aufgeführten Anforderungen sind als Mindeststandards zu sehen und können übertroffen, jedoch keinesfalls unterschritten werden.

- Fahrzeuge der Kategorie A: Standardlinienbus (Regelfahrzeug, Ersatz- und Reservefahrzeug)
- Fahrzeuge der Kategorie B: Standardlinienbus (Verstärkerfahrzeug)

⁷² Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (2022): Regionaler Nahverkehrsplan Verkehrsverbund Großraum Nürnberg; 29.11.2022

Tabelle 4: Anforderungen an die Fahrzeuge im Linienverkehr (Mindeststandards)⁷³

Ausstattung (Mindestanforderung)	SL (A)	SL (B)	GL	Midi	Mini	KB
Fahrzeugmerkmale ⁷⁴						
Bauliche Anforderungen						
Bauart Innenraum						
Niederflur-/ Low-Entry-Bus	V	-	V	V	-	-
Einstieg Niederflur	-	-	-	-	V	-
Maximale Einstiegshöhe (ggf. mit Einsatz der Kneeling-Funktion) in mm	270	380	270	270	270	-
Fahrgast-Kapazität* (im Linienverkehr nach § 42 PBefG)						
Gesamt (Sitz- und Stehplätze) (mind.)	80	-	100-140	53-68	8-16	5-8
Sitzplätze (ohne Fahrer)	30	-	48	16-24 (34)	8-16	5-8
Vorgaben zu den Türen (für die Fahrgastnutzung)						
Anzahl Türen (mindestens)	2	2	3	1	1	1
Tür 1 (Doppeltür)	Z	Z	Z	Z	V	-
Tür 2 (Doppeltür)	V	Z	V	V	-	-
Tür 3 (Doppeltür)	Z	-	V	-	-	-
Lichte Weite Tür 1 / Tür 2: mindestens 750/ 1.200 mm	V	-	V	V	-	-
Lichte Weite Tür 1 / Tür 2: mindestens 1.200 mm	-	-	-	-	V	-
Lichte Weite Tür 1 / Tür 2: mindestens 1.000 mm	-	-	-	-	-	V
Klapprampe an der Doppeltür	V	Z	V Tür 2	V	V	-
Vorgaben für Plätze mobilitätseingeschränkte Personen						
Anzahl ausgewiesene Rollstuhlstellplätze (mind. 900x1.300 mm) mit geeigneter Sicherungsmöglichkeit, die in einer Ebene mit dem Gangboden liegen (mindestens)	1	-	2	1	1	1 oder ""
Ausgewiesene Sitzplätze für mobilitätseingeschränkte Personen in Türnähe	V	V	V	V	V	-
Innendesign						
Fahrgastsitze mit Polster in	V	W	V	V	V	W

⁷³ Anlage 2 zum Assoziierungsvertrag für den allgeVGN

⁷⁴ Fahrzeugmerkmale:

SL (A): Standardlinienbus Kategorie A, 12 bis 15 m

SL (B): Standardlinienbus Kategorie B

GL: Gelenklinienbus, 18 m

Midi: Midibus, 8,60 m – 10,50 m

Mini: Minibus, 5 m – 8,50 m (Frontmotor)

KB: Kleinbus, ca. 5 m (Frontmotor)

Ausstattung (Mindestanforderung)	SL (A)	SL (B)	GL	Midi	Mini	KB
einheitlichem Design						
Sicherheit						
Anti-Schlupf-Regelung (ASR)	V	V	V	V	V	V
Anti-Blockier-System (ABS)	V	V	V	V	V	V
Abbiegeassistenzsystem	V	-	V	-	-	-
Bereifung	Die Bereifung muss stets den rechtlichen Bestimmungen entsprechen					
Ausreichende Zahl an Haltestangen	V	V	V	V	V	-
Haltestangen unmittelbar vor/hinter den Türen als taktile Haltestangen	V	-	V	V	W	-
Ausreichende Zahl an Haltegriffen an den Sitzen (gangseitig)	V	V	V	V	V	-
Befestigungsmöglichkeit für Rollstühle, Kinderwagen o. Ä. und Prallplatte für die Sondernutzungsfläche	V	-	V	V	V	-
Türsicherung durch Einklemmschutz mit Reversiereinrichtung und Anfahrsperr	V	V	V	V	V	V
Anforderungen an Vertrieb, Fahrzeugrechner und RBL-/ITCS-System						
Fahrzeugrechner <ul style="list-style-type: none"> für den Fahrausweisverkauf; eingebunden in ein RBL-/ITCS-Syst. mit VDV-Schnittstellen 453 und 454 	V	W	V	V	V	V
Zähltisch und Geldwechsler am Fahrerarbeitsplatz	V	W	V	V	V	-
Anzahl Fahrausweisentwerter (mindestens)	1	1	2	1	1	-
Umweltstandards						
Abgasnorm: Euro-Norm	VI	mind . IV	VI	VI	VI	VI
Fahrzeugalter						
Max. Alter der eingesetzten Fahrzeuge in Jahren	10	15	10	10	10	10
Design						
Außendesign gem. VGN, bei Neufahrzeugen	V	W	V	V	V	V
Kennzeichnung als Verkehrsmittel im VGN, sofern kein Außendesign (gem. VGN-Standard)	-	V	-	-	-	-
Fahrgastinformation außen						
Digitale Fahrtzielanzeigen in LED-, LCD- oder Matrix-Ausführung	V	W	V	V	V	V
Berücksichtigung der Belange sehbehinderter Fahrgäste (Schriftgröße, Kontrast, Reflexionsfreiheit)	V	W	V	V	V	V

Ausstattung (Mindestanforderung)	SL (A)	SL (B)	GL	Midi	Mini	KB
Frontseite: Mindestgröße der Anzeigefläche (1.680 x 240 mm)	V	-	V	V	-	-
Frontseite: Mindestgröße der Anzeigefläche (1.200 x 200 mm)	-	-	-	-	V	-
Frontseite: Mindestgröße der Anzeigefläche (1.000 x 200 mm)	-	-	-	-	-	V
Frontseite: VGN-Liniennummer und Fahrtziel	V	V	V	V	V	V
Einstiegsseite: VGN-Liniennummer, Fahrtziel und Fahrtverlauf	V	V	V	V	Z	-
Heckseite: VGN-Liniennummer	V	V	V	V	V	V
Fahrgastinformation im Fahrzeug						
Optische Anzeige „Wagen hält“ bei Haltewunsch und akustische Bestätigung	V	V	V	V	V	W
Akustische Haltestellen- und Umsteigeansage	V	-	V	V	V oder W	-
Bordmikrofon und Lautsprecher für Ansagen	V	V	V	V	V	-
Anzahl TFT-Monitore für die optische Anzeige der nächsten Haltestellen (Aufbau der Anzeige gem. VGN-Standard) und Umsteigemöglichkeit, keine Fremdwerbung	1	-	2	1	W	-
Sonstige Fahrzeugausrüstung						
Von allen Sitzplätzen erreichbare, optisch gut wahrnehmbare Haltewunschtaster	V	V	V	V	V	W
Sicherstellung ständiger Kommunikationsmöglichkeit zwischen Leitstelle und Fahrpersonal während des Betriebszeitraumes	V	V	V	V	V	V
Ausreichend dimensionierte Klimaanlage	V	-	V	V	V	W
Ausreichend dimensionierte Heizungs- und Lüftungsanlage	V	V	V	V	V	V
Handzettelbox DIN A5 für Infomaterial des Aufgabenträgers bzw. des VGN	V	-	V	V	W	-
Optional: USB-Ladebuchsen (mindestens 4 Anschlüsse)	W	-	W	W	Z	-
Technische Voraussetzungen für (Bayern-) WLAN	V	-	V	V	V	-
Technische Voraussetzung für die Nutzung von Bevorrechtigung bei LSA	V	-	V	V	V	-
spezieller sensorischer Taster für die Anforderung der Klapprampe mit entsprechender Kennzeichnung im Bereich der Mehrzweckfläche(n) an Tür 1	V	-	V	V	W	-

Legende: V= Vorgabe; W= wünschenswert; Z= zulässig; - = keine Vorgabe

Nicht zulässig ist die Außenwerbung an Fahrzeugen mit folgenden Inhalten:

- Nikotinwaren,
- Drogen oder sonstige berauschende Mittel,
- politische oder religiöse Aktivitäten,
- gewaltverherrlichende Inhalte,
- sexuelle oder frauenfeindliche oder andere gruppendifferenzierende Werbung.

Im Sinne eines einheitlichen Busdesigns und um einen freien, ungehinderten Blick durch die Wagenfenster zu gewährleisten, wird empfohlen auf großflächige Werbung auf den Fahrzeugen zu verzichten. In Ausnahmefällen dürfen maximal die Seitenflächen hinter dem 2. Radkasten (hinter dem 3. Radkasten bei Gelenkbussen) sowie die Heckscheibe mittels einer Lochfolie mit Werbung gestaltet sein.⁷⁵

Für alle Aufgabenträger gilt verpflichtend die Anwendung der definierten Regelungen des einheitlichen NahVGN-Busdesigns, gemäß den Vorgaben des Regionalen NVP Modul III.⁷⁶ Die Gestaltung der Fahrzeuge kann durch den Aufgabenträger spezifiziert werden, so dass das VGN-Design einheitlich zur Geltung kommt und gleichzeitig jeder Aufgabenträger individuell in Erscheinung tritt. Der Aufgabenträger hat die Möglichkeit die Farbe des umlaufenden Streifens zu bestimmen und das eigene Logo bzw. Wappen auf dem Bus zu platzieren. Dieses Design kann auf allen Fahrzeugen (12-Meter, Gelenk-, Kleinbus) angewandt werden, so dass alle Busse als öffentlicher Verkehr erkennbar sind. Grundsätzlich ist die Anwendung des VGN-Busdesigns freiwillig. Verpflichtend ist lediglich die Kennzeichnung der Busse durch ein VGN-Signet über Tür 1 oder an der Front auf der vom Fahrer aus gesehen rechten Seite. Die Nutzung des verbundweiten Gestaltungskonzeptes für Fahrzeuge im Busverkehr wird empfohlen, um ein einheitliches Erscheinungsbild in der Öffentlichkeit sowie einheitliche Qualitätsstandards zu zeigen.

Anforderungen an die Fahrzeuge im Bedarfsverkehr

Fahrzeuge, die für die Durchführung von bedarfsgesteuerten Verkehren eingesetzt werden (z. B. Taxen), sind durch Stecktafeln oder Magnetschilder als Partner im VGN und damit als öffentliches Verkehrsmittel zu kennzeichnen.⁷⁷

⁷⁵ Einheitliches Busdesign und Kennzeichnung von Fahrzeugen im VGN, Modul III des Regionalen NVP; Stand: 29.11.2022

⁷⁶ ebenda

⁷⁷ ebenda

Fahrzeugzustand und -reinigung

Die Fahrzeuge sind außen grundsätzlich sauber und schadensfrei zu halten, so dass insgesamt ein ansehnlicher und gepflegter Eindruck vermittelt wird. Um dies sicherzustellen, müssen mindestens folgende Leistungen erbracht werden:

- Alle Ausstattungsmerkmale wie z. B. Bordrechner, Außenanzeigen, Innenanzeigen, Lautsprecheranlage, Haltestellenbremse, Heizung und Türöffnung müssen zum Betriebsbeginn vollumfänglich funktionsfähig sein. Zusätzlich müssen die fahrgastrelevanten Ausstattungsmerkmale Kneeling, Rollstuhlrampe, Haltestellenansage, Multifunktionsinnenanzeigen und Klimaanlage zum Betriebsbeginn vollumfänglich über ihre Funktionsfähigkeit verfügen. Defekte müssen am Folgetag nach Entdeckung des Mangels beseitigt sein.
- Beschädigungen werden innerhalb von 10 Werktagen repariert; eventuelle Unfallgefahren sind unverzüglich zu beseitigen.
- Defekte Fahrscheindrucker (Bordcomputer) sind unverzüglich auswechseln.
- In den Fahrzeugen sind möglichst angemessene klimatische Verhältnisse, bezogen auf die jeweilige Jahreszeit, zu gewährleisten.
- Zum täglichen Betriebsbeginn müssen die Fahrzeuge innen und außen in einem optisch sauberen Zustand sein.
- Die Fahrzeuge sind täglich innen zu reinigen. Die Außenreinigung hat mindestens zweimal pro Woche zu erfolgen. In längeren Trockenperioden sind längere Zyklen der Außenreinigung zulässig. Im Winter ist ggf. zur Gewährleistung eines optisch sauberen Eindrucks ein häufigeres Waschen erforderlich.
- Gravierende Verunreinigungen des Fahrzeuginnenraumes während der Verkehrsdurchführung sind bei nächstmöglicher Gelegenheit (z. B. bei einer kurzen Standzeit) zu beseitigen, wenn ein schnellstmöglicher Fahrzeugaustausch betrieblich nicht realisierbar ist.
- Fahrzeuge mit ausgesprochen grob verunreinigtem Innenraum (anstößige Verunreinigungen z. B. durch Erbrochenes, Urin etc.) sind unverzüglich zu reinigen bzw. auszuwechseln
- Grobe Vandalismusschäden und großflächige Schmierereien sind unverzüglich zu beseitigen.

Anforderungen an die Ausstattung von Haltestellen

Haltestellen sind Visitenkarten des ÖPNV, aber auch der Kommune bzw. des Stadtbildes. Ihr Erscheinungsbild, ihr Zustand und ihr Ausstattungsgrad haben Auswirkungen auf das Image des ÖPNV und auf die Entscheidungen der Fahrgäste, das öffentliche Verkehrsangebot anzunehmen und zu nutzen.

Insbesondere die Kundenerwartungen an Sicherheit, Service, Komfort, Information und Barrierefreiheit (hier gilt RNVP-Modul II: „Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN“) müssen mindestens an den Haltestellen erfüllt werden.

Die Anforderungen an die Haltestellenausstattung erfolgt gemäß PBefG und BOKraft sowie spezifiziert durch den VGN-Assoziierungsvertrag⁷⁸. Dieser beinhaltet detailierte Vorgaben zur Ausstattung und Bezeichnung der Haltestellen im Verbundgebiet.

Soweit vertraglich nicht anderweitig geregelt, ist das Verkehrsunternehmen oder ein durch diesen beauftragten Dritten für die Einrichtung der im öffentlichen Linienverkehr erforderlichen Haltestellen zuständig. Dies gilt gleichermaßen für die Wartung, Unterhaltung und Reinigung der Haltestellenschilder sowie die Fahrplan- und Informationskästen (siehe auch Sauberkeit und Schadensfreiheit von Haltestellen).

Folgende Anforderungen des VGN an Haltestellen im Verbundverkehr werden definiert:

- Kennzeichnung des Haltestellenschildes mit Haltestellennamen, Linienziel, VGN-Liniennummer und VGN-Signet. Darüber hinaus kann zusätzlich das Verkehrsunternehmen benannt werden.
- Anbringung eines ausreichend großen Fahrplan- und Informationskastens am Haltestellenmast oder dem Fahrgastunterstand,
- jährlicher Aushang des aktuell gültigen Fahrplans (haltestellenbezogener Aushangfahrplan im VGN-Layout) mit Linienverlauf (rechtzeitig zum Fahrplanwechsel); bei unterjährigen Fahrplanänderungen muss der Aushangfahrplan zum Zeitpunkt des Inkrafttretens ausgetauscht werden.

Bei gemeinsam benutzten Haltestellen werden Name, die Zuständigkeit und die Verteilung der entstehenden Lasten im Einvernehmen zwischen den beteiligten Verkehrsunternehmen, Straßenbaulastträgern und ggf. Aufgabenträgern festgelegt.

Unabhängig von den geregelten Zuständigkeiten für die Sauberkeit und die Instandhaltung an und um die Haltestelle, kommt diesem Kriterium in der Wahrnehmung der Fahrgäste eine große Bedeutung zu. Für den Fahrgast ist relevant, dass eine hohe Aufenthaltsqualität an Haltestellen gewährleistet ist. Um dies sicherzustellen, müssen mindestens folgende Leistungen erbracht werden:

Die Bushaltestellen im Landkreisgebiet müssen ein sauberes und gepflegtes Erscheinungsbild abgeben.

- Beschwerden über mangelnde Sauberkeit sind unmittelbar nachzugehen.
- Die Zuständigkeit für einzelne Bereiche der Haltestelle ist zwischen Aufgabenträger, Straßenbaulastträger und Verkehrsunternehmen zu regeln:
 - Mast, Schild, Fahrplankasten und Vitrine sind vom beauftragten Verkehrsunternehmen oder einem von ihm beauftragten Dritten mindestens zweimal jährlich zu besichtigen. Diese Kontrollen sollten im Rahmen des Fahrplanwechsels stattfinden.

⁷⁸ Anlage 2 zum Assoziierungsvertrag zwischen der Verbundgesellschaft und dem Verkehrsunternehmen, Durchführungsrichtlinie (DFR) Qualitätsstandards und -kontrollen im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg; zuletzt geändert: 29.10.2019

- Die Haltestellen sind hinsichtlich der Fahrgastinformationen auf Vollständigkeit und Beschädigungsfreiheit zu kontrollieren. Fehlende bzw. beschädigte Fahrgastinformationen sind unverzüglich durch das Verkehrsunternehmen nach Erkennen bzw. nach Meldung durch Dritte zu ersetzen.
- Des Weiteren sind die Haltestellen nach Erfordernis zu reinigen, zu warten und ggf. in Stand zu setzen. Der Betreiber ist dabei zuständig für die Reinigung von Mast, Schild, Fahrplankasten und Vitrine. Der Aufgabenträger bzw. von ihm beauftragte Dritte sind für die regelmäßige Reinigung der Fahrgastunterstände aus Glas und der Wartehäuschen zuständig. Gleiches gilt für die Reinigung der Haltestellenflächen (einschließlich Mülleimer). Zudem sind diese verantwortlich für die Reparatur von beschädigten Haltestellenflächen und Unterständen.
- Dem Straßenbaulastträger obliegt die Verkehrssicherungspflicht (z. B. Winterdienst) im Bereich der Haltestellen.

Umgehend zu beseitigen sind:

- Schäden, die die Sicherheit gefährden (an Mast, Schild, Fahrplankasten und Vitrine),
- Misstände durch fehlende oder beschädigte Kundeninformationsmedien (z. B. Fahrpläne, Tarifinformationen),
- grobe Verunreinigungen,
- Graffiti.
- Das Verkehrsunternehmen hat sicherzustellen, dass die Haltestellen und Wartehallen nicht missbräuchlich von anderen genutzt werden (z. B. Einlagerungen von Prospektzustellern).

Schäden, Verunreinigungen etc. an Fahrgastunterständen und Sitzbänken werden umgehend dem Aufgabenträger gemeldet, im Falle mutwilliger Zerstörung zudem der Polizei.

5.3 Anforderungen an die ÖPNV-Bedienung (Bedienungsstandards)

5.3.1 Grundsätze

Rolle der Bedienungsstandards im NVP

Der NVP des Landkreises Coburg ist das wirksame Steuerungsinstrument des Aufgabenträgers zur Weiterentwicklung des straßengebundenen ÖPNV. Er konkretisiert das öffentliche Verkehrsinteresse durch Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot.

Als Bestandteil des NVP beschreiben die Bedienungsstandards die vom Aufgabenträger angestrebte Qualität des ÖPNV-Angebotes. Sie dienen dabei sowohl als Grundlage für die einheitliche Bewertung der bestehenden Angebotsqualität, außerdem dokumentieren sie die Planungsziele des Aufgabenträgers für die Weiterentwicklung des ÖPNV. In ihrem Verständnis werden sie als **Mindeststandards** behandelt. Bei den nachfolgenden Planungsschritten ist die Realisierung der Zielvorgaben unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Aspekte zu überprüfen.

Die **Angebotsqualität** umfasst dabei die folgenden Kriterien:

- Erschließungsqualität,
- Bedienungsqualität,
- Verbindungsqualität.

Die Bedienungsstandards sind aus Sicht des Aufgabenträgers für alle im Landkreis Coburg derzeit und in der Zukunft tätigen Verkehrsunternehmen gleichermaßen verbindlich. Gleichzeitig bieten sie den Unternehmen eine verlässliche Planungs- und Entscheidungsgrundlage im Hinblick auf die vom Aufgabenträger angestrebte ÖPNV-Qualität.

Können bei ggf. genehmigten eigenwirtschaftlichen Verkehren die Anforderungen von den Verkehrsunternehmen im Zusammenhang mit Angebotsveränderungen aus unterschiedlichen Gründen nicht eingehalten werden, ist der Landkreis Coburg als Aufgabenträger unmittelbar mit der Beantragung der geplanten Veränderung bei der Genehmigungsbehörde zu informieren. Eine Zustimmung zur Abweichung von den Anforderungen ist grundsätzlich nur möglich, wenn die Einhaltung nicht dem hier im NVP definierten „Öffentlichen Verkehrsinteresse“ im Sinne § 8 PBefG widerspricht.

Die Bedienungsstandards wurden im Landkreis Coburg erstmalig im NVP 2015 erarbeitet und festgelegt. Im Rahmen der aktuellen Fortschreibung erfolgte in 2022 eine Prüfung und in Teilen eine Anpassung der Standards. Hintergrund für Anpassungen ist insbesondere die im Zusammenhang mit der Vision „Mobilitätswende“ in der Öffentlichkeit gestiegene Erwartungshaltung an die Ausprägung des öffentlichen Mobilitätsangebotes.

Methodischer Ansatz

Die Anforderungen an die Angebotsqualität im ÖPNV können aufgrund unterschiedlichster Strukturen im Kreisgebiet und in den einzelnen kreisangehörigen Städten und Gemeinden nicht in allen Bereichen gleich dimensioniert sein. Unter Berücksichtigung verkehrsrelevanter Strukturen, wie der Einwohner- und Arbeitsplatzdichte sowie der Funktionalität und Zentralität einzelner Teilräume, werden deshalb differenzierte Qualitätskriterien für die unterschiedlichen Teilräume festgelegt.

- 1 Die **Erschließungsqualität** beschreibt die räumliche Wirkung der Haltestelleneinzugsbereiche im Teilraum. Die Ermittlung der Erschließungswirkung erfolgt stadt- bzw. ortsteilweise. Die Standarderfüllung wird anhand der erschlossenen Einwohner und ggf. der erschlossenen Arbeitsplätze in Bezug zur Gesamtzahl im Stadt-/ Ortsteil bewertet.

- 2 Die **Bedienungsqualität** wird für Relationen aus dem jeweiligen Stadt-/Orts-
teil in das jeweilige Unterzentrum sowie in das Oberzentrum Coburg analysiert.
Im Mittelbereich Neustadt b. Coburg werden die Anbindungen an das Mittel-
zentrum Neustadt b. Coburg betrachtet. Die Bedienungsstandards umfassen
Mindestfahrtenfolgen bzw. Mindestwerte an Fahrten für die einzelnen Verkehrs-
zeiten.
- 3 Die **Verbindungsqualität** wird für die relevanten Relationen mit dem Krite-
rium Umsteigenotwendigkeit bewertet.

Für eine effiziente und wirtschaftliche ÖPNV-Bedienung ist eine Siedlungsplanung und -entwicklung mit Ausrichtung an den ÖPNV-Belangen von wesentlicher Bedeu-
tung. Die definierten Erschließungs- und Bedienungsstandards gelten vor diesem
Hintergrund ausdrücklich nicht für nichtintegrierte Siedlungsgebiete und Standorte
sowie für nicht mit dem Aufgabenträger abgestimmte Planungen der Kommunen.

Für die Städte und Gemeinden im Landkreis Coburg werden für zwei Kategorien An-
forderungen an die ÖPNV-Verbindungen definiert (Abbildung 19):

- **Kategorie A:** Anbindung des jeweiligen Ortes/ Siedlungsbereiches an das
Oberzentrum Coburg (die ÖPNV-Verbindung kann direkt ausgerichtet sein oder
auch über das zugehörige Unterzentrum führen),
- **Kategorie B:** Anbindung des jeweiligen Ortes/ Siedlungsbereiches an das zu-
gehörige Unterzentrum (im Mittelbereich Neustadt b. Coburg an das Mittelzent-
rum Neustadt b. Coburg).

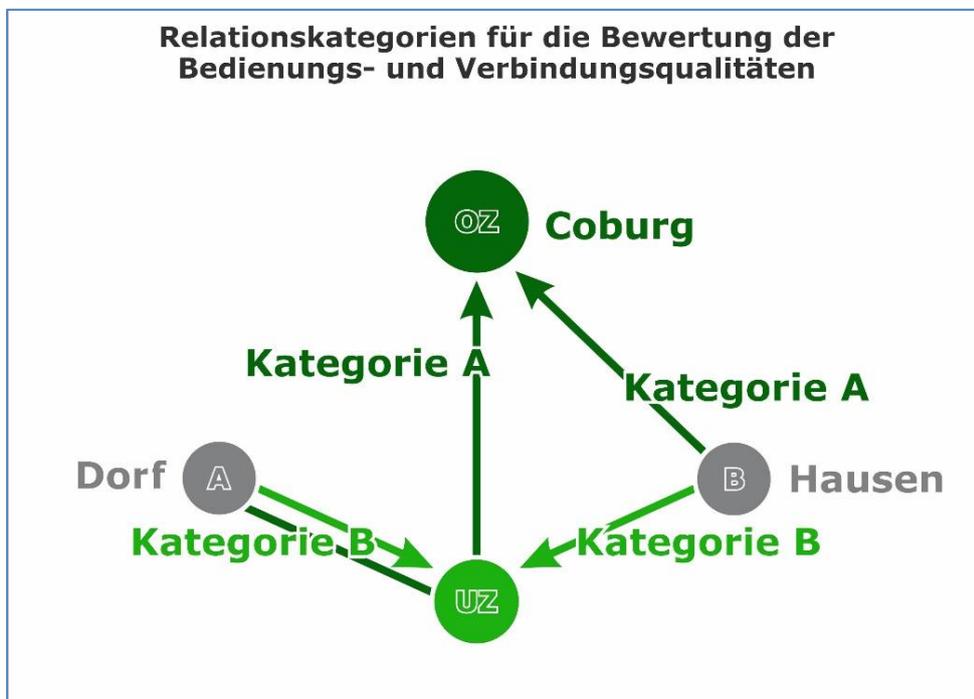


Abbildung 19: Relationskategorien für die Bewertung der Bedienungs- und Verbindungsquali-
tät im Landkreis Coburg

5.3.2 Verkehrszeiten

Allgemein

Die Definition der Verkehrszeiten ist Grundlage für die zeitdifferenzierte Festlegung der Bedienungsstandards. Die nachfolgend beschriebenen Zeitfenster der Verkehrszeiten berücksichtigen:

- die typischen Nutzerstrukturen (z. B. Berufs-, Schüler-, Ausbildungs-, Versorgungs-, Freizeitverkehr) für bestimmte Zeitabschnitte,
- die aktuellen Ladenöffnungszeiten sowie
- die allgemeine zeitliche Verteilung der Verkehrsnachfrage im MIV und im ÖPNV.

Die Betriebszeitfenster sind als „Rahmenvorgabe“ zu verstehen. Sie verfolgen den Anspruch einer kreisweiten Anwendbarkeit, d. h. sie müssen sowohl für die Kernbereiche als auch für die Außenbereiche mit ihren differenzierten Anforderungen in der Nahverkehrsplanung anwendbar sein. Abweichungen von bis zu 30 Minuten je nach Funktion einer Linie bzw. Lage im Landkreisgebiet sind ohne Relevanz für die Bewertung.

Bei Veränderungen in den Ladenöffnungszeiten bzw. bei grundsätzlichen Änderungen der Schulzeiten (z. B. späteres Schulende) sind die Zeitfenster zu überprüfen und in Abstimmung mit dem Aufgabenträger ggf. entsprechend anzupassen.

Aus den definierten Betriebszeitfenstern ist ausdrücklich nicht die Anforderung ableitbar, dass eine Linie zu diesen Zeiten betrieben werden muss. Darüber hinaus können die Verkehrszeiten bei der Anbindung von Zielen mit besonderen Anforderungen (z. B. Gewerbestandorte, Kliniken, Freizeitstandorte) flexibel gehandhabt werden.

Definition der Verkehrszeiten

Die ÖPNV-Angebotsstruktur richtet sich an den unterschiedlichen Anforderungen der verschiedenen Verkehrszeiten aus.

- **Normalverkehrszeit (NVZ)**
 - Die Normalverkehrszeit umfasst allgemein den Zeitraum von montags bis samstags außerhalb der Zeitfenster der Hauptverkehrszeit (HVZ) und der Schwachverkehrszeit (SVZ). Die Normalverkehrszeit ist gekennzeichnet durch Einkaufs-, Besorgungs- und Freizeitverkehr.
- **Hauptverkehrszeit (HVZ)**
 - Die Hauptverkehrszeiten innerhalb der Normalverkehrszeit sind gekennzeichnet durch die prägenden Belange des Schul-, Ausbildungs- und Berufsverkehrs sowie am Nachmittag auch des Einkaufsverkehrs.
 - Diese Verkehre sind somit zeitlich an die Anfangs- und Endzeiten der Schulen, Arbeitsstätten und Einkaufsstandorte sowie räumlich an deren Standorte gebunden.

• **Schwachverkehrszeit (SVZ)**

- Die Schwachverkehrszeit umfasst Montag bis Freitag den Frühverkehr (vor der morgendlichen Hauptverkehrszeit) sowie den Abendverkehr sowie am Wochenende die Zeiten außerhalb der Normalverkehrszeit. Der Schwerpunkt der ÖPNV-Verkehrsnachfrage in der Schwachverkehrszeit ist dem Bereich des Freizeitverkehrs zuzuordnen.

Tabelle 5: Definition der Verkehrszeiten und Rahmenbetriebszeitfenster im Landkreis Coburg

Verkehrstag	Verkehrszeit	Abk.	Betriebszeitfenster
Mo-Fr	Schwachverkehrszeit	SVZ I	vor 06:30 Uhr
	Hauptverkehrszeit	HVZ I	06:30 – 08:30
	Normalverkehrszeit	NVZ I	08:30 – 12:30
	Hauptverkehrszeit	HVZ II	12:30 – 17:00
	Normalverkehrszeit	NVZ II	17:00 – 19:00
	Schwachverkehrszeit	SVZ II	nach 19:00
Sa	Schwachverkehrszeit	SVZ I	vor 09:00
	Normalverkehrszeit	NVZ	09:00 – 14:00
	Schwachverkehrszeit	SVZ II	nach 14:00
So und Feiertag	Schwachverkehrszeit	SVZ	gesamter Bedienungszeitraum

5.3.3 Standards für die ÖPNV-Angebotsqualität

Anforderungen an die Erschließungsqualität

Für die Bewertung der Erschließungsqualität ist die räumliche Erschließungswirkung der Haltepunkte und Haltestellen ausschlaggebend. Diese setzt sich zusammen aus

- der räumlichen Erschließungswirkung von Haltestellen und Haltepunkten (auf Basis differenzierter Haltestelleneinzugsbereiche) und
- dem Erschließungsgrad (erschlossene Einwohner in Bezug zur Gesamteinwohnerzahl des jeweiligen Betrachtungsraums; ggf. auch erschlossene Arbeitsplätze in großen Gewerbegebieten).



Abbildung 20: Erschließungswirkung von Haltestellen in einem Siedlungsbereich

Anzustreben ist eine möglichst direkte Erschließung der wichtigen Ziele:

- Kernbereiche der zentralen Orte und Einkaufsbereiche/ -einrichtungen,
- größere Ausbildungs- und Arbeitsplatzstandorte,
- wichtige Infrastruktureinrichtungen mit hoher Bedeutung für den Publikumsverkehr (z. B. Krankenhäuser und Behörden) sowie
- herausragende, für die ÖPNV-Nutzung relevante Tourismus- und Naherholungsziele.

Die im Folgenden als Anforderungen an die Erschließungswirkung im Landkreis Coburg definierten Richtwerte für die Haltestelleneinzugsbereiche orientieren sich an einschlägigen Branchenempfehlungen⁷⁹.

⁷⁹ VDV: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen – Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV; Beka-Verlag 2001
FGSV: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs; 2010

Tabelle 6: Standards „Erschließungsqualität“ Landkreis Coburg – Richtwerte für Haltestelleneinzugsbereiche

Gebietskategorie	Richtwerte für Haltestelleneinzugsbereiche (Radius Luftlinie)	
	Bus/ alternative Bedienung	SPNV
Kernbereiche der zentralen Orte	300 m	600 m
Orte, Ortsteile bzw. Stadtteile größer 500 EW	500 m	800 m
Siedlungsbereiche bis 500 EW und Streusiedlungen	750 m	1.000 m
Gewerbegebiete	500 m	800 m

Ein Siedlungsbereich gilt als erschlossen, wenn

- Kernbereiche der zentralen Orte mindestens 90 %,
- Orte, Ortsteile bzw. Stadtteile größer 500 EW mindestens 85 %,
- Siedlungsbereiche bis 500 EW und Streusiedlungen mindestens 75 %

der Einwohner im Einzugsbereich einer Haltestelle bzw. eines Bahnhofs/ Haltepunktes leben.

Anforderungen an die Bedienungsqualität

Die Bedienungsqualität beschreibt die zeitliche Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes für die Fahrgäste, wobei insbesondere die Kriterien Bedienungshäufigkeit und Regelmäßigkeit von Bedeutung sind.

Als Richtwerte für die Bedienungsqualität werden Mindestwerte der Bedienungshäufigkeit definiert. Diese gelten unabhängig davon, ob es sich bei der Verbindung

- um eine Umsteige- oder eine Direktverbindung
- und/ oder um eine Linien- oder eine Rufbusfahrt

handelt.

Auch sind die Bedienungsstandards relationsbezogen zu sehen und nicht zwingend als Maßstab für das Bedienungsangebot einer einzelnen Linie zu betrachten. Die Bewertung erfolgt im jeweiligen Ortsteil für die festzulegenden Referenzhaltestellen, die als „maßgebend“ für die Erschließung und Bedienung des jeweiligen Ortsteils wirken.

Die in den nachfolgenden Tabellen hinterlegten Bedienungsstandards orientieren sich an der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern⁸⁰ sowie an einschlägigen Branchenempfehlungen⁸¹.

Für Orte mit weniger als 200 Einwohnern werden im NVP entsprechend der „Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern“ keine Zielwerte definiert.

In den nachfolgenden Tabellen werden Zielwerte für die Bedienungshäufigkeit festgelegt. Diese Werte können bei entsprechenden Nachfragepotenzialen ggf. deutlich **überschritten** werden. Des Weiteren kann die parallele Bedienung mehrerer Linien in einzelnen Korridoren zu einem deutlich höheren Fahrtenangebot führen, als es entsprechend der festgelegten Bedienungsstandards erforderlich wäre.

Im Einzelfall ist auch ein **Unterschreiten** zulässig, wenn die Fahrgastnachfrage nachweisbar und nachhaltig zu gering ist bzw. ein ausgesprochen ungünstiges Kosten-Ertrags-Verhältnis beim Erfüllen der Basisstandards entstehen würde.

Im Landkreis Coburg ist für alle Städte und Gemeinden eine angemessene Bedienungsqualität entsprechend der Nachfragepotenziale und der Bedienungsanforderungen zu gewährleisten.

⁸⁰ Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie: Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern, Juli 1998.

⁸¹ VDV: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen – Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV; Beka-Verlag 2001
FGSV: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs; 2010

Tabelle 7: Standards der Bedienungsqualität für Verkehrstag Montag bis Freitag an Schultagen (**Kategorie A – Verbindungen ins Oberzentrum Coburg**)

Gebietskategorie	Mindest-Bedienungsqualität Fahrtenfolge bzw. Anzahl Fahrten			Max. Umsteigen
	HVZ	NVZ	SVZ	
A1 Kernbereiche der zentralen Orte	stündlich + Verdichter Schulverkehr	stündlich	<ul style="list-style-type: none"> • 1 Fahrt in Ri. OZ SVZ I • 2 Fahrten aus Ri. OZ SVZ II 	0
A2 Orte, Ortsteile bzw. Stadtteil größer 1.000 EW	stündlich + Verdichter Schulverkehr	stündlich	<ul style="list-style-type: none"> • 1 Fahrt in Ri. OZ SVZ I • 1 Fahrt aus Ri. OZ SVZ II 	1
A3 Orte und zusammenhänge Siedlungsbereiche 500 bis 1.000 EW	zweistündlich + Verdichter Schulverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • 1 Fahrt in Ri. OZ NVZ I • 1 Fahrt aus Ri. OZ NVZ I • 1 Fahrt in Ri. OZ NVZ II • 2 Fahrten aus Ri. OZ NVZ II 	keine Anforderung	1
A4 Siedlungsbereiche 200 bis 500 EW	zweistündlich + Verdichter Schulverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • 1 Fahrt in Ri. OZ NVZ I • 1 Fahrt in Ri. OZ NVZ II • 1 Fahrten aus Ri. OZ NVZ II 	keine Anforderung	2

Tabelle 8: Standards der Bedienungsqualität für Verkehrstag Montag bis Freitag an Schultagen (**Kategorie B – Verbindungen ins nächste Unter- bzw. Kleinzentrum**)

Gebietskategorie	Mindest-Bedienungsqualität Fahrtenfolge bzw. Anzahl Fahrten			Max. Umsteigen
	HVZ	NVZ	SVZ	
Gebietskategorie	HVZ	NVZ	SVZ	
B1 Kernbereiche der zentralen Orte	nicht relevant	nicht relevant	nicht relevant	
B2 Orte, Ortsteile bzw. Stadtteil größer 1.000 EW	stündlich + Verdichter Schulverkehr	stündlich	1 Fahrt in Ri. UZ früh	0
B3 Orte und zusammenhänge Siedlungsbereiche 500 bis 1.000 EW	zweistündlich + Verdichter Schulverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • 1 Fahrt in Ri. UZ NVZ I • 1 Fahrt in Ri. UZ NVZ II • 2 Fahrten aus Ri. UZ NVZ II 	keine Anforderung	0
B4 Siedlungsbereiche 200 bis 500 EW	zweistündlich + Verdichter Schulverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • 1 Fahrt in Ri. UZ NVZ I • 1 Fahrt in Ri. UZ NVZ II • 1 Fahrt aus Ri. UZ NVZ II 	keine Anforderung	1

Für den Wochenendverkehr werden im NVP keine Anforderungen an die Bedienung vorgesehen, da eine zu geringe Verkehrsgenerierung für den wirtschaftlichen Betrieb von regelmäßig verkehrenden Angeboten vorhanden ist. Im Wochenendverkehr ist eine Grundversorgung der Erreichbarkeit von Zielen im Freizeitverkehr sicherzustellen.

Im Sinne einer guten Merkbarkeit soll das Fahrplanangebot in einem Grundraster der Vertaktung (d. h. mögliche einheitliche und vertaktete Abfahrtszeiten in jeder Stunde oder alle zwei Stunden) gestaltet werden. Bei den nicht vertakteten Fahrplanangeboten ist eine leicht verständliche transparente Fahrplangestaltung anzustreben. Die Nutzbarkeit und Merkbarkeit des Fahrplans soll durch die Gewährleistung der Bedienungsstandards auch in Ferienzeiten (z. B. an Schultagen Linienverkehr mit Festbedienung und an Ferientagen bedarfsgesteuerte Bedienung), und eine möglichst gleichbleibende Bedienungshäufigkeit an allen Werktagen erhöht werden.

6 Anforderungsprofil für die Weiterentwicklung und Ausgestaltung des Stadtverkehrs in der Stadt Coburg

6.1 Rahmenziele der Nahverkehrsplanung

Vgl. Kapitel 5 „Anforderungsprofil für die Weiterentwicklung und Ausgestaltung des Regionalverkehrs im Landkreis Coburg“.

Seite | 89

6.2 Anforderungen an die ÖPNV-Bedienung, die Erbringung der Verkehrsleistung und die Fahrzeugstandards

Es gelten die Anforderungen aus der Teilfortschreibung des NVP für die Stadt Coburg aus dem Jahr 2017. Im Hinblick auf die im Jahr 2029 anstehende Neuvergabe des Stadtverkehrs sind diese Anforderungen im Vorfeld zu überprüfen und ggf. anzupassen.

7 Raumstrukturanalyse Stadt und Landkreis Coburg

7.1 Überblick

Der Landkreis Coburg und die Stadt Coburg liegen im Norden des Freistaates Bayern und gehören zum Regierungsbezirk Oberfranken (Region 4 Oberfranken-West). Das Kreisgebiet grenzt im Norden an die thüringischen Nachbarkreise Hildburghausen und Sonneberg, im Osten an den Landkreis Kronach, südlich liegen die Landkreise Lichtenfels und Bamberg, im Westen der Landkreis Haßberge.

Der Landkreis Coburg besteht aus vier Städten und 13 Gemeinden sowie gemeindefreien Gebieten.⁸² Die Gemeinden Grub am Forst und Niederfüllbach bilden eine Verwaltungsgemeinschaft.⁸³ Neustadt bei Coburg ist Große Kreisstadt.⁸⁴

Die kreisfreie Stadt Coburg ist in 13 Stadtteile gegliedert und ist von insgesamt neun Städten und Gemeinden des Landkreises Coburg umgeben. Der Stadtteil Mitte stellt den Kernbereich der Stadt Coburg dar.⁸⁵

Die straßenverkehrliche Erschließung des Nahverkehrsraumes ist durch mehrere Verkehrsachsen gekennzeichnet. Die Nord-Süd-Anbindung wird durch die die Bundesautobahn A73 hergestellt. In Nord-Süd-Richtung verläuft im Straßennetz die Bundesstraße B4 von Thüringen durch die Stadt Coburg bis in den Nürnberger Raum. Die West-Ost-Achse verbindet mit der B303, am südlichen Stadtrand Coburgs entlang, Schweinfurt mit Tschechien.⁸⁶

Durch den Schienenpersonennahverkehr wird der Nahverkehrsraum Coburgs auf zwei Korridoren erschlossen. Die Schienenstrecke Nürnberg – Bamberg – Lichtenfels – Coburg – Sonneberg bildet eine regional wichtige Verbindungsachse und erschließt maßgeblich das östliche Landkreisgebiet. Die zweite Achse, Bad Rodach – Coburg – Lichtenfels – Weiden, erschließt den westlichen Nahverkehrsraum. Den Knotenpunkt dieser beiden regionalen Schienenstrecken stellt der Bahnhof in der Stadt Coburg dar. Die Inbetriebnahme der ICE-Neubaustrecke Nürnberg-Erfurt, die sich von München bis nach Berlin erstreckt und in der Stadt Coburg hält, erfolgte im Jahr 2017.⁸⁷

⁸² Bayerisches Landesamt für Statistik, Gebietsstand (2024): Fläche: Gemeinden Bayerns (einschl. Gemeindefreie Gebiete), Landkreis Coburg; Stand 01.01.2023

⁸³ Landratsamt Coburg (2024): Landkreis Coburg Homepage: <https://www.landkreis-coburg.de/158-0-Grub-am-Forst.html>; Zugriff am 29.02.2024

⁸⁴ Landratsamt Coburg (2023): Landkreis Coburg Homepage: <https://www.landkreis-coburg.de/162-0-Neustadt-b-Coburg.html>; Zugriff am 29.02.2024

⁸⁵ Stadt Coburg (2024): Stadt Coburg Homepage: <https://www.coburg.de/coburg-erleben/stadtteile/stadtteile.php>; Zugriff am 29.02.2024

⁸⁶ Landratsamt Coburg (2019): Kommunales Elektromobilitätskonzept für den Landkreis Coburg, 2019

⁸⁷ Landratsamt Coburg (2024): Landkreis Coburg Homepage: <https://www.landkreis-coburg.de/72-0-OePNV-im-Landkreis-Coburg.html>; Zugriff am 29.02.2024

7.2 Zentralörtliche Gliederung

Im Regionalplan für die Region Oberfranken-West sind die kreisfreie Stadt Coburg als Oberzentrum und die Große Kreisstadt Neustadt bei Coburg sowie die Stadt Rödentel als Mittelzentrum ausgewiesen.⁸⁸

Grundzentren sind die Stadt Bad Rodach, die Gemeinde Ebersdorf bei Coburg, die Gemeinde Meeder, die Stadt Seßlach, die Gemeinde Untersiemau und die Gemeinde Weitramsdorf sowie als zentraler Doppelorte die Gemeinden Dörfles-Esbach und Lautertal, die Gemeinden Grub am Forst und Niederfüllbach und die Gemeinden Sonnefeld und Weidhausen bei Coburg.⁸⁹

Der Regionalplan für die Region Oberfranken-West definiert das gesamte Kreisgebiet mit der Stadt Coburg als „Raum mit besonderem Handlungsbedarf“ sowie die Städte und Gemeinden Neustadt bei Coburg, Rödentel, Ebersdorf bei Coburg, Dörfles-Esbach, Grub am Forst, Niederfüllbach, Untersiemau und Ahorn als „Ländlicher Raum mit Verdichtungsansätzen“.⁹⁰

Die Stadt Neustadt b. Coburg hat eine historisch gewachsene geographische und ökonomische Verbindung zu der thüringischen Partnerstadt Sonneberg.⁹¹

⁸⁸ Bayerische Staatsregierung (2020): Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP), Anhang 2 – Strukturdaten; Stand 01. März 2018

⁸⁹ Regionaler Planungsverband Oberfranken-West (2018): Regionalplan Oberfranken-West (4), Begründungskarte 1 Nahbereiche; Stand 01. März 2018

⁹⁰ Regionaler Planungsverband Oberfranken-West (2018): Regionalplan Oberfranken-West (4), Karte 1 Raumstruktur; Stand 01. März 2018

⁹¹ <https://www.neustadt-bei-coburg.de/unser-neustadt/kennenlernen/staedtepartnerschaften/sonneberg>, Zugriff am 09.02.2023

Tabelle 9: Raumstrukturelle Eckwerte Stadt und Landkreis Coburg⁹²

Stadt und Landkreis Coburg (Nahverkehrsraum)				
Eckwerte	Landkreis Coburg	Stadt Coburg, Oberzentrum		
Einwohner	87.259 (Stand: 31.12.2023)	42.139 (Stand: 31.12.2023)		
Fläche	590,42 km ²	48,29 km ²		
Einwohnerdichte	147,79 EW/ km ²	872,62 EW/ km ²		
Zentralörtliche Gliederung des Landkreises Coburg		Einwohner	Fläche	Einwohnerdichte
Mittelzentrum	Große Kreisstadt Neustadt bei Coburg	15.089	61,89 km ²	243,80 EW/km ²
	Stadt Rödentel ⁹³	12.947	49,97 km ²	259,10 EW/km ²
Grundzentrum	Ebersdorf bei Coburg	6.258	26,36 km ²	237,41 EW/km ²
	Stadt Bad Rodach	6.643	77,65 km ²	85,55 EW/km ²
	Dörfles-Esbach	3.596	3,83 km ²	938,90 EW/km ²
	Lautertal	4.553	30,35 km ²	150,02 EW/km ²
	Grub am Forst	2.763	11,97 km ²	230,83 EW/ km ²
	Meeder	3.630	73,58 km ²	49,33 EW/km ²
	Niederfüllbach	1.487	2,59 km ²	574,13 EW/km ²
	Seßlach	3.942	72,53 km ²	54,35 EW/km ²
	Sonnefeld	4.527	34,69 km ²	130,50 EW/km ²
	Untersiemau	4.315	20,49 km ²	210,59 EW/km ²
	Weidhausen bei Co.	3.171	9,61 km ²	329,97 EW/km ²
	Weitramsdorf	5.187	33,70 km ²	153,92 EW/km ²
weitere Gemeinden	Ahorn	4.149	19,83 km ²	209,23 EW/km ²
	Großheirath	2.639	22,27 km ²	118,50 EW/km ²
	Itzgrund	2.363	33,08 km ²	71,43 EW/km ²
Gemeindefreie Gebiete		-	6,02 km ²	-

⁹² Bayerisches Landesamt für Statistik, Gebietsstand (2024): Fläche: Gemeinden Bayerns (einschl. Gemeindefreie Gebiete), Städte und Gemeinden im Landkreis Coburg, Stadt Coburg, Stand 01.01.2023; Bayerisches Landesamt für Statistik, Gebietsstand (2024): Volkszählung und Bevölkerungsfortschreibung, Bevölkerung (Volkszählung und aktuell), Städte und Gemeinden im Landkreis Coburg, Stadt Coburg; Stand 31.12.2023

⁹³ Regionaler Planungsverband Oberfranken-West (2018): Regionalplan Oberfranken-West (4), Begründungskarte 1 Nahbereiche; Stand 01. März 2018

7.3 Siedlungsstruktur und Einwohner

7.3.1 Nahverkehrsraum

Der gesamte Nahverkehrsraum (inkl. der Stadt Coburg) umfasst eine Fläche von insgesamt 638,71 km² und hat rund 129.400 Einwohnern. Mit einer Bevölkerungsdichte von ca. 203 Einwohner/km² ist der Nahverkehrsraum überdurchschnittlich dicht besiedelt. Die Durchschnittswerte des Regierungsbezirkes Oberfranken (148,99 EW/km²) und des Freistaates Bayern (190,46 EW/km²) werden deutlich überschritten.⁹⁴ Die Bevölkerung im Nahverkehrsraum ist seit dem Jahr 2014 minimal um 1,2 % gestiegen.⁹⁵

Die Bevölkerungsstruktur im Nahverkehrsraum unterscheidet sich hinsichtlich der Altersstruktur nicht wesentlich von den anderen Städten und Landkreisen im regionalen Umfeld. Der Anteil der „unter 18-Jährigen“ liegt mit 15,7 % jedoch unter dem Durchschnittswert im Freistaat Bayern (16,9 %). Der Anteil der „möglichen Berufstätigen“ zwischen 18 und 65 Jahren liegt mit 60,1% leicht unter den Werten der Region (60,8 %) und dem Durchschnittswert des Freistaates (61,9 %). Demgegenüber ist der Anteil der Bevölkerungsgruppe der über 65-Jährigen im Untersuchungsgebiet mit 24,3% höher als in der Region (23,4 %) bzw. in Bayern (21,2 %).⁹⁶ Die Überalterung der Bevölkerung ist im Nahverkehrsraum in der Tendenz erkennbar.

⁹⁴ Bayerisches Landesamt für Statistik, Gebietsstand (2024): Fläche: Gemeinden Bayerns (einschl. Gemeindefreie Gebiete), Bayern, Oberfranken, Landkreis Coburg, Stadt Coburg; Stand 01.01.2023; Bayerisches Landesamt für Statistik, Gebietsstand (2024): Volkszählung und Bevölkerungsfortschreibung, Bevölkerung (Volkszählung und aktuell), Bayern, Oberfranken, Landkreis Coburg, Stadt Coburg; Stand 31.12.2023

⁹⁵ Bayerisches Landesamt für Statistik, Fortschreibung des Bevölkerungsstandes (2024): Bevölkerung (Anzahl), Stichtag 31.12.2014-31.12.2023, Landkreis Coburg, Stadt Coburg; Stand 31.12.2023

⁹⁶ Bayerisches Landesamt für Statistik, Fortschreibung des Bevölkerungsstandes (2024): Bevölkerung (Anzahl), Altersgruppen (17) Stichtag 31.12.2022, Bayern, Oberfranken, Landkreis Coburg, Stadt Coburg; Stand 31.12.2023

7.3.2 Landkreis Coburg

Im Landkreis Coburg (ohne Stadt Coburg) leben mit Stand 31.12.2023 etwa 87.259 Einwohner. Die Bevölkerungsdichte von 148 EW/km² entspricht nahezu dem Wert des Regierungsbezirks Oberfranken (149 EW/km²). Im Vergleich mit den Nachbarlandkreisen Kronach (102 EW/km²) und Lichtenfels (130 EW/km²) ist der Landkreis Coburg deutlich dichter besiedelt.⁹⁷

Innerhalb des Kreisgebietes lassen sich deutliche Unterschiede feststellen. Ausgehend von den Gemeinden in der Nachbarschaft des Oberzentrums Coburg (Kleinzentren Dörfles-Esbach mit 939 EW/km² und Niederfüllbach mit 574 EW/km²) mit hohen Einwohnerdichten nehmen die Werte tendenziell mit zunehmender Entfernung zu Coburg ab. Ausnahmen bilden das Mittelzentrum Rödental (259 EW/km²) und das Kleinzentrum Weidhausen bei Coburg (330 EW/km²) sowie das Mittelzentrum Neustadt b. Coburg (244 EW/km²) mit überdurchschnittlichen Einwohnerdichten.⁹⁸

Auffällig ist die geringere Einwohnerdichte mit unter 100 Einwohnern pro km² entlang der nord-westlichen Grenze zu den Landkreisen Haßberge und Hildburghausen.

Einwohnerentwicklung

Die Bevölkerungsentwicklung im Landkreis ist seit Jahren durch ein (sehr leichtes) Wachstum gekennzeichnet. Im Zeitraum zwischen 2014 und 2022 ist die Bevölkerung um 0,6 % gestiegen. Dies entspricht einem absoluten Wachstum von etwa 544 Einwohnern.

Innerhalb des Landkreises fällt auf, dass seit 2014 einzelne Gebiete, wie z. B. Lautertal nördlich von Coburg, Ebersdorf im Osten und Großheirath im Süden sowie Weitramsdorf im Westen vergleichsweise starke Zuwächse zu verzeichnen haben. In den Gebieten Sonnefeld im Osten und Niederfüllbach südlich von Coburg sind hingegen durch die stärksten Rückgänge gekennzeichnet. In den anderen Gebieten rund um die Stadt Coburg sind die Bevölkerungszahlen vergleichsweise stabil (vgl. Tabelle 9).⁹⁹

⁹⁷ Bayerisches Landesamt für Statistik, Gebietsstand (2024): Fläche: Gemeinden Bayerns (einschl. Gemeindefreie Gebiete), Städte und Gemeinden im Landkreis Coburg, Oberfranken, Landkreise in Oberfranken; Stand 01.01.2023; Bayerisches Landesamt für Statistik, Gebietsstand (2024): Volkszählung und Bevölkerungsforschung, Bevölkerung (Volkszählung und aktuell), Städte und Gemeinden im Landkreis Coburg, Oberfranken, Landkreise in Oberfranken; Stand 31.12.2023

⁹⁸ ebenda

⁹⁹ ebenda

Tabelle 10: Bevölkerungsentwicklung im Nahverkehrsraum Stand 31.12.2023¹⁰⁰

Kommune	EW 31.12.2014	EW 31.12.2023	Entwicklung 2014 – 2023	
			absolut	%
Ahorn	4.223	4.149	- 74	- 1,8 %
Dörfles-Esbach	3.612	3.596	- 16	- 0,4 %
Ebersdorf b. Coburg	5.935	6.258	+ 323	+ 5,4 %
Großheirath	2.527	2.639	+ 112	+ 4,4 %
Grub a. Forst	2.868	2.763	- 105	- 3,7 %
Itzgrund	2.284	2.363	+ 79	+ 3,5 %
Lautertal	4.239	4.553	+ 314	+ 7,4 %
Meeder	3.730	3.630	- 100	- 2,7 %
Neustadt b. Coburg	15.258	15.089	- 169	-1,1 %
Niederfüllbach	1.576	1.487	- 89	- 5,6 %
Bad Rodach	6.372	6.643	+ 271	+ 4,3 %
Rödental	13.075	12.947	- 128	- 1,0 %
Seßlach	3.969	3.942	- 27	- 0,7 %
Sonnefeld,	4.883	4.527	- 356	- 7,3 %
Untersiemau	4.089	4.315	+ 226	+ 5,5 %
Weidhausen b. Coburg	3.161	3.171	+ 10	+ 0,3 %
Weitramsdorf	4.914	5.187	+ 273	+ 5,6 %
LK Coburg gesamt	86.715	87.259	+ 544	+ 0,6 %

¹⁰⁰ ebenda

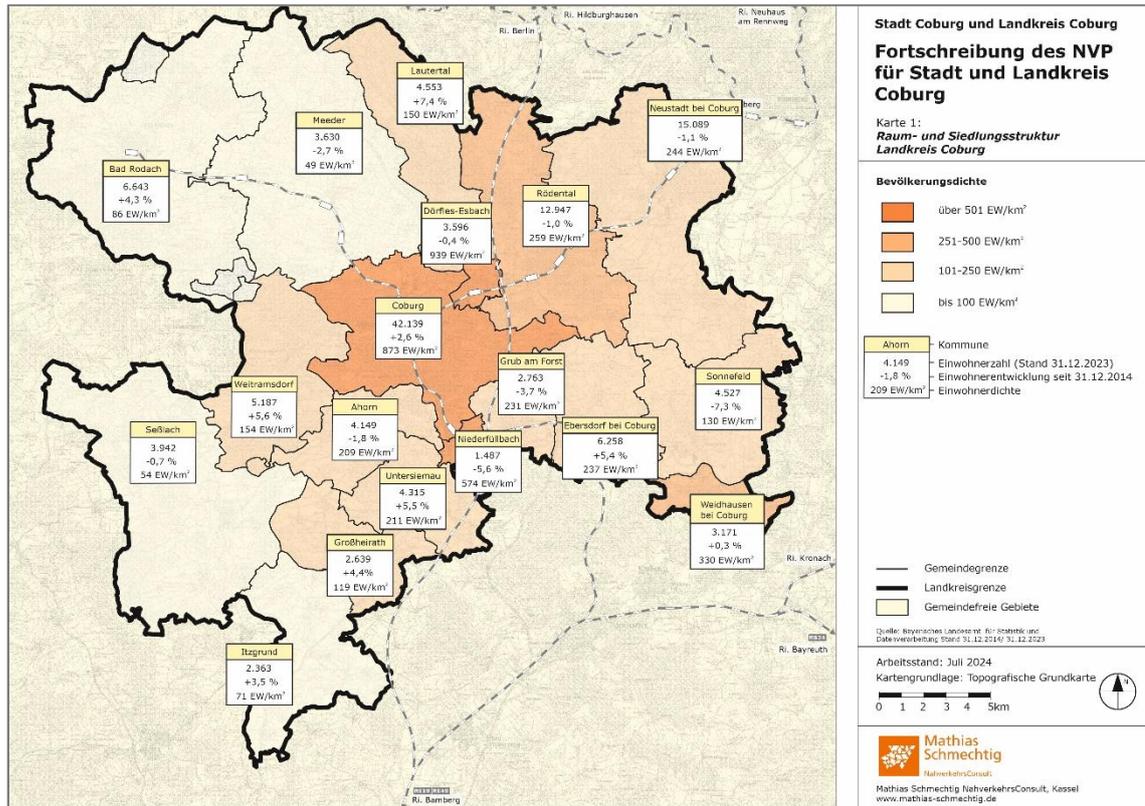


Abbildung 21: Raum- und Siedlungsstruktur Stadt und Landkreis Coburg¹⁰¹

Demografische Struktur und Entwicklung

Zwischen 2014 bis 2023 hat sich die Bevölkerungsstruktur im Landkreis Coburg signifikant verändert. In diesem Zeitraum ist die Altersgruppe der unter 6-jährigen um rund 22 % gewachsen. Diese Altersgruppe macht jedoch zum aktuellen Stand (Stand 31.12.2023) nur einen relativ kleinen Anteil von 5,4 % an der Gesamtbevölkerung im Landkreis Coburg aus. Während die Bevölkerung in den Altersgruppen zwischen 40 bis unter 50 deutlich rückgängig ist, ist die Altersgruppe ab 50 Jahre, im genannten Zeitfenster sowohl prozentual im Vergleich zur Gesamtbevölkerung als auch absolut etwas angestiegen. Kontinuierlich rückläufig ist die Altersgruppe der „18- bis unter 25-Jährigen“, die „25- bis unter 40-Jährigen sind dagegen leicht angestiegen. Die Bevölkerungsgruppe der Kinder, die sich im Grundschulalter befinden, ist ebenfalls leicht gewachsen.¹⁰²

¹⁰¹ ebenda

¹⁰² Bayerisches Landesamt für Statistik, Fortschreibung des Bevölkerungsstandes (2024): Bevölkerung (Anzahl), Altersgruppen (17) Stichtag 31.12.2014/ 31.12.2023, Landkreis Coburg; Stand 31.12.2023

Tabelle 11: Entwicklung der Altersstrukturen im Landkreis Coburg von 2014 bis 2023¹⁰³

Altersstufen	31.12.2014	31.12.2023	Entwicklung 2014 – 2023	
			absolut	%
unter 6	3.933	4.703	+ 770	+ 19,6 %
6 bis unter 10	2.742	3.295	+ 553	+ 20,2 %
10 bis unter 18	6.852	5.910	- 942	- 13,7 %
18 bis unter 25	6.379	5.410	- 969	- 15,2 %
25 bis unter 40	13.789	14.793	+ 1.004	+ 7,3 %
40 bis unter 50	13.018	10.410	- 2.608	- 20,0%
50 bis unter 65	20.743	21.376	+ 633	+ 3,1 %
65 oder älter	19.259	21.362	+ 2.103	+ 10,9 %
LK gesamt	86.715	87.259	+ 544	+ 0,6 %

Siedlungsstrukturentwicklung seit 2015¹⁰⁴

Die ÖPNV-relevante Stadt- bzw. Gemeindeentwicklungen im Landkreis Coburg sind seit 2015 nicht flächendeckend ausgeprägt, daher werden an dieser Stelle nur die NVP-relevanten Entwicklungen aufgeführt.

Im Bereich Wohnentwicklung sind insbesondere die Gemeinden Ebersdorf bei Coburg, das Lautertal, Untersiemau sowie Weitramsdorf zu nennen. Hier sind jeweils über 50 Wohneinheiten bereits entstanden. Dies geht auch mit den steigenden Bevölkerungszahlen einher (vgl. Tabelle 12).

¹⁰³ ebenda

¹⁰⁴ Befragung der Städte und Gemeinden zur Fortschreibung des NVP für Stadt und Landkreis Coburg (durchgeführt bis zum 20.05.2022) durch Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult; Stand 10.06.2022

Tabelle 12: ÖPNV-relevante Stadt- bzw. Gemeindeentwicklungen im Landkreis Coburg (> 2 ha oder > 50 WE) seit 2015

Kommune	Lage (Ortsteil, Straße)	Maßnahme	Größe	Realisierungszeitpunkt
Wohnentwicklung				
Ebersdorf b.Coburg	Großgarnstadt	Baugebiet "Lange Maase"	50 Bauplätze	2015-2022
	Frohnlach	Baugebiet "Am Weinberg"	50 Bauplätze	2017-2022
Lautertal	Oberlauter	BG Geisäcker	ca. 50 WE	abgeschlossen 2022
Untersiemau	Wohnbaugebiet "Sophienstraße"	Wohbbebauung und Senioren- wohanlage für betreutes Wohnen	3 MFH (32 WE) + 8 EFH, ca. 2,3 ha; betr. Wohnen (54 WE)	2018-2024
Weitramsdorf	Weidach ASB Wohnpark „Am Callenberg“	Barrierefreie Häuser und Wohnungen	30 EFH (40 WE) betr. Wohnen; Tagespflege (25 Pers.)	2018

7.3.3 Stadt Coburg

Die durchschnittliche Bevölkerungsdichte der Stadt Coburg liegt bei ca. 873 EW/km². Dieser Wert ist geringer als andere Mittelstädten in der Region wie Bamberg (1.475 EW/km²) und Bayreuth (1.120 EW/km²).¹⁰⁵

Die Einwohnerentwicklung in der Stadt Coburg ist über Jahre weitgehend stabil, im Jahr 2023 stiegen die Bevölkerungszahlen im Vergleich zum Jahr 2014 um 2,6 %.

¹⁰⁶

¹⁰⁵ Bayerisches Landesamt für Statistik, Gebietsstand (2024): Fläche: Gemeinden Bayerns (einschl. Gemeindefreie Gebiete), Bayern, Oberfranken, Kreisfreie Städte in Oberfranken; Stand 01.01.2023; Bayerisches Landesamt für Statistik, Gebietsstand (2024): Volkszählung und Bevölkerungsfortschreibung, Bevölkerung (Volkszählung und aktuell), Bayern, Oberfranken, Kreisfreie Städte in Oberfranken; Stand 31.12.2023

¹⁰⁶ Bayerisches Landesamt für Statistik, Gebietsstand (2024): Volkszählung und Bevölkerungsfortschreibung, Bevölkerung (Volkszählung und aktuell), Stadt Coburg; Stand 31.12.2014 bis 31.12.2023

Demografische Struktur und Entwicklung

Der Anteil der unter 18-Jährigen in der Stadt Coburg liegt mit 15,1 % unter dem Durchschnittswert des Landkreises Coburg (15,9 %) und dem des Freistaates Bayern (16,9 %). Demgegenüber ist der Anteil der „über 65-jährigen in der Stadt Coburg“ mit 23,8 % bereits leicht höher als im Regelfall in der Region Oberfranken (23,4 %), im Freistaat Bayern hingegen ist der Anteil deutlich geringer (21,2 %).¹⁰⁷

Im Vergleich mit den Altersstrukturen in 2014 und in 2023 ist in Coburg eine deutliche Veränderung festzustellen (siehe Tabelle 13).¹⁰⁸

Tabelle 13: Entwicklung der Altersstrukturen in der Stadt Coburg von 2014 bis 2023¹⁰⁹

Altersstufen	31.12.2014	31.12.2023	Entwicklung 2014 – 2023	
			absolut	%
unter 6	1.830	2.164	+ 334	+ 18,3 %
6 bis unter 10	1.271	1.409	+ 138	+ 10,9 %
10 bis unter 18	2.754	2.777	+ 23	+ 0,8 %
18 bis unter 25	3.494	3.425	- 69	- 2,0 %
25 bis unter 40	7.614	8.691	+ 1.077	+ 14,1 %
40 bis unter 50	5.597	4.669	- 928	- 16,6 %
50 bis unter 65	8.948	8.984	+ 36	+ 0,4 %
65 oder älter	9.554	10.020	+ 466	+ 4,9 %
Stadt gesamt	41.062	42.139	+ 1.077	+ 2,6 %

Siedlungsstrukturentwicklung seit 2015

Auch in der Stadt Coburg wurden seit 2015 einige ÖPNV-relevante Stadtentwicklungsprojekte umgesetzt. Folgend werden die relevanten Entwicklungen aufgeführt.

Im Bereich Wohnentwicklung ist in der Stadt Coburg eine Vielzahl an Wohneinheiten entstanden. Neben einem Neubaugebiet im Stadtteil Scheuerfeld sowie Bertelsdorf sind vor allem in der Kernstadt Wohngebiete mit über 50 Wohneinheiten entstanden. Hierzu zählen jedoch nicht nur Neubaugebiete, sondern auch Reaktivierungen von bereits bestehenden Strukturen (vgl. Tabelle 14).

¹⁰⁷ Bayerisches Landesamt für Statistik, Fortschreibung des Bevölkerungsstandes (2024): Bevölkerung (Anzahl), Altersgruppen (17) Stichtag 31.12.2023; Stand 31.12.2023

¹⁰⁸ Bayerisches Landesamt für Statistik, Fortschreibung des Bevölkerungsstandes (2024): Bevölkerung (Anzahl), Altersgruppen (17) Stichtag 31.12.2014/ 31.12.2023, Stadt Coburg; Stand 31.12.2023

¹⁰⁹ ebenda

Tabelle 14: ÖPNV-relevante Stadtentwicklungen in der Stadt Coburg (> 2 ha oder > 50 WE) seit 2015¹¹⁰

Stadtteil	Lage	Maßnahme	Größe	Realisierungszeitpunkt
Wohnentwicklung				
Coburg Mitte	Am Judenberg	Neubaugebiet	ca. 30 Bau-chrechte (MFH); über 50 WE	2018 – 2023
	Vorderer Floßanger	Eigentums-wohnungen	ca. 50 WE	-
	Kalenderweg, Milchhofstr., Brockardt-Str.	Eigentums-wohnungen, Sozialwohnungen, Einkaufsmarkt	ca. 170 WE	-
	Hahnweg,	ehem. Brauhof; Eigentums-wohnungen	ca. 50 WE	-
	Leopoldstr.	Umbau ehem. DSZ; Eigentums-wohnungen	ca. 50 WE	-
	Wiesenstr.	Brachflächenreaktivierung Lackiererei Altmann; Eigentums-wohnungen	ca. 50 WE	-
Bertelsdorf	Bertelsdorfer Höhe, Max-Böhme-Ring, Willi-Hussong-Str.	Seniorengerechtes Wohnen, Sozial-wohnungen, Kirchliche Einrichtungen, Behindertengerechtes Wohnen, Flexi-Wohnen, KiTa, Verwaltungsgebäude	ca. 120 WE, 150 Arbeits-plätze	-
Scheuerfeld	Mittelberg und Ametswiesen	Neubaugebiet (Einzel-, Doppel- und Mehrfamilienhäuser, ca. 50 Baurechte mit bis zu 3 WE pro Haus); Voranschreiten der	ca. 50 Baurechte	ca. 2016 – 2022; Ametsweisen schon vor 2015

¹¹⁰ Befragung der Stadt Coburg zur Fortschreibung des NVP für Stadt und Landkreis Coburg (durchgeführt bis zum 20.05.2022) durch Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult; Stand 10.06.2022

Stadtteil	Lage	Maßnahme	Größe	Realisierungszeitpunkt
		Entwicklung Baugebiet „Mittelberg“ (ca. 50 Einzelhäuser oder Doppelhäuser mit 1 bis 3 WE)		

7.4 Wirtschaftsstruktur

In der Region Oberfranken sind knapp 444.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte¹¹¹ am Arbeitsort (Stand 30.06.2022) gemeldet. Davon befinden sich 14,1 % mit insgesamt 62.610 Beschäftigten im Nahverkehrsraum. In der Stadt Coburg sind 33.907 Beschäftigten ansässig (im Vergleich 28.703 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort im Landkreis Coburg). Somit befinden sich über die Hälfte aller Arbeitsplätze des Nahverkehrsraums in der Stadt Coburg (54,2 %).¹¹²

7.4.1 Landkreis Coburg

Stand und Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort¹¹³

Im Kreisgebiet sind insgesamt 28.703 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort gemeldet. Im Vergleich zu allen Landkreisen der Region Oberfranken liegt der Landkreis Coburg leicht unter dem Durchschnitt. Mit jeweils mehr als 2.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort gehört die Gemeinde Ebersdorf bei Coburg (2.838 Beschäftigte) die Städte Neustadt bei Coburg (4.895 Beschäftigte), Bad Rodach (3.664 Beschäftigte) und Rödental (4.110 Beschäftigte) zu den größeren Arbeitsplatzstandorten im Landkreis Coburg.

¹¹¹ Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer sind alle Arbeiter, Angestellten und Personen in beruflicher Ausbildung, die in der gesetzlichen Rentenversicherung, Krankenversicherung, Pflegeversicherung und/oder Arbeitslosenversicherung pflichtversichert sind oder für die Beiträge zur gesetzlichen Rentenversicherung gezahlt werden. Nicht zu den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten zählen dagegen Selbstständige, mithelfende Familienangehörige und Beamte.

¹¹² Bayerisches Landesamt für Statistik, Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (2024): Beschäftigungsstatistik, Beschäftigte am Arbeitsort, Stichtag 30.06.2022, Oberfranken, Landkreis Coburg, Stadt Coburg; Stand 30.06.2022

¹¹³ Bayerisches Landesamt für Statistik, Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (2024): Beschäftigungsstatistik, Beschäftigte am Arbeitsort, Stichtag 30.06.2011 und 30.06.2022, Landkreise in Oberfranken, Städte und Gemeinden im Landkreis Coburg, Städte und Gemeinden im Landkreis Coburg; Stand 30.06.2022

In der gesamten Region Oberfranken ist die Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort durchweg positiv. In dem Zeitraum 2011 bis 2022 ist die Zahl der Beschäftigten in der Region um 13,5 % gestiegen.

Seit 2011 ist im Landkreis Coburg die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit ca. 1.900 Beschäftigten um 7,0 % gestiegen. Jedoch ist die Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nicht in allen Städten und Gemeinden des Landkreises Coburg positiv. In den Gemeinden Ebersdorf bei Coburg (- 6,3 %), Grub am Forst (- 0,1 %), Itzgrund (- 9,9 %), Niederfüllbach (- 20,9 %), Weidhausen bei Coburg (- 12,2 %) sowie in der Stadt Rödentel (- 13,9 %) sind die Zahlen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten innerhalb der zehn Jahre zurückgegangen. Ein enormes Wachstum der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort ist in den Gemeinden Ahorn (+22,9 %), Weitramsdorf (+ 47,3 %), Sonnenfeld (+ 50,2 %), und Großheirath (+ 64,0 %) festzustellen. Die positive Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in den Gemeinden Großheirath und Sonnenfeld ist zum Teil auf die Gewerbegebietsentwicklung seit 2015 zurückzuführen (siehe Gewerbeflächenentwicklung).

Arbeitsplatzstandorte

Im Landkreis Coburg sind die größten Unternehmen mit mehr als 500 Mitarbeitern in Bad Rodach (HABA-Firmenfamilie mit ca. 2.000 und Valeo Klimasysteme GmbH mit ca. 1.200 Arbeitsplätzen), in Ebersdorf bei Coburg (Schumacher Packig GmbH mit ca. 900 und Willi Schillig Polstermöbelwerke GmbH & Co. KG mit ca. 350 Arbeitsplätzen¹¹⁴), in Rödentel (St. Gobain mit ca. 400 Arbeitsplätzen) und in Neustadt bei Coburg (Sauer GmbH & Co. KG mit ca. 500 Arbeitsplätzen) ansässig.¹¹⁵ Durch ihre Lage im relativ direkten Bahnhofsumfeld verfügen die genannten Firmen alle über eine Bahnanbindung, die im Zuge der Umsetzung des neuen und verdichteten Schienenfahrplans ab 2011 deutlich verbessert werden konnte.

¹¹⁴ Bayerischer Industrie- und Handelskammertag e. V. (BIHK e. V.) (2023): Kompetenzprofil, Landkreis Coburg, Namenhafte Unternehmen mit Kompetenzschwerpunkt (Mitarbeiterzahl); Stand Februar 2023

¹¹⁵ Befragung der Städte und Gemeinden zur Fortschreibung des NVP für Stadt und Landkreis Coburg (durchgeführt bis zum 20.05.2022) durch Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult; Stand 10.06.2022

Weitere Wirtschaftsschwerpunkte sind die großen Gewerbegebiete im Landkreis Coburg. Industrie- und Gewerbegebiete größer als 2 ha sind in den folgenden Gemeinden und Städten verortet:¹¹⁶

- Bad Rodach (Kurflächen 2,2, ha)
- Ebersdorf bei Coburg (Großgarnstadt Neustadter Straße mit 2,5 ha und Birkleite mit 1,5 ha)
- Großheirath (Großheirath Nord mit 2,7 ha)
- Grub am Forst (Industriegebiet Am Rennberg mit 3,6 ha)
- Meeder (Gewerbegebiet Meeder Süd-West mit 10 ha)
- Neustadt bei Coburg (Gebrannte Brücke mit 13,5 ha)
- Rödental (Gewerbegebiet an der A73 mit 2,3 ha)
- Sonnefeld (Gestungshausen-Rosenacker mit 8,5 ha)
- Untersiemau (Untersiemau Nord mit 2,5 ha und Untersiemau Süd 1,4 ha)
- Weidhausen bei Coburg (Gewerbepark Nord mit 2,8 ha)
- Weitramsdorf (Häslich mit 4,4 ha)

Gewerbeflächenentwicklung¹¹⁷

Seit 2015 wurden im Landkreis nur vereinzelt Gewerbegebietserweiterungen, maßgeblich im Bestand, realisiert. Die

¹¹⁶ https://standortportal.bayern.de/standortsuche/index.jsp#sort=letzte_aenderung@desc&start=1&q=&x1=49.7188417634768&x2=50.44670542572152&y1=9.77320601098112&y2=11.91004683129362&addr=&addrLabel=&facet_type=gf®ionHierarchy_level2=Oberfranken®ionHierarchy_level3=Lkr.+Coburg®ionHierarchy_level4=&distMotorway=&distAirport=&areaGf=&ausweisung_de=; Zugriff am 13.02.2023

¹¹⁷ Befragung der Städte und Gemeinden zur Fortschreibung des NVP für Stadt und Landkreis Coburg (durchgeführt bis zum 20.05.2022) durch Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult; Stand 10.06.2022

Tabelle 15 beinhaltet eine Auflistung der seit 2015 entwickelten Gewerbegebiete im Landkreis Coburg. Die Entwicklung von Gewerbeflächen und arbeitsplatzrelevanten Standorten sind in den Gemeinden Großheirath, Untersiemau und Sonnefeld hervorzuheben. Hier sind unter anderem auch über das Jahr 2022 hinaus Flächenerweiterungen vorgesehen.

Tabelle 15: Entwicklung der Gewerbegebiete im Landkreis Coburg seit 2015

Stadtteil	Lage	Maßnahme	Größe	Realisierungszeitpunkt
Großheirath	Max-Carl und Hans-Rauh-Straße	Erschließung Gewerbegebiet	ca. 20 ha	2016, weiterer Ausbau ab 2022
Lautertal	Unterlauter	Gewerbegebiet Reutersgasse	2,3 ha	ca. 2023
Seßlach	Dietersdorf	Erschließung Gewerbegebiet	1 ha	2020
Sonnefeld	Siegfried-Lapawa-Straße	Erweiterung Gewerbekomplex SILAG	ca. 800 Arbeitsplätze	2021/2022
Untersiemau	Gewerbegebiet Nord	Erschließung und Erweiterung von Gewerbeflächen	ca. 41.000 m ²	Umsetzung läuft, 2022 ff.
Ebersdorf b.Coburg	Frankenring, Gewerbegebiet "Ebersdorf West"	Neubau Motel		2021/2022

7.4.2 Stadt Coburg

Stand und Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort¹¹⁸

Im Juni 2022 waren insgesamt 33.907 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort in der Stadt Coburg gemeldet.¹¹⁹

In dem Zeitraum 2011 bis 2022 ist die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in der Stadt Coburg mit ca. 2.400 Beschäftigten um 7,5 % gestiegen. In den Kreisfreien Städten Bamberg (+ 14,4 %) und Bayreuth (+14,6 %) ist die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort im Vergleich stärker gestiegen.

Arbeitsplatzstandorte

In der Stadt Coburg sind mehrere große und mittelständige Unternehmen ansässig. Die mitarbeiterstärksten Arbeitgeber sind die Firmen HUK-Coburg

¹¹⁸ Bayerisches Landesamt für Statistik, Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (2024): Beschäftigungsstatistik, Beschäftigte am Arbeitsort, Stichtag 30.06.2011 und 30.06.2022, Städte in Oberfranken, Stadt Coburg; Stand 30.06.2022

¹¹⁹ Zum Vergleich: Stadt Coburg (41.551 Einwohner/ 33.907 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort), Stadt Bamberg (79.034 Einwohner/ 56.491 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort) und Bayreuth (74.119 Einwohner/ 48.669 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort)

Versicherungsgruppe (ca. 5.700 Mitarbeiter¹²⁰), Brose Fahrzeugteile SE & Co. Kommanditgesellschaft (ca. 3.000¹²¹), Kaeser Kompressoren Logistik GmbH (ca. 2.400¹²²) und das Klinikum Coburg (ca. 1.800).

Bedingt durch verschiedene Standorte der großen und mittelständigen Unternehmen sind die Beschäftigungsschwerpunkte über das gesamte Stadtgebiet verteilt. Die Schwerpunkte befinden sich in den Geschäftslagen in der Innenstadt Coburgs und im nordöstlich gelegenen Gewerbegebiet „Lauterer Höhe“ mit 2 ha¹²³.

Gewerbeflächenentwicklung¹²⁴

In der Stadt Coburg wurden seit dem Jahr 2015 nur vereinzelt Gewerbeflächen entwickelt. Die im Bestand weiterentwickelten Gewerbeflächen sind unter anderem das Gewerbegebiet Lauterer Höhe. Hier gab es einige Ansiedlungen entlang der Garden-City-Straße. Des Weiteren wurden im Gewerbegebiet Bertelsdorf diverse Ausbau- und Erweiterungsmaßnahmen der Kaeser Kompressoren Logistik GmbH realisiert.

7.4.3 Pendlerbeziehungen

Die Pendlerstatistiken der Bundesagentur für Arbeit geben einen Hinweis auf die verkehrlichen Verflechtungen im Berufsverkehr¹²⁵. Ausgewiesen werden allerdings ausschließlich die sozialversicherungspflichtig beschäftigten Personen.¹²⁶ Aussagen über die Pendlerhäufigkeit und Dauer können von diesen Statistiken nicht abgeleitet werden.

Während annähernd 23.200 Menschen aus dem Landkreis hinaus pendelte, der Großteil davon in die Stadt Coburg, wurden nur etwa 13.400 Einpendler in den

¹²⁰ Bayerischer Industrie- und Handelskammertag e. V. (BIHK e. V.) (2021): Kompetenzprofil, Stadt Coburg, Namenhafte Unternehmen mit Kompetenzschwerpunkt (Mitarbeiterzahl); Stand März 2021

¹²¹ ebenda

¹²² Befragung der Stadt Coburg zur Fortschreibung des NVP für Stadt und Landkreis Coburg (durchgeführt bis zum 20.05.2022) durch Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult; Stand 10.06.2022

¹²³ https://standortportal.bayern.de/Gewerbeflaeche/flaeche_details.jsp?id=1948&kiGkz=09463000; Zugriff am 16.02.2023

¹²⁴ Befragung der Stadt Coburg zur Fortschreibung des NVP für Stadt und Landkreis Coburg (durchgeführt bis zum 20.05.2022) durch Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult; Stand 10.06.2022

¹²⁵ Bundesagentur für Arbeit, Statistik (2022): Beschäftigungsstatistik, Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Aus- und Einpendler nach Gemeinden; Stand 30.06.2022

¹²⁶ Ohne Beamte, Freiberufler etc.; ohne Bildungs- und Ausbildungspendler.

Kreis gezählt. Somit ergibt sich für das Jahr 2022 insgesamt ein negatives Pendler-saldo von etwa 9.900 Menschen.¹²⁷

Aufgrund der hohen Arbeitsplatzdichte weist die Stadt Coburg einen deutlichen Einpendlerüberschuss auf. Im Jahr 2022 pendelten rund 18.600 Beschäftigte mehr in das Oberzentrum ein, als auspendelten. Der Binnenpendleranteil in Coburg liegt bei etwa 36 %. Ein deutlich positives Verhältnis Ein- zu Auspendlern hat darüber hinaus auch die Stadt Bad Rodach (ca. 1.300), die mit Arbeitsplatzschwerpunkten wie Haba, Valeo und dem Medical-Park Arbeitskräfte aus dem Umland anzieht.¹²⁸

Aus den meisten Kommunen pendeln täglich jedoch deutlich mehr Menschen aus als ein. Städte und Gemeinden mit einem ausgeprägt negativen Pendlersaldo sind die Kommunen Rödental (ca. -2.500), Weitramsdorf (ca. -2.000), Lautertal (ca. -1.700), Neustadt bei Coburg (ca. -1.500), Itzgrund (ca. -900), Meeder (ca. -800), Seßlach (ca. -700), und Grub a. F. (ca. -700).¹²⁹

Hauptziel der Berufsauspendler aus der Stadt Coburg ist die Kreisstadt Sonneberg des Nachbarkreises Sonneberg in Thüringen, die Hauptquellen der Einpendler nach Coburg sind die Städte und Gemeinden Rödental, Neustadt bei Coburg, Weitramsdorf, Lautertal und Ahorn. Weitere Pendlerrelationen mit nennenswerter Relevanz für den ÖPNV sind die Beziehungen zwischen Neustadt b. Coburg und Rödental.¹³⁰

Neben den Bindungen an das Oberzentrum Coburg zeigen die Pendlerströme hinsichtlich ihrer räumlichen Ausrichtung weitere Schwerpunkte in die bzw. aus den angrenzenden Nachbarstädten auf. Die wichtigsten Relationen über die Kreisgrenze hinweg sind zwischen Sonneberg und Neustadt b. Coburg sowie Coburg und zwischen Lichtenfels und Coburg, außerdem gibt es in nennenswertem Umfang Einpendlerströme aus Eisfeld, Bad Staffelstein und Kronach und Bamberg nach Coburg.¹³¹

¹²⁷ Bundesagentur für Arbeit, Statistik (2022): Beschäftigungsstatistik, Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Aus- und Einpendler nach Gemeinden; Stand 30.06.2022

¹²⁸ Bayerisches Landesamt für Statistik, Pendlerrechnung (2022): Gemeinden, Eckzahlen zu den Pendelnden und der Bevölkerung am Wohn- bzw. Arbeitsort, Stichtag; Stand 30.06.2022

¹²⁹ ebenda

¹³⁰ Regionaldatenbank Deutschland, Statistische Ämter des Bundes und der Länder; Datenstand 30.06.2022

¹³¹ ebenda

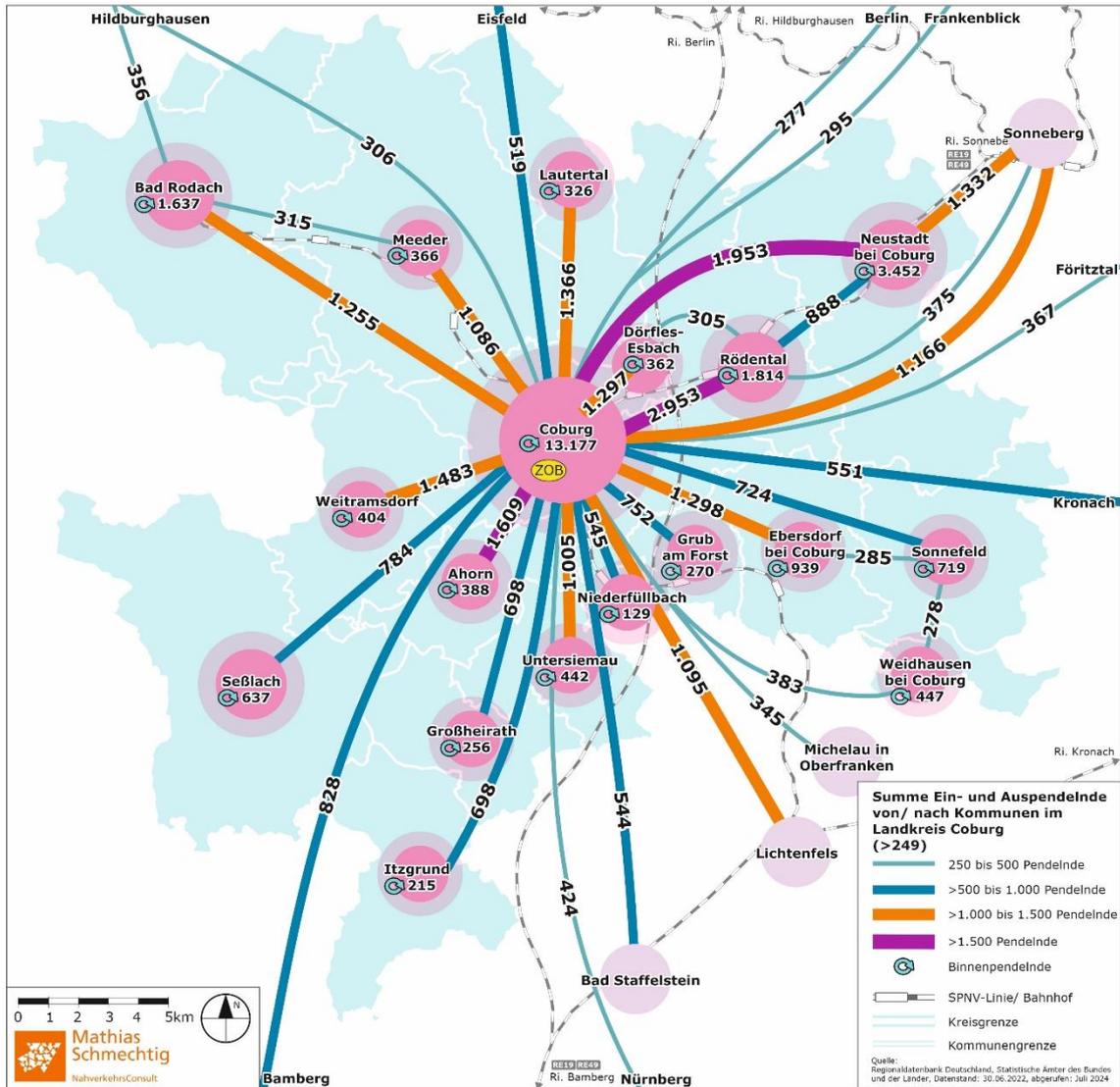


Abbildung 22: Summe Ein- und Auspendler von/ nach Kommunen im Landkreis Coburg (>249)¹³²

¹³² ebenda

7.5 Schulstandorte

7.5.1 Landkreis Coburg

Das prägende Grundgerüst der Fahrgastnachfrage in ländlichen Räumen sind die Schüler. Insbesondere die Schulverkehre zu den weiterführenden Schulen sind dabei relevant, aber aufgrund von Schulschließungen und größerer Schuleinzugsbereiche auch die Schülerverkehre zu den Grundschulen im lokalen Bereich. Die Beförderung der Schüler zu den weiterführenden Schulen erfolgt im Landkreis Coburg weitestgehend im öffentlichen Linienverkehr.

Im Landkreis Coburg konzentriert sich das Angebot an weiterführenden Schulen mit einer großen Anzahl an Fahrschülern auf die beiden Städte Coburg und Neustadt b. Coburg. Mittelschulen gibt es außerdem noch in Ebersdorf b. Coburg, Lautertal, Bad Rodach, Rödental, Seßlach, Sonnefeld und Untersiemau. Mit Ausnahme der Gemeinde Niederfüllbach haben allen anderen kreisangehörigen Städten und Gemeinden mindestens eine Grundschule.¹³³

7.5.2 Stadt Coburg

Die Stadt Coburg ist im Nahverkehrsraum Hauptstandort für die weiterführenden Schulen. Insgesamt gibt es in Coburg vier Gymnasien, zwei Realschulen und acht Grundschulen. Weiterhin haben zwei berufsbildende Schulen, zwei Berufsfachschulen, zwei Fach- und Berufsoberschulen, eine Wirtschaftsschule und zwei Förderschulen ihren Sitz im Oberzentrum. In Coburg ist zudem eine Waldorfschule ansässig, deren Schüler mehrheitlich aus anderen Landkreisen kommen. Die Standorte der weiterführenden Schulen konzentrieren sich auf die Kernstadt. Weiterer Schulstandort von nennenswerter Bedeutung ist der Stadtteil Cortendorf, wo sich die Wirtschaftsschule Coburg befindet.¹³⁴

Bei größeren Schulstandorten (ca. >1.000 Schüler) handelt es sich i. d. R. um Berufsschulen, welche in der Kernstadt angesiedelt sind. Überdurchschnittlich hohe Schülerzahlen erreicht zudem die staatliche Realschule Coburg II (840 Schüler im Jahr 2022) sowie die Gymnasien (jeweils rund 430 bis 660 Schüler im Jahr 2022).¹³⁵

In Coburg gibt es eine Hochschule für angewandte Wissenschaften mit 4.690 Studierenden und rund 530 Mitarbeitern.¹³⁶ Neben dem Hauptstandort an der

¹³³ <https://www.landkreis-coburg.de/388-0-Schulen-im-Landkreis-Coburg.html>; Zugriff am 07.03.2024

¹³⁴ <https://www.coburg.de/boersen/schulen-bildungseinrichtungen/schulen-und-bildungseinrichtungen.php>; Zugriff am 07.03.2024

¹³⁵ Stadt Coburg, Amt für Schulen, Kultur und Bildung (2022): Fortschreibung der Bestandsaufnahme des Schulentwicklungsplanes der Stadt Coburg; Stand 20.10.2022

¹³⁶ <https://www.hs-coburg.de/ueber-uns/zahlen-daten-fakten.html#c1420>; Stand Wintersemester 2023/ 24; Zugriff 07.03.2024

Friedrich-Streib-Straße westlich des Bahnhofs, ist seit Ende 2012 das Design- und Dienstleistungszentrum Hofbräuhaus Coburg Standort der Studiengänge Architektur, Innenarchitektur, Integriertes Produktdesign und Bauingenieurwesen. Beide Standorte werden über den Stadtbus Coburg mit einem regelmäßigen Angebot erschlossen.

7.6 Versorgungsstandorte

7.6.1 Landkreis Coburg

Eine Bedeutung im Einkaufsverkehr innerhalb der Region übernehmen neben der Stadt Coburg als Oberzentrum weiterhin das Mittelzentrum Neustadt bei Coburg sowie das mögliche Mittelzentrum Stadt Rödentel. Für die Versorgung im kurz- und mittelfristigen Bedarf sind in den Städten Bad Rodach, Seßlach, und den Gemeinden Meeder, Untersiemau, Weitramsdorf und den zentralen Doppelorten Dörfles-Esbach/ Lautertal, Weidhausen b. Coburg/ Sonnefeld, in der Verwaltungsgemeinschaft Grub am Forst in der Gemeinde Niederfüllbach verschiedene Einzelhandelseinrichtungen vorhanden, jedoch existiert kein Lebensmittelhandel in Grub am Forst.

Entwicklung der Versorgungsstruktur

In der letztmaligen Fortschreibung des NVP ließ sich bereits ein Trend erkennen. Die Einzelhandelsstrukturen zogen sich immer weiter aus den zentralen Bereichen der Städte und Gemeinden zurück. Seit 2015 ist diese Entwicklung weiter fortgeschritten. Nachdem kleinere Einzelhandelsgeschäfte geschlossen wurden, wurden in den letzten Jahren vor allem große Lebensmitteleinzelhandelseinrichtungen (unter anderem Discounter) in vielen Städten und Gemeinden im Kreisgebiet eröffnet bzw. vergrößert. So entstand beispielsweise in Seßlach im Jahr 2015 ein Einkaufszentrum mit Wohnbebauung und Räumen für zwei Arztpraxen und eine Apotheke. Neben den großen Supermärkten sind jedoch nur vereinzelt kleinere Einzelhandelsstrukturen entstanden.¹³⁷

Im Rahmen des Aktionsprogramms regionale Daseinsvorsorge (ArD) aus dem Modellvorhaben der Raumordnung (MORD) mit der Laufzeit 2012 bis 2015 wurden in 21 Modellregionen, unter anderem im Landkreis Coburg, regionale Versorgungsstrukturen analysiert.

Im Jahr 2019 wurde eine Studie erarbeitet, die die Verstetigung sowie Umsetzung der Ergebnisse aus der damaligen Analyse beinhalten. Unter anderem heißt es hier: *„die auf das MORO ArD zurückzuführenden Ergebnisse in geeigneter Form in eine*

¹³⁷ Befragung der Städte und Gemeinden zur Fortschreibung des NVP für Stadt und Landkreis Coburg (durchgeführt bis zum 20.05.2022) durch Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult; Stand 10.06.2022

*Fortschreibung des NVP auf der Ebene des Landkreises integriert werden sollen.*¹³⁸

Die Integration und Berücksichtigung der Daseinsvorsorge im Planungsstab Landkreisentwicklung, die eine Zusammenarbeit zwischen Politik und Verwaltung sowie den lokalen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Akteuren wie Infrastrukturträgern vorsehen, ist einer der Erfolgsfaktoren für das Aktionsprogramm. Die im ArD erarbeiteten Handlungsempfehlungen und Strategien werden weiterhin verfolgt, so dass das Thema der Daseinsvorsorge vor allem im Zusammenhang mit Stadt-Umland-Beziehungen sein Augenmerk in der Landkreisentwicklung nicht verliert.¹³⁹

In der Tabelle 16 sind die für den ÖPNV relevanten Entwicklungen der Versorgungsstrukturen seit 2015 im Landkreis Coburg dargestellt.

Tabelle 16: Entwicklung der Versorgungsstruktur im Landkreis Coburg seit 2015¹⁴⁰

ÖPNV relevante Entwicklung der Versorgungsstruktur seit 2015
Niederfüllbach
<ul style="list-style-type: none"> Niederfüllbach: Neubau E-Center (4.000 m²) 2021-2022
Bad Rodach
<ul style="list-style-type: none"> Bad Rodach: Wohnmobilstellplatz 2017
Rödental
<ul style="list-style-type: none"> Rödental, OT Oeslau: Wohnmobilstellplatz (36 Stellplätze) 2021
Seßlach
<ul style="list-style-type: none"> Seßlach: Einkaufszentrum (inkl. zwei Arztpraxen, Apotheke und 6 WE) 2015 Seßlach: Neueröffnung Arztpraxen und Apotheke 2019 Seßlach, OT Autenhausen: Schwimmbad und Freizeitanlage
Untersiemau
<ul style="list-style-type: none"> Untersiemau: Freizeitgelände am Schloßteich (ca. 5.000 m² Spielplatz und Naherholungsgebiet) seit 2018
Weitramsdorf
<ul style="list-style-type: none"> Weitramsdorf, OT Tambach: Wildpark Schloss Tambach 2015 Weitramsdorf: Entwicklung Ortsmitte (Bebauung Gemeindesaal, etc Planungen laufen aktuell; ca. 5.000 m²)

¹³⁸ Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (BMI) (2019): MORO Forschung. Verstärkung des Aktionsprogramms regionale Daseinsvorsorge (ArD) in 21 Modellregionen. Studie im Rahmen des MORO „Netzwerk Daseinsvorsorge“; Stand Februar 2019

¹³⁹ ebenda

¹⁴⁰ Befragung der Städte und Gemeinden zur Fortschreibung des NVP für Stadt und Landkreis Coburg (durchgeführt bis zum 20.05.2022) durch Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult; Stand 10.06.2022

7.6.2 Stadt Coburg

Die Stadt Coburg bietet ein breites Spektrum in den Bereichen Einzelhandel, Dienstleistung und Gastronomie. Eine zentrale Bedeutung im Einkaufsverkehr der Region für den mittel- und langfristigen Bedarf übernimmt insbesondere die Innenstadt Coburgs. Mit über 60 % aller Einzelhandelsbetriebe ist die Innenstadt somit der zentrale Versorgungsbereich der Stadt Coburg. In der Kernstadt außerhalb der Innenstadt sind weitere rund 20 % der Coburger Betriebe angesiedelt. Ein weiterer wichtiger Einzelhandelsstandort ist das Gewerbegebiet Lauterer Höhe mit insgesamt 1,9 ha Verkaufsfläche.¹⁴¹

Entwicklung der Versorgungsstruktur

Auch in der Stadt Coburg sind die Einzelhandelsstrukturen in den letzten Jahren zurückgegangen. Im Hinblick auf die einzelnen Versorgungsbereiche hat sich jedoch der Standort Lauterer Höhe positiv entwickelt.¹⁴²

Die für den ÖPNV relevanten Entwicklungen der Versorgungsstrukturen seit 2015 in der Stadt Coburg sind in der folgenden Tabelle 17 aufgeführt.

Tabelle 17: Entwicklung der Versorgungsstruktur in der Stadt Coburg seit 2015¹⁴³

ÖPNV relevante Entwicklung der Versorgungsstruktur seit 2015
Stadt Coburg
<ul style="list-style-type: none"> • Stadt Coburg, OT Sonntagsanger: Hotel (120 Betten), Eigentumswohnungen (ca. 40 WE), Seniorenwohnheim (ca. 80 Bewohnerplätze) • Stadt Coburg, OT Beiersdorf: Goldbergsee als Naherholungsangebot immer größere Bedeutung v.a. seit 2020 • Stadt Coburg, OT Mitte: Wegfall Klinikum bis 2030 • Stadt Coburg, OT Mitte: Schließung Theater 2022 • Stadt Coburg, OT Mitte: Eröffnung Globe (Ersatzspielstätte Theater) 2023

¹⁴¹ Stadt Coburg, Stadtbauamt-Stadtplanung (2018): Integriertes Stadtentwicklungskonzept Coburg. Teilfortschreibung Städtebau und Einzelhandel; Stand September 2018

¹⁴² ebenda

¹⁴³ Befragung der Städte und Gemeinden zur Fortschreibung des NVP für Stadt und Landkreis Coburg (durchgeführt bis zum 20.05.2022) durch Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult; Stand 10.06.2022

7.7 Gesundheitliche und soziale Einrichtungen Stadt und Landkreis Coburg

Standorte von Kliniken mit einer für den ÖPNV relevanten Größenordnung im Nahverkehrsraum sind das Klinikum Coburg (ca. 500 Betten¹⁴⁴) (nur noch bis 2030¹⁴⁵), und die Klinik Neustadt in Neustadt bei Coburg (ca. 60 Betten¹⁴⁶). In unmittelbarer Nähe des Klinikums Coburg sind darüber hinaus eine Tagesklinik für Psychiatrie und Psychotherapie sowie eine Institutsambulanz für Kinder-/ Jugendpsychiatrie und -psychotherapie ansässig. Die ÖPNV-Anbindung wird über die jeweiligen Stadtverkehre abgedeckt. Von Bedeutung insbesondere für die Stadt Neustadt bei Coburg ist darüber hinaus der Krankenhausstandort in Sonneberg. Die Erschließung erfolgt über den Stadtverkehr Sonneberg-Neustadt. Versorgungsstrukturelle Entwicklungen gab es seit 2015 unter anderem in Weidhausen und in Seßlach. In der Gemeinde Seßlach ist im Jahr 2019 ein Ärztehaus mit Apotheke entstanden. Des Weiteren wurde im gleichen Jahr eine Physiopraxis sowie im Folgejahr eine Kleintierpraxis eröffnet.¹⁴⁷

Darüber hinaus wurden Maßnahmen zur Verbesserung der medizinischen Versorgung in den Städten Bad Rodach, Rödental und in den Gemeinden Ahorn, Seßlach, Untersiemau, Weitramsdorf entwickelt. Beispielsweise sollen in der Gemeinde Ahorn die bestehenden Strukturen wie Allgemein- und Fachärzte, Zahnärzte sowie Apotheken aufrechterhalten werden. Zudem sollen mit dem neuen Baugebiet „Wohnen und Arbeiten am Ahorner Berg“ (ab 2023/ 2024) neue Fachärzte gewonnen werden. In Meeder bemüht man sich ebenfalls die aktuellen Versorgungsstrukturen zu sichern.¹⁴⁸

Eine für den ÖPNV relevante Planung, ist der Neubau des Klinikums Coburg. Der Bau entsteht auf dem Areal der früheren Bundesgrenzschutz-Kaserne auf der Lauterer Höhe und wird aus insgesamt vier Gebäudekomplexen bestehen: dem Klinikum mit 630 Betten sowie insgesamt 150 weitere Plätze für Rehabilitation und Dialyse inklusive einer Tagesklinik, ein Gebäude für die Berufsfachschulen für Pflegekräfte (REGIOMED Akademie), dem Gesundheitszentrum und einem Parkhaus. Der

¹⁴⁴ <https://www.kliniken.de/>; Zugriff am 07.03.2024

¹⁴⁵ Befragung der Stadt Coburg zur Fortschreibung des NVP für Stadt und Landkreis Coburg (durchgeführt bis zum 20.05.2022) durch Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult; Stand 10.06.2022

¹⁴⁶ <https://www.kliniken.de/>; Zugriff am 07.03.2024

¹⁴⁷ Befragung der Stadt Coburg zur Fortschreibung des NVP für Stadt und Landkreis Coburg (durchgeführt bis zum 20.05.2022) durch Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult; Stand 10.06.2022

¹⁴⁸ ebenda

aktuelle Zeitplan sieht eine Inbetriebnahme ab 2029 vor. Die Erschließung ist durch den regionalen Busverkehr vorgesehen.¹⁴⁹

In der Stadt Coburg sind sechs Seniorenheime, z. T. mit Kurzzeitpflegeplätzen ansässig. Weitere gibt es in den Städten Bad Rodach, Rödental, Neustadt bei Coburg und den Gemeinden Ahorn/ Witzmannsberg und Ebersdorf bei Coburg.¹⁵⁰

In den letzten Jahren wurde während der Siedlungsstrukturentwicklungen sowohl in dem Landkreis als auch in der Stadt Coburg das Thema der immer älter werdenden Gesellschaft nicht außer Acht gelassen. So entsteht in dem Wohngebiet „Sopienstraße“ in Untersiemau unter anderen eine Seniorenwohnanlage für betreutes Wohnen (54 Wohneinheiten bis 2024). Auch der im Jahr 2018 entstandene ASB Wohnpark in Weitramsdorf sowie das Baugebiet „Bertelsdorfer Höhe“ in der Stadt Coburg sind auf die Bedürfnisse der Senioren ausgerichtet.¹⁵¹

7.8 Tourismus, Kultur- und Freizeiteinrichtungen Stadt und Landkreis Coburg

Naherholung und Tourismus werden in der Stadt und im Landkreis Coburg stark von kulturhistorischen und naturräumlichen Zielen geprägt, aber auch Ziele für Sport, Freizeit und Familie erfreuen sich reger Beliebtheit. Der Landkreis Coburg bietet hier eine breite Palette an Möglichkeiten sowohl für die aktive Freizeitgestaltung als auch für einen Erholungsurlaub und ist somit für Urlauber ebenso wie für Einheimische attraktiv zur Freizeitgestaltung. Die relevanten Ziele werden weitgehend von Tagestouristen bzw. Kurzurlaubern oder Einheimischen besucht. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer der Gäste lag im Jahr 2023 in der Stadt bei 1,8 Nächten im Landkreis bei etwa 4,1 Nächten.¹⁵²

Nach Angaben des bayerischen Landesamtes für Statistik, gibt es mit Beginn der Corona-Pandemie einen enormen Rückgang der Tourismuszahlen. Im Vergleich zum Vorjahr sind im Jahr 2023 die Zahlen jedoch außerordentlich gestiegen (siehe Tabelle 18).

¹⁴⁹ <https://www.mein-coburg.de/projektvorstellung-neubau-klinikum-coburg/>; Zugriff am 07.03.2024

¹⁵⁰ https://www.landkreis-coburg.de/1355-0-Pflegeheime.html?location_category=5; Zugriff am 20.02.2023

¹⁵¹ Befragung der Stadt Coburg zur Fortschreibung des NVP für Stadt und Landkreis Coburg (durchgeführt bis zum 20.05.2022) durch Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult; Stand 10.06.2022

¹⁵² <https://tourismus.bayern/unser-angebot/statistiken-und-studien/>; Stand 2023, Zugriff am 11.03.2024

Tabelle 18: Fremdenverkehr in Stadt und Landkreis Coburg (Stand 2023)¹⁵³

Ankünfte						
Kommune	2012	2022	2023	2012 - 2022	2012 - 2023	2022 - 2023
Coburg	63.575	68.055	84.992	+ 7 %	+ 34 %	+ 25 %
Ahorn	2.747	3.435	3.192	+ 25 %	+ 16 %	- 7 %
Grub a. F.	4.137	-	-	-	-	-
Neustadt b. CO.	4.376	2.374	3.057	- 46 %	- 30 %	+ 29 %
Bad Rodach	28.541	21.211	23.322	- 26 %	- 18 %	+ 10 %
Rödental	9.727	12.632	13.217	+ 30 %	+ 36 %	+ 5 %
Seßlach	5.140	7.905	8.854	+ 54 %	+ 72 %	+ 12 %
Übernachtungen						
Kommune	2012	2022	2023	2012 - 2022	2012 - 2023	2022 - 2023
Coburg	141.142	126.174	156.628	- 11 %	+ 11 %	+ 24 %
Ahorn	6.614	9.018	8.009	+ 36 %	+ 21 %	- 11 %
Grub a. F.	8.098	-	-	-	-	-
Neustadt b. CO.	7.457	4.296	5.374	- 42 %	- 28 %	+ 25 %
Bad Rodach	217.241	178.408	192.503	- 18 %	- 11 %	+ 8 %
Rödental	17.822	19.635	21.677	+ 10 %	+ 22 %	+ 10 %
Seßlach	11.496	19.032	19.979	+ 66 %	+ 74 %	+ 5 %

Touristische Ziele in der Stadt Coburg sind z. B. kulturhistorische Ziele, wie die Veste Coburg, das Residenzschloss Ehrenburg mit Landschaftspark, die Arkaden und der Schlossplatz, im sportlichen Bereich u. a. die HUK Coburg Arena und das Hallen- und Freizeitbad Aquaria. Daneben zählt das **Kongresshaus Rosengarten** mit seinen vielfältigen Angeboten zu den Zielen, die eine überregionale Relevanz für

¹⁵³ Bayerisches Landesamt für Statistik, Tourismus (2024): Gemeinden, Ankünfte, Übernachtungen, durchschn. Auslastung, Städte und Gemeinden im Landkreis Coburg, Stadt Coburg, Jahr 2012, 2022, 2023; Stand 11.03.2024

Hinweis: Ab Berichtsjahr 2006 bis einschließlich 2011: Beherbergungsbetriebe mit neun oder mehr Gästebetten (Beherbergungsstätten) sowie Campingplätze mit drei oder mehr Stellplätzen, ab Berichtsjahr 2012: Beherbergungsbetriebe mit zehn oder mehr Gästebetten (Beherbergungsstätten) sowie Campingplätze mit zehn oder mehr Stellplätzen.

den ÖPNV aufweisen. Die historischen Bauten Schloss Ehrenburg und das Landestheater Coburg gelten auch außerhalb des Landkreises als wesentliches Ausflugsziel. Das Landestheater wird aufgrund von Sanierungsarbeiten für mindestens fünf Jahre in das neu errichtete Globe-Theater auf dem alten Güterbahnhofgelände ziehen. Die Spielzeit begann Ende 2022 in den neuen Räumlichkeiten.¹⁵⁴

Seite | 116

Freizeiteinrichtungen mit nennenswertem Besucheraufkommen im Landkreis sind die Therme Natur sowie der Medical Park in Bad Rodach und der Freizeitpark Villeneuve-sur-Lot in Neustadt bei Coburg.

Alle hier aufgeführten Freizeit- und Naherholungsziele sind räumlich mit dem ÖPNV erschlossen, aufgrund der Ausrichtung des ÖPNV im Landkreis auf den Schulverkehr ist die zeitliche Erreichbarkeit punktuell jedoch schwer mit der zeitlichen Ausrichtung des Freizeitverkehrs zu vereinbaren.

Zahlreiche Rad- und Wanderwege mit verschiedenen Themen wie z. B. die Tour der Fachwerkromantik, der Luther-Wanderweg sowie der Wildpark „Schloß Tambach“ im Ortsteil Tambach in Weitramsdorf, unterstreichen zusätzlich den Erlebnistourismus in der Region. Die mittelalterlichen Städte, wie Coburg mit seinem Stadtbild prägenden Veste und aber auch kleinere, wie Seßlach, die den Landkreis prägen, laden zum Verweilen ein.

Daneben gibt es im Landkreis weitere Ziele mit Bedeutung für die Naherholung und den Tourismus, die jedoch aufgrund der Besucherstruktur und Besucherzahlen keine Relevanz für den ÖPNV aufweisen.

Entwicklung der Tourismus, Kultur- und Freizeiteinrichtungen seit 2015

Auch im Bereich Freizeit und Tourismus gab es seit 2015 einige Entwicklungen im Landkreis sowie in der Stadt Coburg. Diese sind allerdings eher kleinteilig und als lokale Ziele zu bewerten und nicht für die regionale bzw. überregionale Planung relevant. In der folgenden Tabelle sind die einzelnen Entwicklungen in den Städten und Gemeinden des Landkreises Coburg sowie die der Stadt Coburg aufgelistet.

¹⁵⁴ Der ehemalige Güterbahnhof Coburg ist Konversionsgebiet und als Entwicklungsquartier für Wirtschaft, Kultur und Hochschule deklariert.

Tabelle 19: Entwicklungen der Tourismus, Kultur- und Freizeiteinrichtungen seit 2015 im Landkreis Coburg und Stadt Coburg mit ÖPNV-Relevanz¹⁵⁵

Entwicklungen der Tourismus, Kultur- und Freizeiteinrichtungen				
Stadtteil	Lage	Maßnahme	Größe	Realisierungszeitpunkt
Ahorn	Witzmannsberg, Badstraße 20a	Kulturhalle und Gastronomie	200 Gäste (KH)	2019
	Ahorn, Schulstraße 21	Neubau Lehrschwimmbad	50 Gäste	2021
	Ahorn, Schulstraße 21	Außenstelle VHS Ahorn	40 Teilnehmer	2021
Rödental	Oeslau, Coburger Str. 7	Eröffnung Digitale Manufaktur (Gründerzentrum im ehem. Goebel-Areal)	-	2021
Seßlach	Autenhausen	Neueröffnung Schwimmbad und Freizeitanlage	-	2021
Untersiemo	Freizeitgelände am Schloßteich	Spielplatz und Naherholungsgebiet	ca. 5.000 m ²	seit 2018
Weitramsdorf		Wildpark Schloss Tambach	-	2015
Stadt Coburg	Sonntagsanger	Hotel	120 Betten	
	Beiersdorf	Rosengarten/ Goldbergsee: Erlebnisgastronomie Stadtstrand und Goldbergsee	-	seit 2020/ 2021
	Kernstadt, Innenstadt	Eröffnung Hotel Ibis	-	2021
	Kernstadt, Innenstadt	Schließung Theater	-	2022
	Kernstadt, Innenstadt	Eröffnung Globe, Ersatzspielstätte Theater		2023

¹⁵⁵ Befragung der Stadt Coburg zur Fortschreibung des NVP für Stadt und Landkreis Coburg (durchgeführt bis zum 20.05.2022) durch Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult; Stand 10.06.2022

7.9 Pkw-Dichte Stadt und Landkreis Coburg

Im Nahverkehrsraum liegt die durchschnittliche Pkw-Dichte mit Stand 01.01.2023 bei rund 660 Pkw pro 1.000 Einwohner. Dieser Wert liegt leicht über dem Wert des Freistaates (Pkw-Dichte Bayern 2023: ca. 620 Kfz pro 1.000 EW) sowie dem der Region Oberfranken (Pkw-Dichte 2023: ca. 650 Kfz pro 1.000 EW).¹⁵⁶

Kommunen mit deutlich überdurchschnittlichen Werten der Pkw-Dichte (> 730 Kfz pro 1.000 EW) sind die Gemeinden Meeder (773), Großheirath (783), Untersiemau (760), Weidhausen (751), Niederfüllbach (737), Grub am Forst (735) und die Stadt Seßlach (738). Demgegenüber weisen die Städte Coburg (601) und Neustadt bei Coburg (633) unterdurchschnittliche Werte der Pkw-Verfügbarkeit auf. Hier wirkt sich augenscheinlich das gute ÖPNV-Angebot bzw. auch die Anbindung an den SPNV positiv auf die ÖPNV-Affinität der Einwohner aus. Diese Tendenz ist auch weiträumiger zu beobachten, dahingehend, dass die Pkw-Dichte bei den Gemeinden mit Anbindung an den SPNV in Teilbereichen spürbar niedriger ist als bei Gemeinden, die außerhalb der Einzugsbereiche des SPNV liegen (z. B. Rödental, Dörfles-Esbach, Ebersdorf b. Coburg, Bad Rodach, Weitramsdorf; alle unter 700 Pkw pro 1.000 EW).

Allgemein hat sich die PKW-Dichte in allen Gemeinden des Nahverkehrsraums Stadt und Landkreis sowie in Oberfranken und ganz Bayern im Vergleich mit dem Jahr 2012 deutlich erhöht. Die seit Jahrzehnten andauernde Entwicklung der ungebrochenen Zunahme der Pkw-Nutzung im ländlichen Raum stellt auch den Nahverkehrsraum Coburg vor Herausforderungen und bringt gewisse Risiken mit sich. Das geht auch aus den Modal-Split-Werten der „Mobilitätsbefragung 2024“ des Landkreis Coburg hervor. Diese zeigen, dass 78 % der Befragten den Großteil ihrer Wege mit den Verkehrsmitteln des MIV zurücklegen und nur 5 % den ÖPNV nutzen. Insgesamt werden den Verkehrsmitteln des Umweltverbands (Fuß, Fahrrad, ÖV) 22 % Nutzung zugeschrieben.¹⁵⁷

¹⁵⁶ Bayerisches Landesamt für Statistik, Kraftfahrzeugbestand (2024): Gemeinden, Fahrzeugarten, Bayern, Oberfranken, Städte und Gemeinden im Landkreis Coburg, Stadt Coburg, Stand 01.01.2023; Bayerisches Landesamt für Statistik, Gebietsstand (2024): Volkszählung und Bevölkerungsfortschreibung, Bevölkerung (Volkszählung und aktuell), Städte und Gemeinden im Landkreis Coburg, Stadt Coburg; Stand 31.12.2022

¹⁵⁷ MOBILITÄTSBEFRAGUNG 2024 zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung im Landkreis Coburg, Aachen, 15. August 2024; Landratsamt Coburg Fachbereich 23 – Bildung, Mobilität, Kultur und Sport

7.10 Befragung der Städte und Gemeinden zur Fortschreibung des NVP

Hintergrundinformationen, Methodik und Vorgehensweise

Für die Erarbeitung bzw. die Fortschreibung des NVP sind aktuelle Informationen, Daten, Hinweise und Anregungen aus den kreisangehörigen Städten und Gemeinden sowie der Stadt Coburg von hoher Bedeutung.

Seite | 119

Aufgrund dessen wurde im Rahmen der Fortschreibung des NVP für die Stadt und den Landkreis Coburg im Zeitraum vom 06.12.2021 bis 28.02.2022 eine Onlinebefragung¹⁵⁸ durchgeführt.

Der Fragebogen gliederte sich in vier Teile und beinhaltete folgende Themen:

- Teil A: Allgemeine Strukturdaten
- Teil B: Relevante Entwicklungen seit 2015
- Teil C: Planungsvorhaben in Ihrer Stadt/ Ihrer Gemeinde
- Teil D: ÖPNV-Bewertung und -Entwicklung.
- An der Befragung haben alle vier Städte und 13 Gemeinden aus dem Landkreis Coburg sowie die Kreisfreie Stadt Coburg teilgenommen.
- Die Auswertung der Befragung sind im NVP anonymisiert dargestellt. Die einzelnen Informationen zu relevanten Entwicklungen sowie zu den Planungsvorhaben aus der Befragung sind in die jeweiligen Themenfelder der Raumstrukturanalyse und in die Prognose mit eingeflossen. Die Informationen zu Verkehrsinfrastruktur sowie die angegebenen Hinweise und Anregungen wurden an späterer Stelle bei der allgemeinen Bewertung des ÖPNVs im Nahverkehrsraum berücksichtigt.

Wesentliche Ergebnisse

In der folgenden Tabelle sind die wesentlichen, für den NVP prägende Hinweise und Anregungen dokumentiert. Die Angaben zu den für den ÖPNV relevanten Entwicklungen sowie zu den Entwicklungen der Versorgungsstruktur seit 2015 sind in dem gesamten Kapitel 7 an den jeweiligen Stellen enthalten. Die Angaben zu den Planungsvorhaben für den Landkreis sowie für die Stadt Coburg sind in den Prognosekapitel 12.1.3 und 12.2.3 aufgeführt.

¹⁵⁸ "Der Onlinefragebogen wurde mittels SoSci Survey (Leiner, 2019) realisiert und den Teilnehmern auf www.soscisurvey.de zur Verfügung gestellt."

Tabelle 20: Wesentliche Hinweise und Anregungen sowie Defizite im heutigen ÖPNV-Angebot aus der Befragung der Städte und Gemeinden im Landkreis Coburg sowie der Stadt Coburg zur Fortschreibung des NVP (2022)

Schwachstellen, Probleme, Defizite und Mängel bestehen im heutigen ÖPNV-Angebot
Ahorn
keine Angaben
Dörfles-Esbach
<ul style="list-style-type: none"> • Dörfles-Esbach: Anbindung ehemalige Passchendaele-Kaserne
Großheirath
<ul style="list-style-type: none"> • Großheirath, OT Buchenrod: teilweise nur Rufbus • Großheirath, OT Neuses: teilweise nur Rufbus • Großheirath, OT Watzendorf: teilweise nur Rufbus • Großheirath, OT Gossenberg: teilweise nur Rufbus
Itzgrund
keine Angaben
Lautertal
<ul style="list-style-type: none"> • Tiefenlauter – Neukirchen: schlechte Abstimmung des OVF mit dem Stadtbus (SÜC) für eine Weiterfahrt (Coburg)
Meeder
keine Angaben
Niederfüllbach
keine Angaben
Bad Rodach
<ul style="list-style-type: none"> • Bad Rodach: Ermöglichen eines Rufbusangebotes innerhalb der einzelnen Stadtteile (Einbeziehen des örtlichen Taxiunternehmens Olm)
Rödental
<ul style="list-style-type: none"> • Rödental, alle OT: keine nützliche Taktung des regionalen ÖPNV (losgelöst vom Stadtbus), daher kaum Nutzung
Seßlach
<ul style="list-style-type: none"> • Seßlach: Kommunikation des Systems, Busfahren zu teuer, zu wenig Parkflächen in der Nähe von Haltestellen
Sonnefeld
keine Angaben

Untersiemau
<ul style="list-style-type: none"> • Untersiemau, OT Stöppach: nur eine Haltestelle im Ort, dadurch z. T. lange (Fuß-) Wegstrecken zur Bushaltestelle • Untersiemau, OT Obersiemau: Buswartehäuschen (CO28: Bucher Straße) nicht wind- bzw. regendicht • Untersiemau, OT Weißenbrunn a. F.: HA Untersiemauer Straße Richtung Untersiemau: kein Wartehaus vorhanden • Untersiemau: Steineller HA Lichtenfelser Str. Richtung Buch: keine befestigte Fläche, nicht barrierefrei, kein Wartehäuschen (Planungen vorhanden)
Weidhausen
<ul style="list-style-type: none"> • Weidhausen, OT Trübenbach: Verbindung Trübenbach – Coburg und zurück • Weidhausen, OT Neuensorg: Verbindung Neuensorg – Coburg und zurück
Weitramsdorf
<ul style="list-style-type: none"> • Weitramsdorf: Fahrpreis hält einige Menschen davon ab den ÖPNV zu nutzen
Ebersdorf bei Coburg
keine Angaben
Neustadt bei Coburg
keine Angaben
Stadt Coburg
<ul style="list-style-type: none"> • Stadt Coburg, OT Mitte: durch die Schließung des Theaters und mit der Verlagerung der Spielstätte hat dies zumindest für über 5 Jahre Auswirkung auf das Verkehrsgeschehen in und um Coburg • Größere Firmen aber vor allem auch kleinere Firmen in Ansammlungen (Lauterer Höhe, Bertelsdorfer Höhe etc.) und deren Erreichbarkeit für Kunden, Mitarbeiter und Speditionsunternehmen sollten bei all den Planungen stets bedacht werden, um auch ggf. den verstärkt aufkommenden Pendelverkehr zu minimieren. Der ehemalige Güterbahnhof Coburg, das aktuelle riesige Entwicklungsquartier für Wirtschaft, Kultur und Hochschule müsste dabei mehr eingebettet werden als bislang der Fall. Sofern Bestandteil dieses Konzeptes auch der Fahrradverkehr sein soll, so ist die Infrastruktur hier besonders verstärkt zu betrachten und auszubauen. Dies und vor allem auch für Arbeitnehmer und Arbeitgeber von großem Interesse sein dürfte.

Hinweise und Anregungen zur Nahverkehrsplanung in Stadt und Landkreis Coburg
Ahorn
keine Angaben
Dörfles-Esbach
keine Angaben
Großheirath
<ul style="list-style-type: none"> • fehlender Anschluss an überregionales Netz
Itzgrund
<ul style="list-style-type: none"> • Wiederherstellung der durchgängigen Verbindung Coburg (Itzgrund – Bamberg)
Lautertal
keine Angaben
Meeder
<ul style="list-style-type: none"> • „Gerade im ländlichen Raum sind die Menschen anderweitig "mobil" als in der Stadt. Deswegen sind u. E. öffentliche Linie in allen Ortsteilen nicht zielführend.“
Niederfüllbach
<ul style="list-style-type: none"> • Niederfüllbach: schlechte Anbindung des Neubaugebietes
Bad Rodach
<ul style="list-style-type: none"> • Bad Rodach: Rufbusangebote ausweiten & individueller anbieten
Rödental
<ul style="list-style-type: none"> • Rödental: Unser Stadtbusangebot deckt einigermaßen die Bedarfe für die berufstätigen Rödentaler ab. Am Wochenende oder Abends existiert praktisch kein Angebot. Hier besteht erhöhter Bedarf nach Anbindungen Richtung Coburg, den die Stadt nicht decken kann.

Seßlach
<ul style="list-style-type: none"> Seßlach: günstigere Preise für die Nutzung des ÖPNV und mehr Park&Ride - Anlagen
Sonnefeld
<ul style="list-style-type: none"> Sonnenfelde: Steigerung Bekanntheitsgrad/ Akzeptanz für Rufbussystem müsste (aktuelle Flyer, Fahrpläne...); Fahrplanänderungen werden an der Haltestelle oft erst nach Wochen und im Internet (Fahrplanauskunft) oft erst nach Monaten eingearbeitet
Untersiemau
keine Angaben
Weidhausen
keine Angaben
Weitramsdorf
keine Angaben
Ebersdorf bei Coburg
keine Angaben
Neustadt bei Coburg
<ul style="list-style-type: none"> Neustadt b. Coburg: zu hohe Bahnpreise im Kurzverkehr nach Coburg
Stadt Coburg
keine Angaben

Hinweis: In Ergänzung zu den Angaben aus der Befragung wurden auch noch einige Informationen aus vorliegenden Mobilitätskonzepten bzw. Stadtentwicklungskonzepten aufgeführt, wenn explizit in der Befragung darauf hingewiesen wurde.

8 Bestandsaufnahme ÖPNV

Grundlage für die ÖPNV-Analyse ist das zum Analysezeitpunkt März 2023 gültige Fahrplanangebot (der Stand der einzelnen Analysedaten können aufgrund unterschiedlicher Quellen variieren). Die neuen Linien des VGN, die zum 01.01.2024 eingeführt wurden, sind nicht Bestandteil der Analyse. Sie werden im Bericht ergänzend zu den Liniennummern Stand 31.12.2023 in Klammern dargestellt: 8315 (neu VGN 1465).

Seite | 124

8.1 Aufgabenträgerschaft

Das ÖPNV-Angebot im Nahverkehrsraum ist hinsichtlich der Verantwortlichkeiten in der Aufgabenträgerschaft klar strukturiert. Das Landesnahverkehrsgesetz des Freistaates Bayern (BayÖPNVG) bestimmt in Art. 8 die Landkreise und kreisfreien Gemeinden zu Aufgabenträgern des allgemeinen öffentlichen ÖPNV, die entsprechend die Planung, Organisation und Sicherstellung des ÖPNV in dem entsprechenden Nahverkehrsraum übernehmen. Stadt und Landkreis Coburg haben zur Erfüllung dieser Aufgabe über eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung eine Arbeitsgemeinschaft (ARGE ÖPNV) gegründet. Damit nimmt die Geschäftsstelle der ARGE ÖPNV die Aufgaben der Regie-Ebene in Abstimmung mit der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) wahr (siehe 8.3.1). Auf der Regie-Ebene wird die Ausgestaltung der Aufgabenträgerschaft durch Vorgaben zum Nahverkehrsangebot und Tarif (durch VGN), Erstellung des NVP, Vergabe von Verkehrsleistungen, Bezahlung und Kontrolle der Leistungserstellung vorgenommen. Darüber hinaus wurde im November 2019 die Weiterentwicklung der ARGE ÖPNV zur sogenannten „Arbeitsgemeinschaft zur Zusammenarbeit für Mobilitätsthemen“ (ARGE Mobilität) beschlossen.¹⁵⁹ Der Beschluss wurde jedoch bisher noch nicht vollzogen.¹⁶⁰

Weitere Aufgabenträger im Nahverkehrsraum sind für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) gemäß Art. 15 und 16 BayÖPNVG der Freistaat Bayern bzw. die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) und für den landkreisgrenzüberschreitenden Regionalbusverkehr der Landkreis Coburg gemeinsam mit dem jeweiligen Nachbar-Aufgabenträger.

¹⁵⁹ https://www.landkreis-coburg.de/bi/vo0050.php?__kvonr=2616; Zugriff am 09.03.2023

¹⁶⁰ Hinweis Stabstelle ÖPNV der Stadt Coburg

8.2 Schienenpersonennahverkehr

Die Planung, Organisation und Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) liegt grundsätzlich in der Zuständigkeit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) und ist damit nicht unmittelbar Gegenstand dieses NVP. Der SPNV stellt jedoch in weiten Teilen des Landkreises eine wesentliche Grundlage für die Ausgestaltung des Busverkehrs dar. Darüber hinaus ist unter planerischen Gesichtspunkten eine Koordinierung des Busverkehrs und des SPNV sinnvoll. Aus diesem Grund erfolgt eine komprimierte, nachrichtliche Darstellung des SPNV-Angebotes im Untersuchungsgebiet.

8.2.1 Eisenbahnverkehrsunternehmen

Der SPNV im Nahverkehrsraum wird von folgenden Eisenbahnverkehrsunternehmen betrieben:¹⁶¹

- DB Franken-Thüringen-Express (DB Regio Bayern) (KBS 820),
- agilis Nord (agilis Verkehrsgesellschaft) (KBS 831, 820)

8.2.2 Strecken und Haltepunkte

Die Erschließung des Nahverkehrsraums durch den Schienenverkehr erfolgt auf den in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Strecken. Sie stellen die Erreichbarkeit zu den benachbarten Zentren sicher und bieten außerdem auch schnelle Verbindungen zwischen kreisangehörigen Kommunen.

¹⁶¹ Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (2023): Liniennetzplan, Regionalzüge und S-Bahnen; Stand Fahrplanjahr 2023

Tabelle 21: Übersicht SPNV-Angebot im Nahverkehrsraum (Fahrplanjahr 2023)¹⁶²

KBS	Verlauf	Bahnhöfe und Haltepunkte im Nahverkehrsraum	Angebot (Mo-Fr)	Produkt/ Angebot
820	Nürnberg – Bamberg – Lichtenfels – Coburg – Sonneberg (Thür)	Ebersdorf (b. Coburg) Grub am Forst Creidlitz Coburg Coburg Nord Dörfles-Esbach Rödental Rödental Mitte Mönchröden Neustadt (b. Coburg)	RB 24: stündlich (60-Minuten-Takt mit Taktprüngen) RE 19: im Abschnitt Coburg – Sonneberg zweistündlich (120-Minuten-Takt mit Taktprüngen); einzelne Fahrten von Bamberg nach Coburg RE 49: stündlich in Coburg (mit unterschiedlichen Linienverläufen)	RB 24 (agilis) RE19 (DB Regio Bayern) RE 49 (DB Regio Bayern)
831	Coburg – Bad Rodach	Coburg Coburg-Neuses (Bedarfshalt) Coburg-Beiersdorf Wiesenfeld (b. Coburg) Meeder Großwalbur Bad Rodach	RB 18: 60-Minuten-Takt (zwischen 08 und 10 Uhr in 120-Minuten-Takt)	RB 18 (agilis)

Anmerkung: RE Regional-Express, RB Regionalbahn

Mit der Kursbuchstrecke KBS 820 Nürnberg – Bamberg – Lichtenfels – Coburg – Sonneberg (Thür) erschließt eine Schienenstrecke mit Verbindungsfunktion zu den umliegenden Ober- bzw. Mittelzentren den östlichen Teilraum des Nahverkehrsraums. Grundsätzlich verkehren die Linien RB 24 und RE 49 stündlich sowie wie die Linie RE 19 zweistündlich. Durch die Überlagerung der einzelnen Linien (zum Teil mit unterschiedlichen Linienführungen) besteht auf bestimmten Strecken ein dichteres Angebot (Abschnitt Lichtenfels – Ebersdorf b. Coburg – Coburg ungefähr halbstündliches Angebot).

Auf der Relation Coburg – Bad Rodach verkehrt die Linie RB 18 auf der KBS 831 in einem 60-Minuten-Takt und gewährleistet somit ebenfalls ein attraktives Angebot zwischen dem Oberzentrum Coburg und dem nordwestlichen Kreisgebiet. Für die an der Schienenstrecke gelegenen Kommunen bildet der Bahnverkehr das Rückgrat der Anbindung an die benachbarten zentralen Orte.

¹⁶² Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (2023): Bayern-Kursbuch, Gültigkeit 11. Dezember 2022 – 09. Dezember 2023; Stand 11. November 2022

Der Schienenverkehr im Nahverkehrsraum übernimmt die verkehrliche Funktion der Anbindung an das regionale Schienennetz sowie die äußere Erreichbarkeit des Nahverkehrsraums im überregionalen Schienenverkehr.

Die SPNV-Haltepunkte sind flächig über das (überwiegend nördliche) Kreisgebiet verteilt, so dass eine vergleichsweise hohe Abdeckung erreicht wird. Insgesamt gibt es in der Stadt- und im Landkreis 16 SPNV-Haltepunkte. Wichtige Verknüpfungsfunktionen der SPNV-Linie untereinander übernimmt der Bahnhof Coburg. Dieser ist darüber hinaus der wichtigste Verknüpfungspunkt zwischen dem straßengebundenen ÖPNV und dem SPNV im Landkreis. Weiterhin bestehen auch an den Haltepunkten unter anderem in Bad Rodach (Linie 8315.1 (neu VGN 1465.1)), Neustadt b. Coburg (Linie 8309.1 (neu VGN 1454.1) und Rödental (Linie 8310 (neu VGN 1468, 1475, 1481, 1485), z. T. Linie 720) Anschlussmöglichkeiten an den Regionalbusverkehr.

Die KBS 820 Nürnberg – Bamberg – Lichtenfels – Coburg – Sonneberg (Thür), die dem regionalen Netz zugeordnet ist, hat eine wichtige Rolle im überregionalen Bahnverkehr, da über Lichtenfels, Würzburg und Nürnberg der Anschluss an das Fernverkehrsnetz gewährleistet ist. Neben den regionalen Bahnlinien, die im Kreisgebiet halten, verkehrt zudem seit dem Jahr 2017¹⁶³ der ICE Nürnberg – Erfurt von München bis nach Berlin mit einem Halt (ca. vier bis fünf Fahrten täglich) in Coburg.

Für das Jahr 2024 sind im regionalen SPNV-Angebot in Nordostbayern umfangreiche Verbesserungen geplant. Mit der Betriebsaufnahme in fünf Regionalverkehrsnetze soll das SPNV-Angebot in Oberfranken, der Oberpfalz und dem östlichen Mittelfranken ausgebaut werden. Der Ausbau der einzelnen Regionalnetze ist aufeinander abgestimmt, so dass aus den fünf einzelnen Regionalnetzen ein Gesamtwerk entsteht. Unter anderem beinhaltet dieses Gesamtwerk eine schnelle Regionalexpressverbindung auf der Oberfrankenachse zwischen Bayreuth/ Hof und Bamberg/ Coburg im Stundentakt (Bayern-Takt). Ab dem Sommerfahrplan 2024 soll zudem die neue RE-Linie Nürnberg – Coburg – Erfurt über die Schnellfahrstrecke verkehren (RB 29). Des Weiteren soll der elektrische RE-Verkehr insbesondere im westlichen Oberfranken sowie im mittelfränkischen Verdichtungsraum und in die benachbarten Regionen in Unterfranken und Thüringen im Auftrag des Freistaats durch neue Fahrzeuge mit mehr Komfort und höhere Kapazitäten der DB Region verbessert werden.¹⁶⁴

¹⁶³ <https://www.landkreis-coburg.de/72-0-OePNV-im-Landkreis-Coburg.html>; Zugriff am 09.03.2023

¹⁶⁴ <https://beg.bahnland-bayern.de/de/pressemitteilungen/Umfangreiche-Verbesserungen-im-Regionalverkehr-in-Nordostbayern>; Zugriff am 18.12.2023

8.3 Straßengebundener ÖPNV

8.3.1 Organisation

Der Landkreis Coburg bildet mit der kreisfreien Stadt Coburg einen gemeinsamen Nahverkehrsraum, die sogenannte „Mobilitätsregion Coburg“.

Seit dem 01. Januar 2024 ist die Stadt Coburg sowie der Landkreis Coburg Mitglied im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN). Mit dem letztmaligen Beitritt besteht der VGN aus rund 182 Mitgliedern (zehn kreisfreien Städten, 22 Landkreisen und ca. 150 Verkehrsunternehmen) und besitzt somit als Verkehrsverbund eine außerordentliche Größe. Als starker Vertreter der Nahverkehrsinteressen im Verbundgebiet entwickelt die VGN in Zusammenarbeit mit dem Freistaat Bayern eine ÖPNV-Strategie für das Jahr 2030. Mit dem Beitritt in den VGN ergeben sich folgende grundlegende Änderungen der Verkehrsstrukturen für die Stadt Coburg und den Landkreis Coburg: ¹⁶⁵

- ein einheitlicher Tarif (ein Fahrschein für alle Verkehrsmittel im VGN-Gebiet),
- ein gemeinsamer Fahrplan,
- ein abgestimmtes ÖPNV-Konzept,
- die Definition von Qualitätsmerkmalen (z. B. Bus- und Haltestellendesign) und
- Serviceleistungen aus einer Hand.

Im Rahmen des NVP werden das ÖPNV-Angebot in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Coburg sowie der Stadtverkehr der Stadt Coburg betrachtet. Die Verantwortung und Finanzierung der Stadtverkehre in Rödental und in Neustadt b. Coburg liegt unmittelbar bei den jeweiligen Städten.

Die Verkehrsleistungen werden hauptsächlich durch die SÜC Bus und Aquaria GmbH (Stadtbus Coburg) und der OVF Omnibusverkehr Franken GmbH (Regionalverkehr) als Genehmigungsinhaber erbracht.

Das Landkreisgebiet wird an der Peripherie zudem von Linien anderer Verkehrsunternehmen der Nachbaraufgabenträger bedient. Dabei handelt es sich um die Omnibus Verkehrsgesellschaft mbH Sonneberg (OVG Sonneberg; Stadtverkehr Neustadt b. Coburg) und die moVeas GmbH WerraBus Hildburghausen (WerraBus; Raum Bad Rodach). Kooperationen bestehen darüber hinaus mit den weiteren Nachbarlandkreisen Lichtenfels, Kronach und Haßberge.

8.3.2 Tarifstruktur

Der Nahverkehr der Mobilitätsregion Coburg besteht aus dem Stadtbusnetz der SÜC Bus und Aquaria GmbH der Stadt Coburg sowie den Regionalbuslinien der OVF

¹⁶⁵ Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (2023): VGN Aktuell. Die Region rückt näher zusammen. Herzlich willkommen im VGN: Hof, Coburg, Wunsiedel, Tirschenreuth, Kronach und Kulmbach; Winter 2023

(Omnibusverkehr Franken GmbH). Darüber hinaus führen auch Fahrten der OVG Sonneberg sowie der WerraBus nach Coburg.

Die Tarifstrukturen im Nahverkehrsraum haben sich seit Januar 2024 infolge des Beitritts in den VGN wesentlich verändert. Als Mitglied in einem Verkehrsverbund kann die Stadt und der Landkreis Coburg von den Vorteilen einer Tarifgemeinschaft profitieren. Eine Tarifgemeinschaft bedeutet ein einheitlicher Tarif für alle Mitglieder im VGN. Demzufolge können die Einwohner der Stadt sowie des Landkreises Coburg mit nur einem Fahrschein alle Verkehrsmittel (Bus und Bahn) im gesamten Verbundgebiet nutzen.¹⁶⁶

Der Tarif der VGN ist ein Zonentarif. Das bedeutet, dass sich die Fahrpreise jeweils nach den durchfahrenen Tarifzonen berechnen. Es gibt zehn Tarifzonen (Tarifzone 1 bis 10) und insgesamt sechs Preisstufen (Preisstufe A bis F) für die jeweiligen Geltungsbereiche. In der Stadt Coburg gilt der Tarif der Zone E, für den Landkreis ergeben sich unterschiedliche Tarifstufen je nach Distanz. Beim Durchqueren von mehr als zehn Tarifzonen wird der maximale Fahrpreis der Tarifzone 10 für eine Fahrt berechnet. Die Berechnung der Tarifzonen und somit die der Fahrpreise erfolgt über die Fahrplanauskunft auf der Homepage der VGN sowie über die App VGN Fahrplan & Tickets. Ebenso wird der Fahrpreis mit der Angabe des Fahrtziels beim Erwerb der Fahrkarte am Fahrausweisautomaten sowie beim Busfahrpersonal automatisch berechnet.¹⁶⁷

Neben dem Tarif der VGN gibt es seit Mai 2023 das bundesweite Deutschlandticket, das in allen Verkehrsmitteln des öffentlichen Nahverkehrs in ganz Deutschland nutzbar ist.

Auf der Homepage der VGN wird neben umfangreichen Informationen und der Auskunft zu Fahrplan sowie Tarif zudem der Onlineshop zum Erwerb von Fahrausweisen angeboten. Um den Onlineshop nutzen zu können, muss eine einmalige Anmeldung erfolgen. Anschließend können die digital erworbenen Fahrscheine des VGN-Sortiments als HandyTicket, PrintTicket oder per Post genutzt werden.¹⁶⁸

Die Fahrplanauskunft sowie der Kauf von Tickets sind ebenso über die VGN-App möglich. Darüber hinaus besitzt die App weitere Funktionen:

- Abrufen von persönlichen Abfahrtsmonitoren für die jeweiligen Haltestellen
- Abrufen von Informationen zu Tickets und Fahrplanänderungen
- Einrichtung von Push-Benachrichtigungen für ausgewählte Linien und Strecken
- Einstellung von Favoriten

Ein weiteres digitales Angebot der VGN ist die sogenannte egon-App. Mit der egon-App als Pilotprojekt testet die VGN einen neuen digitalen Tarif. Die App erkennt ganz automatisch die Fahrstrecke, in dem das Einsteigen sowie das Um- und

¹⁶⁶ ebenda

¹⁶⁷ ebenda

¹⁶⁸ ebenda

Aussteigen registriert wird. Die tatsächlich gefahrene Fahrtstrecke wird anschließend nach 31 Tagen im Luftlinientarif abgerechnet. In der App sind zudem weitere Funktionen wie Rabatte oder die Mitnahme von weiteren Fahrgästen möglich.

Tabelle 22: Fahrscheinsortiment für den Gesamttraum der VGN (gültig ab 01.01.2024) ¹⁶⁹

Fahrscheinsortiment		
Einzelfahrkarte (online)		Einzelfahrkarte
<ul style="list-style-type: none"> für Tarifzone 1 bis 10 und Preisstufe A bis F Erwachsene Kind (6 – 14 Jahren) oder Fahrrad Kurzstrecke 	<ul style="list-style-type: none"> für Tarifzone 1 bis 10 und Preisstufe A bis F Erwachsene Kind (6 – 14 Jahren) oder Fahrrad Kurzstrecke 	
<ul style="list-style-type: none"> Mehrfahrten: 4er-Ticket 		
<ul style="list-style-type: none"> für Tarifzone 1 bis 10 (Tarifzonen 2 bis 10 in Streifenkarten; die Preisstufe bestimmt die Anzahl der Streifen) und Preisstufe A bis F Erwachsene Kind (6 – 14 Jahren) oder Fahrrad Kurzstrecke 		
<ul style="list-style-type: none"> 1 Tag oder Wochenende 		
<ul style="list-style-type: none"> TagesTicket Solo 		<ul style="list-style-type: none"> TagesTicket Plus
<ul style="list-style-type: none"> für Tarifzone 1 bis 10 (Preisstaffelung: TZ 1, TZ 2, TZ 3+4, TZ 5+6+7, TZ 8+9+10) und Preisstufe A bis F eine Person 	<ul style="list-style-type: none"> für Tarifzone 1 bis 10 (Preisstaffelung: TZ 1+2, TZ 3+4, TZ 5+6+7, TZ 8+9+10) und Preisstufe A bis F ein bis 6 Personen (max. zwei Personen ab 18 Jahren) 	
<ul style="list-style-type: none"> 7 Tage: 7-Tage-MobiCard 		
<ul style="list-style-type: none"> für Tarifzone 1 bis 10 und Preisstufe A bis F ein bis 6 Personen (max. zwei Personen ab 18 Jahren) 		
<ul style="list-style-type: none"> 31 Tage 		
<ul style="list-style-type: none"> 9-Uhr-MobiCard 	<ul style="list-style-type: none"> 31-Tage-MobiCard 	<ul style="list-style-type: none"> Solo 31
<ul style="list-style-type: none"> für Tarifzone 1 bis 10 (Preisstaffelung: TZ 1, TZ 2, TZ 3+4, TZ 5+6+7, TZ 8+9+10) und Preisstufe A bis F ein bis 6 Personen (max. zwei Personen ab 18 Jahren) 	<ul style="list-style-type: none"> für Tarifzone 1 bis 10 und Preisstufe A bis F ein bis 6 Personen (max. zwei Personen ab 18 Jahren) 	<ul style="list-style-type: none"> für Tarifzone 1 bis 10 und Preisstufe A bis F eine Person <p><i>Hinweis: Ersparnis mit dem Deutschlandticket in den Preisstufen A bis D sowie Tarifzonen 1 bis 10</i></p>

¹⁶⁹ ebenda

<ul style="list-style-type: none"> • 3 Monate: Abo 3 		
<ul style="list-style-type: none"> • für Tarifzone 1 bis 10 und Preisstufe A bis F • eine Person <p><i>Hinweis: Ersparnis mit dem Deutschlandticket in den Preisstufen A bis C sowie Tarifzonen 2 bis 10</i></p>		
<ul style="list-style-type: none"> • 6 Monate: Abo 6 		
<ul style="list-style-type: none"> • für Tarifzone 1 bis 10 und Preisstufe A bis F • eine Person <p><i>Hinweis: Ersparnis mit dem Deutschlandticket in den Preisstufen A bis C sowie Tarifzonen 2 bis 10</i></p>		
<ul style="list-style-type: none"> • 12 Monate 		
<ul style="list-style-type: none"> • Jahres Abo 	<ul style="list-style-type: none"> • JahresAbo Plus 	<ul style="list-style-type: none"> • 9-Uhr-JahresAbo
<ul style="list-style-type: none"> • für Tarifzone 1 bis 10 und Preisstufe A bis F • eine Person <p><i>Hinweis: Ersparnis mit dem Deutschlandticket in den Preisstufen A bis B sowie Tarifzonen 2 bis 10</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • für Tarifzone 1 bis 10 und Preisstufe A bis F • ein bis 6 Personen (max. zwei Personen ab 18 Jahren) 	<ul style="list-style-type: none"> • für Tarifzone 1 bis 10 und Preisstufe A bis F • eine Person <p><i>Hinweis: Ersparnis mit dem Deutschlandticket in den Tarifzonen 2+T bis 10 (Preisstaffelungen)</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> • Kalenderwoche: Wertmarke 		
<ul style="list-style-type: none"> • Schüler, Azubis, Studierende <p><i>Hinweis: Ersparnis mit dem Deutschlandticket in den Tarifzone 6+T bis 10</i></p>		
<ul style="list-style-type: none"> • Kalendermonat: Wertmarke 		
<ul style="list-style-type: none"> • Schüler, Azubis, Studierende <p><i>Hinweis: Ersparnis mit dem Deutschlandticket in den Preisstufen A bis B sowie Tarifzonen 2 bis 10</i></p>		
<ul style="list-style-type: none"> • 12 Monate: 365-Euro-Ticket 		
<ul style="list-style-type: none"> • für Tarifzone 1 bis 10 und Preisstufe A bis F ein Preis • Schüler, Azubis, Studierende 		

Für den Stadtverkehr in Neustadt b. Coburg gelten gesonderte Tarife. Der Stadtverkehr in Rödental ist im VGN integriert.

8.3.3 Bedienungsformen

Der Busverkehr im Nahverkehrsraum wird überwiegend im Linienbetrieb mit Konzessionen nach § 42 PBefG abgewickelt. Der Verkehr zu den weiterführenden Schulen ist zu einem Großteil in den Linienverkehr integriert, dennoch gibt es eine

Vielzahl freigestellter Schülerverkehre gem. § 1 Freistellungs-Verordnung (FrSt-llgV)¹⁷⁰, die nicht Bestandteil des NVP sind.

Punktuell werden in Zeiten und Räumen mit schwacher Nachfrage bedarfsgesteuerte Verkehre (Rufbus) eingesetzt, die nur nach vorheriger Anmeldung verkehren. Diese unterscheiden sich hinsichtlich ihres Bedienungsangebotes zum Teil erheblich (s. u.).

Neben den Änderungen in den Tarifstrukturen sind mit dem Beitritt in den VGN im Januar 2024 weitere Umstrukturierungen in Bezug auf die Buslinienbezeichnung erfolgt. Aufgrund des Gesamtfahrplans des VGN haben die Stadt- sowie Regionalbuslinien im Nahverkehrsraum Coburg neue Nummern erhalten.¹⁷¹ In der nachfolgenden Analyse der Verkehrsstrukturen im Nahverkehrsraum, die auf Grundlage des zum Analysezeitpunktes März 2023 gültige Fahrplanangebotes erstellt wurde, sind die Änderungen nicht enthalten, jedoch sind die neuen Linienbezeichnungen in Klammern dargestellt. Das Berücksichtigen der Änderungen würde eine umfassende und komplexe Angleichung der gesamten Analyse erfordern.

8.3.4 Grundstruktur und Angebot im regionalem Busverkehr¹⁷²

Verkehrsaufgabe

Die Verkehrsaufgaben im Busverkehr des Landkreises Coburg sind geprägt vom Schulverkehr, weiterhin bestehen umfangreiche regionale Verkehrsaufgaben, wie die Anbindung an den Verwaltungssitz Stadt Coburg sowie insbesondere aus dem westlichen Kreisgebiet an das Mittelzentrum Neustadt b. Coburg und die Anbindung an die SPNV-Verknüpfungspunkte. Darüber hinaus bestimmen lokale Funktionen, wie die Anbindung an die Gemeindehauptorte und auch innerörtliche Erschließungsaufgaben, den ÖPNV im Kreisgebiet. Das Netz an Buslinien gewährleistet somit die Erschließung des Kreisgebietes außerhalb der Schienenstrecken und ergänzt das Schienenangebot.

Grundstruktur

Mit Fahrplanstand 2023 verkehren im Landkreis Coburg 18 Regionalbuslinien (mit Linie 8312 (neu VGN 1452) im Nachtverkehr), darunter sieben Linien als Rufbus und die Schnellbusverbindung „Der Coburger“. Des Weiteren verkehren vier Linien

¹⁷⁰ Verordnung über die Befreiung bestimmter Beförderungsfälle von den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes (Freistellungs-Verordnung), in der Fassung vom 04. Mai 2012.

¹⁷¹ <https://www.coburg.de/microsite/mobil/index.php>; Zugriff am 19.02.2024

¹⁷² Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF) (2023): aktuelle Fahrpläne für die Regionalbuslinien im Landkreis Coburg (unterschiedliche Fahrplangültigkeit je Fahrplan/ Linie), Zugriff am 09.02.2023; Liniennetz Regionalverkehr (eigene Darstellung; Arbeitsstand September 2021

des Stadtbusverkehrs Coburg über die Stadtgrenze hinweg in die umliegenden Gebiete des Landkreises. Weitere Ortsverkehre im Landkreis gibt es in den Städten Neustadt b. Coburg und Rödental. Zudem verkehren die Regionalbuslinien 205, 216 und 217 der WerraBus GmbH¹⁷³ bis nach Bad Rodach bzw. Coburg. Mit der Linie 205 (WerraBus) wird über den Bahnhof in Coburg eine direkte Anbindung an die thüringische Stadt Eisfeld ermöglicht. Eine Verbindung nach Eisfeld durch den SPNV ist aktuell nicht gegeben. Weitere Regionalbuslinien bzw. Rufbuslinien, die aus den Nachbarkreisen ins Kreisgebiet fahren, sind die Zubringerlinie 1197 (VGN)¹⁷⁴ und die Linie 957 (OVF)¹⁷⁵ sowie die Linie 720 (OVG Sonneberg)¹⁷⁶ und die Linie 1252 (OVF)¹⁷⁷.

Im Landkreis wird nicht zwischen Tages- und Nachtnetz unterschieden, nichtdestotrotz werden auf der Relation Coburg – Dörfles-Esbach – Rödental – Neustadt b. Coburg – Sonneberg durch die Linie 8312 (neu VGN 1452) täglich bzw. in Rückrichtung von Montag bis Samstag Fahrten in der Nacht angeboten. Außerdem werden an einzelnen Wochenenden im Jahr zu größeren Veranstaltungen entsprechende Zusatzangebote vorgehalten (z. B. Samba-Festival)¹⁷⁸.

In Ergänzung zum Regelverkehr werden verschiedene Bereiche bzw. Zeiten mit geringen Nachfragepotenzialen bedarfsorientiert bedient (Rufbus). Neben den reinen Rufbuslinien werden des Weiteren die Fahrten, die nicht an die Schulzeiten angepasst sind, auf der Regionalbuslinie Linie 8315 (neu VGN 1465) auf eine bedarfsorientierte Bedienung (Rufbus) umgestellt.

Das sogenannte „Anruf-Sammel-Taxi Coburger Land“ (A.S.T. Coburger Land) ist ein weiteres ÖPNV-Angebot für den gesamten Landkreis Coburg. Aus der Stadt Coburg (Abfahrt Haltestellen: Post, Ketschenanger/ Kongresshaus und Bahnhof/ ZOB) werden in den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag sowie vor den meisten Feiertagen Fahrten in nahezu alle Ortsteile im Landkreis für fünf Euro pro Person und Fahrt angeboten. Die Fahrzeiten richten sich hierbei an zwei Fahrtbereiche (südöstliches Gebiet: Fahrbereich A, nordwestliches Gebiet: Fahrbereich B). Die Abfahrzeit für den Fahrtenbereich A ist um 00:30 und 02:30 Uhr sowie für

¹⁷³ WerraBus GmbH (2022): Liniennetzplan Regionalverkehr, Hildburghausen; gültig ab 28.08.2022

¹⁷⁴ Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH (2022): Fahrplan Linie 1197; gültig ab 11.12.2022

¹⁷⁵ Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF) (2022): Fahrplan Linie 957; gültig ab 11.12.2022

¹⁷⁶ Omnibus Verkehrs Gesellschaft mbH Sonneberg/ Thür (2022): Fahrplan Linie 720; gültig ab 29. August 2022

¹⁷⁷ Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF) (2021): Fahrplan Linie 1252; gültig ab 12.12.2021

¹⁷⁸ <https://www.coburg.de/presseinformationen/mai-april/nachts-fahrt-wieder-der-samba-bus.php>, Stand 05.05.2022

den Fahrtenbereich B um 01:30 und 03:30 Uhr. Die Nutzung des A.S.T.-Angebotes erfordert eine telefonische Voranmeldung (mind. eine Stunde vor Abfahrt).¹⁷⁹

Seit dem 01. Mai 2021 gibt es mit dem „Der Coburger“ (Linie 800 (neu VGN 1451), Omnibusverkehr Bischofsheim GmbH, Verkehrsgemeinschaft Rhön-Grabfeld) eine schnelle Busverbindung, die zunächst zwischen Oberfranken, Unterfranken und Hessen verkehrte.¹⁸⁰

Aufgrund einer Neukonzeption erhielt der „Der Coburger“ ab Juli 2023 eine veränderte Linienführung. Die ehemalige Gesamtstrecke wurde gesplittet, so dass der Teilabschnitt Gersfeld bis Bad Neustadt durch den Brendtalbus sowie der Abschnitt zwischen Bad Neustadt und Coburg durch die Linie 800 (neu VGN 1451) bedient wird. Mit der Überplanung der Schnellbusverbindung wurde der zwei-Stunden-Takt auf dem „Coburger“ um eine Stunde verlegt, wodurch der Anschluss in Coburg an den ICE in Richtung München ermöglicht wurde.¹⁸¹

Die Netzstruktur im ÖPNV kann grundsätzlich als ein Indiz für die Bedeutung der Zentren im Landkreis Coburg gewertet werden. Neben der deutlichen Ausrichtung auf Coburg ist entsprechend auch eine, weniger stark ausgeprägte Ausrichtung auf die Mittelzentren Neustadt b. Coburg und Rödental erkennbar.

In der Grundstruktur ist das regionale Liniennetz im Landkreis in ein „Haupt-“ und ein „Ergänzungsnetz“ unterteilt und zu insgesamt fünf Korridoren geordnet:

- Nord-westlicher Korridor: Bad Rodach – Meeder – Coburg
- Nord-östlicher Korridor: Lautertal – Neustadt bei Coburg – Rödental – Dörfles-Esbach
- Östlicher Korridor: Grub am Forst – Ebersdorf bei Coburg – Sonnefeld und Weidhausen bei Coburg
- Südlicher Korridor: Ahorn – Niederfüllbach – Untersiemau – Großheirath – Itzgrund
- Westlicher Korridor: Seßlach – Weitramsdorf

¹⁷⁹ <https://ast-coburg-land.de/>; Zugriff am 04.05.2023

¹⁸⁰ <https://www.tvmainfranken.de/mediathek/video/der-coburger-neue-buslinie-verbindet-die-rhoen-mit-der-vestestadt/>; Stand 30.04.2021

¹⁸¹ <https://www.radioprimateon.de/2023/06/30/rhoen-grabfeld-der-coburger-startet-neu-durch/>; Zugriff am 19.02.2024

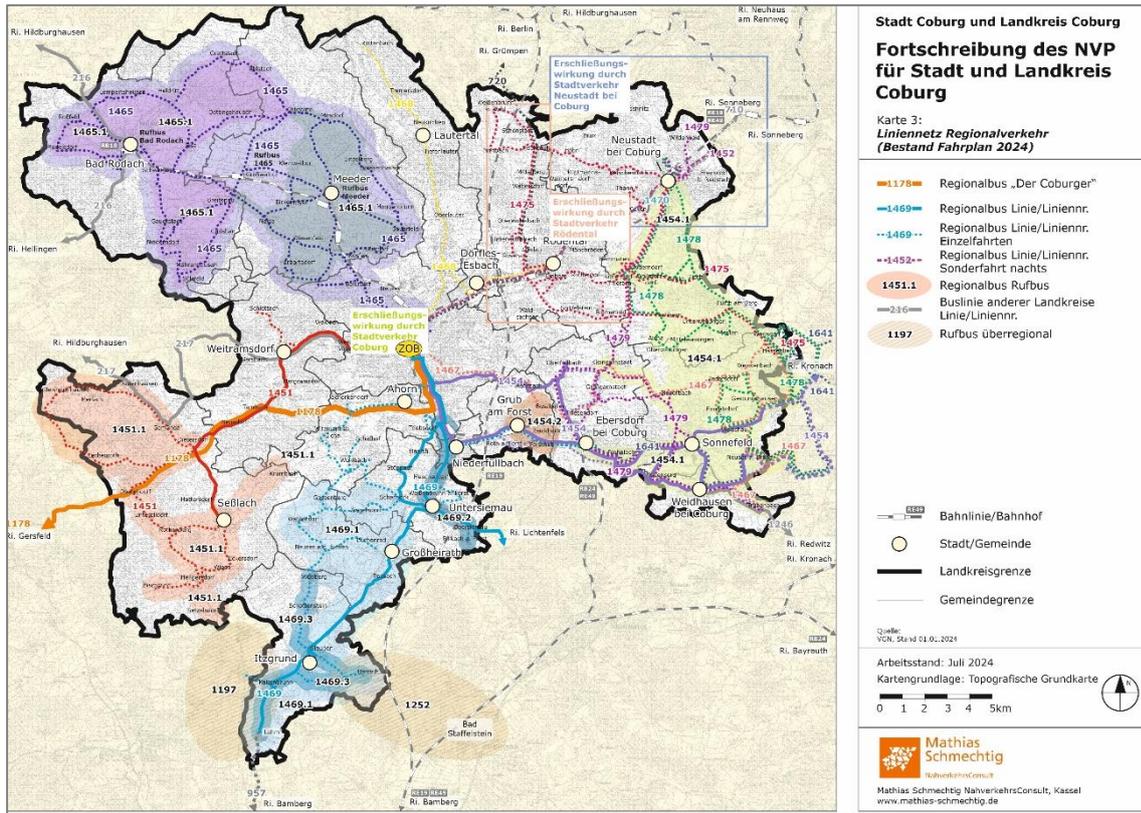


Abbildung 23: Liniennetz Regionalverkehr (Bestand Fahrplan 2024)

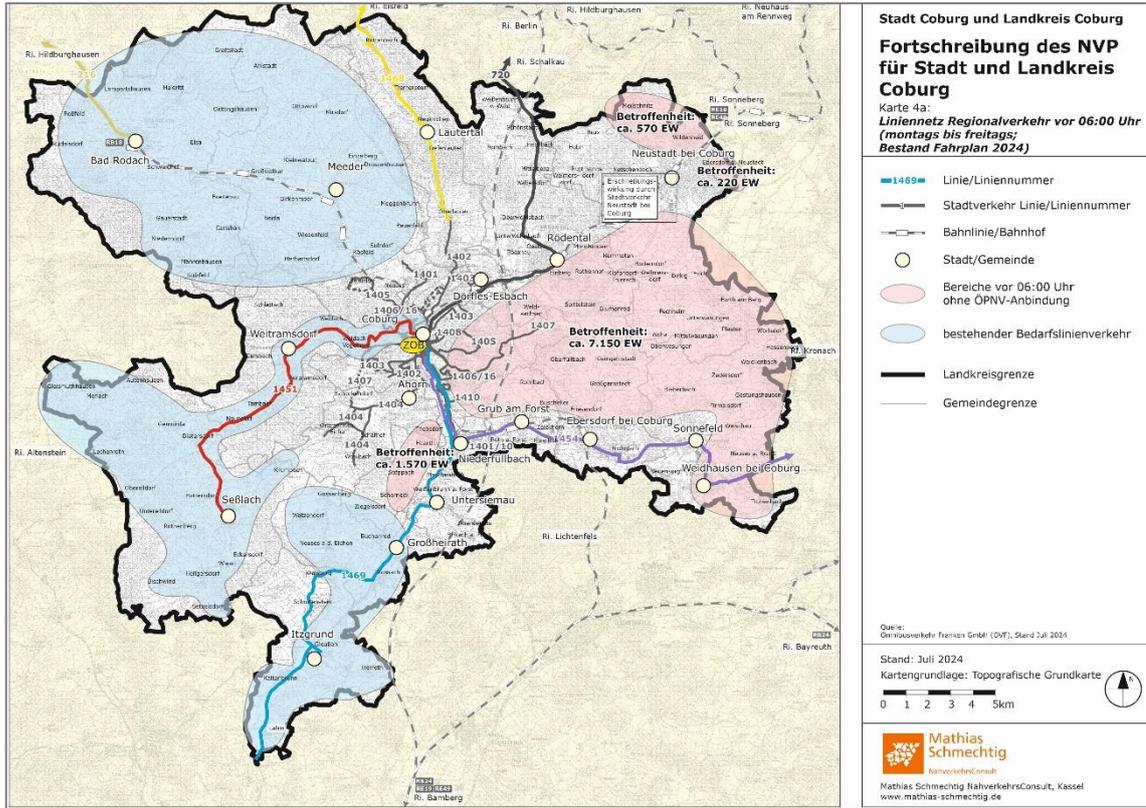


Abbildung 24: Liniennetz Regionalverkehr vor 06:00 Uhr (montags bis freitags; Bestand Fahrplan 2024)

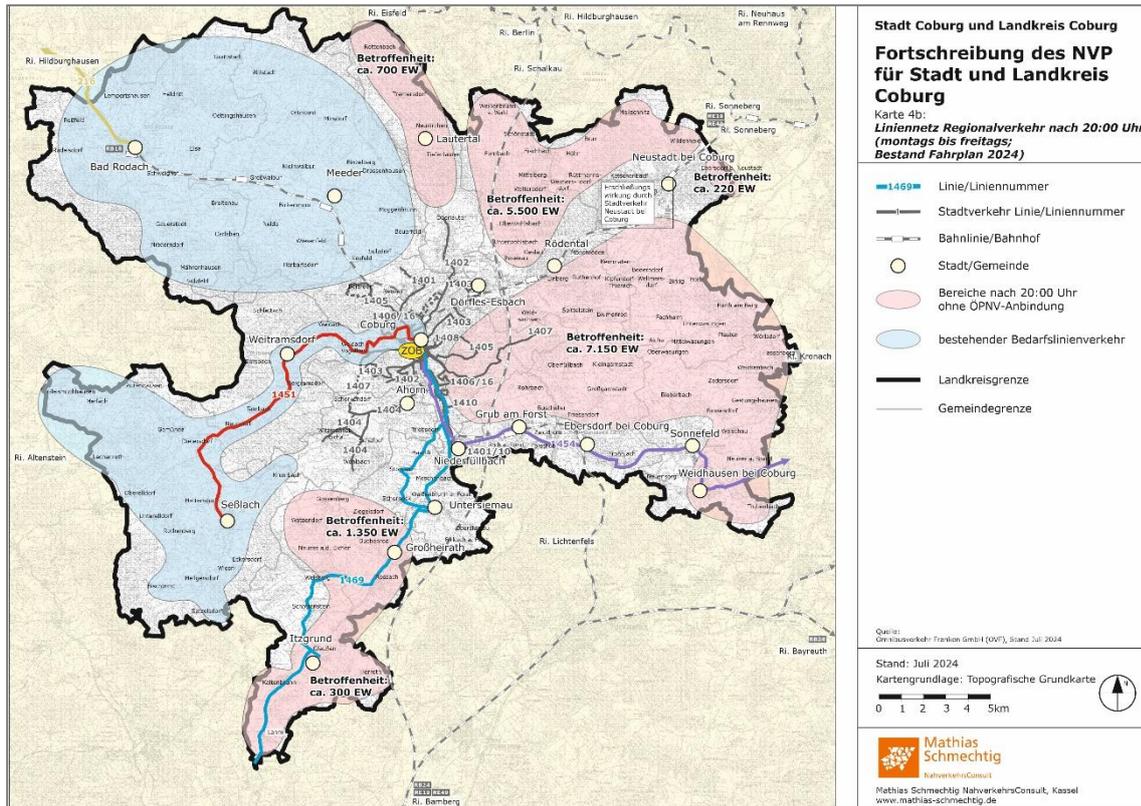


Abbildung 25: Liniennetz Regionalverkehr nach 20:00 Uhr (montags bis freitags; Bestand Fahrplan 2024)

Angebot im Hauptnetz

Im „Hauptnetz“ setzt sich das ÖPNV-Netz systemprägend aus radial auf das zentral im Kreisgebiet gelegene Oberzentrum und den Hauptschulort Coburg ausgerichteten Bedienungssachsen zusammen. Vier Linien besitzen im Bestand als regionale Linien in Ergänzung zum Schienenverkehr eine wesentliche Bedeutung für den Nahverkehrsraum, insbesondere in der Verbindungsfunktion zu den zentralen Orten auf den einwohnerstärkeren Achsen.

Dieses „Hauptnetz“ umfasst die Linien 8301 (neu VGN 1451), 8319 (neu VGN 1469), 8318 (neu VGN 1468) und 400 (neu VGN 1454). Auf diesen Linien wird auch an Ferientagen ein ähnliches Angebot vorgehalten und auch am Wochenende wird durch das Rufbusangebot mindestens ein Grundangebot gewährleistet.

Die Linie 800 (neu VGN 1178), „Der Coburger“, mit der besonderen Aufgabe als Zubringer ist gesondert zu betrachten. Die Linie 800 (neu VGN 1178) ist eine Freizeitlinie, die als Schnellbuslinie zwischen Bad Neustadt und Coburg fungiert. Die Anbindung erfolgt an sieben Tagen in der Woche mit 6/7 Fahrten.

Die Linien des Hauptnetzes lassen sich dadurch charakterisieren, dass sie mindestens auf einem Stammabschnitt weitgehend einheitliche Linienführungen aufweisen. In weiten Teilen einheitliche Linienführung bestehen auf den Linienabschnitten Seßlach – Weitraamsdorf – Coburg (Linie 8301 (neu VGN 1451)), Sonnefeld – Coburg

(Linie 400 (neu VGN 1454)) und Coburg – Lautertal (Einzelfahrten über Dörfles-Esbach; Linie 8318 (neu VGN 1468)).

Die Linie 8319 (neu VGN 1469) hat im Schulverkehr eine sehr disperse Struktur, als Stammstrecke lässt sich der Abschnitt Coburg – Creidlitz – Triebsdorf – Meschenbach – Untersiemau – Kaltenbrunn herausfiltern.

Tabelle 23: Regionale Buslinien mit wesentlicher Bedeutung für den Landkreis Coburg („Hauptnetz“)¹⁸²

Linie*	Verlauf/ Bedienungskorridor	Grundangebot im LK		
		Mo–Fr	Sa	So/Ft
8301 (neu VGN 1451)	Coburg – Seßlach (Hauptachse über Weitramsdorf) und zurück	~ stündlich zzgl. Verdichter im Schulverkehr	9/9 Fahrten T120	8/8 Fahrten T120
8318 (neu VGN 1468)	Coburg – Lautertal – Rottenbach	~ stündlich mit Lücken aber zzgl. Verdichter im Schulverkehr (15/10 Fahrten); Anschlusslinie der SÜC Linie 2 ab Oberlauter; im Schulverkehr auch Dörfles-Esbach	5/6 Fahrten (Anschluss an Linie 2 SÜC Oberlauter-Rottenbach und zurück)	4/5 Fahrten (Anschluss an Linie 2 SÜC Oberlauter-Rottenbach und zurück)
8319 (neu VGN 1469)	Coburg – Untersiemau – LIF/Itzgrund	37/41 Fahrten ¹⁸³	8/9 Fahrten	5/6 Fahrten
400 (neu VGN 1454)	Coburg – Ebersdorf – Mitwitz – Kronach (teilw. über Creidlitz, Grub a. Forst – Sonnefeld – Mödlitz – Gehülz) und zurück	~ stündlich (nachmittags halbstündlich) von Coburg bis Kronach in versch. Streckenverläufen	stündlich, nachmittags & abends zwei-stündlich; 5 Fahrten bis Mitwitz	zwei-stündlich; 4 Fahrten bis Mitwitz

¹⁸² Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF) (2023): aktuelle Fahrpläne für die Regionalbuslinien im Landkreis Coburg (unterschiedliche Fahrplangültigkeit je Fahrplan/ Linie); Zugriff am 09.02.2023, aktualisiert (VGN), Stand Juni 2024

¹⁸³ unterschiedlichste Linienabschnitte und Linienführungen

Angebot im Ergänzungsnetz

In Ergänzung zu den angebotsorientierten Verkehren des „Hauptnetzes“ gibt es weitere bedarfsorientiert verkehrende Linien, deren wesentliche Funktion die Abwicklung des Schulverkehrs, insbesondere zu den Schulstandorten in Coburg und in Neustadt b. Coburg, und die darüber hinaus eine Grundversorgung für die Ortschaften gewährleisten, die abseits des Hauptnetzes und der SPNV-Trassen liegen.

Linien dieses „Ergänzungsnetzes“ sind die Linien 8307 (neu VGN 1467), 8308 (neu VGN 1478), 8309 (neu VGN 1479), 8310 (neu VGN 1475) und 8315 (neu VGN 1465) sowie die Linie 8312 (neu VGN 1452), die in der Nacht auf der Relation Coburg – Dörfles-Esbach – Rödental – Neustadt b. Coburg – Sonneberg verkehrt.

Verschiedene Streckenabschnitte im nord-östlichen Kreisgebiet werden im Ergänzungsnetz durch zwei oder mehrere Linien bedient. Insbesondere die Linien mit Ausrichtung auf den Schulverkehr sowie in Räumen mit geringer Einwohnerdichte verfügen über keinen einheitlichen Linienweg, sondern besitzen eine starke Verästelung der Linienwege.

Tabelle 24: Regionale Buslinien mit wesentlicher Bedeutung für den Landkreis Coburg („Ergänzungsnetz“)¹⁸⁴

Linie*	Verlauf/ Bedienungskorridor	Grundangebot im LK		
		Mo–Fr	Sa	So/Ft
8307 (neu VGN 1467)	Coburg – Gestungshausen – Sonnefeld	1/1 Fahrt (Schulverkehr); eine Fahrt früh eine Richtung und eine nachmittags andere Richtung	-	-
8308 (neu VGN 1478)	Sonnefeld (1478: ab Steinach) – Mitwitz – Neustadt (Coburg) und zurück	3/5 Fahrten (Schulverkehr); 3 Fahrten früh eine Richtung und 5 nachmittags andere Richtung	-	-
8309 (neu VGN 1479)	Weidenhausen – Sonnefeld – Neustadt (Coburg) und zurück	3/8 Fahrten (Schulverkehr); 3 Fahrten früh eine Richtung und 8 nachmittags andere Richtung	-	-
8310 (neu VGN 1475)	Rödental – Neustadt (Coburg) und zurück	6/9 Fahrten (Schulverkehr); 4 Fahrten früh sowie 2 nachmittags eine Richtung und 2 früh sowie 7 nachmittags andere Richtung	-	-

¹⁸⁴ Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF) (2023): aktuelle Fahrpläne für die Regionalbuslinien im Landkreis Coburg (unterschiedliche Fahrplangültigkeit je Fahrplan/ Linie); Zugriff am 09.02.2023, aktualisiert (VGN): Stand Juni 2024

8315 (neu VGN 1465)	Coburg – Lange Berge – Bad Rodach	12/10 (1465:12/7) Fahrten (überwiegend Schulverkehr); tlw. als Rufbus	-	-
8312 (neu VGN 1452)	Nachtbus: Coburg – Neustadt (Coburg) – Sonneberg und zurück	2/1 Fahrten	4/2 Fahrten (2/1 Schulfa hrten/ 2/1 Ferienfa hrten) (1452: 2/1 Fahr- ten)	1/- Fahrten

In den peripheren Bereichen des Landkreises sowie zu Zeiten mit geringer Nachfrage verkehren zusätzliche zu den Regionalbuslinien im Haupt- und Ergänzungsnetz insgesamt sieben reine Rufbuslinien mit einer bedarfsorientierten Bedienung. Diese Rufbuslinien besitzen einen Punkt in der Nummerierung (z. B. Linie 8301.1 (neu VGN 1451.1)) und sind im Liniennetzplan sowie im Fahrplan leicht zu erkennen. Mit dem Beitritt zur VGN ab dem 01.01.2024 erhalten die reinen Rufbuslinien ebenfalls eine neue Linienbezeichnung, dabei bleibt der Punkt ein Bestandteil der Nummerierung.

Das Rufbusangebot ermöglicht somit eine flächendeckende Erschließung des gesamten Landkreises auch außerhalb der einwohnerstarken Siedlungsbereiche und der Hauptverkehrsachsen.

Tabelle 25: Regionale Rufbuslinie im Landkreis Coburg¹⁸⁵

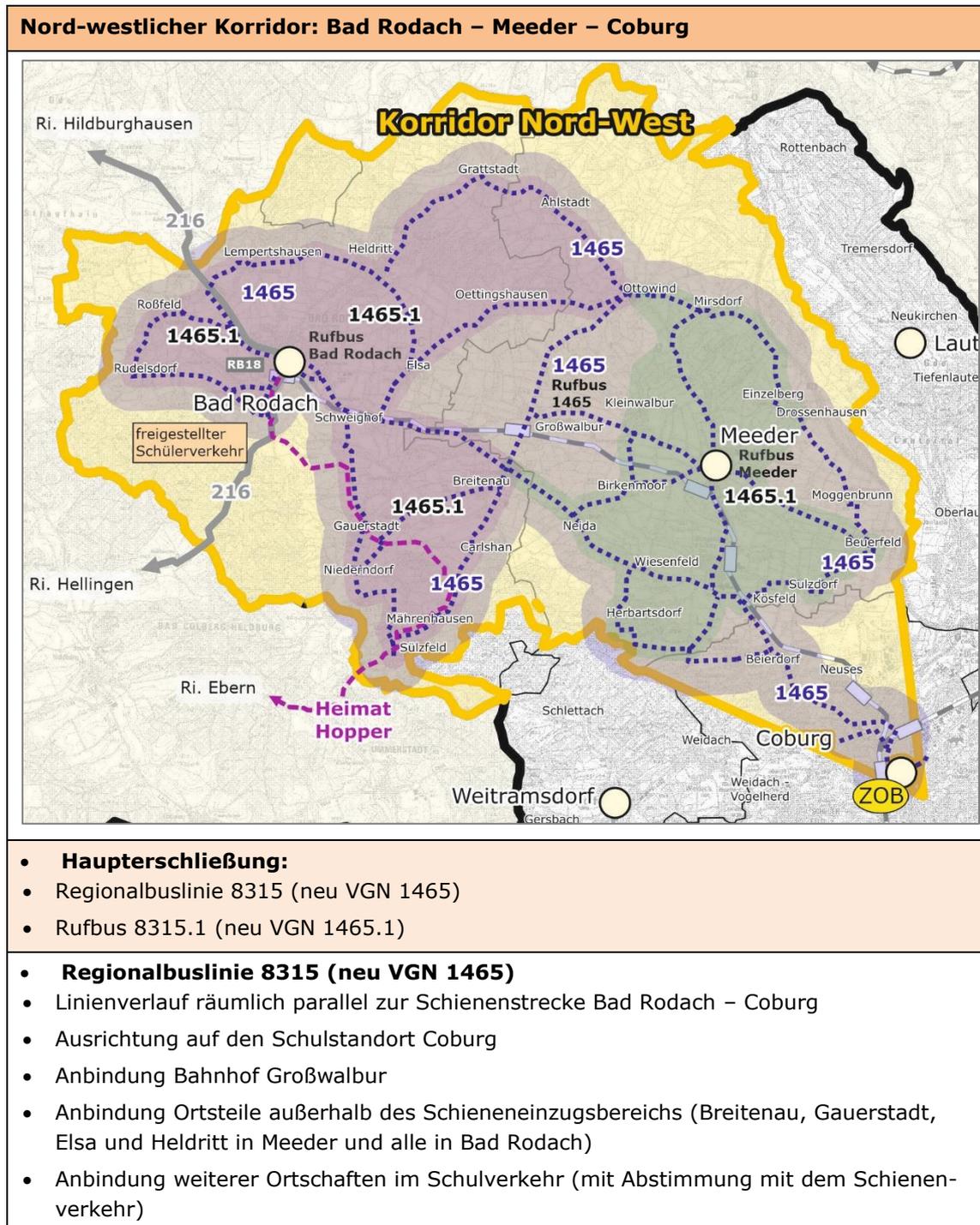
Linie*	Verlauf/ Bedienungskorridor	Grundangebot im LK		
		Mo-Fr	Sa	So/Ft
8301.1 (neu VGN 1451.1)	Dietersdorf – Autenhausen – Oberellendorf – Heilgersdorf – Seßlach und zurück	T60 zzgl. Verdichter im Schulverkehr	9/10 Fahrten; T120	8/9 Fahrten; T120
8306.1 (neu VGN 1454.2)	Grub am Forst	~ T120 (um ca. 13 Uhr ~ T60)	9/9 Fahrten; ~ T120, T180 ab nachmittags	9/9 Fahrten; ~ T120, T180 ab nachmittags
8309.1 (neu VGN 1454.1)	Neustadt – Ebersdorf	~ T120 (mit Lücke um 14 Uhr in einer Richtung und ~ T60 um 16 Uhr in anderer Richtung)	7/7 Fahrten; ~ T120 (um ca. 14 Uhr ~ T60 in einer Richtung)	5/6 Fahrten; ~ T120 (um ca. 17 Uhr ~ T60) (1454.1: 12/16 T120/T60)
8315.1 (neu VGN 1465.1)	Raum Bad Rodach	~ stündlich (um ca. 16 und 17 Uhr in T30 im Teilabschnitt)	15 Fahrten; ~ stündlich (um ca. 17 Uhr in T30 im Teilabschnitt, danach in ~ T120)	11 Fahrten; ~ zweistündlich (um ca. 09 und 14:30 Uhr in T30, danach in Teilabschnitten in T90/ T30)
	Raum Meeder	~ T120	9 Fahrten; ~ T120	5 Fahrten; ~ T120 (mit Lücke um 12 Uhr
8319.1 (neu VGN 1469.1)	Raum Großheirath – Itzgrund	~ T120 , ab 16:15 T60 (Eine Frühfahrt vor 6 Uhr)	6 Fahrten; ~ T120 (zwischen 08 und 18 Uhr in ~ T240)	5 Fahrten; ~ T120
8319.2 (neu VGN 1469.2)	Raum Untersiemau	-	3 Fahrten (um ca. 11, 15 und 19 Uhr)	3 Fahrten (um ca. 11, 15 und 19 Uhr)
8319.3 (neu VGN 1469.3)	Gemeinde Itzgrund	~ stündlich zwischen 14 und 20 Uhr	-	-

¹⁸⁵ Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF) (2023): aktuelle Fahrpläne für die Regionalbuslinien im Landkreis Coburg (unterschiedliche Fahrplangültigkeit je Fahrplan/ Linie); Zugriff am 09.02.2023, aktualisiert (VGN): Stand Juni 2024

Erschließung

In den folgenden Steckbriefen wird die Erschließung des Landkreises Coburg durch den Nahverkehr nach den jeweiligen Korridoren dargelegt.

Tabelle 26: Nahverkehrsangebot im Landkreis Coburg „Korridor Bad Rodach – Meeder – Coburg“



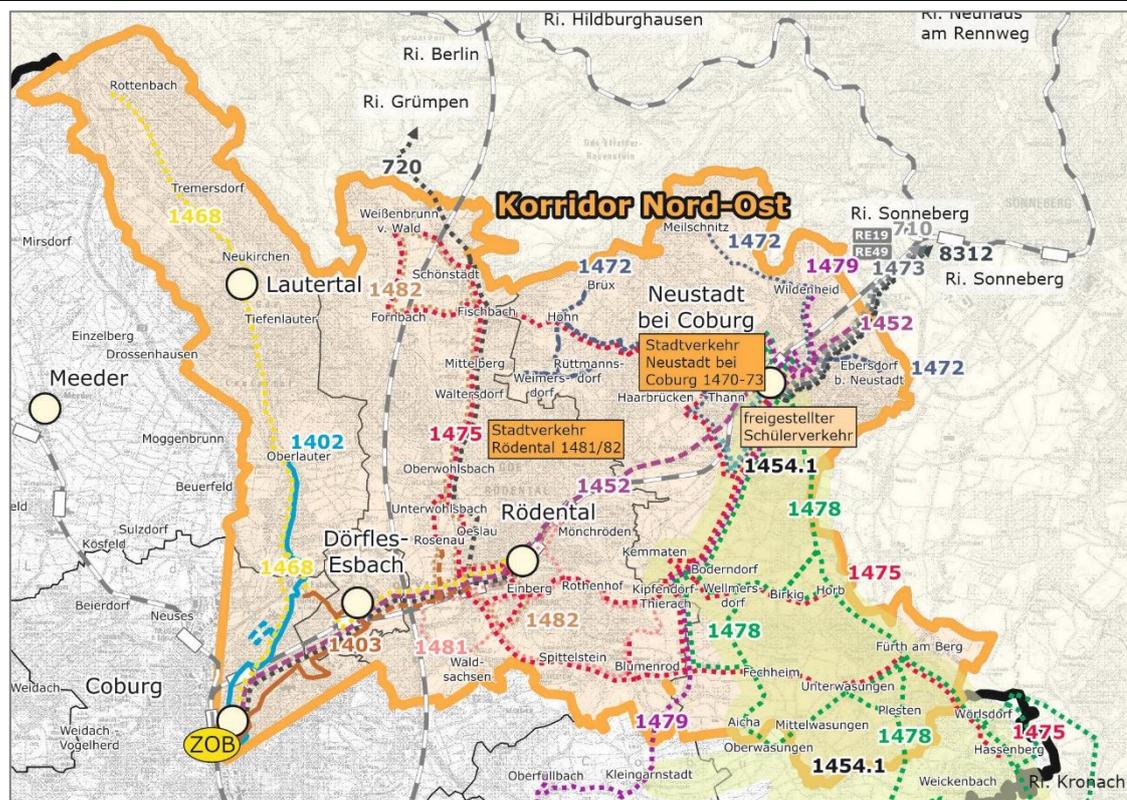
- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">• Rufbus 8315.1 (neu VGN 1465.1)• bedarfsgerechte Bedienung• Rufbus jeweils für den Raum Bad Rodach sowie für den Raum Meeder• Erschließung der Ortsteile (richtungsbezogen) auch mit weniger als 200 Einwohner |
| <ul style="list-style-type: none">• Ergänzende Angebote:• Freizeitlinie „HeimatHopper – Burgen und Bäder“ (Linie 9300 Ebern – Bad Rodach und zurück)• freigestellter Schülerverkehr¹⁸⁶ zur zusätzlichen Abwicklung des Schulverkehrs (von der Stadt Bad Rodach und der Gemeinde Meeder)• WB-Linie 216 von Bad Rodach Richtung Hildburghausen (Anbindung mehrfach täglich) |
| <ul style="list-style-type: none">• Freizeitlinie „HeimatHopper – Burgen und Bäder“• Linie zur Abwicklung des Freizeitverkehrs• Anbindung unterschiedlichster regionaler Sehenswürdigkeiten sowie Freizeitmöglichkeiten nach Fahrplan an Samstagen ganzjährig in T180 (drei Fahrten)¹⁸⁷• Verbindung zwischen den Agilis-Endbahnhöfen in Bad Rodach und Ebern |

¹⁸⁶ Befragung der Städte und Gemeinden zur Fortschreibung des NVP für Stadt und Landkreis Coburg (durchgeführt bis zum 20.05.2022) durch Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult; Stand 10.06.2022

¹⁸⁷ <https://www.bad-rodach.de/unsere-stadt/kennenlernen/oepnv>; Zugriff am 04.05.2023

Tabelle 27: Nahverkehrsangebot im Landkreis Coburg „Korridor Lautertal – Neustadt bei Coburg – Rödentäl – Dörfles-Esbach“

Nord-östlicher Korridor: Lautertal – Neustadt bei Coburg – Rödentäl – Dörfles-Esbach



• **Haupterschließung:**

- Coburger Stadtbuslinie 2 (neu VGN 1402)
- Coburger Stadtbuslinie 3 (neu VGN 1403)
- Regionalbuslinie 8308 (neu VGN 1478)
- Regionalbuslinie 8309 (neu VGN 1479)
- Regionalbuslinie 8310 (neu VGN 1475)
- Regionalbuslinie 8318 (neu VGN 1468)
- Rufbus 8309.1 (neu VGN 1454.1)

• **Coburger Stadtbuslinie 2 (neu VGN 1402)**

- Verknüpfung mit der Regionalbuslinie 8318 (neu VGN 1468) in Oberlauter
- Erschließung des Coburger Stadtverkehrs
- Anbindung Lautertal an Coburg durch Verknüpfung mit der Regionalbuslinie 8318 (neu VGN 1468)

• **Coburger Stadtbuslinie 3 (neu VGN 1403)**

- Verkehrt über die Stadtgrenze hinaus
- Erschließung des Coburger Stadtverkehrs
- Anbindung Dörfles-Esbach (und Rödentäl durch einzelne Fahrten) an Coburg

• **Regionalbuslinien 8308 (neu VGN 1478), 8309 (neu VGN 1479) und 8310 (neu VGN 1475)**

- Ausrichtung auf die weiterführenden Schulen in Neustadt bei Coburg und Coburg (für Weidhausen, Sonnefeld und Rödentäl ist Neustadt der Schulstandort mit Realschule)

<p>und Gymnasium) mit zeitlicher Orientierung an den vorhandenen Nachfrageströmen im Schulverkehr (mit Abstimmung der Schulen)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Linien 8308 (neu VGN 1478) und 8309 (neu VGN 1479): Abwicklung Schulverkehr in einzelnen Gebieten in Rödental und Neustadt b. Coburg • Linie 8310 (neu VGN 1475): Abwicklung Schulverkehr und Anbindung der Gemeinde Dörfles-Esbach, der einzelnen Stadtteile in Rödental und einigen Stadtteilen in Neustadt b. Coburg an den Kernort sowie an die Stadt Coburg • Regionalbuslinie 8318 (neu VGN 1478) • Verknüpfung mit der Coburger Stadtbuslinie 2 in Oberlauter • Erschließung aller Ortsteile in Lautertal (in Verbindung mit der Verknüpfung) • Anbindung Lautertal an Coburg durch Verknüpfung mit der Coburger Stadtbuslinie 2 • Anbindung Dörfles-Esbach über Tremersdorf im Schulverkehr • Rufbus 8309.1 (neu VGN 1454.1) • bedarfsgerechte Bedienung • Erschließung Neustadt b. Coburg, Sonnefeld, Ebersdorf b. Coburg und Weidhausen b. Coburg
<ul style="list-style-type: none"> • Ergänzende Angebote: • Regionalbuslinie 8312 (neu VGN 1452) (Nachtbus) • Stadtbusverkehr in Neustadt b. Coburg und in Rödental (siehe 8.3.5) • freigestellter Schülerverkehr¹⁸⁸ zur zusätzlichen Abwicklung des Schulverkehrs (von der Stadt Neustadt b. Coburg) in Ausrichtung an die vom Stadtbusverkehr nicht angebotenen Stadtteile im südlichen Gebiet mit der Grundschule Heubischer Str. und der Mittelschule Am Moos • Linie 720 (OVG Sonneberg) von Coburg über Dörfles-Esbach und Rödental in Richtung Grümpen in den Nachbarlandkreis mit ergänzenden/ einzelnen Verbindungen
<ul style="list-style-type: none"> • Regionalbuslinie 8312 (neu VGN 1452) • Linienvverlauf räumlich parallel zur Schienenstrecke von Coburg über Dörfles-Esbach, Rödental und Neustadt b. Coburg bis nach Sonneberg • in Ergänzung zum SPNV (nur Fahrten im Nachtverkehr) • Verbindung (Coburg – Dörfles-Esbach – Rödental – Neustadt b. Coburg – Sonneberg) im Nachtverkehr

¹⁸⁸ Befragung der Städte und Gemeinden zur Fortschreibung des NVP für Stadt und Landkreis Coburg (durchgeführt bis zum 20.05.2022) durch Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult; Stand 10.06.2022

- **Regionalbuslinie 400 (neu VGN 1454)**
 - Übernahme der vorherigen Linie 8306 mit Durchbindung bis Kronach in verschiedenen Streckenverläufen:
 - durchgängige Fahrten über Creidlitz, Niederfüllbach, Ebersdorf, Sonnefeld, Weidhausen, Mitwitz bis Kronach
 - beschleunigte Fahrten über Ebersdorf, Sonnefeld, Weidhausen direkt nach Kronach
 - verkürzte Fahrten über Oberfüllbach, Ebersdorf bis Mitwitz
 - kürzere Zwischenfahrten, die nur Teilstrecken bedienen und nicht durchgängig verkehren. Zum Teil bis Ebersdorf, Frohnlach, Neuensorg und Weidhausen oder nur auf Zwischenstrecken von Mödlitz oder Beikheim bis Kronach
 - Landkreis übergreifende Verbindung von Kronach, Mitwitz, Weidhausen, Sonnefeld, Ebersdorf bei Coburg und Grub am Forst an das Oberzentrum Coburg
 - **Regionalbuslinien 8307 (neu VGN 1467)**
 - Ausrichtung auf die weiterführenden Schulen in Coburg
 - Anbindung der Ortsteile der Gemeinden Weidhausen, Gestungshausen, Sonnefeld und Ebersdorf mit dem Schulstandort Coburg (inkl. Bedienung der nördlichen Gemeindeteile von Ebersdorf bei Coburg und Grub am Forst)
-
- **Rufbus 8306.1 (neu VGN 1454.2)**
 - bedarfsgerechte Bedienung
 - Erschließung Gemeindegebiet in Grub am Forst
-
- **Ergänzende Angebote:**
 - freigestellter Schülerverkehr zur zusätzlichen Abwicklung des Schulverkehrs für die Grund- und Mittelschulen in Sonnefeld¹⁸⁹
 - Gemeindebus in Weidhausen¹⁹⁰
 - einzelne Schulfahrten der Regionalbuslinie 8319 (neu VGN 1479) bis nach Ebersdorf b. Coburg zum Schwimmbad
 - Seniorenbus in der Gemeinde Grub a. Forst¹⁹¹
 - Jugend- und Seniorenbus in Ebersdorf bei Coburg¹⁹²

¹⁸⁹ Befragung der Städte und Gemeinden zur Fortschreibung des NVP für Stadt und Landkreis Coburg (durchgeführt bis zum 20.05.2022) durch Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult; Stand 10.06.2022

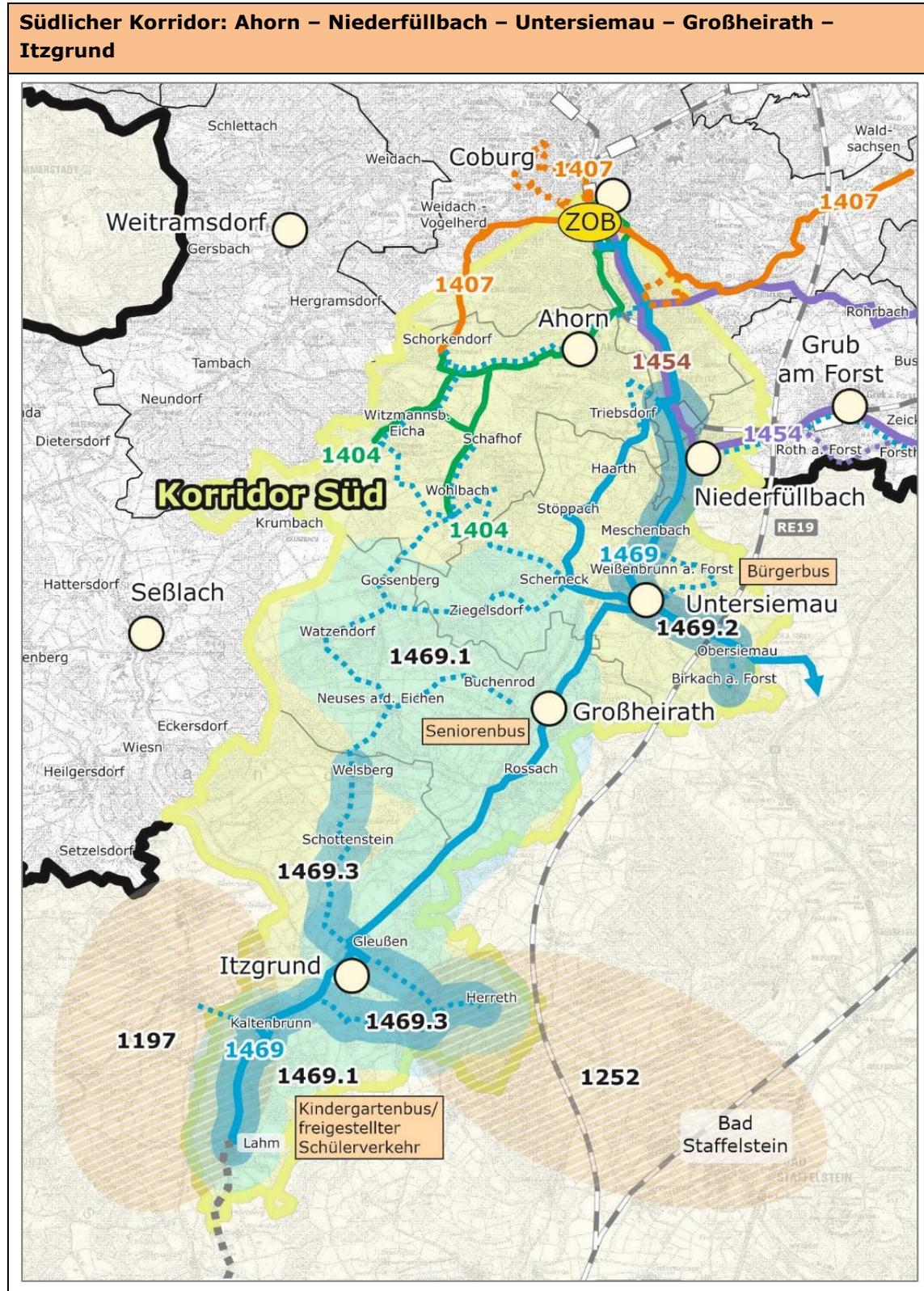
¹⁹⁰ ebenda

¹⁹¹ Homepage der Gemeinde Grub am Forst (2023); Zugriff am 04.05.2023

¹⁹² Homepage der Gemeinde Ebersdorf bei Coburg (2019), Jugend- und Seniorenbus im neuen Outfit; Stand 28.01.2019

- **Seniorenbus**
- für Senioren kostenlos (mittwochs ab 09 Uhr (ggf. 09:45 Uhr) mit telefonischer Voranmeldung)
- Abholung von Zuhause sowie Rückfahrt bis zur Haustür
- für Einkäufe in Niederfüllbach (s. Strukturanalyse: aufgrund der fehlenden Nahversorgung in Grub a. F.)
- **Jugend- und Seniorenbus**
- kostenlos und ehrenamtlich nach telefonischer Voranmeldung am Dienstag und Donnerstag
- als ergänzendes ÖPNV-Angebot im Gemeindegebiet für die jüngeren und die älteren Bürger

Tabelle 29: Nahverkehrsangebot im Landkreis Coburg „Korridor Ahorn – Niederfüllbach – Untersiemau – Großheirath – Itzgrund“



- **Haupterschließung:**
 - Coburger Stadtbuslinie 1 (neu VGN 1401)
 - Coburger Stadtbuslinie 4 (neu VGN 1404)
 - Coburger Stadtbuslinie 7 (neu VGN 1407)
 - Regionalbuslinie 8319 (neu VGN 1469)
 - Regionalbuslinie 400 (neu VGN 1454) (siehe Steckbrief zum östlichen Korridor)
 - Rufbus 8319.1 (neu VGN 1469.1)
 - Rufbus 8319.2 (neu VGN 1469.2)
 - Rufbus 8319.3 (neu VGN 1469.3)
-
- **Coburger Stadtbuslinien 1 (neu VGN 1401), 4 (neu VGN 1404) und 7 (neu VGN 1407)**
 - Erschließung des Coburgers Stadtverkehrs
 - Linie 1: Anbindung Niederfüllbach an Coburg
 - Linie 4: Anbindung Ortsteile Witzmannsberg, Eicha, Wohlbach, Schorkendorf sowie Ortskern Ahorn an Coburg
 - Linie 7: Anbindung Ortsteil Schorkendorf an Coburg
 - **Regionalbuslinie 8319 (neu VGN 1469)**
 - regelmäßige Bedienung auf dem Hauptlinienweg mit ergänzenden Schulfahrten (Anbindung weiterer Gebiete zum Teil bis über die Kreisgrenzen hinweg nach Lichtenfels mit unterschiedlicher Linienführung)
 - Verbindung zwischen Itzgrund, Großheirath, Untersiemau und Niederfüllbach mit der Stadt Coburg
 - Verbindung zwischen Untersiemau und Lichtenfels (teilweise mit Anschluss an den SPNV)
 - Erschließung (zum Teil richtungsbezogen) der Gemeindeteile Gleußen, Kaltenbrunn, Lahm und Schottenstein der Gemeinde Itzgrund sowie des Kernortes und der Ortsteile Rossach in Großheirath und alle Ortsteile bis auf Birkach am Forst und Ziegelsdorf in Untersiemau
 - **Rufbus 8319.1 (neu VGN 1469.1), 8319.2 (neu VGN 1469.2) und 8319.3 (neu VGN 1469.3)**
 - bedarfsgerechte Bedienung
 - Linie 8319.2 (neu VGN 1469.2): samstags sowie sonn- und feiertags
 - Linie 8319.1 (neu VGN 1469.1): Erschließung Gemeindegebiet in Großheirath sowie angrenzendes Gebiet im Teilbereich in Untersiemau
 - Linie 8319.2 (neu VGN 1469.2): Erschließung weitere Teilbereiche in Untersiemau bis hin zum Bahnhof im Stadtteil Creidlitz in Coburg
 - Linie 8319.3 (neu VGN 1469.3): Anbindung einzelner Ortsteile in Itzgrund ausgehend vom Ortsteil Lahm

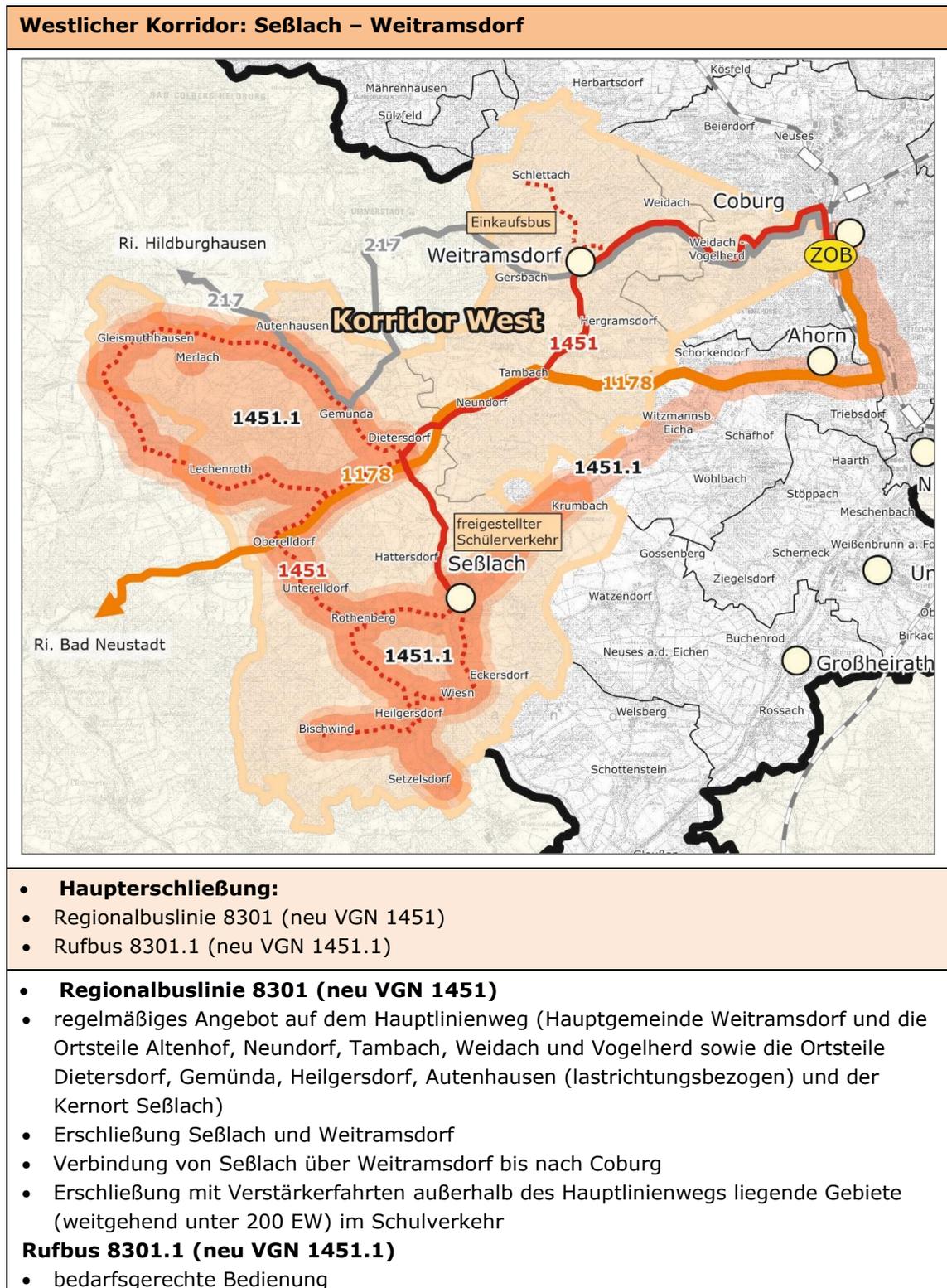
- **Ergänzende Angebote:**
- Regionalbuslinie 800 (neu VGN 1178) („Der Coburger“)
- Bürgerbus (Untersiemau-Bus) in Untersiemau¹⁹³
- Seniorenbus in Großheirath¹⁹⁴
- Kindergartenbus inklusive freigestellter Schülerverkehr in Itzgrund¹⁹⁵
- VGN-Zubringerlinie 1197 (an die Linie 8319 (neu VGN 1469) als Rufbus zur Anbindung der Ortsteile Kaltenbrunn sowie Lahm von Montag bis Freitag mit Einzelfahrten an die Gemeinde Untermerzbach im unterfränkischen Landkreis Haßberg
- OVF-Linie 1252 (überwiegend als Rufbus im Gemeindegebiet) im Ortsteil Herreth mit Halt nur zum Ausstieg mit einzelnen Fahrten von Montag bis Freitag (eine Fahrt samstags um 22 Uhr)
- OFV- Linie 957 Anbindung mit Einzelfahrten von Montag bis Samstag der Gemeinde Itzgrund/ Lahm an Bamberg

- **Regionalbuslinie 800 (neu VGN 1178) („Der Coburger“)**
- Zubringer
- Freizeitlinie
- Schnellbuslinie
- schnelle Verbindung (verkehrt über den nördlichen Bereich der Gemeinde Ahorn in Ost-West Ausrichtung) jedoch ohne Halt im Gemeindegebiet
- **Bürgerbus (Untersiemau-Bus)**
- Bürgerbus für 1€ pro Fahrt
- Anbindung einzelner Ortsteile in Untersiemau mittwochs und donnerstags (jeweils eine Hin- und Rückfahrt)
- **Seniorenbus**
- für Senioren (mit frühzeitiger telefonischer Voranmeldung)
- Transport von bis zu drei Fahrgästen gleichzeitig
- für Arztbesuche und ähnliches dienstags und donnerstags
- für Einkäufe in Untersiemau (Netto & Rewe) und in Niederfüllbach (Edeka) mittwochs um 09:00/ 09:45 Uhr
- **Kindergartenbus**
- täglich sowie explizit an bestimmten Wochentagen zu den Schulzeiten (Früh, Mittag und Nachmittag)
- zusätzliche Abwicklung Schulverkehr (Oskar-Schramm-Schule)
- Anbindung Kindergarten Itzgrundstrolche aus den einzelnen Ortsteilen in Itzgrund

¹⁹³ https://www.untersiemau.de/gemeinde_untersiemau/B%C3%BCrgerservice/Soziales/Untersiemau%20-%20Bus/; Stand Fahrplan 10/2021

¹⁹⁴ <https://www.grossheirath.de/de/familien/senioren/seniorenbus/>; Zugriff am 04.05.2023

Tabelle 30: Nahverkehrsangebot im Landkreis Coburg „Korridor Seßlach – Weitraamsdorf“



¹⁹⁵ Gemeinde Itzgrund (2022): Busfahrplan Oskar-Schramm-Schule Bodelstadt und Kindergarten Itzgrundstrolche; vorläufig gültig ab November 2022

- Erschließung abseits des im Hauptnetz erschlossenen Gemeindegebiete in Seßlach (Seßlach, Heilgersdorf, Oberelldorf, Autenhausen, Dietersdorf)

- **Ergänzende Angebote:**

- Regionalbuslinie 800 (neu VGN 1178) („Der Coburger“)
- freigestellter Schülerverkehr¹⁹⁶ zur zusätzlichen Abwicklung des Schulverkehrs (von der Stadt Seßlach)
- Einkaufsbus für die Einwohner der Gemeinde Weitramsdorf¹⁹⁷
- WB-Linie 217 vom nördlichen Gemeindegebiet von Weitramsdorf zum Teil ab Coburg bis in die Kreisstadt Hildburghausen des Nachbarlandkreises (tägliche Anbindung der Ortsmitte in Weitramsdorf mit Einzelfahrten)

- **Regionalbuslinie 800 (neu VGN 1178) („Der Coburger“)**

- siehe Steckbrief zum südlichen Korridor
- schnelle Verbindung mit einzelnen Haltepunkten im westlichen Korridor

8.3.5 Stadt- und Ortsverkehre im Landkreis Coburg

In den Städten, Neustadt b. Coburg und Rödental gibt es eigenständige Stadt- bzw. Ortsbusnetze, die die innerörtliche Erschließung gewährleisten und zudem häufig die Anbindung an das regionale ÖPNV-Netz sicherstellen. Der Stadtverkehr in Rödental ist im VGN integriert.

Im gesamten Landkreis Coburg sowie in der Stadt Coburg wird ein Hol- und Bringdienst zur Bereitschaftspraxis am Klinikum Coburg und zum kinder- und jugendärztlichen Bereitschaftsdienst bereitgestellt. Das Fahrtenangebot richtet sich in diesem Fall an die Öffnungszeiten der Bereitschaftspraxis sowie dem kinder- und jugendärztlichen Bereitschaftsdienst.¹⁹⁸

In den Gemeinden Ebersdorf b. Coburg, Großheirath, Grub a. Forst und Weitramsdorf werden zudem ÖPNV-Angebote wie den Seniorenbus oder Einkaufsbus von der Gemeinde für Einkäufe oder Arztbesuche zur Verfügung gestellt. In der Gemeinde Untersiemau gibt es zudem die Möglichkeit für den Preis von einem Euro den Bürgerbus (Untersiemau-Bus) zu nutzen. Ein weiteres zusätzliches ÖPNV-Angebot wird auch in Weidhausen durch den Gemeindebus geboten. In Itzgrund, Bad Rodach, Neustadt b. Coburg, Seßlach und Sonnefeld existiert zudem ein freigestellter Schülerverkehr. In Bad Rodach wird zudem jeden Donnerstag der ThermeNatur-Bus¹⁹⁹ angeboten, der die Badegäste nach Fahrplan (jeweils eine Fahrt hin und zurück) an bestimmten Haltestellen aus Sonneberg über Neustadt b. Coburg abholt und bis nach Bad Rodach zur Therme transportiert.

¹⁹⁶ Befragung der Städte und Gemeinden zur Fortschreibung des NVP für Stadt und Landkreis Coburg (durchgeführt bis zum 20.05.2022) durch Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult; Stand 10.06.2022

¹⁹⁷ ebenda

¹⁹⁸ <https://www.roedental.de/leben-in-roedental/mobilitaet/>; Zugriff am 04.05.2023

¹⁹⁹ <https://www.therme-natur.de/der-thermenatur-bus/>; Zugriff am 04.05.2023

In der Stadt Neustadt b. Coburg wird außerdem der Partyexpress Neustadt²⁰⁰ (mit Zustiegsmöglichkeiten in Rödental) als Transfer zu ausgewählten Diskotheken und Veranstaltungen an bestimmten Terminen angeboten.

Die Gemeinden Ahorn, Lautertal (Unter- und Oberlauter), Niederfüllbach und Dörfles-Esbach sowie die Stadt Rödental sind durch den Stadtbus Coburg erschlossen.

Stadtverkehr Neustadt bei Coburg²⁰¹

Der Stadtverkehr Neustadt bei Coburg wird in eigener Verantwortung der Stadt durch die Linie A1 der OVG Sonneberg betrieben. Zur besseren Übersichtlichkeit ist die Linie in zwei Fahrpläne mit unterschiedlicher Linienführung unterteilt. Die rote Linie A1, die als „Kernlinie Sonneberg“ fungiert und den Bereich Sonneberg – Wildenheid – Moosgebiet – Arnoldplatz und zurück erschließt sowie die blaue Linie A1, die als „Linie Ketschenbach“ den Bedarf Ketschenbach – Thann – Haarbrücken – Moosgebiet – Arnoldplatz – Rathaus – Obere Stadt – zurück nach Ketschenbach mit Einbindung der Bergdörfer abdeckt.

Die rote Linie A1 („Kernlinie“) verkehrt montags bis freitags zwischen etwa 6.00 und 18.00 Uhr mit einer Ausnahme im 60-Minuten-Takt und weist auch am Wochenende ein regelmäßiges Angebot auf (4 Fahrten an Samstagen, 2 Fahrten an Sonn- und Feiertagen). Die blaue Linie A1 bindet in zeitlicher Ausrichtung auf den Bedarf die nördlich von Neustadt gelegenen Bergdörfer, Ketschenbach, Thann sowie Haarbrücken durch drei verschiedene Linienführungen an die Kernstadt an. Eine wesentliche Funktion der blauen Linie A1 ist die Abdeckung des Bedarfs im Schulverkehr sowie im Einzelfall im Früh- und Spätverkehr.

Stadtverkehr Rödental²⁰²

Der Stadtverkehr Rödental wird in eigener Verantwortung der Stadt Rödental betrieben. Derzeit übernehmen zwei Linien in unterschiedlicher Ausprägung die flächendeckende Erschließung aller Ortsteile von Rödental. Während die Linie 1 (neu VGN 1481) als gegenläufige Ringlinie (mit unterschiedlicher Führung in der Innenstadt) die Anbindung und Erschließung des gesamten südlichen Teilraums übernimmt, verkehrt die Linie 2 (neu VGN 1482) als Nordlinie und Verdichter zwischen Bahnhof und Stadtzentrum Rathaus. Das Industriegebiet West wird durch beide Linien zweistündlich angebunden. Für Senioren ab 75 Jahren ist die Nutzung des Stadtbusses kostenlos.

Es besteht flächendeckend eine fast 1,5-stündliche Anbindung aus den Ortsteilen an die Kernstadt und auch an den Bahnhof Rödental, wo regelmäßige Zuganschlüsse nach und aus Coburg und Sonneberg bestehen.

²⁰⁰ <https://www.neustadt-bei-coburg.de/partyexpress>; Zugriff am 04.05.2023

²⁰¹ Omnibus Verkehrs Gesellschaft mbH Sonneberg/ Thür (2022): StadtBus Neustadt b. Coburg, Liniennetz und Fahrplan; gültig ab 29. August 2022

²⁰² Stadt Rödental (2023): Stadtbus Rödental, Netzplan und Fahrplan; Stand 2023

An der Haltestelle Stadtzentrum Rathaus besteht eine Verknüpfung der beiden Stadtbuslinien. In bestimmten Bereichen werden die Fahrten auf beiden Linien als Rufbus angeboten. Die Fahrzeiten orientieren sich weder an Schulzeiten noch an einem Takt.

8.3.6 Stadtbus Coburg²⁰³

Grundstruktur

Das ÖPNV-Bedienungsangebot der Stadt Coburg besteht im Kerngerüst aus den Linien der SÜC Bus und Aquaria GmbH (SÜC) mit ihren Hauptaufgaben in der Erschließung des Stadtgebietes. Ergänzt wird dieses durch das Bedienungsangebot der Linien im Regionalbusverkehr (acht Linien), die in der Regel am Bahnhof/ ZOB Coburg abfahren und von hier die umliegenden Städte und Gemeinden anbinden. Daneben sind die Haltestellen Hindenburgstraße/ Post und Kongresshaus/ Ketschenanger von maßgeblicher Bedeutung im Regionalverkehr. Anschluss an den Stadtbus Coburg haben zudem die umliegenden Gemeinden Niederfüllbach, Dörfles-Esbach, Ahorn und Lautertal.

Angebot

Das Verkehrsangebot der SÜC gliedert sich in ein Tages- und ein Freizeitliniennetz mit einem Zusatzangebot für den Schulverkehr. Im Tagesnetz verkehren die Stadtbuslinien im 30-Minuten-Takt werktags von 05:00 bis 19:45 Uhr sowie samstags von 06:30 bis 15:00 Uhr. Lediglich die Linie 4, die in der Hauptsache Verkehrsaufgaben im Nachbarortsverkehr der Gemeinde Ahorn übernimmt, verkehrt ganztags im 60-Minuten-Takt mit Verstärkerfahrten zwischen 05:35 Uhr und 08:25 Uhr. Außerhalb dieser Zeiten sowie an Sonn- und Feiertagen während des gesamten Bedienungszeitraums gilt das Freizeitnetz. Das Freizeitnetz beginnt von Montag bis Freitag ab 19:30 Uhr und am Samstag ab 15:25 Uhr (ab Theaterplatz). Die Stadtbuslinien verkehren im Freizeitnetz in einem 60-Minuten-Takt. Die Linie 8 (neu VGN 1408) zur „Blauen Kehre“ verkehrt täglich bedarfsgesteuert im 60-Minuten-Takt als Linientaxi.

Zusätzlich zu den Stadtbuslinien, die im Tages- und Freizeitnetz verkehren, gibt es die sogenannten Z-Busse. Die Z-Busse sind Zusatzbusse für Kinder und Jugendliche, die zu Schulzeiten die einzelnen Schulstandorte anfahren und somit den Schulverkehr in Coburg verstärken. Mit dem VGN-Beitritt sind die Z-Busse ab dem 01.01.2024 in die neue Liniennummerierung eingegliedert.

Verknüpfungspunkt

Die zentrale Haltestelle in der Innenstadt ist die Haltestelle Theaterplatz. Für den Stadtverkehr ist dies neben dem Bahnhof/ ZOB die wichtigste

²⁰³ <https://www.suec.de/de/Busse/Fahrplaene-und-Linien/>: Zugriff am 13.03. 2023

Verknüpfungshaltestelle im Stadtgebiet. Die zentrale Haltestelle und i. d. R. auch Endstelle für den Regionalverkehr ist der Bahnhof. Der Regionalbusverkehr beginnt und endet in der Regel am Bahnhof/ ZOB Coburg und fährt von hier in die umliegenden Städte und Gemeinden. Daneben sind die Haltestellen Hindenburgstraße/ Post und Kongresshaus/ Ketschenanger von maßgeblicher Bedeutung im Regionalverkehr.

Seite | 156

Die Stadtbuslinien verkehren in zwei Liniengruppen mit einem Teilrendezvous am Theaterplatz, so dass die zentralen Achsen im erweiterten Innenstadtbereich im 15-Minuten-Takt bedient werden. Da alle Linien die zentrale Busachse „Mohrenstraße“ zwischen ZOB und Theaterplatz bedienen, bestehen zwischen den einzelnen Stadtteilen Umsteigeverbindungen mit i. d. R. weniger als 15 Minuten Wartezeit. Durch den zentralen Verknüpfungspunkt am Theaterplatz werden auch außerhalb der Hauptverkehrszeit umfassende Umsteigeverbindungen gewährleistet.

Anruf-Sammel-Taxi²⁰⁴

Zu den Zeiten, in denen der Stadtbus nicht fährt, wird im gesamten Stadtgebiet ein umfassendes Anruf-Sammel-Taxi-Angebot mit Anbindung aller Ortsteile an die Innenstadt ebenfalls im 60-Minuten-Takt vorgehalten. Dieses endet montags bis donnerstags und sonn-/ feiertags um 23:45 Uhr, in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag ist die letzte Abfahrt um 03:45 Uhr. Zusätzlich steht das A.S.T.-Angebot an Sonn- und Feiertagen auch zwischen 08:45 und 10:45 Uhr zur Verfügung. Das Bedienungsgebiet ist in zwei Tarifzonen unterteilt. Diese zwei Zonen sind in weitere sieben Bereiche (A bis F und Z) geordnet.

²⁰⁴ <https://www.suec.de/de/Busse/A.S.T/suec-ast-taxi-aushaenge-alle-zonen.pdf>; Zugriff am 13.03.2023

Tabelle 31: Aufteilung des Stadtgebietes Coburg in Tarifzonen für das A.S.T.-Angebot

Bereiche A bis F und Z		
Tarifzonen I die Stadt Coburg		Tarifzone II umliegende Gemeinden Lautertal, Dörfles-Esbach, Ahorn und Niederfüllbach
A	• Cortendorf	• Lautertal, Dörfles-Esbach
B	• Rögen, Neu-Neershof, Lützelbuch, Löbelstein	• -
C	• Seidmannsdorf, Ketschendorf, Creidlitz	• Niederfüllbach
D	• Wüstenahorn	• Schorkendorf, Eicha, Schaffhof, Witzmannsberg, Wohlbach, Ahorn, Finkenau, Triebisdorf
E	• Falkenegg, Heimatring, Scheuerfeld	-
F	• Bertelsdorf, Bertelsdorfer Höhe, Beiersdorf, Neuses	-
Z	• Innenstadt	-

Anerkannt werden zudem die Zeitfahrten, Mehrfahrkarten, das Semesterticket, selbstgezahlte Schülerkarten/ CoCard sowie Schwerbehindertenausweise mit Wertmarke. Ohne Fahrkarte wird nach der jeweiligen Tarifzone gezahlt. Es gilt der Stadtbustarif plus ein Komfortzuschlag. Bei Fahrten von Zone zu Zone gilt ein doppelter Zuschlag.

Tagesliniennetz

Das Tagesliniennetz wird insgesamt aus acht Haupt- und einer Nebenlinien (Linie 8 (neu VGN 1408)) gebildet. Folgend sind die Hauptlinien aufgelistet:

- Linie 1 (neu VGN 1401): Bertelsdorf – Neuses – Bahnhof ZOB – Stadtmitte – Klinikum – Ketschendorf – Creidlitz - Niederfüllbach
- Linie 2 (neu VGN 1402): Wüstenahorn – Am Ölberg – Bahnhof ZOB – Stadtmitte – Neustadter Straße – Lauterer Höhe – Oberlauter
- Linie 3 (neu VGN 1403): Sändleinweg – Scheuerfelder Straße – Bahnhof ZOB – Stadtmitte – Aquaria – Cortendorf – Dörfles-Esbach (- Rödental Bhf)
- Linie 4 (neu VGN 1404): Stadtmitte – Ahorn – Schorkendorf – Eicha – Witzmannsberg – Wohlbach – Ahorn – Bahnhof ZOB – Stadtmitte
- Linie 5 (neu VGN 1405): Beiersdorf – Neuses – Thüringer Viertel – Bahnhof ZOB – Stadtmitte – Friedhof – Pilgramsroth – Löbelstein – Veste

- Linie 6/66 (neu VGN 1406/ 14016): Heimatring – Falkenegg – Bahnhof ZOB – Stadtmitte – (Hirschfeld-Ring – Neue Heimat – Klinikum – Güterbahnhof/ Güterbahnhof – Klinikum – Neue Heimat – Hirschfeldring) – Stadtmitte – Bahnhof ZOB – Heimatring
- Linie 7 (neu VGN 1407): Scheuerfeld – Thüringer Viertel – Bahnhof ZOB – Stadtmitte – Friedhof – Seidmannsdorf – Neershof
- Linie 10 (neu VGN 1410): Lauterer Höhe – Bertelsdorfer Höhe – Bhf. – Stadtmitte – Klinikum – Ketschendorf – Pelzhügel – Creidlitz
- Die Linie 8 (neu VGN 1408) wird bedarfsorientiert bedient. Mit telefonischer Voranmeldung bindet die Linie 8 (neu VGN 1408) als Linientaxi mit 11 Fahrten am Tag (bzw. 9 Fahrten samstags, 6 Fahrten sonn-/feiertags) die Veste Coburg (Blaue Kehre) und das Naturkundemuseum an die Innenstadt an.

Das Netzgerüst im Stadtverkehr bilden die radial auf die Innenstadt ausgerichteten Hauptlinien. Mit Ausnahme der Linien 4 (neu VGN 1404) und 8 (neu VGN 1408) sind alle Stadtbuslinien als Durchmesserlinien konzipiert.

Die langlaufenden Durchmesserlinien erschließen weite Teile des Stadtgebietes, binden die zentralen Versorgungsbereiche außerhalb der Innenstadt an und gewährleisten die leistungsfähige Erreichbarkeit bedeutsamer Verkehrserzeuger (z. B. Hochschule für angewandte Wissenschaften, Klinikum, Gewerbegebiet „Lauterer Höhe“). Die Linien 1, 2, 3 und 4 (neu VGN 1401, 1402, 1403 und 1404) übernehmen außerdem die Andienung benachbarter Gemeinden und Ortsteile an den Stadtverkehr. Ergänzt wird das Hauptliniennetz durch die Linie 8 (neu VGN 1408). Die ehemalige Linie 1A wird heute durch die Linie 10 (neu VGN 1410) im Tagesnetz sowie die Linien 1 und 2 (neu VGN 1401 und 1402) im Freizeitnetz betrieben. Die Linie 1A diente ursprünglich als Verlängerung der Linie 1 zur Lauterer Höhe, heute werden durch die Linie 10 (neu VGN 1410) die Wohnsiedlungen am Pelzhügel und Hasenstein angebunden und das Gewerbegebiet auf der Lauterer Höhe.

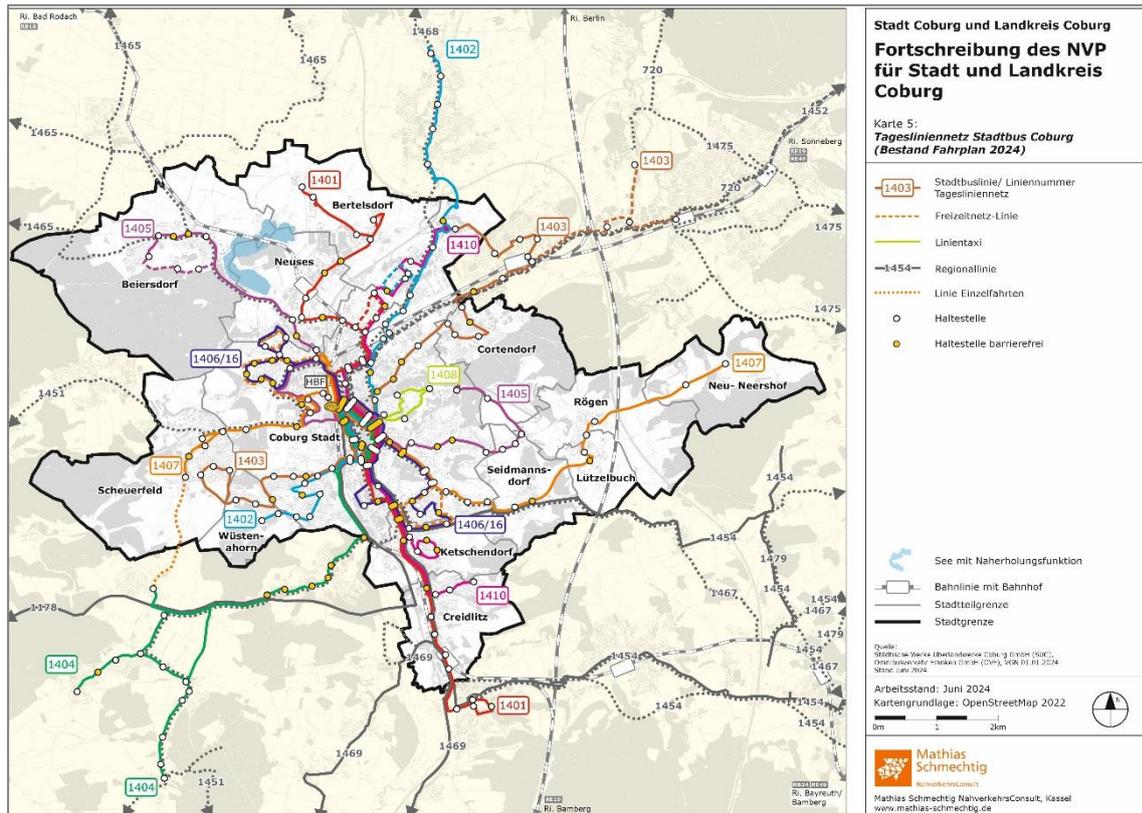


Abbildung 26: Tagesliniennetz Stadtbuss Coburg (Bestand Fahrplan 2024)

Freizeitliniennetz

Die Grundstruktur des Freizeitliniennetzes entspricht in weiten Teilen dem Tagesliniennetz. Lediglich die Linienführung der Linie 7 (neu VGN 1407) weist spürbare Unterschiede im Vergleich zum Tagesliniennetz auf. Neben der Führung über das Klinikum übernimmt die Linie außerhalb des Tagesverkehrs außerdem die Erschließung der Wohngebiete im Bereich Falkenegg und Thüringer Viertel. Sie übernimmt dabei in weiten Teilen die Linienführung der Linie 6 (neu VGN 1406). Der Linienweg der Linie 6 (neu VGN 1406) wird zu den Betriebszeiten des Freizeitliniennetzes (montags bis freitags ab etwa 20:30 Uhr, samstags ab 15 Uhr und sonn-/ feiertags ganztags) in die Linie 7 (neu VGN 1407) integriert. Mit wenigen Ausnahmen (z. B. Haltestellen Kürengrund und Dr.-Hans-Schack-Straße) werden alle Haltestellen entlang des Linienwegs der Linie 6 (neu VGN 1406) bedient.

8.3.7 Verknüpfungspunkte und Haltestellen

Die Haltestellen-Infrastruktur im Nahverkehrsraum ist gemäß der Funktion, der Lage und der Bedeutung unterschiedlich zu betrachten. Unter diesen Gesichtspunkten werden die Haltestellen anschließend beleuchtet. In Bezug auf die Funktion sowie die Bedeutung einer Haltestelle lässt sich die Haltestellen-Infrastruktur in zwei Begriffe unterteilen. Zum einen sind es die Verknüpfungspunkte, Haltestellen mit einem vorgesehenen Anschluss zwischen Bus und Bahn oder Bus und Bus, und

zum anderen die regulären Haltestellen.

Die Anforderungen an die Ausgestaltung der ÖPNV-Infrastruktur wurden im zweiten Kapitel des NVP unter dem Punkt „Zielsetzungen und Handlungsschwerpunkte zur Schaffung eines „barrierefreien ÖPNV“ im Landkreis und in der Stadt Coburg“ formuliert. In einem sogenannten Haltestellenkatalog wurden Anforderungen zur Ausstattung an die Bushaltestellen festgesetzt und in vier Kategorien entsprechend der jeweiligen Funktion der Haltestelle zugeordnet. Zu der Kategorie A zählen die Hauptumsteigepunkte mit systematischen Verknüpfungen zwischen SPNV und Bus. Weitere Verknüpfungspunkte mit regelmäßiger Bus-/ Bahn-Verknüpfung sowie Bushaltestellen mit hoher Verkehrsbedeutung (z. B. zentrale Bushaltestellen, Bus-/ Bus-Verknüpfungspunkt oder Haltestellen mit mehr als 200 Ein- und Aussteiger pro Tag) sind der Kategorie B zugeordnet. Haltestellen mit mittlerer sowie geringer Verkehrsbedeutung sind der Kategorie C unterteilt. Bushaltestellen mit sehr geringer Verkehrsbedeutung gehören zu der Kategorie D.

Verknüpfungspunkte²⁰⁵

Der wichtigste Verknüpfungspunkt im Nahverkehrsraum ist der ZOB am Bahnhof in Coburg. Er liegt am nordwestlichen Randbereich der Innenstadt. Neben der Funktion als Schnittstelle zum SPNV ist er auch die zentrale Haltestelle für den Regionalbusverkehr mit acht in Coburg endenden Regionalbuslinien. Zudem verkehren auch die WB-Linien²⁰⁶ 205 und 217 sowie die Linie 720 der OVG Sonneberg²⁰⁷ von und bis Coburg Bahnhof/ ZOB. Darüber hinaus bedienen mit Ausnahme der Linie 10 (neu VGN 1410) und Linie 8 (neu VGN 1408) alle Linien des Stadtbus Coburg den ZOB.

Wichtigster Verknüpfungspunkt zwischen den Buslinien des Stadtverkehrs in Coburg ist zudem die zentrale Haltestelle „Theaterplatz“. Hier besteht ein „Teilrendezvous“. Aufgrund des 30-Minuten-Taktes im Stadtbusverkehr wird so auf den Hauptachsen im Innenstadtbereich durch Überlagerung von Linien ein 15-Minuten-Takt sichergestellt.

²⁰⁵ Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF) (2023): aktuelle Fahrpläne für die Regionalbuslinien im Landkreis Coburg (unterschiedliche Fahrplangültigkeit je Fahrplan/ Linie), Zugriff am 09.02.2023; Liniennetz Regionalverkehr (eigene Darstellung), Arbeitsstand September 2021; SÜC Bus und Aquaria GmbH (2021): Stadtbus Coburg, Liniennetzplan, Gültig ab 01.01.2021

²⁰⁶ WerraBus GmbH (2022): Liniennetzplan Regionalverkehr, Hildburghausen; gültig ab 28.08.2022

²⁰⁷ Omnibus Verkehrs Gesellschaft mbH Sonneberg/ Thür (2022): Fahrplan Linie 720; gültig ab 29. August 2022

Weitere Verknüpfungspunkte mit Bedeutung im Busverkehr sind für den regionalen Busverkehr der zentrale Bahnhof sowie für den Stadtverkehr die Haltestelle Stadtzentrum Rathaus in Rödental. Die Aufgabe des Bahnhofs als Verknüpfungspunkt besteht darin den Anschluss an den Stadtverkehr sicherzustellen. Zusätzlich zu den zwei Stadtbuslinien²⁰⁸ wird der Bahnhof in Rödental von der Regionalbuslinien 8310 (neu VGN 1475) im Schulverkehr sowie von der Regionalbuslinie 8312 (neu VGN 1452) im Nachtverkehr, von der Linie 720 der OVG Sonneberg²⁰⁹ und der Coburger Stadtbuslinie 3 (neu VGN 1403) mit einzelnen Fahrten angefahren. Die Haltestelle Stadtzentrum Rathaus in Rödental ist eine weitere Verknüpfungshaltestelle für die zwei Stadtbuslinien.

Auch die im Ortskern liegende Haltestelle Arnoldplatz in Neustadt b. Coburg, die etwa 500 m vom Bahnhof entfernt liegt, hat die Aufgabe den Anschluss an den Stadtverkehr sicherzustellen. Der Verknüpfungspunkt Arnoldplatz wird zu Schulzeiten von den Regionalbuslinien 8308, 8309 und 8310 (neu VGN 1478, 1479 und 1475) sowie von der Regionalbuslinie 8312 (neu VGN 1452) im Nachtverkehr und der Rufbuslinie 8309.1 (neu VGN 1454.1) angefahren. Die beiden Stadtbuslinien A1 (Rot und Blau) bedienen ebenfalls die Haltestelle Arnoldplatz. Der Bahnhof als weiterer Verknüpfungspunkt in Neustadt b. Coburg ermöglicht zudem Anschlüsse an den SPNV. Dieser wird jedoch nur vom Rufbus (Linie 8309.1 (neu VGN 1454.1)) sowie von der regionalen Nachtbuslinie 8312 (neu VGN 1452) und den beiden Stadtbuslinien A1 (Rot und Blau) angefahren, nicht von den Regionalbuslinien im Schulverkehr.²¹⁰

Die Bahnhöfe in Bad Rodach und in Meeder sind ebenfalls wichtige Schnittstellen zum SPNV in und aus Richtung Coburg im Schulverkehr. Die Bahnhöfe in der Stadt Bad Rodach sowie in der Gemeinde Meeder befinden sich am Randbereich des Kernortes und werden von der Regionalbuslinie 8315 (neu VGN 1465) und der Rufbuslinie 8315.1 (neu VGN 1465.1) bedient. Zudem wird der Bahnhof in Bad Rodach von der WB-Linie 216²¹¹ angefahren.

Auch der Bahnhof in Ebersdorf b. Coburg, der etwa 500 m vom zentralen Bereich im Kernort liegt, dient der Verknüpfung zwischen SPNV und regionalem Busverkehr. Mit einem regelmäßigen Angebot wird der Bahnhof von der Regionalbuslinie 400 (neu VGN 1454) bedient. Zudem beginnen und enden die Fahrten der Rufbuslinie 8309.1 (neu VGN 1454.1) am Bahnhof in Ebersdorf b. Coburg. Im Schulverkehr wird der Bahnhof außerdem von den Regionalbuslinien 8307 und 8309 (neu VGN 1467 und 1479) angefahren.

²⁰⁸ Stadt Rödental (2023): Stadtbus Rödental, Netzplan und Fahrplan; Stand 2023

²⁰⁹ Omnibus Verkehrs Gesellschaft mbH Sonneberg/ Thür (2022): Fahrplan Linie 720; gültig ab 29. August 2022

²¹⁰ Omnibus Verkehrs Gesellschaft mbH Sonneberg/ Thür (2022): StadtBus Neustadt b. Coburg, Liniennetz und Fahrplan; gültig ab 29. August 2022

²¹¹ WerraBus GmbH (2022): Liniennetzplan Regionalverkehr, Hildburghausen; gültig ab 28.08.2022

Des Weiteren besteht im Regionalverkehr

- an der Haltestelle Domänenplatz in Sonnefeld eine Verknüpfung zwischen der Hauptlinie 400 (neu VGN 1454) sowie der Ergänzungslinie 8309 (neu VGN 1479) mit reinen Schulfahrten und der Rufbuslinie 8309.1 (neu VGN 1454.1),
- in Dietersdorf Verknüpfungen von der Linie 1451 zu den Rufbuslinien im südwestlichen Kreisgebiet.

Die Bahnhöfe Coburg und Ebersdorf bei Coburg wurden saniert und bieten nun attraktive Areale mit hoher Aufenthaltsqualität. Der Bahnhof in Coburg wurde vom gemeinnützige Bündnis Allianz pro Schiene zum „Bahnhof des Jahres 2022“ gewählt.²¹² Der Bahnhof Ebersdorf bei Coburg ist an einen Radweg angebunden, der am alten Bahndamm durch das Gemeindegebiet führt. Somit ist auch der Bahnhof vom Neubaugebiet in Frohnlach gut mit dem Rad zu erreichen.²¹³

Haltestellen²¹⁴

Im Nahverkehrsraum ist die Haltestellen-Infrastruktur flächendeckend ausgebaut. Jeder Orts- bzw. Stadtteil im Landkreis Coburg besitzt mindestens eine Haltestelle. Bis auf wenige Ortsteile (z. B. Meilschnitz, Wildenheid und Ebersdorf in Neustadt b. Coburg) werden auch die meisten Haltestellen von mindestens einer Regionalbuslinie oder einer Rufbuslinie angefahren. Wie bereits erwähnt werden zudem Haltestellen in weiten Teilen von Ahorn und Dörfles-Esbach sowie einige Haltestellen in Unter- sowie Oberlauter, in Niederfüllbach und in Rödental von den Coburger Stadtbuslinien bedient. Kleinere Ortschaften beschränken sich weitgehend auf eine Haltestelle, die sich in der Regel im zentralen Bereich einer Ortschaft befindet und nach der Ortschaft benannt ist. Die größeren Ortschaften besitzen zumal mehrere Haltestellen. In diesem Fall wird die zentrale Haltestelle in vielen Fällen „Ortsmitte“ genannt.

²¹² <https://www.allianz-pro-schiene.de/wettbewerbe/bahnhof-des-jahres/bahnhof-coburg/>; Zugriff am 20.03.2023

²¹³ <https://www.np-coburg.de/inhalt.neuer-bahnhof-schoener-ankommen-in-ebersdorf.575cd501-f6e1-4c11-a22c-09ba107ae92e.html>; Stand 24.08.2022

²¹⁴ Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF) (2023): aktuelle Fahrpläne für die Regionalbuslinien im Landkreis Coburg (unterschiedliche Fahrplangültigkeit je Fahrplan/ Linie), Zugriff am 09.02.2023; Liniennetz Regionalverkehr (eigene Darstellung), Arbeitsstand September 2021; SÜC Bus und Aquaria GmbH (2021): Stadtbus Coburg, Liniennetzplan; Gültig ab 01. 01.2021

8.3.8 Fahrzeuge im Regionalbusverkehr

Hinweis: Die Angaben im Kapitel 11.5.1 „Fahrzeuge im Regionalbusverkehr“ berücksichtigen ausschließlich die im Regionalbusverkehr eingesetzten Fahrzeuge der Omnibusverkehr Franken GmbH.

Seite | 163

Ausstattungsstandards²¹⁵

Derzeit werden vom Genehmigungsinhaber OVF 33 eigene Fahrzeuge, davon fünf neue Fahrzeuge seit 2022, sowie 19 weitere Fahrzeuge von Subunternehmer eingesetzt. Die OVF-Fahrzeuge besitzen zum Analysezeitpunkt (März 2023) ein Durchschnittsalter von etwa 8 Jahren.

Die meisten Fahrzeuge der Subunternehmen sowie alle OVF-Fahrzeuge sind mit Klimaanlage ausgerüstet, was sich, insbesondere auf längeren Teilstrecken, positiv auf den Fahrgastkomfort auswirkt. Ebenso besitzen alle Fahrzeuge der OVF über Dynamische Fahrgastinformationen (DFI).

Umweltstandards²¹⁶

Von den insgesamt 33 Fahrzeugen der OVF besitzen etwa 82 % aller Fahrzeuge die Euro-Norm VI oder besser. Die restlichen Fahrzeuge besitzen die Euro-Norm V.

8.3.9 Fahrgastinformation

Die Fahrgastinformation im Landkreis Coburg erfolgt auf verschiedenen Wegen. Generell besteht die Möglichkeit sich telefonisch direkt bei den Verkehrsunternehmen sowie auch beim Landkreis Coburg zu informieren.

Die SÜC betreibt ein InfoCenter in der Innenstadt direkt am Theaterplatz, in dem sowohl Fahrkarten erstanden werden können als auch weitergehende Informationen zum Fahrplanangebot und Fahrscheinsortiment eingeholt werden können, was auch für das Regionalbusangebot gilt.

Südlich der Innenstadt in der Bamberger Straße (Betriebshof SÜC/ OVF) hat die OVF ein Verkaufsbüro. Am Bahnhof ist ein klassischer DB-Fahrkartenschalter besetzt und es stehen Fahrscheinautomaten zur Verfügung, die ab 2024 auch das Sortiment des VGN vertreiben. Weitere Fahrscheinautomaten an den Bahnhöfen werden mit dem VGN-Beitritt aufgestellt.

Rund um die Uhr können Fahrplan und Tarifauskünfte, aber auch Informationen über das Bedienungsangebot im Stadt- und Regionalbusverkehr über das Internet abgerufen werden. Alle Fahrpläne im Regionalbusverkehr sind über die Homepage der DB Regio Bus Bayern GmbH (Omnibusverkehr Franken GmbH) abrufbar, die

²¹⁵ OVF (2022): aktuelle Fahrzeugliste OVF mit Subunternehmen; Stand 2022

²¹⁶ ebenda

Fahrpläne sowie der Liniennetzplan (für das Tages- sowie das Freizeitnetz) des Stadtverkehrs in Coburg sind auf der Homepage der SÜC hinterlegt.

Für die sogenannten Z-Busse gibt es einen zusätzlichen Fahrplan. Der Netzplan sowie die Fahrpläne zu den Stadtbuslinien in Rödental sind auf der Homepage der Stadt Rödental zu finden. Mit dem VGN-Beitritt können ab dem 01.01.2024 zudem alle Fahrpläne im Regionalbusverkehr sowie den Stadtbusverkehren Coburg und Rödental auf der Homepage des Verkehrsverbunds Großraum Nürnberg abgerufen werden. Die Informationen zu dem Stadtbusverkehr in Neustadt bei Coburg sind sowohl auf der Homepage der Stadt als auch auf der Internetseite der OVG Sonneberg verfügbar. Über die Internetseite www.coburgmobil.de gelangt man auf die Homepage der „Mobilitätsregion Coburg“. Die Internetseite bietet Informationen über die Region Coburg in Bezug auf die Verkehrsmittel Bus und Bahn, Fahrrad und Auto. Über eine Verlinkung gelangt man zur Fahrplanauskunft auf der Homepage des Verkehrsverbunds Großraum Nürnberg (weitere digitale Angebote des VGN siehe Kapitel 8.3.2).

Informationen zum Regionalbusverkehr können außerdem auf der Homepage der Stadt Coburg abgerufen werden (mit Verlinkung zur Homepage der DB Regio Bus Bayern GmbH) Für Informationen zum Stadtbusverkehr wird die Internetseite der SÜC verlinkt. Außerdem ist auf der Homepage mit einer Verlinkung auf den Bayern Fahrplan/MOBY (Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH) eine digitale Fahrplanauskunft möglich. Die Stadt Coburg bietet zudem eine interaktive Liniennetzkarte mit Informationen zu den einzelnen Haltestellen für das gesamte Stadtgebiet.

9 Nachfrage und Verkehrsleistung im Busverkehr

9.1 Nachfrage

Regionalverkehr

Nach Jahren der Fahrgastrückgänge Anfang der 2010er Jahre konnte Ende der 2010er Jahre mit dem neuen Regionalbusverkehr eine Trendwende in der Fahrgastnachfrage bewirkt werden. In den Jahren 2020 und 2021 ist die Nachfrage in Folge der Corona-Pandemie auf den meisten Linien deutlich zurückgegangen. Auch Anfang 2022 wurden noch deutlich weniger Fahrgeldeinnahmen verzeichnet, was auf eine noch geringe Nachfrage ggü. der Vor-Corona-Zeit hindeutet. Ab Ende 2022 war jedoch im Landkreis Coburg wieder ein Aufwärtstrend der Fahrgastzahlen zu verzeichnen. Es ist davon auszugehen, dass diese Zuwächse im Zusammenhang mit der zwischenzeitlichen Einführung des „9-Euro-Tickets“ stehen.

Die Auswirkungen der Pandemie auf das Mobilitätsverhalten sind vor allem auf der Linie 8312 (neu VGN 1452) erkennbar. Insbesondere aufgrund der Corona bedingten Einstellung der Linie in insgesamt fünf Monaten in 2020 sind die Fahrgastzahlen in der Summe um rund 96 % zurückgegangen. Trotz der allgemein geringeren Mobilität in der Corona-Zeit wiesen aber auch zwei Linien (8309 und 8315 (neu VGN 1479 und 1465)) steigende Fahrgastzahlen auf. Die Fahrgastzahlen auf der Linie 8315 Coburg – Bad Rodach (neu VGN 1465) haben sich sogar mehr als verdoppelt.²¹⁷

Insgesamt sind deutliche Unterschiede in der räumlichen Nachfrageverteilung erkennbar. Wie in der Vergangenheit sind die Achsen Coburg – Itzgrund/ Buch a. Forst, Coburg – Weitramsdorf – Seßlach und Coburg – Ebersdorf b. Coburg – Sonnefeld – Weidhausen von der höchsten Nachfrage im Busverkehr geprägt.

²¹⁷ Omnibusverkehr Franken GmbH: Linienbündel West und Ost im Landkreis Coburg. Jährlicher Statusbericht 2020; Stand 15.01.2021.

Tabelle 32: Entwicklung der Fahrgastnachfrage 2019 (vor der Pandemie) – 2020²¹⁸

Linie	Fahrgäste Vor-Corona-Situation (2019)	Fahrgäste Corona-Situation (2020)	Nachfrageentwicklung 2019 – 2020
400 (neu VGN 1454)	284.741	142.581	- 50 %
8301 (neu VGN 1451)	292.095	235.123	- 20 %
8307 (neu VGN 1467)	7.304	6.337	- 13 %
8308 (neu VGN 1478)	71.085	66.311	- 7 %
8309 (neu VGN 1479)	120.492	122.365	+ 2 %
8310 (neu VGN 1475)	105.442	88.507	- 16 %
8312 (neu VGN 1452)	19.832	886	- 96%
8315 (neu VGN 1465)	34.287	73.393	+ 114 %
8318 (neu VGN 1468)	109.260	106.520	- 3 %
8319 (neu VGN 1469)	337.890	311.024	- 8 %

Auf den Rufbuslinien sieht die Entwicklung der Fahrgastzahlen zwischen den Jahren 2019 und 2020 trotz der Auswirkungen der Corona-Pandemie im Allgemeinen sehr positiv aus. Zwischen den Jahren 2019 und 2022 haben sich die Fahrgastzahlen auf nahezu allen Linien mehr als verdoppelt. Die nachfrageschwächste Linie ist die Linie 8319.1 (neu VGN 1451.1), wobei auf der Linie 8319.1 (neu VGN 1469.1) die Fahrgastnachfrage am stärksten gestiegen ist, denn die Anzahl der Fahrgäste hat sich seit 2019 bis 2022 verdreifacht.²¹⁹ Diese Entwicklung ist weitgehend auf die im Jahr 2021 vorgenommenen Anpassungen an der Rufbuslinie 8319.1 (neu VGN 1469.1) zurückzuführen. Darüber hinaus wurden im selben Jahr die Rufbuslinien 8319.03 sowie 8306.1 (neu VGN 1469.3 und 1454.2) eingeführt.²²⁰ Die Rufbuslinie 8319.2 (neu VGN 1469.2) wurde im Jahr 2020 für die Gemeinde Itzgrund eingeführt, um einerseits einen direkten Busanschluss nach Bamberg an Nachmittagen herzustellen und andererseits die einzelnen Ortsteile in Itzgrund zu bedienen.²²¹

²¹⁸ ebenda

²¹⁹ Mobilitätsregion Coburg, Ausschuss für Umwelt, Energie und Mobilität: Regionaler Busverkehr 2022; Sachstand; Stand 28.03.2023.

²²⁰ Landkreis Coburg, Ausschuss für Umwelt, Energie und Mobilität: Regionaler Busverkehr 2020; Sachstandbericht; Stand 13.04.2021.

²²¹ Landkreis Coburg, Ausschuss für Umwelt, Energie und Mobilität: Informationsvorlage FBL. Vorlage Nr. 176/2020. Weiterentwicklung von Fahrplanangeboten; Stand 01.09.2020.

Tabelle 33: Entwicklung der Fahrgastnachfrage 2019 (vor der Pandemie) – 2022²²²

Linie	Fahrgäste 2019	Fahrgäste 2020	Fahrgäste 2021	Fahrgäste 2022	Nachfrage- entwicklung 2019 – 2022
8301.1 (neu VGN 1451.1)	3.474	3.425	3.973	4.629	+ 33 %
8309.1 (neu VGN 1454.1)	913	1.705	1.279	2.143	+ 135 %
8315.1 (neu VGN 1465.1)	1.056	1.481	1.636	2.587	+ 145 %
8319.1 (neu VGN 1469.1)	257	566	915	1.162	+ 352 %
gesamt	6.070	7.689	8.009	10.533	+ 74 %

Hinweis: in den Jahren 2021 sowie 2022 sind Linien hinzugekommen sowie gestrichen worden.

Stadtbus Coburg

Insgesamt erreichte der Stadtbus Coburg im Jahr 2021 eine Gesamtnachfrage im Linienverkehr von etwa 2,2 Mio. Fahrgästen. Zwischen 2013 bis 2019 lag die Fahrgastnachfrage im Stadtbusverkehr stabil bei rund 4,1 Mio. Nutzenden. Ähnlich wie beim Regionalverkehr ist die Gesamtnachfrage nach dem Jahr 2019 coronabedingt wesentlich geschrumpft (minus 47 %). Im Jahr 2023 ist die Nachfrage wieder auf 3,5 Mio. angestiegen.²²³

9.2 Leistung

Im Jahr 2020 (31.12.2020) betrug die jährliche Verkehrsleistung im Regionalverkehr im Landkreis Coburg rund 1,07 Mio. Fahrplan-Kilometer.²²⁴ Im Stadtbusverkehr 1,7 Mio. Fahrplan-Kilometer.

²²² Mobilitätsregion Coburg, Ausschuss für Umwelt, Energie und Mobilität: Regionaler Busverkehr 2022; Sachstand; Stand 28.03.2023.

²²³ Stadt Coburg, Stabstelle ÖPNV, Marita Nehring, Stand November 2024

²²⁴ Omnibusverkehr Franken GmbH (2021): Linienbündel West und Ost im Landkreis Coburg, Jährlicher Statusbericht 2020 gemäß Leistungsbeschreibung 5.15.4; Stand 15.01.2021

10 Rückblick – 3. NVP für Stadt und Landkreis Coburg 2015 – 2024 (Bilanz der Umsetzung)

Neben den allgemeinen Zielen und Rahmenvorgaben der Raumordnung- und Landesplanung, wurden im 4. NVP für Stadt und Landkreis Coburg 2015 Zielsetzungen und Handlungsschwerpunkte zur Schaffung eines „barrierefreien ÖPNV“ im Landkreis und in der Stadt Coburg formuliert. Diesbezüglich wurde ein Haltestellenkatalog entwickelt, der Anforderungen zur Ausstattung einer Bushaltestelle beinhaltet. Für die Weiterentwicklung und Ausgestaltung des Regionalverkehrs im Landkreis Coburg sowie für die Stadt Coburg wurde das sogenannte Anforderungsprofil entwickelt²²⁵

Im Zuge der Umsetzung des Haltestellenausbauprogramms der Stadt Coburg wurden bereits in der Vergangenheit diverse Haltestellen barrierefrei umgebaut. Der barrierefreie Haltestellenausbau ist weiterhin fortlaufend geplant. Inzwischen sind 59 Haltestellen im Liniennetz des Coburger Stadtbusses barrierefrei ausgebaut.²²⁶ Zudem wurde der DFI im Stadtgebiet Coburg mit einem neuen RBL erneuert. Auch verschiedene SPNV-Zugangsstellen wurden in den letzten Jahren erneuert. Einzelne Haltestellen im Landkreis Coburg wurden bei Straßenbauarbeiten im Hinblick auf Barrierefreiheit mit umgebaut (z. B. der Wendepplatz in Oberlauter, Schule Großheirath, Obersiemau).

Darüber hinaus wurden Kooperationen mit den Nachbarlandkreisen gebildet, so dass daraus landkreisgrenzüberschreitende Linien entstanden sind. Neben einzelnen Verbindungen in Richtung Lichtenfels, Haßberge und Hildburghausen stellt vor allem die (geförderte) Linie 400 eine über die Landesgrenzen hinaus wichtige Verbindung in Richtung Kronach her.

Infolge des VGN-Beitritts haben sich unter anderem in den Tarifstrukturen Änderungen ergeben (siehe Kapitel 8.3.2). Vor dem Beitritt wurden bereits regelmäßige Anpassungen in Bezug auf den Tarif im Nahverkehrsraum Coburg vorgenommen. Im Hinblick auf die Digitalisierung sind neue Angebote entstanden, wie z. B. die kostenlose App FAIRTIQ zum Erwerb von digitalen Fahrausweisen in unterschiedlicher Ausführung im e-Tarif oder auch die Wohin-Du-Willst-App im Regionalbusverkehr mit Buchung der Rufbusfahrten.

In der folgenden Abbildung sind die wesentlichen Entwicklungen seit der letztmaligen Fortschreibung des NVP 2015 – 2024 dargestellt.

²²⁵ Fortschreibung des NVP für Stadt und Landkreis Coburg, ARGE ÖPNV Stadt und Landkreis Coburg; Endbericht; Stand Juli 2015

²²⁶ SÜC Bus und Aquaria GmbH (2021): Stadtbuss Coburg, Liniennetzplan; Gültig ab 01.01.2021

RÜCKBLICK seit 2015	
ÖPNV	Sep. 2016 Einführung „modernes“ Bedienungsangebot im Regionalbusverkehr: Direktverbindungen sowie schnellere Verbindungen, neue Rufbus-Angebote als Zubringer zu den Hauptlinien mit Anschlussgarantie, regelmäßiges Angebot am Wochenende, Angebotsausweitung am Abend Landkreis Coburg
SPNV	2017 Anbindung Coburgs an ICE-Netz: Inbetriebnahme ICE Hochgeschwindigkeitsstrecke München – Berlin Stadt und Landkreis Coburg
ÖPNV	Aug. 2018 Einführung Nacht-Anruf-Sammel-Taxi- Angebot (A.S.T. Coburger Land) für Landkreis Coburg Landkreis Coburg
ÖPNV	2018 Stadtbusverkehr Coburg bis Oberlauter Stadt Coburg
ÖPNV	2019 Angebotsverbesserungen im Stadtbusverkehr Coburg Stadt Coburg
ÖPNV	Nov. 2019 Stadtbusverkehr Coburg bis Rödental Stadt Coburg
SPNV	Dez. 2020 Inbetriebnahme Haltepunkt Coburg-Beiersdorf Stadt Coburg
SPNV	2019 - 2021 Sanierung Coburger Bahnhof (Motto „Zukunftsbahnhof“; Auszeichnung „Bahnhof des Jahres“ von dem gemeinnützigen Verkehrsbündnis Allianz pro Schiene e. V. im Aug. 2022) inkl. Park&Ride-Platz an der Adamistraße (2021) Stadt Coburg
ÖPNV	Mai 2021 Einführung der landesbedeutsamen Schnellbuslinie 800 („Der Coburger“) zwischen Oberfranken, Unterfranken und Hessen Stadt und Landkreis Coburg
SPNV	2022 Einweihung des neuen Bahnhofes in Ebersdorf bei Coburg nach Umbau (Neugestaltung Bahnhofsumfeld, Park&Ride-Plätze, 2 Fahrradboxen) Landkreis Coburg
ÖPNV	2022 Anschaffung von drei Elektrobussen für den Stadtverkehr Coburg (August 2019 Testprojekt mit einem Elektrobus) Stadt Coburg
ÖPNV SPNV	Juni 2022 bundesweites „9-Euro-Ticket“ Stadt und Landkreis Coburg
ÖPNV	März 2023 Einführung der „FAIRTIQ“-App (digitaler Fahrausweis) für den Regional- und Stadtverkehr als Testprojekt Stadt und Landkreis Coburg
ÖPNV SPNV	Mai 2023 Einführung Deutschland-Ticket Stadt und Landkreis Coburg
ÖPNV	Jan. 2024 Beitritt zum Verkehrsverbund Großraum Nürnberg: Veränderungen in Tarifstrukturen sowie weiteren systemrelevanten Aspekten (z. B. Linienummerierung) Stadt und Landkreis Coburg
SPNV	Juni 2024 Start des Franken-Thüringen-Expresses (FTX) mit schnellerer RE-Verbindung nach Erfurt Stadt und Landkreis Coburg



Abbildung 27: Rückblick, Veränderungen seit 2015 im Landkreis Coburg und Stadt Coburg²²⁷

Angebot²²⁸

Das Angebot im Regionalverkehr im Landkreis Coburg ist seit der letzten Fortschreibung des NVP im Jahr 2015 im Rahmen der bedarfsorientierten Überplanung des gesamten Liniennetzes differenziert angepasst worden. Der Großteil der Änderungen sind infolge der Einführung des neuen Bedienungsmodells im Regionalverkehr im Jahr 2016 eingetreten. Im Stadtbus Coburg wurde in den vergangenen Jahren das Angebot punktuell angepasst, daher waren die Fahrplanänderungen der letzten Jahre eher marginal. Folgend sind die einzelnen Änderungen im Angebot dargestellt.

Tabelle 34: Änderungen im Verkehrsangebot im Nahverkehrsraum Coburg seit der letztmaligen Fortschreibung des NVP 2015 – 2024

Änderungen im Regionalverkehr seit 2015	
Linie 8301 A	eingestellt/ auf Rufbuslinie 8301.1 (neu VGN 1451.1) umgestellt
Linien 8306, 8306 A und 8306 B	in neue Regionalbuslinie 400 (neu VGN 1454) sowie teilweise in die Rufbuslinie 8306.1 (neu VGN 1454.2) integriert
Linie 8310	Einzugsbereich erweitert (zusätzliche Bedienung des nördlichen Stadtbereiches in Neustadt b. Coburg durch die Linie 8310 (neu VGN 1475))
Linie 8311	eingestellt (Bedienung in Rödental nun durch die Regionalbuslinie 8310 (neu VGN 1475), die Linie 720 (OVG Sonneberg) sowie die Coburger Stadtbuslinie 3)
Linie 8312	neue Funktion erhalten: Nachtverkehrslinie (vorher Parallelverkehr zum Schienenkorridor im Korridor Coburg – Rödental – Neustadt b. Coburg (– Sonneberg) räumlich und zeitlich)
Linien 8313, 8315 A und 8315 B	integriert in die Regionalbuslinie 8315 (neu VGN 1465) sowie in das Rufbusangebot der Linie 8315.1 (neu VGN 1465.1; für Raum Bad Rodach und Raum Meeder) inkl. Abstimmung mit SPNV
Linie 8318	Verknüpfung in Oberlauter mit Stadtbuslinie 2 (neu VGN 1402), dadurch durchgängiges dichtes Angebot auf dem Korridor Coburg – Unterlauter – Oberlauter – Tiefenlauter – Neukirchen – Tremersdorf – Rottenbach

²²⁷ Stadt Coburg, Stabstelle ÖPNV, Marita Nehring, Stand Juli 2024

²²⁸ aktuelles Angebot mit dem Angebot aus der letzten Fortschreibung verglichen; Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult (2015): Fortschreibung des NVP für Stadt und Landkreis Coburg, ARGE ÖPNV Stadt und Landkreis Coburg; Endbericht; Stand Juli 2015

Linie 8319	Erweiterung des dichten Angebotes bis nach Lahm in der Gemeinde Itzgrund
Linie 8319 A	aufgelöst und Angebot in die Rufbuslinien 8319.1 (neu VGN 1469.1), 8319.2 (neu VGN 1469.2) und 8319.3 (neu VGN 1469.3) integriert
nahezu gesamtes bedarfsgesteuertes Rufbusangebot	Umstellung auf reine Rufbuslinien sowie Ergänzung in weiteren Teilen des Landkreises
Änderungen in den Stadtverkehren im Landkreis Coburg seit 2015	
Stadtverkehr in Neustadt b. Coburg: Linien A1-R, A1-B und A1-H	aufgelöst und in zwei Linien A1 rot (regelmäßig) und A1 blau (bedarfsgesteuert) integriert; kaum Änderungen im Angebot
Stadtverkehr in Rödental: Linien 1a, 1b, 1c, 1d und 2	aufgelöst, neu geordnet und in zwei Linien 1 (neu VGN 1481) und 2 (neu VGN 1482) integriert, dabei die flächendeckend stündliche Anbindung aus den Ortsteilen an die Kernstadt auf eine ca. 1,5-stündliche Anbindung verringert
Angebot an Bürgerbussen, Seniorbussen oder ähnliches im gesamten Landkreis Coburg	ausgebaut (Verfügbarkeit in nahezu jeder Stadt und Gemeinde im Landkreis)
Änderungen im Stadtverkehr Coburg seit 2015	
Linie 1A	als Hauptlinie 10 (neu VGN 1410; vorher Ergänzungslinie) ausgebaut; Erschließung Korridor Lauterer Höhe – Bertelsdorfer Höhe – Bhf. – Stadtmitte – Klinikum – Ketschendorf – Pelzhügel – Creidlitz

11 Zustandsbewertung

Im Rahmen des NVP definiert der Aufgabenträger Qualitätsanforderungen an die ÖPNV-Bedienung im Regionalverkehr. Im Zuge der Analyse wird das bestehende ÖPNV-Angebot auf die Einhaltung der formulierten Anforderungen untersucht und bewertet (siehe Kapitel 5.3).

Die Bewertung der Angebotsqualität im Stadtbus Coburg erfolgt auf der Grundlage von Richtwerten in Anlehnung an die Empfehlungen des VDV²²⁹ und an Erfahrungswerte aus anderen Regionen.

Basis für die Mängelanalyse sind das Verkehrsangebot und die infrastrukturellen Gegebenheiten im Fahrplanjahr 2021/22.

Für die Städte, Gemeinden und Ortsteile im Nahverkehrsraum werden folgende Parameter untersucht:

- ÖPNV-Angebotsqualität
 - Erschließungsqualität:
Bewertung der räumlichen Wirkung der Haltestelleneinzugsbereiche
 - Bedienungsqualität:
Bewertung der Bedienung aus dem jeweiligen Stadt-/ Ortsteil in das jeweilige Versorgungszentrum sowie in das Oberzentrum Coburg
 - Verbindungsqualität:
Bewertung der relevanten Relationen mit dem Kriterium Umsteigenotwendigkeit
- Erfüllung der Zielsetzung „Ausbau des ÖPNV als verlässliches Mobilitätsangebot für die Alltagsmobilität“
- Anschlusssituation
- Erreichbarkeit wichtiger Ziele
- Systemtransparenz im Regionalbusverkehr im Landkreis Coburg
- Barrierefreiheit im ÖPNV im Regionalbusverkehr im Landkreis Coburg
- Anschließend werden die Ergebnisse aus den Untersuchungen sowie aus weiteren Erhebungen in einer SWOT-Analyse²³⁰ zusammengetragen.

²²⁹ VDV: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (2019): VDV-Schrift4: Verkehrserschließung, Verkehrsangebot und Netzqualität im ÖPNV; Ausgabe 01/2019

²³⁰ Strengths (Stärken), Weaknesses (Schwächen), Opportunities (Chancen) und Threats (Risiken)

Für die Analyse wird ein einheitliches Untersuchungsraaster unter vorrangig raumstrukturpolitischen Gesichtspunkten über alle Gemeinden nach Ortsgrößenklassen (Ortsteile > 200 EW) im Landkreis Coburg zur transparenten Bewertung des ÖPNV-Angebotes gelegt. Betriebswirtschaftliche Aspekte, wie der Aufwand zur Gewährleistung der definierten Beurteilungswerte (beispielsweise von abseits liegenden Ortschaften), bleiben in dieser Bewertung zunächst unberücksichtigt. Für den Stadtverkehr Coburg erfolgt eine gesonderte Bewertung.

Ob und in welchem Umfang die festgestellten Defizite in der Erschließungs-, Bedienungs- und Verbindungsqualität unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten mit Verbesserungen im Fahrplanangebot tatsächlich behoben werden können, wird im Rahmen der Konzepterarbeitung geprüft. Hierbei ist ausschlaggebend, inwieweit ausreichende Nachfragepotenziale auf den Relationen bestehen, die eine Umschichtung bzw. Verdichtung der Verkehrsleistungen in diesen Bereichen wirtschaftlich vertretbar erscheinen lassen. Verbesserungen sollten in erster Linie auf Relationen angestrebt werden, auf denen die allgemeine Verkehrsnachfrage (Mobilitätsverflechtungen) darauf schließen lässt, dass hier Marktpotenziale durch das derzeitige Angebot nicht ausreichend ausgeschöpft werden können.

11.1 Bewertung der Angebotsqualität im Landkreis Coburg

11.1.1 Einschätzung zur ÖPNV-Erreichbarkeit im Landkreis Coburg

Eine 2022 durchgeführte bundesweite Untersuchung der Erreichbarkeit von Bus und Bahn in den deutschen Kreisen und kreisfreien Städten ergab, dass im Landkreis Coburg insgesamt 62,0 % der Bevölkerung maximal 600 m (Bus) bzw. 1.200 m (Bahn) Luftlinie von einer Haltestelle mit mindestens 28 Abfahrten am Tag entfernt wohnt.²³¹ Zum Vergleich seien folgende Werte genannt:

- Durchschnitt Freistaat Bayern: 74,7 %,
- Landkreis Lichtenfels: 52,0 %,
- Landkreis Bamberg: 44,2 %,
- Landkreis Haßberge: 29,6 %,

In der Stadt Coburg beträgt der Wert 99,3 %, was einer Topplatzierung im Ranking bedeutet und als flächenhafte Erschließung mit einem Grundangebot zu bewerten ist.

²³¹ <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/dossiers/erreichbarkeitsranking/>

Im Kreisgebiet steht somit der Bevölkerung eine flächenhafte und regelmäßige Grundbedienung zur Verfügung. Es sei jedoch ausdrücklich darauf hingewiesen, dass mit dem in der Untersuchung angesetzten Indikator nicht ausgedrückt wird, dass es sich unmittelbar um eine zum MIV konkurrenzfähige Bedienung handelt.

11.1.2 Erschließungsqualität

Die Bewertung der Erschließungsqualität im Nahverkehrsraum erfolgt auf Basis der im Anforderungsprofil für die Weiterentwicklung und Ausgestaltung des Regionalverkehrs definierten Richtwerte für die Haltestelleneinzugsbereiche (vgl. Kapitel 5.3.3) und dem Fahrplanangebot aus dem Jahr 2021. Sie richtet sich nach der räumlichen Erschließungswirkung der ÖPNV-Haltestellen vor Ort.

Bewertung der Erschließungsqualität

Das ÖPNV-Netz im Untersuchungsgebiet mit den ausgewiesenen Haltestellen sowie den Haltepunkten im SPNV ist in weiten Teilen ohne gravierende Mängel in der Erschließung. Die zentralen Bereiche der Kommunen sowie größere zusammenhängende Siedlungen sind ausreichend gut an den ÖPNV angeschlossen. Nur wenige Gebiete liegen außerhalb der definierten Haltestelleneinzugsbereiche (siehe Abbildung 28 und Abbildung 29). Die ÖPNV-Erschließung in Coburg, Rödentel und Neustadt bei Coburg wird durch die dortigen Stadtverkehre weitestgehend abgedeckt. Kleinere Erschließungslücken konzentrieren sich weitgehend auf die Siedlungsrandlagen, lediglich in einzelnen Teilbereichen sind kleinere zusammenhängende Siedlungsbereiche nicht den definierten Standards entsprechend erschlossen.

Darüber hinaus treten punktuell Defizite in der Erschließung im Umfeld von Gewerbegebieten auf, wobei Gewerbegebiete in den hier vorliegenden Größenordnungen bzw. Strukturen erfahrungsgemäß eher geringere Potenziale für den ÖPNV aufweisen. Für diese Gebiete erfolgt eine Bewertung der Situation vor Ort. Zu berücksichtigen ist hierbei, dass gerade im produzierenden Gewerbe häufig im Schichtbetrieb gearbeitet wird und eine ÖPNV-Erschließung durch ein System, welches in seiner Hauptaufgabe auf den Schulverkehr ausgerichtet ist, nur sehr eingeschränkt möglich ist.

Aufbauend auf den Ergebnissen wurde eine entsprechende Einschätzung hinsichtlich der Erschließungs- und Bedienungsqualität vorgenommen.

Folgende Ortsteile (mehr als 200 Einwohnern) verfügen außerhalb des Schulverkehrs über kein ÖPNV-Angebot:

- Meilschnitz in Neustadt bei Coburg
- Ebersdorf in Neustadt bei Coburg
- Finkenau in Ahorn (Teilbereich vom Ortsteil Triebsdorf-Finkenau)
- sowie Weidach-Vogelherd in Weitramsdorf (keine direkte HA am Ort, nächste HA befindet sich im Stadtteil Scheuerfeld in der Stadt Coburg).

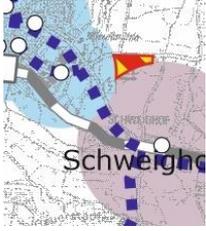
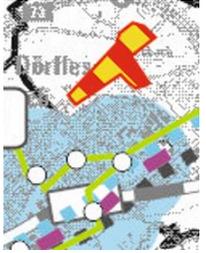
Darüber hinaus wird in vielen Bereichen außerhalb der Schulzeiten ein stark eingeschränktes Bedienungsangebot vorgehalten:

- Ahlstadt in Meeder (überwiegend Schulfahrten und kein Angebot am Wochenende)
- Weißenbrunn am Forst in Untersiemau (überwiegend Schulfahrten)
- Meschenbach in Untersiemau (überwiegend Schulfahrten)
- Birkach am Forst in Untersiemau (überwiegend Schulfahrten)
- Herreth in Itzgrund (kein Angebot am Wochenende)
- Lahm in Itzgrund (kein Angebot am Wochenende).

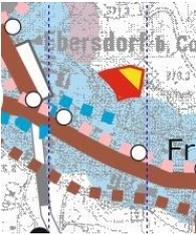
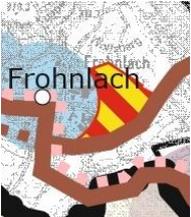
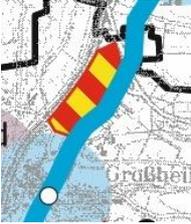
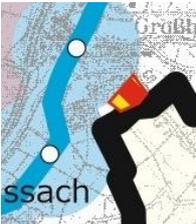
Die Analyse der nicht erschlossenen bzw. unzureichend bedienten Gebiete im Kreisgebiet zeigt nur in ganz wenigen Teilbereichen eine Defizitausprägung, die mit einem gewissen Handlungsbedarf bewertet werden kann. Die Einschätzung der Betroffenheit als mindestens „mittlerer Handlungsbedarf“ bedeutet, dass hier ein nennenswerter Bedarf vorhanden ist, so dass das Defizit eine tieferegehende Betrachtung erfordert.

Die Ergebnisse der Analyse sind in Tabelle 35 zusammenfassend dargestellt.

Tabelle 35: Siedlungsbereiche mit Defiziten in der Erschließung (Erschließungslücken)

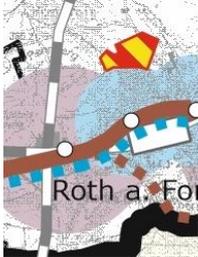
Ortsteil/ Siedlungs- bereich	Defizit – Bewertung der Situation	Qualitative planerische Einschätzung zur Betroffenheit/ Handlungsbedarf
<i>Ahorn</i>		
Schorkendorf 	<ul style="list-style-type: none"> • Nordwestliches Gebiet, Stangenäcker, Krebsmühlenweg liegt außerhalb des definierten Haltestelleneinzugsbereichs von 500 m (Betroffenheit ca. 30 Einfamilien-häuser) 	→ geringer Handlungsbedarf
<i>Bad Rodach</i>		
Kernort Bad Rodach 	<ul style="list-style-type: none"> • Gewerbliche Einrichtungen an der Elsaer Straße liegt außerhalb des definierten Haltestelleneinzugsbereichs von 500 m • Entfernung zur nächsten Haltestelle bis zu 1000 m 	→ kein bzw. sehr geringer Handlungsbedarf
<i>Dörfles-Esbach</i>		
Esbach 	<ul style="list-style-type: none"> • Einzelne Häuser an der Bertelsdorfer Straße, Lauterbergstraße und Von Werthern-Straße liegen außerhalb des definierten Haltestelleneinzugsbereichs von 500m • seit 2018 Erschließung Baugebiet „Gartenäcker“ östlich der Von-Werthen-Straße (27 EFH)²³² • Entfernung zur nächsten Haltestelle bis zu 900 m 	→ geringer Handlungsbedarf

²³² Befragung der Städte und Gemeinden zur Fortschreibung des NVP für Stadt und Landkreis Coburg (durchgeführt bis zum 20.05.2022) durch Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult; Stand 10.06.2022

<i>Ebersdorf bei Coburg</i>		
<p>Kernort Ebersdorf bei Coburg</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Nördliche Wohnsiedlung „Am Frohnberg“ (Betroffenheit ca. 30 – 50 Einfamilienhäuser) liegt außerhalb des definierten Haltestelleneinzugsbereichs von 500 m • Entfernung zur nächsten Haltestelle bis zu 700 m 	<p>➔ geringer bis mittlerer Handlungsbedarf</p>
<p>Frohnlach</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Östlicher Teilbereich liegt außerhalb des definierten Haltestelleneinzugsbereichs von 500 m • seit 2017 Erweiterung Baugebiet „Am Weinberg“ (50 Bauplätze, bis 2024 weitere 40 Bauplätze geplant („Örtleinsgrund und „Am Weinberg“))²³³ • Entfernung zur nächsten Haltestelle bis zu 800 m 	<p>➔ geringer bis mittlerer Handlungsbedarf</p> <p>Überprüfen der Möglichkeiten zur Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle auf der Sonnefelder Straße zur Verbesserung der räumlichen Erschließungswirkung</p>
<i>Großheirath</i>		
<p>Kernort Großheirath</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • keine ÖPNV-Erschließung des Gewerbegebiets Nord und an der Tonwerkstraße (keine Betriebe/ Agglomeration in ÖPNV-relevanter Größenordnung) • seit 2016 Ausbau Gewerbegebiet (ca. 20 ha, weiterer Ausbau 2022)²³⁴ • Entfernung zur nächsten Haltestelle ca. 800-1.000 m 	<p>➔ geringer Handlungsbedarf</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Neubaugebiet im Südosten von Großheirath (ca. 25 Ein-/ Zweifamilienhäuser) liegt außerhalb des definierten Haltestelleneinzugsbereichs von 500 m • Entfernung zur nächsten Haltestelle bis zu 700 m 	<p>➔ sehr geringer Handlungsbedarf</p>

²³³ ebenda

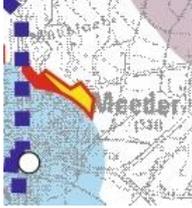
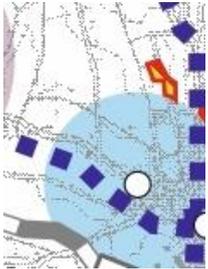
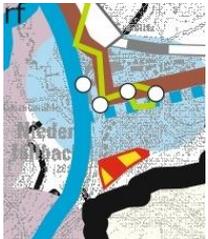
²³⁴ ebenda

<i>Grub am Forst</i>		
<p>Kernort Grub am Forst</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Das Wohngebiet im Bereich Am Renner im Nordosten von Grub am Forst (Betroffenheit ca. 50 Ein-/Zweifamilienhäuser) liegt außerhalb des definierten Haltestelleneinzugsbereichs von 500 m • Entfernung zur nächsten Haltestelle bis zu 900 m 	<p>➔ geringer Handlungsbedarf</p>
<p>Kernort Grub am Forst</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Der Randbereich des Siedlungsgebietes im Nordwesten von Grub am Forst (Betroffenheit ca. 20 Ein-/Zweifamilienhäuser und ein Großbetrieb) liegt außerhalb des definierten Haltestelleneinzugsbereichs von 500 m • Entfernung zur nächsten Haltestelle bis zu 900 m 	<p>➔ geringer Handlungsbedarf</p>
<i>Itzgrund</i>		
<p>Gleußen</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Wohngebiet im Osten vom Gleußen wird nicht vom ÖPNV erschlossen (Betroffenheit ca. 70 Ein-/Zweifamilienhäuser) • Entfernung zur nächsten Haltestelle bis zu 900 m. 	<p>➔ geringer bis mittlerer Handlungsbedarf</p> <p>Überprüfen der Möglichkeiten zur Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle auf der Kloster-Banz-Straße auf Höhe der Zufahrt zum Wohngebiet zur Verbesserung der räumlichen Erschließungswirkung</p>
<p>Büdenhof</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Einzelne Gehöfte nicht erschlossen, ca. 2.500 m bis zur nächsten Haltestelle 	<p>➔ kein Handlungsbedarf</p>
<p>Schottenstein</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Wohngebiet im Bereich „Zur Mühle“ ganz im Osten von Schottenstein (Betroffenheit ca. 20 Ein- /Zweifamilienhäuser) liegt außerhalb des definierten Haltestelleneinzugsbereichs von 500 m • Entfernung zur nächsten Haltestelle bis zu 700 m 	<p>➔ kein bis sehr geringer Handlungsbedarf</p>

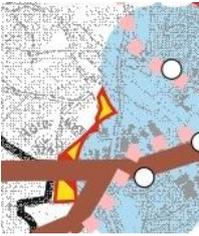
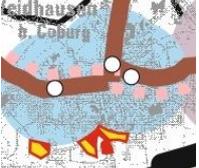
<p>Ferienhof Schloss Schenkenau bei Kaltenbrunn</p> 	<ul style="list-style-type: none"> keine ÖPNV-Erschließung 	<p>➔ kein Handlungsbedarf</p>
<p><i>Lautertal</i></p>		
<p>Unterlauter</p> 	<ul style="list-style-type: none"> Siedlungsgebiet im Bereich „Seerangen“ nördlich des Rosenauer Wegs (Betroffenheit derzeit ca. 30-50 Ein-/ Zweifamilienhäuser; Gebiet befindet sich in der Entwicklung) liegt außerhalb des definierten Haltestelleneinzugsbereichs von 500 m seit 2022 Neubaugebiet „Blauer Hügel II“ (25 Wohneinheiten) östlich vom Siedlungsgebiet im Bereich „Seerangen“ und des Rosenauer Wegs²³⁵ Entfernung zur nächsten Haltestelle bis zu 1.000 m 	<p>➔ geringer bis mittlerer Handlungsbedarf</p> <p>Überprüfen der Möglichkeiten zur Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle auf dem Rosenauer Weg zur Verbesserung der räumlichen Erschließungswirkung</p>
<p>Oberlauter</p> 	<ul style="list-style-type: none"> Siedlungsgebiet im Bereich „Am Fröschengraben“ (Betroffenheit ca. 30 bis 50 Ein-/ Zweifamilienhäuser) liegt außerhalb des definierten Haltestelleneinzugsbereichs von 500 m seit 2022 Neubaugebiet „Geisäcker“ (ca. 50 Wohneinheiten)²³⁶ Entfernung zur nächsten Haltestelle bis zu 1.000 m 	<p>➔ geringer bis mittlerer Handlungsbedarf</p> <p>Überprüfen der Möglichkeiten zur Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle auf der Goldbergstraße/ Am Fröschengraben zur Verbesserung der räumlichen Erschließungswirkung</p>
<p>Tiefenlauter</p> 	<ul style="list-style-type: none"> Einzelne Häuser/ Gehöfte/ Ferienwohnung am Rand des 750 m Einzugsbereiches nicht angeschlossen 	<p>➔ kein Handlungsbedarf</p>

²³⁵ ebenda

²³⁶ ebenda

<i>Meeder</i>		
<p>Kernort Meeder</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • nordöstlicher Randbereich zwischen Drossenhäuser Weg und Saalfelder Straße (Betroffenheit <20 Ein-/ Zweifamilienhäuser) liegt außerhalb des definierten Haltestelleneinzugsbereichs von 500 m • für 2023/ 2024 Baulandausweisung für ein Wohngebiet (ca. 20 Wohnhäuser) geplant²³⁷ • Entfernung zur nächsten Haltestelle bis zu 700 m 	<p>➔ geringer bis mittlerer Handlungsbedarf</p> <p>Überprüfen der Möglichkeiten zur Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle auf der Sonneberger Straße zur Verbesserung der räumlichen Erschließungswirkung</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • einzelne Gehöfte im Norden von Meeder (sehr geringe Betroffenheit, ca. 10 Gehöfte) liegen außerhalb der definierten Einzugsradien von 750 m • Entfernung zur nächsten Haltestelle bis zu 900 m 	<p>➔ kein Handlungsbedarf</p>
<i>Niederfüllbach</i>		
<p>Kernort Niederfüllbach</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Südlicher Randbereich (Betroffenheit ca. 30 Ein-/ Zweifamilienhäuser) liegt außerhalb des definierten Haltestelleneinzugsbereichs von 500 m • Neues Baugebiet bis 2020 am „Herrschaftsfeld“ (ca. 30 Bauplätze) • dichtes Bedienungsangebot durch Anbindung mit Stadtbus Coburg (Linie 1 im 30-Minuten-Takt) • Entfernung zur nächsten Haltestelle bis zu 700 m 	<p>➔ geringer bis mittlerer Handlungsbedarf</p> <p>Überprüfen der Möglichkeiten zur Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle auf dem Jean-Paul-Weg (Änderung der Einbahnstraße nötig) zur Verbesserung der räumlichen Erschließungswirkung</p>

²³⁷ ebenda

<i>Sonnefeld</i>		
<p>Kernort Sonnefeld</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Randbereich des Gewerbegebietes im Westen von Sonnefeld liegt außerhalb des definierten Haltestelleneinzugsbereichs von 500 m • Entfernung zur nächsten Haltestelle bis zu 700 m 	<p>➔ sehr geringer Handlungsbedarf</p> <p>Überprüfen der Möglichkeiten zur Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle auf der Frohnlacher Straße auf Höhe der Zufahrt zum Gewerbegebiet zur Verbesserung der räumlichen Erschließungswirkung</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • seit 2021 Erschließung Wohnbaugewbiet „Hummerberg IVb“ (ca. 20 Wohneinheiten; Verlängerung Kiefernweg)²³⁸; Wohngebiet liegt außerhalb des definierten Haltestelleneinzugsbereichs von 500 m • Entfernung zur nächsten Haltestelle bis zu 750 m 	<p>➔ sehr geringer Handlungsbedarf</p>
<i>Untersiemau</i>		
<p>Kernort</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Einzelne Gehöfte im Süden von Untersiemau liegen außerhalb des definierten Haltestelleneinzugsbereichs von 750 m • Entfernung zur nächsten Haltestelle bis zu 800 m 	<p>➔ kein Handlungsbedarf</p>
<i>Weidhausen</i>		
<p>Kernort Weidhausen</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • kleinere Teilbereiche im Südosten von Weidhausen liegen am Rand des 500 m-Einzugsbereiches 	<p>➔ sehr geringer Handlungsbedarf</p>
<i>Weitramsdorf</i>		
<p>Weidach</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Westlicher Randbereich (Betroffenheit ca 50 Einfamilienhäuser) liegt außerhalb des definierten Haltestelleneinzugsbereichs von 500 m • Entfernung zur nächsten Haltestelle bis zu 800 m 	<p>➔ geringer Handlungsbedarf</p>

²³⁸ ebenda

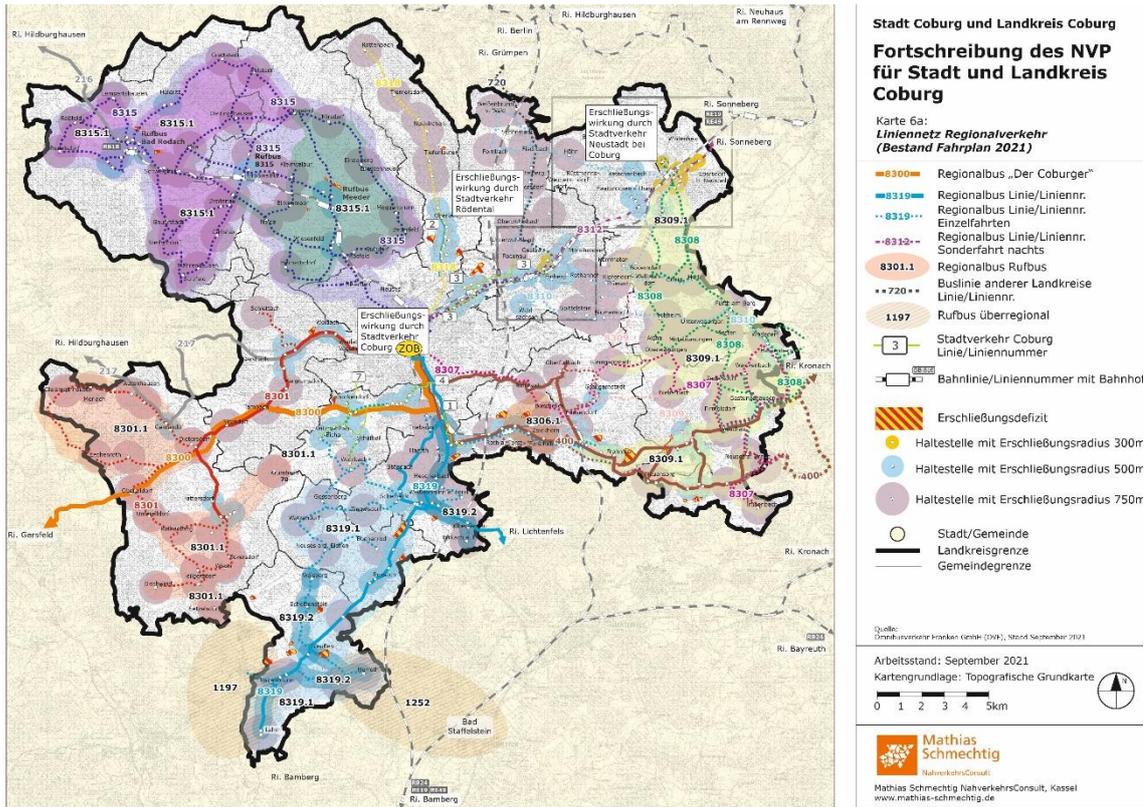


Abbildung 28: Erschließung Regionalverkehr (Bestand Fahrplan 2021)

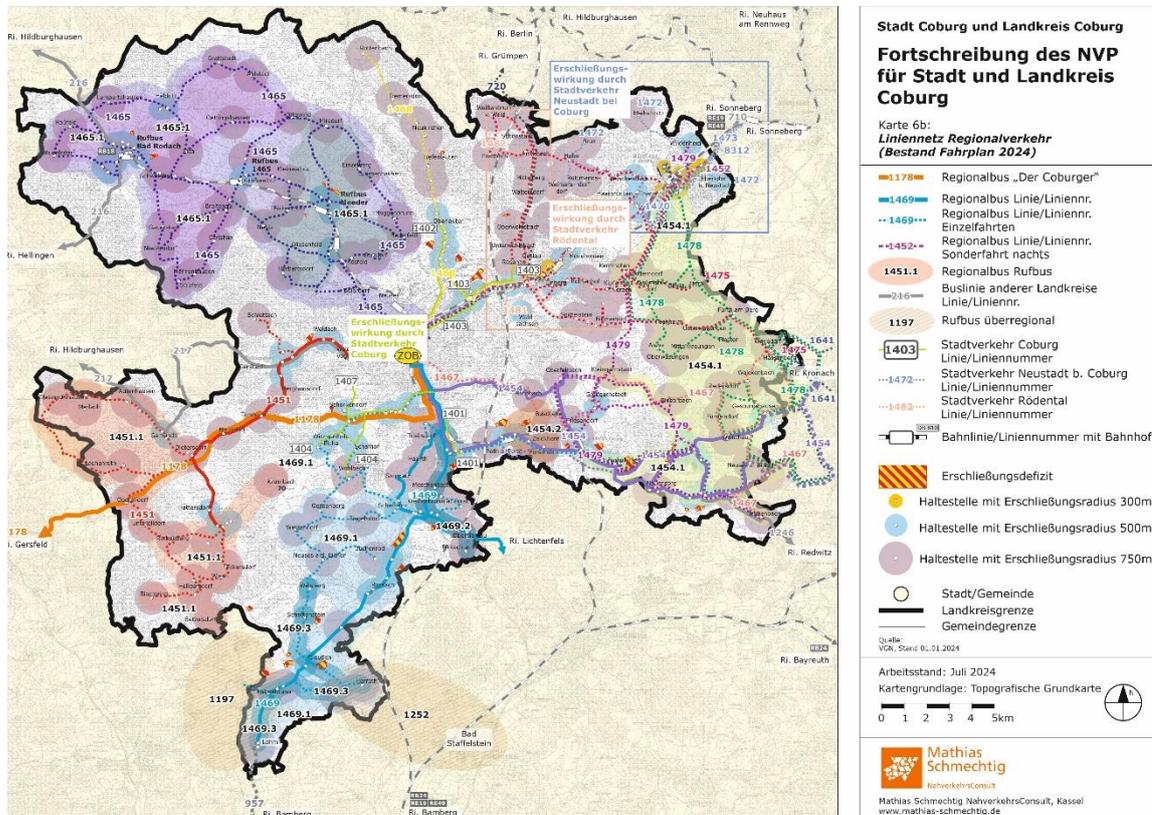


Abbildung 29: Erschließung Regionalverkehr (Bestand Fahrplan 2024)

Aus den hier dargestellten Erschließungsdefiziten lässt sich nicht unmittelbar ein Handlungsbedarf ableiten. Es ist im Einzelfall zu prüfen, ob sich eine wirtschaftlich vertretbare und betrieblich bzw. verkehrlich sinnvolle ÖPNV-Erschließung umsetzen lässt, für die bei Haltestelleneinrichtungen auch die Zustimmung der Verkehrsbehörde bzw. der Polizei notwendig sein kann.

11.1.3 Bedienungsqualität und Verbindungsqualität

Die Bewertung der Bedienungsqualität erfolgt differenziert für die Kommunen und ihre Ortsteile in Abhängigkeit der Einwohnergröße bzw. der Funktion als zentraler Ort mit entsprechenden Qualitätsmerkmalen (Methodik siehe Kapitel 0). Untersucht werden die Verbindungen aus allen Ortsteilen mit mehr als 200 Einwohnern zum Oberzentrum Coburg sowie zum jeweiligen Unter- bzw. Kleinzentrum. Für jeden Ort wird hierbei eine Referenzhaltestelle in zentraler Lage definiert. Bei Ortsteilen, die durch eine peripher gelegene Haltestelle ein deutlich besseres Bedienungsangebot aufweisen, wird diese bzw. werden beide Haltestellen in die Betrachtung einbezogen.

Bei der Bewertung der Bedienungshäufigkeit wird nicht nur die Anzahl der angebotenen Fahrten, sondern auch die regelmäßige Verteilung der Fahrten über den gesamten Tag bewertet. Insbesondere bei den in vielen Bereichen des Untersuchungsgebietes vorherrschenden nicht vertakteten Angeboten ist die zeitliche Anordnung der Fahrten zu berücksichtigen. Gerade längere Fahrplanlücken wirken sich negativ auf die ÖPNV-Nutzung im Besorgungs- und Freizeitverkehr aus.

Im Rahmen der Bewertung der Bedienungsqualität wird außerdem für die relevanten Relationen die Umsteigenotwendigkeit berücksichtigt, für wichtige Ziele der Grundversorgung, konkret Einrichtungen zur medizinischen Grundversorgung sowie Nahversorgung, wird darüber hinaus die ÖPNV-Reisezeit berücksichtigt.

Bewertung der Bedienungsqualität

Insgesamt ist das Bedienungsangebot im Nahverkehrsraum Landkreis Coburg stark durch den Schülerverkehr geprägt. Als „gut“ ist das Angebot insbesondere in den durch den SPNV erschlossenen Gebieten zu bewerten, sowie entlang der Hauptachsen im Busverkehr. Aufgrund der ausgeprägten Ausrichtung des nahezu gesamten Liniennetzes im Nahverkehrsraum auf die Kreisstadt Coburg wird das Oberzentrum aus vielen Bereichen des Landkreises direkt und ohne Umsteigeerfordernis erreicht. Dennoch wirkt sich auch hier die starke Ausrichtung des gesamten Systems auf den Schülerverkehr auf die Bedienungsqualität aus. Lediglich die an den Schienenstrecken gelegenen Ortschaften sowie an den Hauptachsen des regionalen Busverkehrs verfügen ganztags über ein regelmäßiges, vertaktetes Angebot in und aus der Kreisstadt. Die Anbindung der Ortsteile an die jeweiligen Versorgungs- bzw. Verwaltungsstandorte ist im Rahmen der definierten Richtwerte in weiten Teilen als gut bzw. zufriedenstellend zu beurteilen. Die meisten der untersuchten Gemeindeteile verfügen weitgehend über ein Fahrtenangebot in der Relation an das nächste Unter- bzw. Klein- oder Mittelzentrum, das mindestens den geforderten Richtwerten

entspricht. Eine unzureichende Bedienungsqualität ist vor allem in kleineren Ortsteilen festzustellen.

Tabelle 36: Erläuterung der Defizite in der Bedienungsqualität²³⁹

Ortsteil/ Siedlungs- bereich	Defizit – Relation Oberzentrum (OZ) Relation Versorgungszentrum (VZ)	Bewertung der Situation
<i>Kernbereich der zentralen Orte</i>		
Sonnefeld	Relation OZ: • HVZ I: aus RI OZ nur eine Fahrt Hinweis: Verbindung mit Linie 400	○ unzureichende Bedienung (Linie 400)
Untersiemau	Relation OZ: • HVZ II: in RI OZ in T120 Hinweis: Verbindung mit Linie 8319	○ unzureichende Bedienung (Linie 8319)
<i>Orte, Ortsteile bzw. Stadtteil größer 1.000 EW</i>		
Kernort, Großheirath	Relation OZ: • HVZ I: aus RI OZ nur eine Fahrt • HVZ II: in RI OZ in T120 • NVZ I: in und aus RI OZ in T120 Hinweis: Verbindung mit Linie 8319	○ unzureichende Bedienung (Linie 8319)
	Relation VZ: • HVZ I: in RI VZ Einzelfahrten, nicht stündlich; aus RI VZ in T120 • HVZ II: in RI VZ T120, aus RI KIZ in T60 ohne Verdichter • NVZ I: in und aus RI VZ in T120 Hinweis: Verbindung mit Linie 8319	○ unzureichende Bedienung (Linie 8319)
Wildenheid, Neustadt b. Coburg	Relation OZ: • HVZ I: in RI OZ nicht stdl., aus RI OZ nur 1 Fahrt • HVZ II: stdl. aber ohne Verdichter • SVZ I: in RI OZ kein Angebot • SVZ II: aus RI OZ kein Angebot Hinweis: Verbindung überwiegend mit Linie A1 + RE 49 mit zu langer Umsteigezeit	○ unzureichende Bedienung (Linie A1) sowie fehlende bzw. mangelnde Verknüpfung

²³⁹ Hinweis: in der Tabelle sind die alten Liniennummernbezeichnungen enthalten, da die Analyse bereits vor den VGN-Beitritt erfolgte

Ortsteil/ Siedlungs- bereich	Defizit – Relation Oberzentrum (OZ) Relation Versorgungszentrum (VZ)	Bewertung der Situation
	Relation VZ: <ul style="list-style-type: none"> • SVZ I: in RI MZ kein Angebot Hinweis: Verbindung mit Linie A1	<ul style="list-style-type: none"> ○ unzureichende Bedienung (Linie A1)
Einberg, Rödental	Relation OZ: <ul style="list-style-type: none"> • SVZ I: in RI OZ kein Angebot, aus RI OZ lange Fahrzeit (Umsteigezeit) • SVZ II: aus RI OZ kein Angebot Hinweis: Verbindung überwiegend mit Linie SBR 1/2 + RE 49 mit zum Teil zu langer Umsteigezeit	<ul style="list-style-type: none"> ○ unzureichende Bedienung (Linie SBR1/2) sowie fehlende bzw. mangelnde Verknüpfung
	Relation VZ: <ul style="list-style-type: none"> • SVZ I: in RI UZ kein Angebot Hinweis: Verbindung mit Linie SBR1 und SBR2 (und 8312)	<ul style="list-style-type: none"> ○ unzureichende Bedienung (Linie SBR1/2)
<i>Orte und zusammenhängende Siedlungsbereiche 500 bis 1.000 EW</i>		
Heldritt, Bad Rodach	Relation VZ: <ul style="list-style-type: none"> • HVZ I: in RI UZ keine Fahrt, aus RI UZ 1 Fahrt mit 1 Umstieg Hinweis: Verbindung mit Linie 8315.1	<ul style="list-style-type: none"> ○ unzureichende Bedienung (Linie 8315.1)
Ketschenbach, Neustadt b. Coburg	Relation OZ: <ul style="list-style-type: none"> • HVZ I: in und aus RI OZ nur 1 Fahrt, aus RI OZ über 30 Min Umsteigezeit • HVZ II: in RI OZ kein T120, aus RI OZ über 30 Min Umsteigezeit • NVZ I: in und aus RI OZ über 30 Min Umsteigezeit • NVZ II: in und aus RI OZ kein Angebot Hinweis: Verbindung mit Linie A1 + 8909 + Re 49 und mit Linie A1 + RE 19/ 49 mit zu langer Umsteigezeit	<ul style="list-style-type: none"> ○ unzureichende Bedienung (Linie A1) sowie fehlende bzw. mangelnde Verknüpfung
	Relation VZ: <ul style="list-style-type: none"> • HVZ I+II: in RI MZ nur 2 Fahrten, aus RI MZ kein Angebot • NVZ II: in und aus RI MZ kein Angebot Hinweis: Verbindung mit Linie A1 (und 8310)	<ul style="list-style-type: none"> ○ unzureichende Bedienung (Linie A1)

Ortsteil/ Siedlungs- bereich	Defizit – Relation Oberzentrum (OZ) Relation Versorgungszentrum (VZ)	Bewertung der Situation
Haarbrücken, Neustadt b. Coburg	Relation OZ: <ul style="list-style-type: none"> • HVZ I: in RI OZ 1 Fahrt mit über 20 Min Umsteigezeit • HVZ II: in RI OZ Einzelfahrten, aus RI OZ stündlich jedoch über 30 Min Umsteigezeit • NVZ I: in und aus Ri OZ Fahrten mit über 30 Min Umsteigezeit • NVZ II: in und aus RI OZ keine Fahrt Hinweis: Verbindung überwiegend mit Linie A1 + RE 49 mit zu langer Umsteigezeit	<ul style="list-style-type: none"> ○ unzureichende Bedienung (Linie A1) sowie fehlende bzw. mangelnde Verknüpfung
	Relation VZ: <ul style="list-style-type: none"> • NVZ II: aus und in RI MZ keine Fahrt Hinweis: Verbindung mit Linie A1, 710 und 8310	<ul style="list-style-type: none"> ○ unzureichende Bedienung (Linie A1)
Gestungshausen, Sonnefeld	Relation VZ: <ul style="list-style-type: none"> • HVZ I: aus RI KIZ nur eine Fahrt • HVZ II: in RI KIZ: stündlich mit Lücken ab 15 Uhr, aus RI KIZ 3 Fahrten Hinweis: Verbindung überwiegend mit Linie 400 + 400 mit zum Teil zu langer Umsteigezeit (und Linie 8307 und 8309.1)	<ul style="list-style-type: none"> ○ unzureichende Bedienung (Linie 400 und 8309.1) sowie fehlende bzw. mangelnde Verknüpfung
Hassenberg, Sonnefeld	Relation OZ: <ul style="list-style-type: none"> • HVZ I: in und aus RI OZ tlw. Fahrten mit über 20 Min Umsteigezeit • HVZ II: in und aus RI OZ unregelmäßige Fahrten, kein Verdichter Hinweis: Verbindung überwiegend mit Linie 8309.1 + 400/ RE 49 mit zum Teil zu langer Umsteigezeit	<ul style="list-style-type: none"> ○ unzureichende Bedienung (Linie 400 und 8309.1) sowie fehlende bzw. mangelnde Verknüpfung
	Relation VZ: <ul style="list-style-type: none"> • HVZ I: aus RI KIZ nur 1 Fahrt • HVZ II: in und aus RI KIZ nur 2 Fahrten Hinweis: Verbindung mit Linie 8309.1	<ul style="list-style-type: none"> ○ unzureichende Bedienung (Linie 8309.1)

Ortsteil/ Siedlungs- bereich	Defizit – Relation Oberzentrum (OZ) Relation Versorgungszentrum (VZ)	Bewertung der Situation
Scherneck, Untersiemau	Relation VZ: <ul style="list-style-type: none"> • HVZ I: in RI und aus KIZ nur 1 Fahrt • HVZ II: in RI KIZ zweistündlich ohne Verdichter, aus RI KIZ Einzelfahrten Hinweis: Verbindung mit Linie 8319	<ul style="list-style-type: none"> ○ unzureichende Bedienung (Linie 8319)
Waldsachsen, Rödental	Relation OZ: <ul style="list-style-type: none"> • HVZ I: in und aus RI OZ eine Fahrt • HVZ II: in und aus RI OZ 3 Fahrten (2 von 3 Fahrten über 30 Min Umsteigezeit) • NVZ I: aus RI OZ über 20 Min Umsteigezeit • NVZ II: aus RI OZ 1 Fahrt Hinweis: Verbindung überwiegend mit Linie SBR 1 + RE 19/ 49 mit zum Teil zu langer Umsteigezeit	<ul style="list-style-type: none"> ○ fehlende bzw. mangelnde Verknüpfung
<i>Orte und zusammenhängende Siedlungsbereiche 200 bis 500 EW</i>		
Neuses a. d. Eichen, Großheirath	Relation VZ: <ul style="list-style-type: none"> • HVZ I: in und aus RI KIZ 1 Fahrt (2 Umstiege) • HVZ II: in und aus RI KIZ Einzelfahrten (2 Umstiege) Hinweis: Verbindung überwiegend mit Linie 8319 + 8319.1; zum Teil Verbindungen mit 2 Umstiege	<ul style="list-style-type: none"> ○ unzureichende Bedienung (Linie 8319 und 8319.1)
Buchenrod, Großheirath	Relation OZ: <ul style="list-style-type: none"> • HVZ I: in und aus RI OZ 1 Fahrt • HVZ II: in RI OZ 3 Fahrten, aus RI OZ kein Angebot bis 15 Uhr Hinweis: Verbindung überwiegend mit Linie 8319 + 8319.1	<ul style="list-style-type: none"> ○ unzureichende Bedienung (Linie 8319 und 8319.1)
	Relation VZ: <ul style="list-style-type: none"> • HVZ I: in und aus RI KIZ 1 Fahrt (2 Umstiege) • HVZ II: in und aus RI KIZ Einzelfahrten (2 Umstiege) Hinweis: Verbindung überwiegend mit Linie 8319 + 8319.1; zum Teil Verbindungen mit 2 Umstiege	<ul style="list-style-type: none"> ○ unzureichende Bedienung (Linie 8319 und 8319.1)

Ortsteil/ Siedlungs- bereich	Defizit – Relation Oberzentrum (OZ) Relation Versorgungszentrum (VZ)	Bewertung der Situation
Weißbrunn v. Wald, Rödental	Relation OZ: <ul style="list-style-type: none"> • HVZ I: in und aus RI OZ 1 Fahrt • HVZ II: in RI OZ Einzelfahrten, aus RI OZ 3 Fahrten • NVZ II: in RI OZ 1 Fahrt über 30 Min Umsteigezeit, aus RI OZ kein Angebot Hinweis: Verbindung überwiegend mit Linie SBR 2 + RE 19/ 49 mit zum Teil zu langer Umsteigezeit	<ul style="list-style-type: none"> ○ unzureichende Bedienung (Linie SBR2) sowie fehlende bzw. mangelnde Verknüpfung
Mittelberg, Rödental	Relation OZ: <ul style="list-style-type: none"> • HVZ I: in und aus RI OZ 1 Fahrt • HVZ II: in RI OZ Einzelfahrten, aus RI OZ 3 Fahrten • NVZ II: in RI OZ 1 Fahrt über 30 Min Umsteigezeit, aus RI OZ kein Angebot Hinweis: Verbindung überwiegend mit Linie SBR 2 + RE 19/ 49 mit zum Teil zu langer Umsteigezeit	<ul style="list-style-type: none"> ○ unzureichende Bedienung (Linie SBR2) sowie fehlende bzw. mangelnde Verknüpfung
Oberwohlsbach, Rödental	Relation OZ: <ul style="list-style-type: none"> • HVZ I: in und aus RI OZ 1 Fahrt • HVZ II: in RI OZ Einzelfahrten, aus RI OZ 3 Fahrten • NVZ II: in RI OZ 1 Fahrt über 30 Min Umsteigezeit, aus RI OZ kein Angebot Hinweis: Verbindung überwiegend mit Linie SBR 2 + RE 19/ 49 mit zum Teil zu langer Umsteigezeit	<ul style="list-style-type: none"> ○ unzureichende Bedienung (Linie SBR2) sowie fehlende bzw. mangelnde Verknüpfung
Unterwohlsbach, Rödental	Relation OZ: <ul style="list-style-type: none"> • HVZ I: in und aus RI OZ 1 Fahrt • HVZ II: in RI OZ Einzelfahrten, aus RI OZ 3 Fahrten • NVZ II: in RI OZ 1 Fahrt über 30 Min Umsteigezeit, aus RI OZ kein Angebot Hinweis: Verbindung überwiegend mit Linie SBR 2 + RE 19/ 49 mit zum Teil zu langer Umsteigezeit	<ul style="list-style-type: none"> ○ unzureichende Bedienung (Linie SBR2) sowie fehlende bzw. mangelnde Verknüpfung

Ortsteil/ Siedlungs- bereich	Defizit – Relation Oberzentrum (OZ) Relation Versorgungszentrum (VZ)	Bewertung der Situation
Splittelstein, Rödental	Relation OZ: • NVZ II: in RI OZ 1 Fahrt über 30 Min Umsteigezeit, aus RI OZ kein Angebot Hinweis: Verbindung überwiegend mit Linie SBR 1 + RE 19/ 49 mit zum Teil zu langer Umsteigezeit	○ unzureichende Bedienung (Linie SBR1) sowie fehlende bzw. mangelnde Verknüpfung
	Relation VZ: • NVZ II: aus RI ZU kein Angebot Hinweis: Verbindung mit Linie SBR1	○ unzureichende Bedienung (Linie SBR1)
Blumenrod, Rödental	Relation OZ: • NVZ II: in RI OZ 1 Fahrt über 30 Min Umsteigezeit, aus RI OZ kein Angebot Hinweis: Verbindung überwiegend mit Linie SBR 1 + RE 19/ 49 mit zum Teil zu langer Umsteigezeit	○ unzureichende Bedienung (Linie SBR1) sowie fehlende bzw. mangelnde Verknüpfung
	Relation VZ: • NVZ II: aus RI ZU kein Angebot Hinweis: Verbindung mit Linie SBR1	○ unzureichende Bedienung (Linie SBR1)
Kipfendorf, Rödental	Relation OZ: • NVZ II: in RI OZ 1 Fahrt über 30 Min Umsteigezeit, aus RI OZ kein Angebot Hinweis: Verbindung überwiegend mit Linie SBR 1 + RE 19/ 49 mit zum Teil zu langer Umsteigezeit	○ unzureichende Bedienung (Linie SBR1) sowie fehlende bzw. mangelnde Verknüpfung
	Relation VZ: • NVZ II: aus RI ZU kein Angebot Hinweis: Verbindung mit Linie SBR1	○ unzureichende Bedienung (Linie SBR1)
Rothenhof, Rödental	Relation OZ: • NVZ II: in RI OZ 1 Fahrt über 30 Min Umsteigezeit, aus RI OZ kein Angebot Hinweis: Verbindung überwiegend mit Linie SBR 1 + RE 19/ 49 mit zum Teil zu langer Umsteigezeit	○ unzureichende Bedienung (Linie SBR1) sowie fehlende bzw. mangelnde Verknüpfung
	Relation VZ: • NVZ II: aus RI ZU kein Angebot Hinweis: Verbindung mit Linie SBR1	○ unzureichende Bedienung (Linie SBR1)

Ortsteil/ Siedlungs- bereich	Defizit – Relation Oberzentrum (OZ) Relation Versorgungszentrum (VZ)	Bewertung der Situation
Herreth, Itzgrund	Relation OZ: <ul style="list-style-type: none"> • HVZ I: in RI OZ 1 Fahrt, aus RI OZ keine Fahrt Hinweis: Verbindung überwiegend mit Linie 8319 + 8319.1	<ul style="list-style-type: none"> ○ unzureichende Bedienung (Linie 8319 und 8319.1)
	Relation VZ: <ul style="list-style-type: none"> • HVZ I: in RI KIZ 1 Fahrt über 30 Min Umsteigezeit, aus RI KIZ kein Angebot • HVZ II: in RI KIZ 3 Fahrten mit 2 Umstiegen und tlw. 30 Min Umsteigezeit, aus RI KIZ Einzelfahrten • NVZ II: in RI KIZ kein Angebot, aus RI KIZ 1 Fahrt mit 2 Umstiegen und über 20 Min Umsteigezeit Hinweis: Verbindung überwiegend mit Linie 8319 + 8319.1; zum Teil Verbindungen mit 2 Umstiegen und/ oder zu langer Umsteigezeit	<ul style="list-style-type: none"> ○ unzureichende Bedienung (Linie 8319 und 8319.1)
Meilschnitz, Neustadt b. Coburg	Relation OZ: <ul style="list-style-type: none"> • HVZ I: in RI OZ 1 Fahrt, aus RI OZ keine Fahrt • HVZ II: in RI OZ 3 Fahrten, aus RI OZ Einzelfahrten • NVZ I: in RI OZ 1 Fahrt • NVZ II: in und aus RI OZ keine Fahrt Hinweis: Verbindung überwiegend mit Linie A1 + RE 49; zum Teil Verbindungen mit 2 Umstiegen und zu langer Umsteigezeit	<ul style="list-style-type: none"> ○ unzureichende Bedienung (Linie A1) sowie fehlende bzw. mangelnde Verknüpfung
	Relation VZ: <ul style="list-style-type: none"> • HVZ I: in und aus RI MZ 1 Fahrt • HVZ II: in und aus RI MZ Einzelfahrten • NVZ I: in RI MZ 1 Fahrt • NVZ II: in und aus RI MZ keine Fahrt Hinweis: Verbindung überwiegend mit Linie A1; zum Teil Verbindungen mit Umstieg und zu langer Umsteigezeit	<ul style="list-style-type: none"> ○ unzureichende Bedienung (Linie A1)

Ortsteil/ Siedlungs- bereich	Defizit – Relation Oberzentrum (OZ) Relation Versorgungszentrum (VZ)	Bewertung der Situation
Thann, Neustadt b. Coburg	Relation OZ: <ul style="list-style-type: none"> • HVZ I: in und aus RI OZ 1 Fahrt • HVZ II: in RI OZ Einzelfahrten, aus RI OZ stündlich • NVZ I: in und aus RI OZ 2 Fahrten • NVZ II: in und aus RI OZ keine Fahrt Hinweis: Unterschiedliche Verbindungen mit den Linien A1, 8310, RE 19 und 45 zum Teil mit 2 Umstiegen und zu langer Umsteigezeit	<ul style="list-style-type: none"> ○ unzureichende Bedienung (Linie A1) sowie fehlende bzw. mangelnde Verknüpfung
	Relation VZ: <ul style="list-style-type: none"> • HVZ I: in und aus RI MZ 1 Fahrt • HVZ II: in RI MZ Einzelfahrten • NVZ II: in und aus RI MZ keine Fahrt Hinweis: Verbindung mit Linie A1	<ul style="list-style-type: none"> ○ unzureichende Bedienung (Linie A1)
Ebersdorf, Neustadt b. Coburg	Relation OZ: <ul style="list-style-type: none"> • HVZ I: in RI OZ 1 Fahrt, aus RI OZ keine Fahrt • HVZ II: in RI OZ keine Fahrt, aus RI OZ Einzelfahrten • NVZ I: in RI OZ keine Fahrt, aus RI OZ 1 Fahrt • NVZ II: in und aus RI OZ keine Fahrt Hinweis: Verbindung überwiegend mit Linie A + RE 49; zum Teil Verbindungen mit 2 Umstiegen und zu langer Umsteigezeit	<ul style="list-style-type: none"> ○ unzureichende Bedienung (Linie A1) sowie fehlende bzw. mangelnde Verknüpfung
	Relation VZ: <ul style="list-style-type: none"> • HVZ I: in RI MZ 1 Fahrt, aus RI MZ keine Fahrt • HVZ II: in RI MZ keine Fahrt, aus RI MZ Einzelfahrten • NVZ I: in RI MZ keine Fahrt • NVZ II: in und aus RI MZ keine Fahrt Hinweis: Verbindung mit Linie A1	<ul style="list-style-type: none"> ○ unzureichende Bedienung (Linie A1)

Ortsteil/ Siedlungs- bereich	Defizit – Relation Oberzentrum (OZ) Relation Versorgungszentrum (VZ)	Bewertung der Situation
Stöppach, Untersiemau	Relation VZ: <ul style="list-style-type: none"> • HVZ I: in und aus RI KIZ 1 Fahrt • HVZ II: in RI KIZ in T120 ohne Verstärker, aus RI KIZ 2 Fahrten (Einzelfahrten) Hinweis: Verbindung mit Linie 8319	<ul style="list-style-type: none"> ○ unzureichende Bedienung (Linie 8319)
Haarth, Untersiemau	Relation VZ: <ul style="list-style-type: none"> • HVZ I: in und aus RI KIZ 1 Fahrt • HVZ II: in RI KIZ in T120 ohne Verstärker, aus RI KIZ 2 Fahrten (Einzelfahrten) • Hinweis: Verbindung mit Linie 8319 	<ul style="list-style-type: none"> ○ unzureichende Bedienung (Linie 8319)

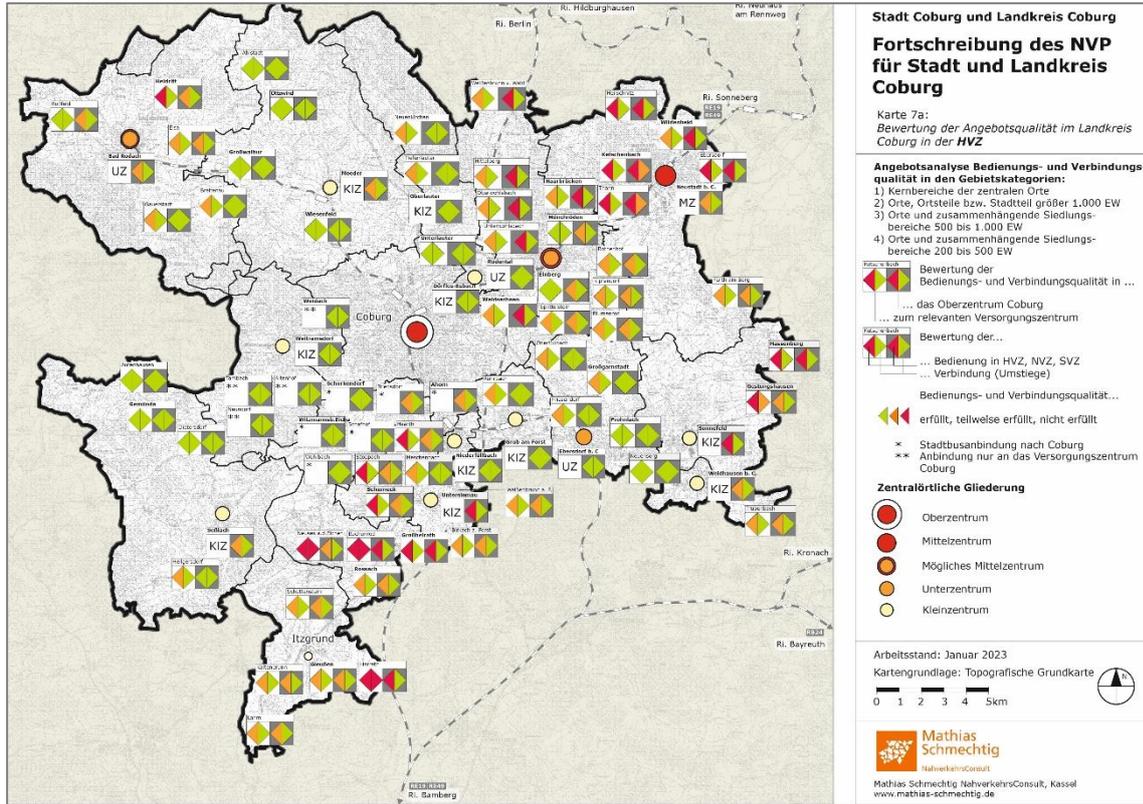


Abbildung 30: Bewertung der Angebotsqualität im Landkreis Coburg HVZ

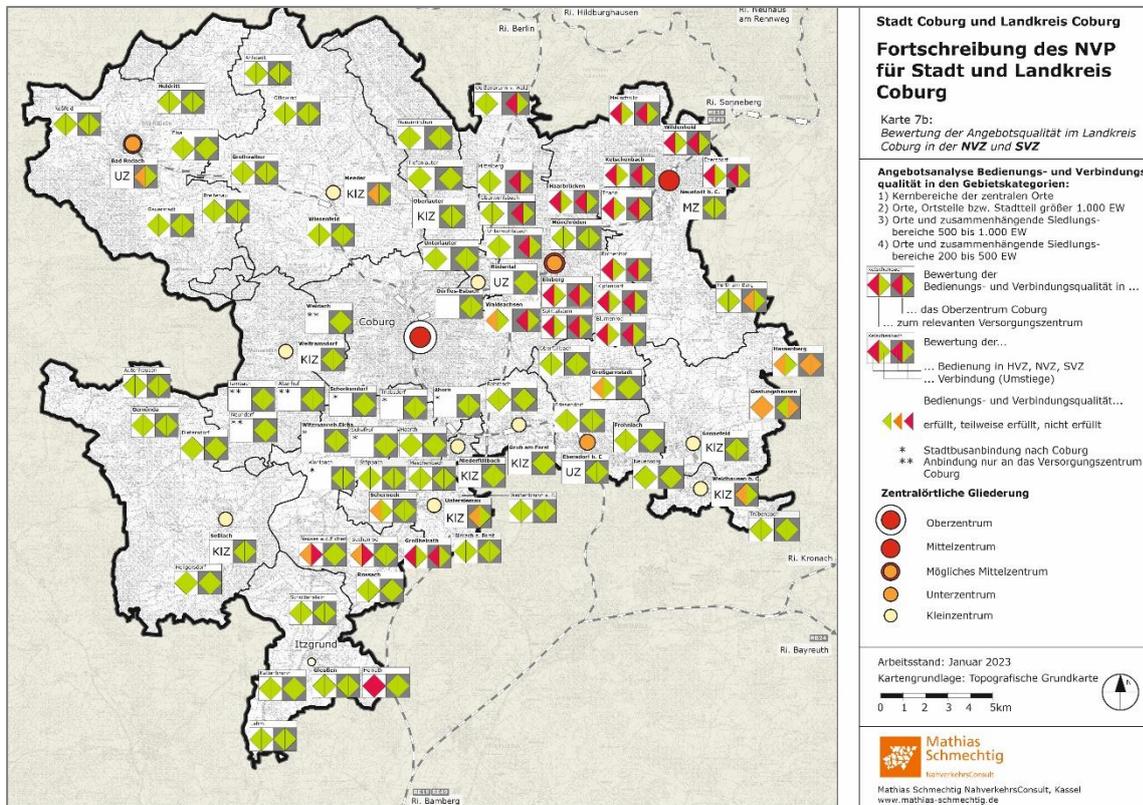


Abbildung 31: Bewertung der Angebotsqualität im Landkreis Coburg NVZ / SVZ

Bewertung der Verbindungsqualität

Die Anforderungen zu der Verbindungsqualität (Umstiege) werden überwiegend erfüllt. Defizite beim Umstieg sind in Neuses a. d. Eichen, Buchenrode sowie in Herreth in Richtung Untersiemau (Kleinzentrum) sowohl in der HVZ als auch in der NVZ und SVZ vorhanden. Von diesen drei Ortsteilen ist das zugehörige Versorgungszentrum Untersiemau nur mit zwei Umstiegen zu erreichen. Ebenso entstehen aufgrund von fehlenden bzw. unzureichenden Verknüpfungen zwischen den Stadtbuslinien und dem SPNV in Neustadt bei Coburg Defizite in der Verbindung der einzelnen Stadtteile von Neustadt bei Coburg und der Stadt Coburg (siehe nachfolgende Abbildungen). Bis auf weitere vereinzelte Teilerfüllungen der zugrunde gelegten Kriterien zum Umstieg werden die Anforderungen in den restlichen Ortsteilen im Kreisgebiet vollständig erfüllt.

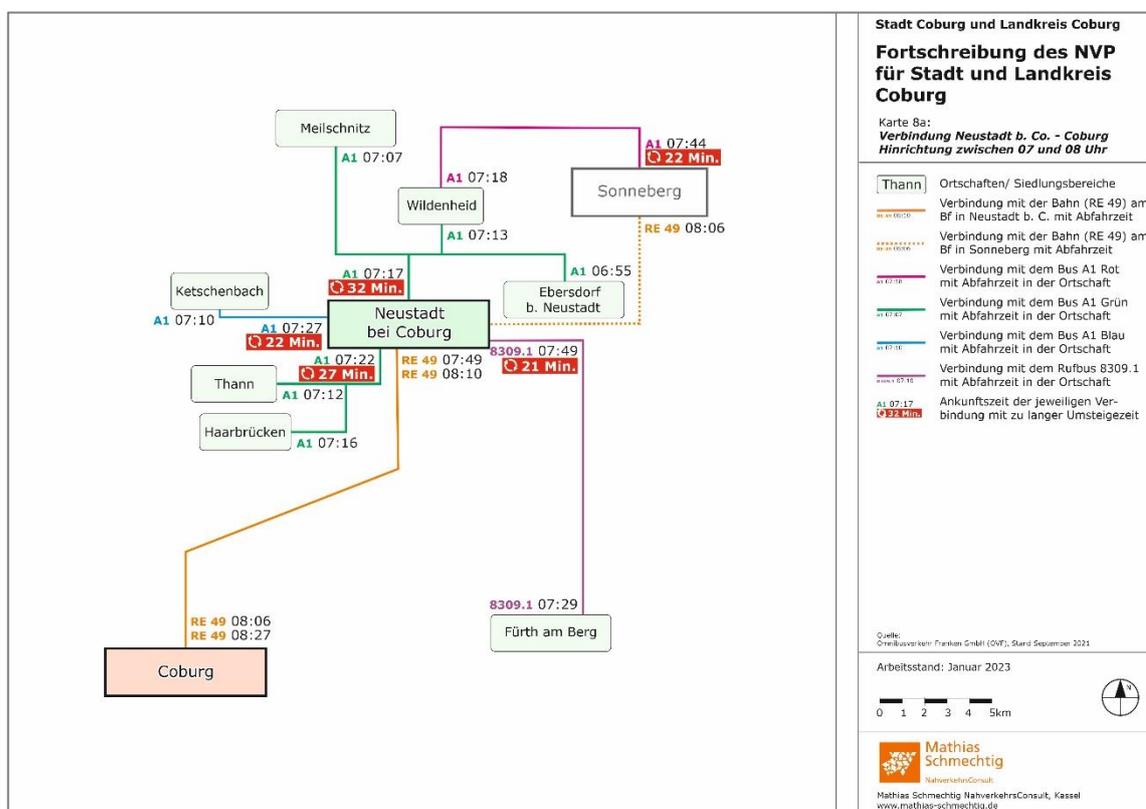


Abbildung 32: Verbindung Neustadt b. Coburg – Coburg Hinrichtung (07 bis 08 Uhr)

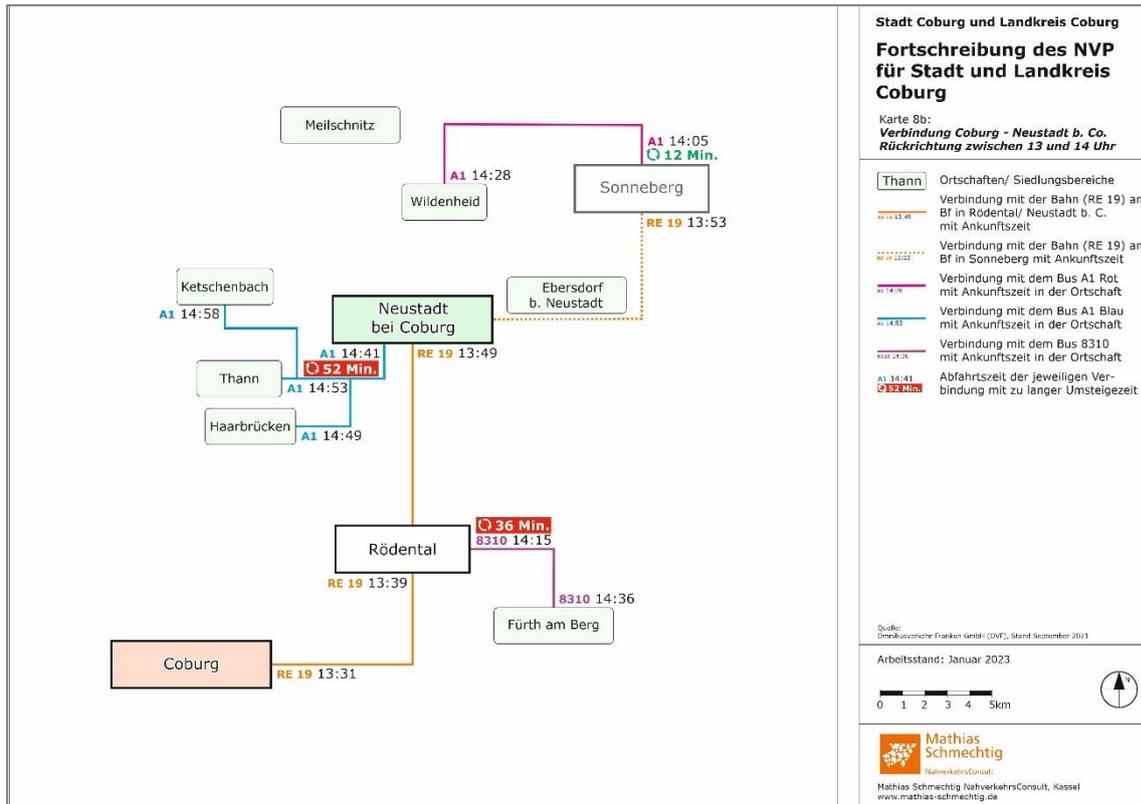


Abbildung 33: Verbindung Coburg – Neustadt b. Coburg Rückrichtung (13 bis 14 Uhr)

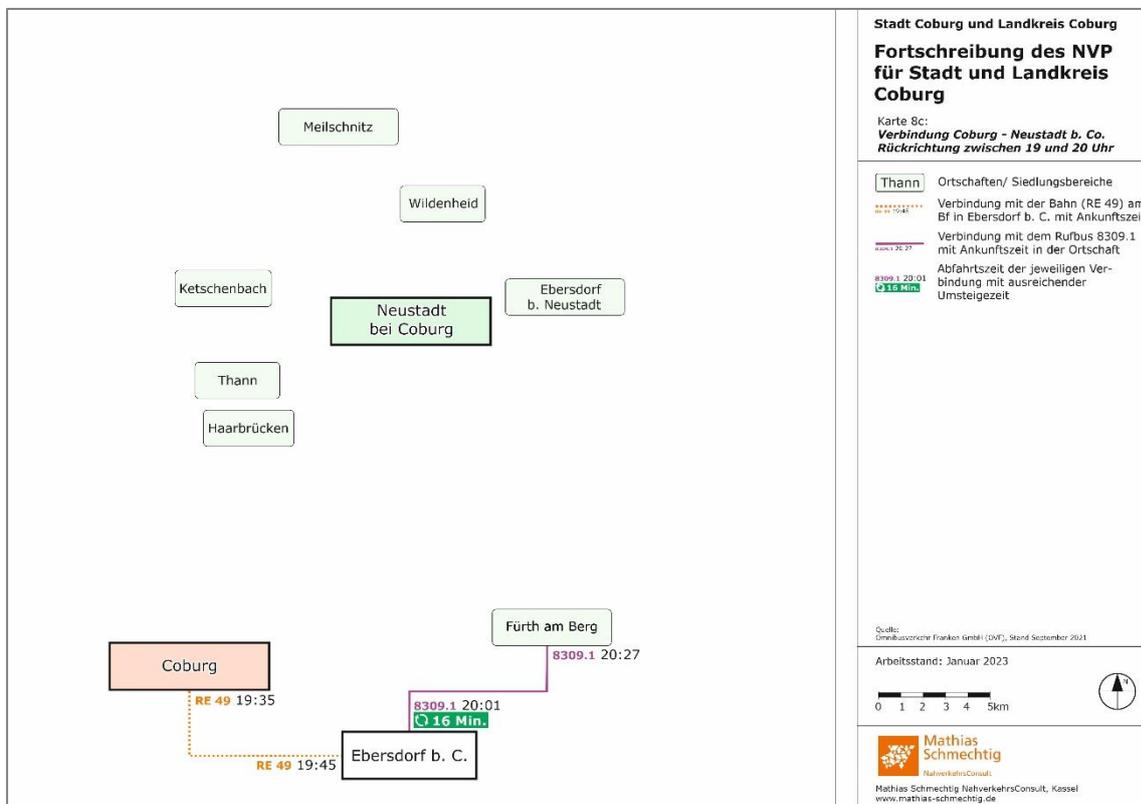


Abbildung 34: Verbindung Coburg – Neustadt b. Coburg Rückrichtung (19 bis 20 Uhr)

Fazit

Die unzureichende Bedienungsqualität in verschiedenen Ortschaften, insbesondere im östlichen und südlichen Kreisgebiet, ist weitgehend auf die starke Ausrichtung des Bedienungsangebotes auf den Schülerverkehr zurückzuführen. Die dort angebotenen Fahrten werden fokussiert zu Zeiten mit einer Nachfrage im Schülerverkehr gefahren. Eine zeitliche Verteilung der Fahrten über den gesamten Tag, und damit die Möglichkeit der Nutzung für den Berufs-, Versorgungs- und Freizeitverkehr, ist in den teilweise stark ländlich geprägten Teilräumen nicht gegeben bzw. stark eingeschränkt. Zu nennen sind in diesem Zusammenhang insbesondere die in vielen Orten – vornehmlich im östlichen und südlichen Untersuchungsgebiet – auffällig ausgeprägten Bedienungslücken am Vormittag. Gerade diese Fahrplanlücken wirken sich gravierend auf die ÖPNV-Nutzung im Versorgungsverkehr aus. Die Mängel in der Erreichbarkeit des Oberzentrums Coburg aus den Stadtteilen von Neustadt bei Coburg sind vor allem auf die system- und betreiberbedingte Ausrichtung des Stadtbusnetzes auf die Stadt Sonneberg zurückzuführen.

Auch im Abendverkehr ist das Bedienungsangebot zum Teil stark reduziert. Nur auf den Hauptlinien, also dort, wo auch außerhalb des Schülerverkehrs eine nennenswerte Nachfrage im Jedermannverkehr generiert wird, besteht auch nach 18 Uhr ein Angebot. Eine ÖPNV-Erschließung durch die Regionalbus- oder Stadtbuslinien abseits dieser Hauptachsen ist im Abendverkehr nahezu nicht vorhanden. Durch das A.S.T.-Angebot (A.S.T.-Coburger Land) wird jedoch eine alternative Erschließung ermöglicht.

Das Bedienungsangebot am Wochenende wird auf allen regionalen Linien sowie auf den Stadtbuslinien in Neustadt b. Coburg reduziert. Das Stadtbus-Angebot in Rödental wird am Wochenende vollständig eingestellt. Auf den Linien des Hauptnetzes wird meist ein Zwei-Stunden-Takt (bzw. zweistündlich) vorbehalten. Die Linien im Ergänzungsnetz (bis auf Linie 8312, die in der Nacht verkehrt) werden am Wochenende gar nicht bedient. Auch das Rufbusangebot (bis auf Linie 8319.2, die nur am WE verkehrt, und Linie 8319.3, die nur von Mo-Fr verkehrt) wird auf nahezu allen Linien in Bezug auf die Anzahl der Fahrten reduziert. Linien, die von Montag bis Freitag in einem Stunden-Takt verkehren, werden zudem auf einen Zwei-Stunden-Takt umgestellt.

11.1.4 Erfüllung der Zielsetzung „Ausbau des ÖPNV als verlässliches Mobilitätsangebot für die Alltagsmobilität“

Im Leitbild des NVP wurde unter anderem die Zielsetzung zum „Ausbau des ÖPNV als verlässliches Mobilitätsangebot für die Alltagsmobilität“ festgesetzt. Zur Erfüllung dieser Zielsetzung wurden sowohl für den Landkreis als auch für die Stadt Coburg entsprechende Zielvorgaben formuliert (siehe Kapitel 3.4).

Gemäß der Zielvorgabe mit den festgesetzten Parametern wurde das heutige Angebot analysiert. Untersucht wurden hierbei die Relationen aus den Kommunen in Richtung Stadt Coburg sowie in Rückrichtung.

- Für die Analyse des Stadtgebietes Coburg, entsprechend der Zielvorgaben, wurde das Bedienungsangebot der einzelnen Stadtteile anhand von festgelegten Referenzhaltestellen untersucht.

Landkreis Coburg

Anhand der Analyse zur Erfüllung der Zielsetzung „Ausbau des ÖPNV als verlässliches Mobilitätsangebot für die Alltagsmobilität“ haben sich folgende Defizite für den Landkreis Coburg herausgestellt:

Seite | 197

- nord-westliches Kreisgebiet
 - Defizite in Hin- und Rückrichtung vor allem in der NVZI und SVZII (fehlendes durchgängiges stündliches Angebot zwischen 06:30 und 08:30 Uhr sowie bis 21 Uhr)
 - fehlende Fahrten vor 06:30 Uhr in fast allen Siedlungsbereichen der Kommunen aus Richtung Coburg
 - einzelne Defizite HVZ (mehr Defizite in HVZ I als in HVZ II)
- nord-östliches Kreisgebiet
 - besonders viele Defizite in Neustadt b. Coburg sowie Rödental (Defizite in nahezu allen Verkehrszeiten in beiden Fahrtrichtungen in allen Ortschaften bis auf den Kernort in Neustadt b. Coburg und den Rödentaler Ortsteilen Oeslau und Mönchröden (Orte mit SPNV-Anbindung))
- östliches Kreisgebiet
 - nahezu stündliches Angebot in und aus Richtung Coburg zwischen 06:30 und 21:00 Uhr in den Kernorten der restlichen Kommunen; fehlende Fahrten vor allem in der SVZ I und SVZ II (vereinzelt auch in den anderen Verkehrszeiten Defizite) in den weiteren Ortsteilen dieser Kommunen
- südliches Kreisgebiet
 - vor allem Defizite in den Abendstunden (fehlende Fahrten nach 21 Uhr in Hin- und Rückrichtung)
 - fehlende Fahrten in Untersiemau vor 06:30 bzw. 07:30 Uhr in Richtung Coburg; fehlendes durchgängiges stündliches Angebot zu anderen Verkehrszeiten in beide Fahrtrichtungen
 - Defizite aufgrund von fehlenden Fahrten um 21 Uhr, ansonsten stündliches Angebot in Ahorn bis auf die Ortschaften Wohlbach und Tribsdorf (Angebot in allen Verkehrszeiten lückenhaft)
 - Defizite in Großheirath und Itzgrund zu fast allen Verkehrszeiten aufgrund von einem ca. zweistündlichen Angebot (in der NVZ II in beide Fahrtrichtungen sowie in der SVZ I in Richtung Coburg stündlich)

- westliches Kreisgebiet
 - Defizite in allen Ortschaften in Seßlach und Weitramsdorf aufgrund von fehlenden Fahrten vor 06:30 Uhr aus Richtung Coburg und vereinzelt fehlenden Fahrten in der SVZ I und NVZ I in Richtung Coburg, ansonsten nahezu durchgängiges stündliches Angebot in beide Fahrtrichtungen.

Seite | 198

Zusammengefasst wird deutlich, dass die Kommunen im nord-westlichen sowie westlichen Kreisgebiet besser an die Stadt Coburg angebunden sind als die Kommunen im Nord-Osten, Osten und Süden (ausgenommen Ortschaften, die an den SPNV angebunden sind). Der Großteil der Ortschaften in den Kommunen Neustadt b. Coburg und Rödental weisen besonders viele Defizite auf. Um in Zukunft die Zielvorgaben erfüllen zu können, muss das Angebot an vielen Stellen verdichtet werden sowie das Betriebsfenster vor allem in den Abendstunden ausgeweitet werden.

Stadt Coburg

Aus der Analyse zur Erfüllung der Zielsetzung „Ausbau des ÖPNV als verlässliches Mobilitätsangebot für die Alltagsmobilität“ für die Stadt Coburg sind folgende Defizite hervorgegangen:

- Defizite in der SVZ II in beide Fahrtrichtungen im gesamten Stadtgebiet (bis auf die Kernstadt in Richtung Bahnhof) aufgrund von Angebotsausdünnung ab 19 Uhr sowie Umstellung des Angebotes ab 21 Uhr auf das AST mit Anmeldeerfordernis
- ganztägige Defizite in Richtung Bahnhof in den Stadtteilen Creidlitz und Ketschendorf (durch Überlagerung zweier Linien wird ein 15-Minuten-Takt gefordert, hier entsteht jedoch ein 10- bzw. 20-Minuten-Takt)
- Defizite in der NVZ I und HVZ II in Neuhof (Schloss Neuhof) und Neershof aufgrund des nicht durchgängigen 30-Minuten-Taktes auf der Linie 7 in diesem Bereich
- ganztätiges Defizit in Heimatring und Falkenegg aufgrund des überwiegend stündlichen Angebotes auf den Linien 6 und 66 (gefordert wird hier ein 15-Minuten-Takt (durch die Überlagerung der beiden Linien), aktuell ist durch die Überlagerung der Linien allerdings nur ein 30-Minuten-Takt gegeben)

Auch im Stadtverkehr muss das Betriebszeitfenster zukünftig auf allen Stadtbuslinien ausgeweitet sowie auf den Linien 6 und 66 auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet werden, um die Zielvorgaben erfüllen zu können. Auch das Angebot auf der Linie 7 müsste hierfür durchgängig auf einen 30-Minuten-Takt umgestellt werden.

11.2 Anschlusssituation

An keinem der untersuchten Verknüpfungspunkte zum SPNV im Untersuchungsgebiet sind systematische Verknüpfungen erkennbar. Zwar sind in Einzelfällen die An- und Abfahrtszeiten zwischen Bus und Schiene an den Bahnhöfen aufeinander abgestimmt, so dass i. d. R. an jedem Bahnhof bzw. SPNV-Haltepunkt im Landkreis

Coburg mindestens eine Verknüpfung zwischen Bus- und Bahnverkehr möglich ist. Aufgrund der fehlenden Vertaktung bestehen diese Verknüpfungen aber nur zu bestimmten Zeiten. Darüber hinaus spielen zusätzlich die Funktion der jeweiligen angebotenen Buslinie eine entscheidende Rolle.

Demzufolge kann eine Verknüpfung zwischen den Bahnlinien und den jeweiligen Buslinien nicht an jedem angefahrenen Bahnhof bzw. SPNV-Haltepunkt hergestellt werden. Gleiches gilt für die Abstimmung der Regionalbuslinien an der Verknüpfungshaltestelle Coburg Bahnhof ZOB. Jedoch sind Verknüpfungen zwischen Stadtbuslinien in Coburg an dem Haltepunkt „Theaterplatz“ und in Rödental an der Haltestelle „Stadtzentrum Rathaus“ vorhanden.

In den nachfolgenden Abbildungen werden beispielhaft die Anschlusssituationen zwischen dem SPNV und den einzelnen Linien als Zu- bzw. Abbringer dargestellt.

Zur besseren Lesbarkeit wurde auf den Abbildungen auf das Ausschreiben der vollständigen Städte- und Gemeindenamen verzichtet.

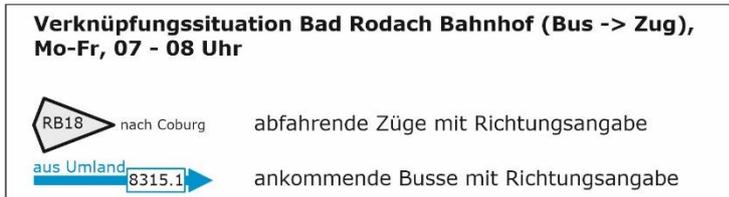
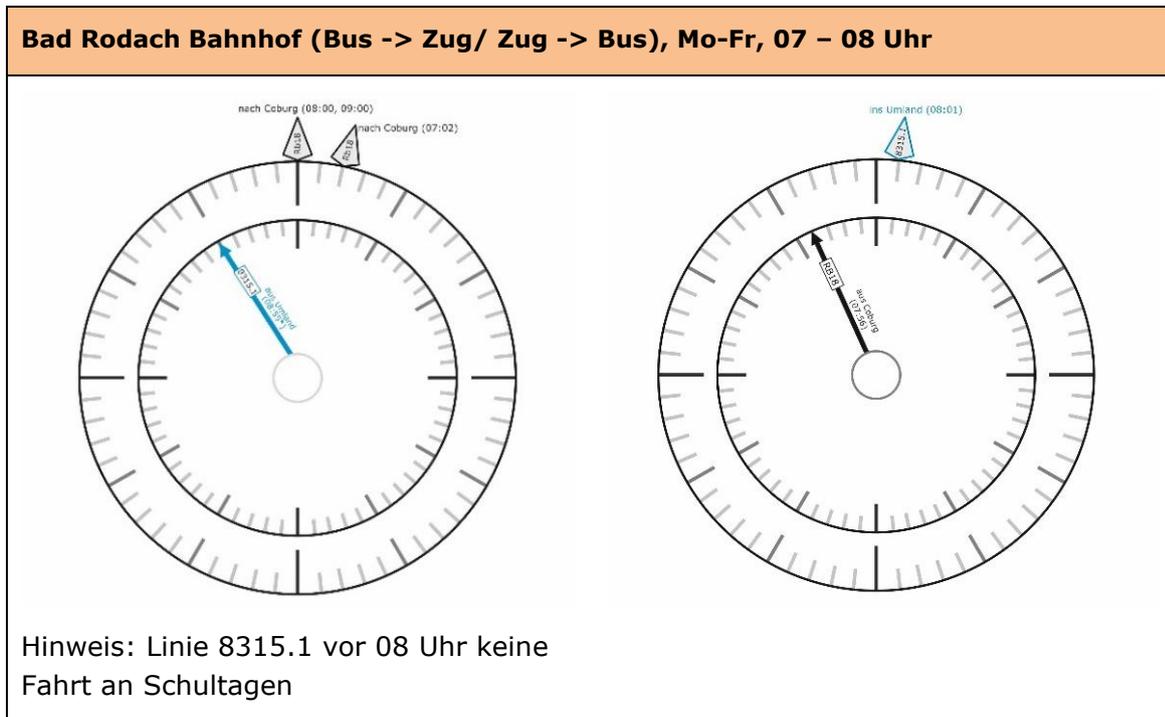


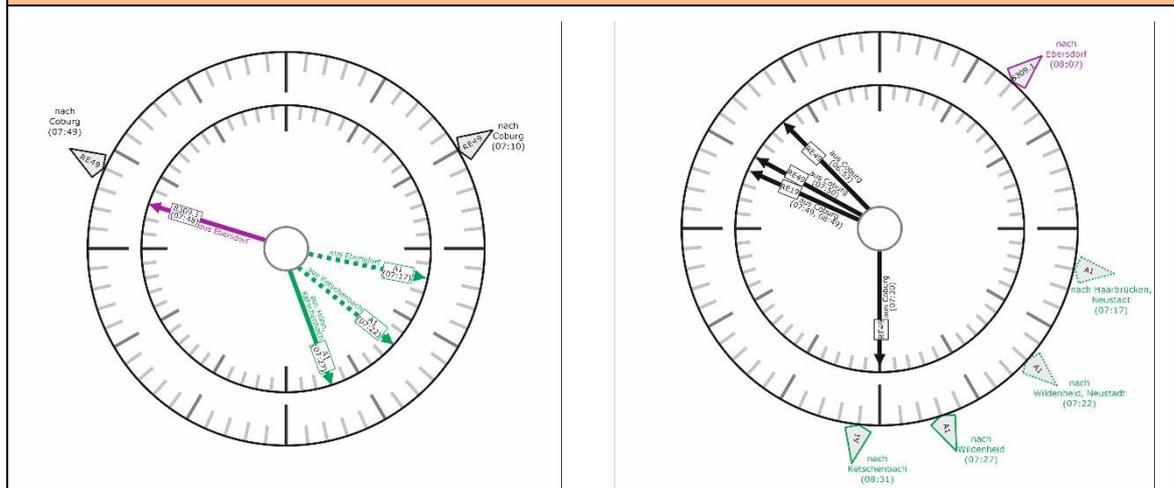
Abbildung 35: Erläuterung zur Lesbarkeit der Anschlussuhren

Tabelle 37: Verknüpfungssituationen an ausgewählten Bahnhöfen zur beispielhaften Darstellung der Anschlüsse



Linie	Relation	Takt Mo-Fr
RB18	Coburg – Bad Rodach	60-Minuten-Takt (zwischen 08 und 10 Uhr in 120-Minuten-Takt)
8315.1	Raum Bad Rodach (Rufbus)	~ stündlich (um ca. 16 und 17 Uhr in T30 im Teilabschnitt)

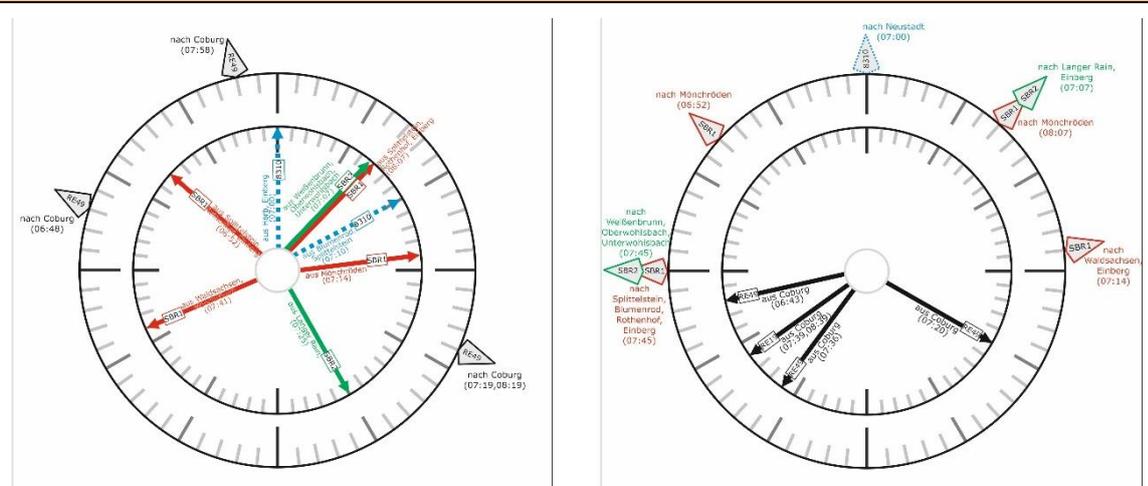
Neustadt b. Coburg Bahnhof (Bus -> Zug/ Zug -> Bus), Mo-Fr, 07 – 08 Uhr



Hinweis: Linien 8308, 8309 und 8310 sind Schulbuslinien mit Einzelfahrten

Linie	Relation	Takt Mo-Fr
RE49	Nürnberg – Bamberg – Lichtenfels – Coburg – Sonneberg (Thür)	stündlich in Coburg (mit unterschiedlichen Linienverläufen)
8309.1	Neustadt – Ebersdorf (Rufbus)	~ T120 (mit Lücke um 14 Uhr in einer Richtung und ~ T60 um 16 Uhr in anderer Richtung)
A1	Stadtbus Neustadt („blaue Linie“): Heubischer Str./ Ketschenbach – Thann/ Haarbrücken – Brüx/ Höhn	~ stündlich (Abdeckung des Bedarfs im Schulverkehr sowie im Einzelfall im Früh- und Spätverkehr)
A1	Stadtbus Neustadt („rote Linie“): Sonneberg – Arnoldplatz – Wildenheid – Arnoldplatz - Sonneberg	60-Minuten-Takt

Rödental Bahnhof (Bus -> Zug/ Zug -> Bus), Mo-Fr, 07 – 08 Uhr



Linie	Relation	Takt Mo-Fr
RE49	Nürnberg – Bamberg – Lichtenfels – Coburg – Sonneberg (Thür)	stündlich in Coburg (mit unterschiedlichen Linienverläufen)
8310	Rödental – Neustadt (Coburg) und zurück	6/9 Fahrten (Schulverkehr); 4 Fahrten früh sowie 2 nachmittags eine Richtung und 2 früh sowie 7 nachmittags andere Richtung
SBR1	Stadtbus Rödental: Stadtzentrum – Bahnhof – Spittelstein – Blumenrod – Thierach – Kipfendorf – Rothenhof – Einberg – Mönchröden – Waldsachsen - Oeslau	~ 1,5-stündliche Anbindung aus den Ortsteilen an die Kernstadt und Bahnhof (in Verbindung mit SBR 2)
SBR2	Stadtbus Rödental (Nordlinie): Bahnhof – Froschgrund – Stadtzentrum – Oeslau – Rosenau - Einberg	~ 1,5-stündliche Anbindung aus den Ortsteilen an die Kernstadt und Bahnhof (in Verbindung mit SBR 1)

Tabelle 38: Anschlusssituation an den Verknüpfungspunkten in der Stadt und im Landkreis Coburg

Verknüpfungspunkt Bus & Bahn	Verknüpfende Linien
ZOB/ Bahnhof , Stadt Coburg	8 Regionallinien, 205, 217, 720, Stadtbuslinien (außer 8 und 10)
Bahnhof, Stadt Rödentel	Regionallinien 8310 (neu VGN 1475) und 8312 (neu VGN 1452), 720, Stadtbuslinie 3, Stadtbuslinie SBR1 und SBR2
Bahnhof, Stadt Neustadt b. Coburg	8309.1 (neu VGN 1454.1), 8312 (neu VGN 1452), Stadtbus (rot und blau)
Bahnhof, Stadt Bad Rodach	8315 (neu VGN 1465), 8315.1 (neu VGN 1465.1), 216
Bahnhof, Gemeinde Meeder	8315 (neu VGN 1465), 8315.1 (neu VGN 1465.1)
Bahnhof, Gemeinde Ebersdorf b. Coburg	400 (neu VGN 1454), 8309.1 (neu VGN 1454.1), 8307 (neu VGN 1467), 8309 (neu VGN 1479)
Verknüpfungspunkt Bus & Bus	Verknüpfende Linien
Theaterplatz, Stadt Coburg	Stadtbuslinien 1, 3 und 5 (6 und 66) Stadtbuslinien 2, 7 und 10 (und 4) Stadtbuslinien 6 und 66
Stadtzentrum Rathaus, Stadt Rödentel	Stadtbuslinie SBR1 und SBR2
Arnoldplatz, Stadt Neustadt b. Coburg	8308 (neu VGN 1478), 8309 (neu VGN 1479), 8310 (neu VGN 1475), 8312 (neu VGN 1452), 8309.1 (neu VGN 1454.1) und Stadtbus (rot blau)
Sonnefeld, Domänenplatz	400 (neu VGN 1454), 8309.1 (neu VGN 1454.1), 8309 (neu VGN 1479)
Seßlach, Dietersdorf	Rufbuslinie 1451.1

An verschiedenen Haltestellen im Untersuchungsgebiet ergeben sich darüber hinaus über den Tag einzelne Umsteigeverbindungen meist im Schülerverkehr. Diese sind jedoch im Fahrplan nicht ersichtlich und somit insbesondere für den Gelegenheitskunden schwer nachvollziehbar.

11.3 Erreichbarkeit wichtiger Ziele

Erreichbarkeit von Einzelhandelsstandorten und medizinischer Versorgung

Die Erreichbarkeit diverser Lebensmittelgeschäfte zur Abdeckung der Grundversorgung ist aus den allermeisten Bereichen des Landkreises mit dem ÖPNV (in Kombination mit Fußweg) gewährleistet. Lediglich einzelne Ortschaften vor allem an den Randbereichen der Städte und Gemeinden benötigen eine relativ lange Anfahrt zum nächsten Lebensmittelgeschäft mit dem ÖPNV.

Bei der zeitlichen Erreichbarkeit des nächsten Allgemeinmediziners mit dem ÖPNV ist die Situation im Landkreis Coburg ähnlich wie in anderen ländlich geprägten Räumen bereits etwas angespannt. Zwar ist die ÖPNV-Reisezeit im Hinblick auf die medizinische Versorgung aus den meisten Gebieten noch ausreichend, im Vergleich zur Situation bei der Lebensmittelversorgung ist die Anzahl der Ortschaften, aus denen der nächste Arzt mit dem ÖPNV mit einer höheren Reisezeit zu erreichen ist, jedoch größer.

Die für den Landkreis Coburg relevanten Krankenhaus- und Klinikstandorte befinden sich in Coburg und (bedingt) Neustadt b. Coburg. Das Klinikum in Coburg wird umfänglich vom Stadtbus erschlossen. Aus dem Raum Weidhausen – Ebersdorf b. Coburg – Grub am Forst besteht zudem eine direkte und regelmäßige Anbindung des Klinikums mit der Linie 400 (neu VGN 1454). Mit dem Neubau des Klinikums Coburg ändert sich der Standort und somit auch die Erschließungssituation. Der Neubau soll auf dem Areal der früheren Bundesgrenzschutz-Kaserne auf der Lauterer Höhe entstehen und durch den regionalen Busverkehr erschlossen werden²⁴⁰. Eine direkte Erschließung des Krankenhausstandortes in Neustadt b. Coburg durch den ÖPNV existiert nicht. Die nächstgelegene Haltestelle befindet sich in ca. 500 m Entfernung und wird von der Stadtbuslinie A1 (Blau) angefahren.

Erreichbarkeit von Arbeitsplatzstandorten

Die meisten der größeren Firmen und Arbeitsplatzschwerpunkte, die eine gewisse Relevanz für den ÖPNV aufweisen, sind räumlich vom ÖPNV erschlossen. So befinden sich die größten Arbeitgeber im Landkreis, die Firmen HABA-Firmenfamilie und Valeo Klimasysteme GmbH (ca. 750 m) in direkter Lage zum Bahnhof Bad Rodach. Gleiches gilt auch für die größten Arbeitgeber in Ebersdorf b. Coburg (Schumacher Packig GmbH und Willi Schillig Polstermöbelwerke GmbH & Co. KG), Rödental (St. Gobain) und Neustadt b. Coburg (Sauer GmbH & Co. KG). Punktuell treten Defizite in der Erschließung im Umfeld einzelner Gewerbegebiete auf, wobei Gewerbegebiete in den hier vorliegenden Größenordnungen bzw. Strukturen erfahrungsgemäß eher geringere Potenziale für den ÖPNV aufweisen (siehe 11.1.2).

²⁴⁰ <https://www.mein-coburg.de/projektvorstellung-neubau-klinikum-coburg/>; Zugriff am 07.03.2024

Erreichbarkeit von weiteren wichtigen (Freizeit-) Zielen

Die meisten Freizeit- und Ausflugsziele im Landkreis Coburg sind zwar räumlich mit dem ÖPNV erschlossen, aufgrund der Ausrichtung des ÖPNV im Landkreis auf den Schulverkehr ist die zeitliche Erreichbarkeit jedoch nicht immer mit der zeitlichen Ausrichtung des Freizeitverkehrs zu vereinbaren. Mit Ausnahme des Hallen- und Freizeitbad Aquaria in Coburg und der Therme Natur in Bad Rodach weisen die meisten der übrigen Freizeit- und Naherholungsziele im Nahverkehrsraum jedoch aufgrund der Besucherstruktur und Besucherzahlen insgesamt eine eher untergeordnete Relevanz für den ÖPNV auf.

11.4 Bewertung der Systemtransparenz im Regionalbusverkehr im Landkreis Coburg

Mit dem VGN-Beitritt im Januar 2024 haben sich neben den Tarifstrukturen auch weitere systemrelevante Aspekte sowohl im Regionalbusverkehr im Landkreis Coburg als auch im Stadtverkehr der Stadt Coburg verändert. In der folgenden Bewertung fließen diese Veränderungen jedoch nicht mit ein. Die Bewertung erfolgt auf der Grundlage des gültigen Fahrplanangebotes zum Analysezeitpunkt März 2023.

11.4.1 Netz- und Angebotstransparenz

Die Linien im Landkreis Coburg sind durch eine unterschiedliche Ausprägung der Bedienungsangebote gekennzeichnet. Es reicht von Linien, die tagesdurchgängig ein regelmäßiges Angebot aufweisen bis zu Linien, die ausschließlich im Schulverkehr oder mit telefonischer Voranmeldung als reine Rufbuslinien verkehren.

Die Transparenz des ÖPNV-Angebotes im Nahverkehrsraum wird durch die z. T. stark mäandrierenden und variierenden Linienwegführungen, teilweise auch außerhalb der schulverkehrsrelevanten Zeiten (z. B. die Linie 8319 (neu VGN 1469)), eingeschränkt. Erschwerend kommt hinzu, dass innerhalb des Liniennetzes eine Unterscheidung der Linien nach ihrer Angebotsqualität anhand nachvollziehbarer funktionaler Kriterien kaum möglich ist (z. B. einheitliche Liniensystematik), so dass für den Kunden stärkere Hauptlinien kaum von schwächeren Ergänzungslinien zu unterscheiden sind.

Auch die teilweise fehlende Vertaktung wirkt sich, vor allem für Gelegenheitskunden, negativ auf die Begreifbarkeit des Systems aus. Wechselnde Abfahrtsminuten sowie Bedienungszeitlücken im Tagesgang auch auf den wenigen taktorientierten Linien stellen gerade für Neu-/ Gelegenheitskunden sowie für Spontanfahrten eine Hemmschwelle für die Nutzung des ÖPNV dar.

Ein positiver Aspekt ist die konsequente Ausrichtung aller Linien im Nahverkehrsraum auf die zentralen Orte. Die meisten Linien sind radial auf das Oberzentrum Coburg ausgerichtet, die Linien 8308, 8309 und 8310 (neu VGN 1478, 1479 und

1475) im östlichen Kreisgebiet außerdem bzw. ausschließlich auf das Mittelzentrum Neustadt bei Coburg.

11.4.2 Parallelverkehr

Die im Untersuchungsgebiet in gleichen Bedienungskorridoren neben Bahnlinien verlaufenden Buslinien dienen vorwiegend der Feinerschließung der abseits der Bahnstrecken gelegenen Ortschaften, ausgenommen der Regionalbuslinie 8312 (neu VGN 1452). Die Linie 8312 (neu VGN 1452) verkehrt als Nachtbus parallel zur SPNV-Strecke zwischen Coburg und Sonneberg. Das Busnetz ergänzt das Schienenangebot dergestalt, dass es eine flächenhafte Erschließung der angrenzenden Siedlungsbereiche sichert und darüber hinaus als Zubringer zur Schiene fungiert. Eine konkurrierende Wirkung der Buslinien gegenüber dem SPNV wird hierbei nicht gesehen.

Nichtdestotrotz sollte das systembedingte „Nebeneinander“ von Bus und Bahn konstant überprüft werden, ob nicht die Möglichkeit besteht, die Angebote noch besser miteinander abzustimmen, das heißt möglichst zu verhindern, dass Busse fahrplanmäßig erst kurz nach Abfahrt des Zuges den Bahnhof erreichen. Eine solche Entzerrung könnte auf verschiedenen Relationen ohne Mehraufwand eine Verbesserung der Bedienungsqualität bieten.

Nur in einzelnen Bereichen im östlichen Kreisgebiet erfolgt außerdem eine räumlich parallele Bedienung im Busverkehr, die aber insbesondere aufgrund der fehlenden Vertaktung sowie der variierenden Linienwegführung kaum zeitliche Überschneidungen bietet. Als konkurrierende Parallelverkehre werden also auch diese nicht gewertet, dennoch hat ein solches „Nebeneinander“ von Linien zur Folge, dass das Angebot sich nur sehr schlecht kommunizieren lässt. In solchen Bereichen können sogenannte Gesamtfahrpläne eine bessere Übersicht über das komplette Fahrplanangebot schaffen.

11.4.3 Fahrgastinformation

Die zentralen Informationen zum Fahrplanangebot sollten vollständig, leicht verständlich und jedem (potenziellen) Fahrgast zugänglich sein. Neben den Aushangfahrplänen an Haltestellen zählen zu den wichtigsten Instrumenten der Fahrgastinformation Linienfahrpläne, in denen die Fahrtenverläufe sowie die Fahrzeiten leicht verständlich dargestellt werden. Die einzelnen Linienfahrpläne sind über die Internetseite www.coburgmobil.de, der Homepage der „Mobilitätsregion Coburg“ abrufbar. Auch können diese auf der Homepage der jeweiligen Verkehrsunternehmen erfragt werden. Aufgrund der zum Teil stark variierenden Linienverläufe, die sich miteinander abschnittsweise ergänzen, ist es für den Neukunden bzw. den Gelegenheitsfahrer jedoch schwer, allein mit Blick auf die Linienfahrpläne die für ihn richtige Fahrtbeziehung herauszufiltern. Hilfreich wären hier Korridorfahrpläne, in denen relationsbezogen alle Fahrtmöglichkeiten dargestellt sind (insbesondere im östlichen Untersuchungsraum). Diese gibt es zurzeit im Landkreis nicht.

Gerade für ländliche Regionen mit vergleichsweise schwer kommunizierbarem Fahrplanangebot bieten elektronische Fahrpläne mitunter eine erhebliche Erleichterung in der Angebotsdarstellung. Über das Fahrplanprogramm der BEG „Bayern Fahrplan für Bus und Bahn“ (neu: MOBY) können die verschiedenen Fahrtmöglichkeiten im Nahverkehrsraum (in Echtzeit) herausgefiltert werden, so dass hier eine umfassende Informationsmöglichkeit besteht.

Wünschenswert wäre eine Darstellung der Informationen für Mobilitätseingeschränkte, wie eine Auflistung der barrierefrei ausgebauten Haltestellen im Liniennetz, um so auch mobilitätseingeschränkten Personen die Nutzung des ÖPNV zu erleichtern (vgl. Darstellung der barrierefrei nutzbaren Haltestellen im Liniennetzplan der SÜC).

Die Homepage „Mobilitätsregion Coburg“ der ARGE ÖPNV enthält verkehrsmittelübergreifende Informationen zu den Mobilitätsangeboten im Nahverkehrsraum. Neben den Angeboten im ÖPNV (Regional- und Stadtverkehre) sind auch Informationen zu Fernbusanbindungen, zur Coburger Mitfahrbörse und zum Coburger Car-Sharing-Verein „Autoparat“ abrufbar sowie Nützliches für Rad- und Autofahrer in Coburg auf der Internetseite zu finden.

Die meisten Haltestellen im Landkreis sind mit den Grundinformationen, also mindestens mit linienbezogenen Fahrplänen sowie einer Telefonnummer, ausgestattet.



Abbildung 36: Ausstattung von Haltestellen mit Fahrgastinformationen (links: Bad Rodach, Bahnhof; rechts: Neustadt Bahnhof)

In der Stadt Coburg sind wichtige Haltestellen mit dynamischen Informationssystemen (DFI) ausgestattet. Neben den An- und Abfahrtszeiten der Linien der SÜC werden an den Haltestellen, die auch vom Regionalverkehr bedient werden, auch diese Linien entsprechend angezeigt (z. B. Bahnhof/ ZOB Coburg).



Abbildung 37: Ausstattung von Haltestellen mit dynamischen Informationssystemen (DFI) (Coburg, Albertsplatz)

11.4.4 Tarif

Die Transparenz des ÖPNV-Tarifsystems ist infolge der unterschiedlichen Systeme, die im Landkreis zur Anwendung kommen nur bedingt als gut zu bewerten.

Zwar gibt es eine gegenseitige Fahrscheinanerkennung von SÜC und OVF im Rahmen der VGC, darüber hinaus gibt es jedoch auch gesonderte Fahrscheine für Linien der OVF außerhalb der VGC, jeweils eigene Tarife für die Stadtverkehre in Rödental und Neustadt b. Coburg und gemeinsame Fahrausweise Bus/Schiene auf den OVF-Linien. Dies kann insbesondere für Gelegenheitsnutzer eine nicht zu unterschätzende Zugangshemmnis zum ÖPNV darstellen. Diese Situation hat sich jedoch seit dem 01.01.2024 mit dem Beitritt der Stadt sowie des Landkreises in den Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) und somit mit einer Vereinheitlichung der Tarifstrukturen im Nahverkehrsraumes geändert.

Das Fahrscheinsortiment umfasst das in Verkehrsgemeinschaften gängige Angebot von Einzelfahrscheinen, Mehrfahrtenkarten, Zeitfahrausweisen, Angebote für Familien und Studenten sowie gezielte Freizeitangebote wie Ferienpass.

11.5 Barrierefreiheit im ÖPNV im Regionalbusverkehr im Landkreis Coburg

11.5.1 Fahrzeuge im Regionalbusverkehr

Seite | 208

Zum Analysezeitpunkt (März 2023) werden im Regionalverkehr 33 eigene Fahrzeuge vom Genehmigungsinhaber OVF eingesetzt. Die Fahrzeugflotte der OVF ist zu 100 % mit Niederflurtechnik ausgestattet.²⁴¹

11.5.2 Haltestellen

Aufgrund der Komplexität der Thematik kann im NVP nicht für alle Komponenten des ÖPNV-Systems und für alle Formen von Mobilitätseinschränkungen eine detaillierte und vollständige Defizitliste erstellt werden. Vielmehr soll beispielhaft auf allgemeine und übergeordnete Mängel hingewiesen werden, die zu einer deutlichen Beeinträchtigung einer barrierefreien Reisekette führen.

Im NVP des Landkreises Coburg wird der Fokus bei der Bewertung der Barrierefreiheit

- auf die Erreichbarkeit/ den Zugang zur Haltestellenkante,
- auf den stufenfreien Einstieg in das bzw. der Ausstieg aus dem Fahrzeug und
- auf die Ausrüstung der Haltestellen mit taktilen Bodenindikatoren

gelegt.

Grundsätzlich geht der Begriff „Barrierefreiheit“ jedoch über die genannten Kriterien hinaus und umfasst entsprechend BGG alle potenziellen Nutzer mit Mobilitätseinschränkung (z. B. Hochbetagte, Kleinwüchsige, Personen mit Orientierungsschwierigkeiten, Personen mit Gleichgewichtsstörungen, Personen mit geistiger Behinderung etc.).

Im Hinblick auf die Barrierefreiheit muss die Situation im Landkreis Coburg nach wie vor als stark verbesserungswürdig eingeschätzt werden. In den letzten Jahren wurden nur wenige Haltestellen im Untersuchungsgebiet barrierefrei umgebaut. Beispielsweise sind in der Stadt Bad Rodach, die mit dem Status einer Kurstadt auch vergleichsweise mehr mobilitätseingeschränkte Gäste verzeichnen dürfte, keinerlei barrierefrei ausgebaute Haltestellen vorzufinden.

Neben dem meist fehlenden niederflurgerechten Ausbau der Haltestellen ist auch der Ausbauzustand in Bezug auf taktile Leitsysteme im Landkreis Coburg als stark defizitär zu bewerten. Nur vereinzelt sind Haltestellenbereiche überhaupt mit taktilen Bodenindikatoren ausgerüstet, auch viele der bereits niederflurgerecht ausgebauten Haltestellen verfügen nicht über DIN-gerechte Leitsysteme. Weiterhin sind

²⁴¹ OVF (2022): aktuelle Fahrzeugliste OVF mit Subunternehmen; Stand 2022

Haltestellen in den Ortsdurchfahrten zu finden, die zwar ausgebaut wurden, wegen ihrer zu geringen Breite im Haltestellenbereich nicht barrierefrei nutzbar sind.



Abbildung 38: Beispiel für ausgebaute Haltestelle mit Nichterfüllung der Anforderungen an die vollständige Barrierefreiheit (Haltestelle Ahlstadt)

Problematisch ist die Situation außerdem an vielen Haltestellen hinsichtlich der Anfahrbarkeit der Haltestellenkante. Zu kurze Busbuchten und/ oder ungeordnetes Parken lassen oftmals auch bei Haltestellen mit Hochborden fahrdynamisch kein paralleles Anfahren an den Bordstein zu.

Tabelle 39: Einschätzung zur Barrierefreiheit an ausgewählten Verknüpfungspunkten und Haltestellen im Landkreis Coburg

	<p>Neustadt b. Coburg, Bahnhof (ggü. NVP 2015 Halteposition ca. 50 m vom Bahnhofsgebäude verschoben)</p> <ul style="list-style-type: none">• - Haltestelle nicht baulich herausgebildet, Beparken durch PKW• - unzureichende Ausstattung für einen Verknüpfungspunkt SPNV/ Bus• - kein niederflurgerechter Bord• - kein taktiles Leitsystem/ keine Bodenindikatoren
	<p>Neustadt b. Coburg, Busbahnhof (ggü. NVP 2015 keine Veränderung)</p> <ul style="list-style-type: none">• + Busbahnhof-Struktur erkennbar• - kein niederflurgerechter Bord• - kein taktiles Leitsystem/ keine Bodenindikatoren
	<p>Neustadt b. Coburg, Arnoldplatz (Südseite) (ggü. NVP 2015 keine Veränderung)</p> <ul style="list-style-type: none">• - kein niederflurgerechter Bord• - kein taktiles Leitsystem/ keine Bodenindikatoren• - Beparken durch Fremdfahrzeuge



**Neustadt b. Coburg, Arnoldplatz
(Nordseite)
(ggü. NVP 2015 keine Veränderung)**

- - kein niederflurgerechter Bord
- - kein DIN-gerechtes taktiles Leitsystem
- - Haltestelle für Rollstuhlnutzende nur sehr eingeschränkt nutzbar



**Rödentel, Stadtzentrum Rathaus
(ggü. NVP 2015 keine Veränderung)**

- - Haltestelle nicht spaltfrei anfahrbar, Radien zu eng
- - kein niederflurgerechter Bord, keine gerade Haltestellenkante
- - Poller behindern Ein- und Ausstieg (Rollatoren, Kinderwagen, Rollstühle)
- - kein taktiles Leitsystem/ keine Bodenindikatoren



**Rödentel, Bahnhof
(ggü. NVP 2015 keine Veränderung)**

- - kein niederflurgerechter Bord, keine gerade Haltestellenkante
- - kein taktiles Leitsystem/ keine Bodenindikatoren
- - Natursteinpflaster beeinträchtigt Orientierbarkeit für Blinde



**Bad Rodach, Marktplatz
(ggü. NVP 2015 keine Veränderung)**

- - kein niederflurgerechter Bord
- - kein taktiles Leitsystem/ keine Bodenindikatoren
- - Möblierung und Bepflanzung behindern Ein- und Ausstieg



**Bad Rodach, Bahnhof
(ggü. NVP 2015 keine Veränderung)**

- - kein niederflurgerechter Bord
- - kein taktiles Leitsystem/ keine Bodenindikatoren
- - Busbucht zu kurz, Haltestellenkante dadurch nicht bordsteinparallel anfahrbar



**Bad Rodach, Thermalbad
(ggü. NVP 2015 keine Veränderung)**

- - Haltestelle nicht ausgebaut, Halten des Busses auf der Fahrbahn
- - kein taktiles Leitsystem/ keine Bodenindikatoren



**Ebersdorf b. Coburg, Bahnübergang
(ggü. NVP 2015 keine Veränderung)**

- - kein niederflurgerechter Bord
- - Busbucht zu kurz, Haltestellenkante dadurch nicht bordsteinparallel und spaltfrei anfahrbar (Südseite; an Nordseite Haltestellenkante gut anfahrbar)
- - kein taktiles Leitsystem/ keine Bodenindikatoren



**Weitramsdorf, Tambach
(ggü. NVP 2015 keine Veränderung)**

- - keine niederflurgerechter Bord
- - unzureichende Ausstattung für Haltestelle an einem regional wichtigen Freizeitziel
- - kein taktiles Leitsystem/ keine Bodenindikatoren



**Untersiemau, Scherneck Kirche
(ggü. NVP 2015 keine Veränderung)**

- - kein niederflurgerechter Bord
- - kein taktiles Leitsystem/ keine Bodenindikatoren
- - Haltestelle nicht baulich herausgebildet, potenziell Beparken durch PKW
- + stufenfreier Zuweg
- -/+ ungesicherte, stufenfreie Querung



**Meeder, Bahnhof
(ggü. NVP 2015 keine Veränderung)**

- - kein niederflurgerechter Bord
- - kein taktiles Leitsystem/ keine Bodenindikatoren
- + stufenfreier Zuweg
- -/+ ungesicherte, stufenfreie Querung
- - keine Unterstellmöglichkeiten durch Wartehäuschen (wurde seit dem letzten NVP entfernt)

11.5.3 Fazit

Die Beförderungsqualität an den Haltestellen im Nahverkehrsraum ist unterschiedlich ausgeprägt. Insgesamt muss die Situation an vielen Bushaltestellen im Landkreis Coburg hinsichtlich der Barrierefreiheit als verbesserungswürdig eingeschätzt werden. Neben den Defiziten im Zugang zum Fahrzeug sind darüber hinaus nur wenige Bushaltestellen mit einem taktilem und optischen Leitsystem ausgestattet. In der Konsequenz sind viele ÖPNV-Zugangsstellen im Kreisgebiet von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen nicht ohne Hilfe nutzbar.

Die Informationsmedien der den Landkreis Coburg bedienenden Verkehrsunternehmen sind hinsichtlich der Informationen für Mobilitätseingeschränkte als ausbaufähig zu bewerten.

Wünschenswert wären umfassendere Aussagen für mobilitätseingeschränkte ÖPNV-Nutzer in den print-Medien, z. B.

- Auflistung der Linien mit verbindlichem Einsatz von Bussen mit Rampen und
- Auflistung der niederflurgerecht ausgebauten Haltestellen im Fahrplanbuch (vgl. Liniennetzplan Stadtbuss Coburg)
- Gemäß dem PBefG und dem BGG nimmt die Bedeutung einer barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV deutlich zu.

Insgesamt ergibt sich vor dem Hintergrund der Anforderungen aus dem vorliegenden NVP an einen „barrierefreien ÖPNV“ sowie den Anforderungen aus BGG und PBefG ein deutlicher Handlungsbedarf.

11.6 Bewertung des Stadtverkehrs in der Stadt Coburg

11.6.1 Angebotsqualität

Erschließungswirkung

In der Stadt Coburg wird insgesamt eine gute bis sehr gute räumliche ÖPNV-Erschließungswirkung erreicht.

Die wichtigsten ÖPNV-affinen Infrastruktureinrichtungen verfügen über eine direkte Anbindung (z. B. Hochschule Coburg, Klinikum Coburg (aktueller Standort), Gewerbegebiet „Lauterer Höhe“). Es besteht eine weitgehend „harmonische“ ÖPNV-Erschließung des Stadtgebietes. Die zentralen Bereiche der Stadtteile sind durch eine hohe Erschließungswirkung gekennzeichnet, aufgrund der vergleichsweise kleinteiligen Netzstruktur gibt es lediglich punktuell kleinere Lücken in der Erschließung, insbesondere in den Randbereichen der Siedlungsgebiete sowie in klassischen „Zwischenlagen“ zwischen Hauptachsen.

Bedienungsqualität

Grundsätzlich ist das Bedienungsangebot in der Stadt Coburg als „gut“ zu bewerten. Der 30-Minuten-Grundtakt (Ausnahme der Ortsteil Neu- und Neershof mit einem 60-Minuten-Takt), der derzeit im Stadtbus-System vorgehalten wird, ist üblich für Stadtverkehre in ähnlicher Größenordnung und Zentralität. Defizite in der Bedienung sind ausschließlich auf der Hauptachse Falkenegg/ Heimatring – Innenstadt (30-Minuten-Takt) festzustellen.

Aufgrund der sternförmigen Ausrichtung des Busnetzes auf die Innenstadt und der Bedienung der zentralen Busachse Mohrenstraße durch alle Stadtbuslinien sind die Ziele in der Innenstadt aus allen Stadtteilen ohne Umstieg erreichbar. ÖPNV-relevante Ziele wie die Hochschule und das Klinikum (aktueller Standort) sind i. d. R. mit einmaligem Umstieg erreichbar. Das Prinzip des „Teilrendezvous“ an der zentralen Haltestelle Theaterplatz bietet für diese und auch alle anderen stadtteilverknüpfenden Relationen tagsüber maximale Wartezeiten von 15 Minuten.

Am Wochenende und abends, wird ein Rund-um-Anschluss gewährleistet. Nichtsdestotrotz existieren Bereiche, die nicht regelmäßig alle 30 Minuten vom Stadtverkehr angefahren werden.

- Dies führt nicht automatisch zu einer negativen Bewertung des ÖPNV-Angebotes in diesen Bereichen, vielmehr ist die generierbare Verkehrsnachfrage zur Ermöglichung eines wirtschaftlichen Betriebs aufgrund der geringen Potenziale an diesen Stellen fraglich. Das Angebot wird somit auch hier als ausreichend gewertet.
- Auch das Angebot am Wochenende ist als angemessen zu bewerten. Grundangebot ist der 60-Minuten-Takt, der auf den meisten Relationen am Samstag bis mittags auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet wird.
- Abends überzeugt der Stadtverkehr durch das umfangreiche Anruf-Sammel-Taxi-Angebot. Während der festbediente Linienverkehr zwischen 20 und 21 Uhr den Betrieb auf allen Linien einstellt, wirkt im Anschluss wochentags bis Mitternacht, in den Nächten auf Samstage, Sonn- und Feiertage sogar bis gegen 4 Uhr das A.S.T. als Erweiterung des Stadtbusangebotes in allen Bereichen, die tagsüber auch der Stadtbus bedient.

11.6.2 Systemtransparenz

Netz- und Angebotstransparenz

Der Stadtverkehr Coburg bietet für eine Stadt dieser Größenordnung durch das vertaktete Fahrplanangebot und die weitgehend einheitlichen Linienwege insgesamt ein attraktives und transparentes Bedienungsangebot auf allen Stadtbuslinien, welches sich auch ungeübten und ortsfremden Nutzern vergleichsweise leicht erschließt.

Die Bedienungsqualität zeichnet sich durch den Halbstundentakt auf allen Hauptlinien sowie durch die für eine Mittelstadt ungewöhnlich breite Verfügbarkeit des Stadtbusverkehrs im Tagesverlauf aus (Frühverkehr vor 6 Uhr, Abendverkehr, regelmäßiger Sonntagsverkehr).

Bedingt durch die radiale Ausrichtung auf die Innenstadt gibt es aus allen Stadtteilen sowie aus den im Stadtverkehr bedienten Landkreiskommunen Direktanbindungen an den zentralen Bereich und an den Bahnhof/ZOB. Die Durchmesserlinien bewirken, dass in der Konsequenz der Netzgestaltung ein Großteil der Fahrgäste umsteigefrei zu ihrem Ziel gelangt.

Fahrgastinformation

In der Stadt Coburg besteht grundsätzlich ein gutes Angebot von Informationsmöglichkeiten über den ÖPNV. Die Fahrgäste im Stadtverkehr haben verschiedene Möglichkeiten sich über das Angebot zu informieren.

Positiv herauszustellen ist die Darstellung der niederflurgerecht ausgebauten Haltestellen im Bedienungsgebiet des Stadtbusses.

Die Haltestellen im Stadtbus Coburg sind mindestens mit den Grundinformationen, also mindestens mit linienbezogenen Fahrplänen sowie einer Telefonnummer, ausgestattet. Die meisten Haltestellen verfügen darüber hinaus über weitergehende Informationen wie Liniennetzpläne und Informationen zum Tarif. Wichtige Haltestellen sind zusätzlich mit DFI-Anzeigen ausgestattet, die über die nächste Abfahrtsminute hinaus auch die nächsten ankommenden Linien mit Richtungsangabe und Abfahrtszeit anzeigt.



Abbildung 39: Ausstattung von Haltestellen mit Fahrgastinformationen (Coburg, Theaterplatz)

11.6.3 Barrierefreiheit im Stadtbus Coburg

Fahrzeuge

Die Situation im Stadtverkehr Coburg ist hinsichtlich der Barrierefreiheit im Fahrzeug als sehr positiv zu bewerten. Zum Einsatz kommen moderne Niederflurfahrzeuge, die über eine entsprechende Standardausstattung mit Niederflurtechnik, Rampe und akustischem Fahrgastinformationssystem im Fahrzeuge verfügen.

Haltestellen

Entsprechend des „Konzeptes zur barrierefreien Gestaltung von ÖPNV-Haltestellen im Coburger Stadtgebiet“ wurden in den letzten Jahren auch weiterhin Haltestellen umgebaut. Der Fokus des Konzeptes lag in der Vergangenheit auf dem Ausbau der Möblierung (z. B. Witterungsschutz), der Fahrgastinformation und dem niederflurgerechten Hochbord (Mindesthöhe 18 cm). Ein weiterer Punkt war die barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestellen.

Entstanden sind attraktive ÖPNV-Zugangsstellen, die sich optisch sehr gut in das Stadtgefüge einpassen, die jedoch hinsichtlich des barrierefreien Ausbaus punktuell auch Defizite aufweisen (vgl. Tabelle 40).

Der Bahnhof als bedeutende Zugangsstelle zum SPNV im Stadtgebiet wurde im Jahr 2021 modernisiert und erhielt die Auszeichnung „Bahnhof des Jahres 2022“.²⁴²

Tabelle 40: Einschätzung zur Barrierefreiheit an Verknüpfungspunkten und (Innenstadt-) Haltestellen

Seite | 218

	<p>Coburg ZOB</p> <ul style="list-style-type: none">• + niederflurgerechter Hochbord• + Sägezahnprinzip ermöglicht spaltarmes Anfahren der Haltepositionen• + taktiles Leitsystem• + Ausstattung mit DFI• - ungesicherte Querung
	<p>Coburg Theaterplatz</p> <ul style="list-style-type: none">• + niederflurgerechter Hochbord• + Ausstattung mit DFI• - kein DIN-gerechtes taktiles Leitsystem (nur Leitstreifen, nicht kontrastierend)• - hohe städtebauliche Anforderungen im Kontext zum historischem Umfeld führen zu Kompromissen
	

²⁴² Allianz pro Schiene e.V. (2023): Homepage. Wettbewerbe. Bahnhof des Jahres. Bahnhof des Jahres 2022. Bahnhof Coburg – Klein aber fein, <https://www.allianz-pro-schiene.de/wettbewerbe/bahnhof-des-jahres/bahnhof-coburg/>, Zugriff am 20.03.2023



Coburg Albertsplatz

- + niederflurgerechter Hochbord
- + taktiler Leitsystem
- + Ausstattung mit DFI (nur an einer Halteposition)

11.7 SWOT-Analyse

👍 **STÄRKEN**
SWOT-Analyse 🔍

- Nahverkehrsraum Bestandteil des Verkehrsverbundes Großraum Nürnberg (dadurch hohe Standards: Vertrieb, Digitalisierung, Fahrgastinformation)
- digitale Fahrpläne (in Echtzeit) und umfangreiche Fahrgastinformationen über das Fahrplanprogramm der BEG „Bayern Fahrplan für Bus und Bahn“ (VGN-App)
- Busflotte mit hohen Standards hinsichtlich Barrierefreiheit, digitaler Fahrgastinformation und Fahrgastkomfort Stadt und Landkreis Coburg

- ausgeprägte Ausrichtung des regionalen Liniennetzes auf Coburg, meist Direktverbindungen, gut ausgebaute Hauptachsen (NVP-Anforderungen an die Verbindungsqualität überwiegend erfüllt)
- knapp zwei Drittel der Bevölkerung mit regelmäßigem Grundangebot (nach deutschlandweite Erreichbarkeitsranking)
- leistungsfähiger und moderner ZOB in Coburg
- zentrale Bereiche, größere Firmen und Arbeitsplatzschwerpunkte sowie größere zusammenhängende Siedlungen ausreichend gut an den ÖPNV angeschlossen, nur wenige Gebiete befinden sich außerhalb der definierten Haltestelleneinzugsbereiche
- in weiten Teilen gute bzw. zufriedenstellende Anbindung der Ortsteile an die jeweiligen Versorgungs- bzw. Verwaltungsstandorte (im Rahmen der definierten NVP-Richtwerte)
- Großteil der untersuchten Gemeindeteile erfüllen die Mindestanforderungen an das Fahrtenangebot in der Relation an das nächste Unter- bzw. Klein- oder Mittelzentrum
- Ergänzung durch Rufbus-Angebote Landkreis Coburg

- gute und direkte Erreichbarkeit des zentralen Versorgungsbereichs Innenstadt aus allen Stadtteilen
- systematische Verknüpfungen zwischen Stadtbuslinien am Rendezvous-Punkt „Theaterplatz“ (akzeptable Lagegunst zu Einkaufszone, hochwertige Gestaltung und attraktives Umfeld)
- insgesamt hohe Systemtransparenz infolge der durchgängigen Vertaktung und der einheitlichen Linienführung: 15-Minuten-Takt auf Hauptachsen
- hohe Zuverlässigkeit im Stadtverkehr Coburg
- im Stadtgebiet hoher Anteil barrierefreier Haltestellen sowie die Darstellung der niederflurgerecht ausgebauten Haltestellen im Liniennetzplan der SÜC
- wichtige Haltestellen mit DFI Stadt Coburg



Abbildung 40: SWOT-Analyse – Stärken

SCHWÄCHEN
SWOT-Analyse

- unzureichende Bedienungsqualität insbesondere in kleineren Ortsteilen sowie im östlichen und südlichen Kreisgebiet (auffällig ausgeprägte Bedienungslücke am Vormittag), ausgenommen Ortschaften, die an den SPNV angebunden sind
- prägende Ausrichtung des gesamten Systems auf den Schülerverkehr (dadurch Defizite in der Angebotstransparenz)
- stark reduziertes Bedienungsangebot im Abendverkehr (nur auf Hauptlinien auch nach 18 Uhr ein Angebot)
- kein verlässliches, durchgängiges Fahrplanangebot am Wochenende auf allen regionalen Linien sowie auf den Stadtbus-Linien in Neustadt b. Coburg
- fehlende Vertaktung, wechselnde Abfahrtsminuten sowie Bedienungslücken im Tagesgang (auch auf den wenigen taktorientierten Linien vor allem für Neu-/ Gelegenheitskunden sowie für Spontanfahrungen als Hemmschwelle für ÖPNV-Nutzung)
- aus den Ortschaften der Kommunen Neustadt b. Coburg und Rödental unzureichende Anbindung an die Stadt Coburg
- keine systematische Verknüpfung an den Verknüpfungspunkten zum SPNV im Untersuchungsgebiet (An- und Abfahrtszeiten zwischen Bus und Schiene nur in Einzelfällen aufeinander abgestimmt)
- einige Ortsteile, vorwiegend in Siedlungsrandlagen sowie einzelne Teilbereiche (kleinere zusammenhängende Siedlungsbereiche) mit Erschließungslücken und ohne ÖPNV-Anbindung außerhalb des Schulverkehrs
- Mängel in der Angebotstransparenz: Busnetz, Fahrpläne und teilweise Umsteigeverbindungen, aufgrund stark variierender Linienverläufe
- fehlende Informationen für mobilitätseingeschränkte Personen in Bezug auf barrierefrei ausgebaute Haltestellen
- keine auffällige Differenzierung der Linien nach ihrer Angebotsqualität (stärkere Hauptlinien von schwächeren Ergänzungslinien) anhand nachvollziehbarer funktionaler Kriterien
- räumlich parallele Bedienung im Busverkehr in einzelnen Bereichen (vor allem im östlichen Kreisgebiet (kaum zeitliche Überschneidungen aufgrund der fehlenden Vertaktung sowie der variierenden Linienwegführung)
- Verknüpfungspunkte und -haltestelle im Kreisgebiet meist ohne barrierefreien Ausbau
- Zielvorgabe des PBfG (vollständige Barrierefreiheit bis 2022) konnte nur in Grundansätzen erreicht werden; seit NVP 2016 im Landkreisgebiet nur vereinzelt Haltestellenausbau
- Angebote für Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln nur punktuell vorhanden

Landkreis Coburg

- ungenügende Anbindung des ehemaligen Güterbahnhof- und Schlachthofgeländes (neues Stadtviertel für Wissenschaft, Technik und Design)
- Angebotsausdünnung ab 19 Uhr im gesamten Stadtgebiet (Stadtbuslinien) **Stadt Coburg**

Abbildung 41: SWOT-Analyse – Schwächen

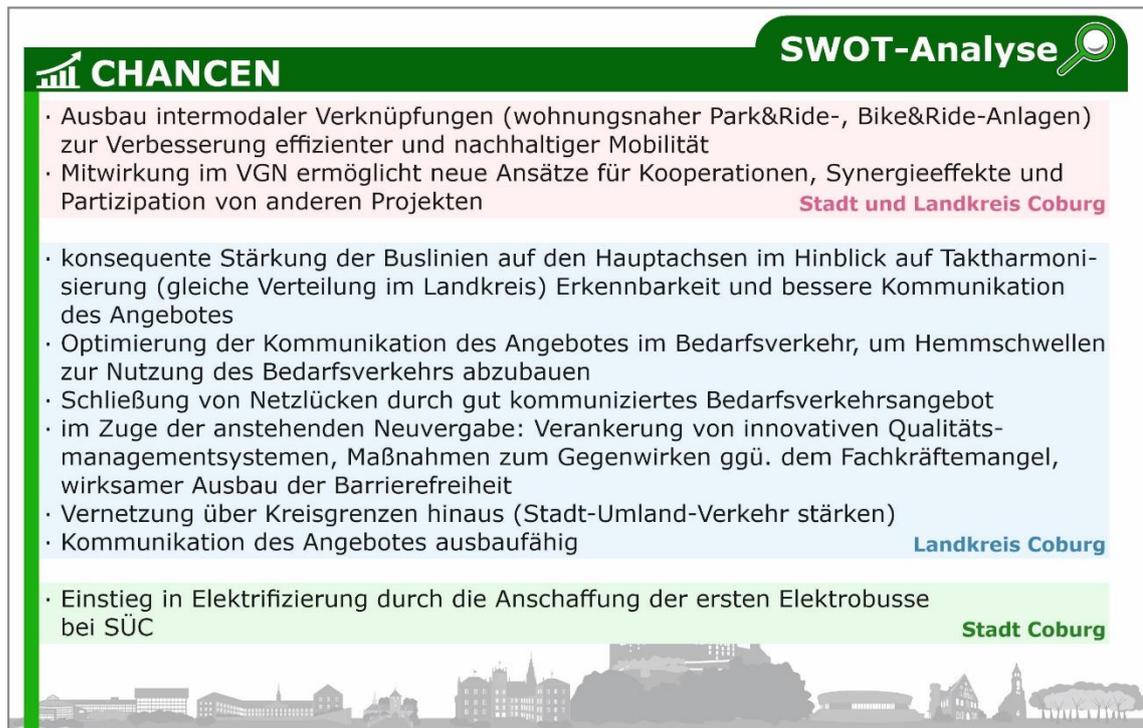


Abbildung 42: SWOT-Analyse – Chancen

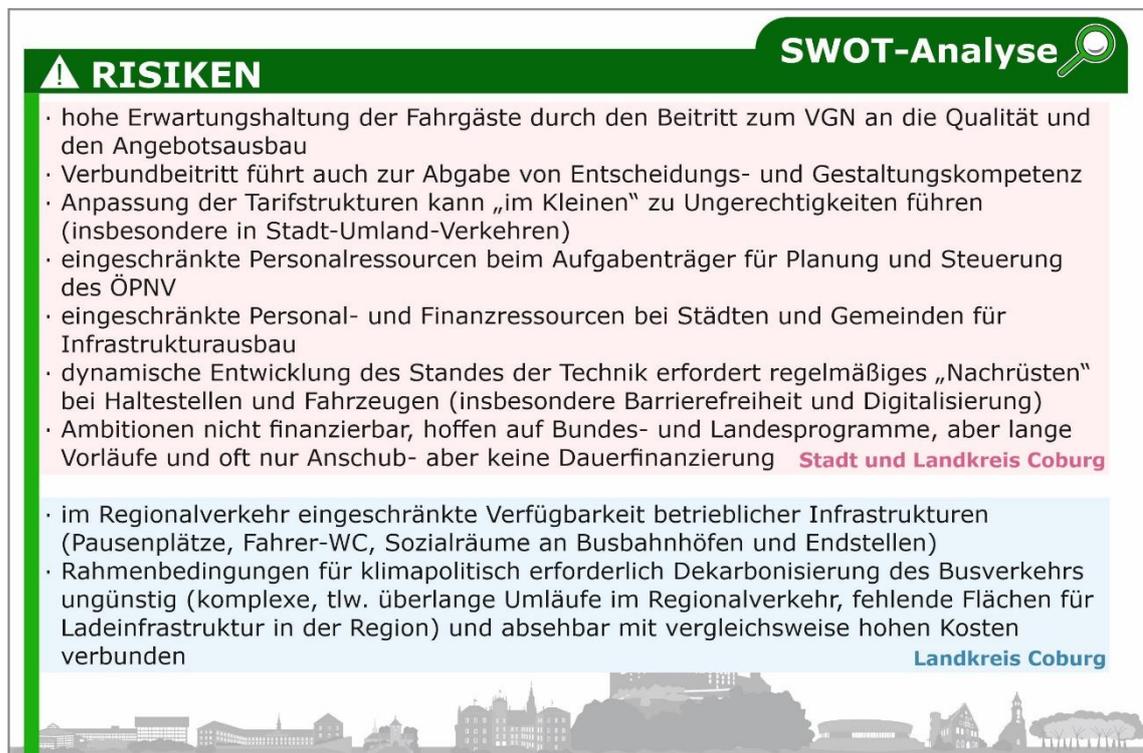


Abbildung 43: SWOT-Analyse – Risiken

12 Prognose

Für die Fortschreibung des NVP für die Stadt und den Landkreis Coburg sind neben den heutigen Verkehrsbeziehungen auch die verkehrlichen Auswirkungen der absehbaren infrastrukturellen Veränderungen mit ÖPNV-Relevanz wie z. B. die voraussichtliche Bevölkerungsentwicklung zu berücksichtigen. Zunehmend in den Fokus rücken außerdem die Entwicklungen in den Bereichen Versorgungs- und Freizeitverkehr als wesentliche Nachfragegruppe des ÖPNV.

Die Prognosen der Bevölkerungsentwicklung sowohl für die Stadt Coburg als auch für den Landkreis Coburg basieren auf Daten des Bayerischen Landesamt für Statistik und bilden den Zeitrahmen 2022 bis 2030 (zum Teil bis 2040) ab. Das Basisjahr für die regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung ist 2022 (31.12.2022)²⁴³.

Zu berücksichtigen ist, dass die dargestellten Prognosewerte die zu erwartenden Entwicklungen auf Basis der zum Prognosezeitpunkt angenommenen Rahmenbedingungen abbildet. Diese können durch nicht berücksichtigte Veränderungen z. B. der wirtschafts-, arbeitsmarkt- oder steuerpolitischen Rahmenbedingungen nachhaltig beeinflusst werden. Darüber hinaus sind auch die langfristigen Auswirkungen von Pandemien (wie z. B. die Corona-Pandemie) ein wesentlicher Faktor in Bezug auf die struktur- und mobilitätsprägenden Rahmenbedingungen (siehe auch Kapitel 12.3.3).

12.1 Bevölkerungsprognose für den Landkreis Coburg

12.1.1 Gesamtbevölkerung Landkreis Coburg

Die in der Vergangenheit rückläufige Bevölkerungsentwicklung wird sich in der Tendenz zukünftig weiter fortsetzen. Laut der Prognose aus dem Jahr 2015 sollte die Einwohnerzahl im Landkreis Coburg im Jahr 2020 ausgehend vom Jahr 2010 um rund 3 % auf ca. 86.300 Einwohner²⁴⁴ zurückgehen. Dieser prognostizierte Bevölkerungsrückgang ist etwas abgeschwächt eingetreten (ca. 86.600 EW, Stand 21.12.2020)²⁴⁵. Die aktuelle Bevölkerungsprognose des Bayerischen Landesamts für Statistik geht von einem weiterhin „gedämpfteren“ Rückgang aus. Im Jahr 2030 sollen rund 86.700 Einwohner im Landkreis leben (-0,6 % ausgehend von 87.200 Einwohnern im Jahr 2022), im Jahr 2040 rund 86.100 Einwohner. Das entspricht einem Rückgang um 1,3 %.

²⁴³ Bayerisches Landesamt für Statistik, Demographiespiegel; Stand 18.04.2024

²⁴⁴ ARGE ÖPNV Stadt und Landkreis Coburg (2015): Fortschreibung des NVP für Stadt und Landkreis Coburg, Endbericht; Juli 2015

²⁴⁵ Bayerisches Landesamt für Statistik, Fortschreibung des Bevölkerungsstandes (2023): Bevölkerung: Gemeinden, Geschlecht, Stichtag, Landkreis Coburg; Stand 10.02.2023

Auf regionaler Ebene wird in Oberfranken ebenfalls von einem Rückgang bis 2030 um 0,8 % sowie bis 2040 um 1,7 % ausgegangen. Auf Bundeslandebene soll die Bevölkerung in Bayern hingegen mittelfristig um 2,2 % (bis 2030) und langfristig um 4,2 % (bis 2040) wachsen.²⁴⁶

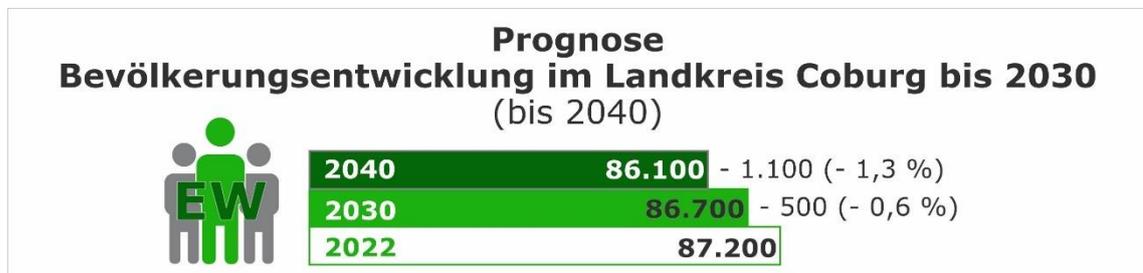


Abbildung 44: Prognose Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Coburg bis 2030 (2040)

Hinsichtlich der räumlichen Verteilung zeigt die Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Coburg eine vergleichsweise homogene Verteilung über die meisten Städte und Gemeinden. Lediglich in den Gemeinden Lautertal und Untersiemau sowie in der Stadt Bad Rodach ist ein leichter Zuwachs von bis zu 1,4 % zu erkennen.²⁴⁷

²⁴⁶ Bayerisches Landesamt für Statistik, Demographiespiegel (2024): Gemeinden, Bevölkerung, Stichtage; Bevölkerungsvorausberechnung-Demographiespiegel, Gemeinden (einschl. Gemeindefreie Gebiete), Bayern, Oberfranken, Landkreis Coburg; Stand 18.04.2024

²⁴⁷ Bayerisches Landesamt für Statistik, Demographiespiegel (2024): Gemeinden, Bevölkerung, Stichtage; Bevölkerungsvorausberechnung-Demographiespiegel, Gemeinden (einschl. Gemeindefreie Gebiete), Städte und Gemeinden im Landkreis Coburg; Stand 18.04.2024

Tabelle 41: Einwohnerzahl und -entwicklung in den Städten und Gemeinden im Landkreis Coburg 2022 und 2030²⁴⁸

Stadt / Gemeinde	Einwohnerzahl und Einwohnerentwicklung (in %)		
	2022	2030	2022 – 2030
Ahorn	4.120	4.110	- 0,2 %
Dörfles-Esbach	3.490	3.300	- 5,7 %
Ebersdorf b.Coburg	6.140	6.130	- 0,2 %
Großheirath	2.620	2.540	- 2,7 %
Grub a.Forst	2.770	2.660	- 4,3 %
Itzgrund	2.250	2.150	- 4,4 %
Lautertal	4.420	4.460	+ 1,1 %
Meeder	3.620	3.460	- 4,4 %
Neustadt b.Coburg, Stadt	14.980	14.830	- 1,0 %
Niederfüllbach	1.490	1.410	- 4,7 %
Bad Rodach, Stadt	6.410	6.490	+ 1,4 %
Rödental, Stadt	13.080	13.030	- 0,4 %
Seßlach, Stadt	3.930	3.850	- 1,8 %
Sonnefeld	4.560	4.390	- 3,5 %
Untersiemau	4.200	4.240	+ 1,0 %
Weidhausen b.Coburg	3.100	2.990	-3,9 %
Weitramsdorf	5.080	4.940	- 2,6 %

12.1.2 Demografie Landkreis Coburg

Demografischer Wandel und Mobilitätsverhalten²⁴⁹

Die Auswirkungen des demografischen Wandels und die absehbaren Veränderungen im Mobilitätsverhalten werden sich auf die künftig zu erwartende Verkehrsnachfrage und damit einhergehend auf die Nahverkehrsplanung niederschlagen.

²⁴⁸ ebenda

Hinweis: Die Zahlen zu den einzelnen Gemeinden vom 18.04.2024 haben sich zu dem Stand Januar 2023 nicht geändert, zudem ist die Gesamtsumme nicht identisch im Vergleich zu der Zahl für den Landkreis Coburg mit dem Stand 18.04.2024

²⁴⁹ Bayerisches Landesamt für Statistik, Reg. Vorausberechnung (2023): Kreis, Bevölkerung; Bevölkerungsvorausberechnungen nach Altersgruppe 10 Gruppen, Landkreis Coburg; Stand 27.01.2023

Im Landkreis Coburg wird dies in den kommenden Jahren in folgenden Punkten besonders deutlich:

- Die Altersgruppe der 6 bis unter 10-jährigen Schüler entwickelt sich bis 2040 weitgehend stabil mit einem mittelfristig marginalen Wachstum bis 2030 (+ 6,5 %). Bis 2030 ist die Entwicklung der 10- bis unter 19-jährigen Schüler mit einem Wachstum von 13,4 % im Vergleich ausgeprägter und bleibt bis 2040 weitgehend stabil. Obwohl ein Wachstum der ÖV-Nachfrage für den Schülerverkehr erwartet wird und gerade diese Bevölkerungsgruppe zu den vorrangigen Nutzern des ÖPNV zählt, wird sich der Beförderungsaufwand dennoch mit hoher Wahrscheinlichkeit auch zukünftig in ähnlicher Größenordnung bewegen.
- Für die Altersgruppe der jungen Erwachsenen wird ein relativ starker Rückgang von 10,6 % bis 2030 prognostiziert. Auf langer Sicht jedoch ist mit einem Wachstum von 2,1 % der 19 bis unter 25-jährigen zu rechnen. Die jungen Erwachsenen, die sich überwiegend in der Ausbildung oder im Studium befinden, sind besonders relevant für die ÖPNV-Nutzung außerhalb des Schulverkehrs, denn diese sind bei entsprechend attraktiven ÖPNV-Angeboten wesentlich ÖPNV-affiner als die älteren Bevölkerungsgruppen.
- Besonders gravierend ist der langfristige Rückgang bei den 25- bis unter 40-jährigen. Bis 2040 soll die Bevölkerung in dieser Altersgruppe um 11,5 % schrumpfen. Mittelfristig betrachtet liegt der Rückgang bei den 25 bis unter 40-jährigen bei 6,8 %. Auf mittelfristiger Sicht ist der Rückgang bei der Bevölkerungsgruppe der 40 bis unter 60-jährigen mit 9,3 % am stärksten. Bis 2040 wird der Rückgang in dieser überdurchschnittlich mobilen sowie tendenziell auf den MIV ausgerichteten Altersgruppe auf 6,9 % etwas abschwächen.
- Ähnlich wie in anderen Regionen wird im Landkreis Coburg die Zahl der Senioren, insbesondere die der Hochbetagten (über 75 Jahre), ungeachtet einer sinkenden Gesamteinwohnerzahl weiter deutlich zunehmen. Obwohl die Zahl der 60 bis unter 75-jährigen zwischen den Jahren 2022 und 2040 laut dem Bayerischen Landesamt für Statistik um 9,8 % zurückgehen soll, soll die Bevölkerung in der Altersgruppe der Hochbetagten um 37 % wachsen. Im Jahr 2022 beträgt der Anteil dieser Bevölkerungsgruppe bereits 11 % an der Gesamtbevölkerung im Landkreis Coburg. Die größer werdende Gruppe der älteren Senioren kann die Nachfragerückgänge seitens der Jugendlichen als Fahrgäste im ÖPNV jedoch höchstens in Ansätzen kompensieren. Zwar wird die Mobilität der „jungen“ Senioren zukünftig spürbar zunehmen, die Altersgruppe der Hochbetagten ist jedoch nach wie vor weniger mobil als die jüngeren Altersgruppen und durch geringere Außer-Haus-Anteile gekennzeichnet. Dennoch hat diese Entwicklung zukünftig Auswirkungen auf die zeitliche Verteilung der Nachfrage. Insbesondere an werktäglichen Vormittagen wird der ÖPNV-Bedarf steigen, da die Hauptversorgungswege der Senioren erfahrungsgemäß zu diesen Zeiten stattfinden.

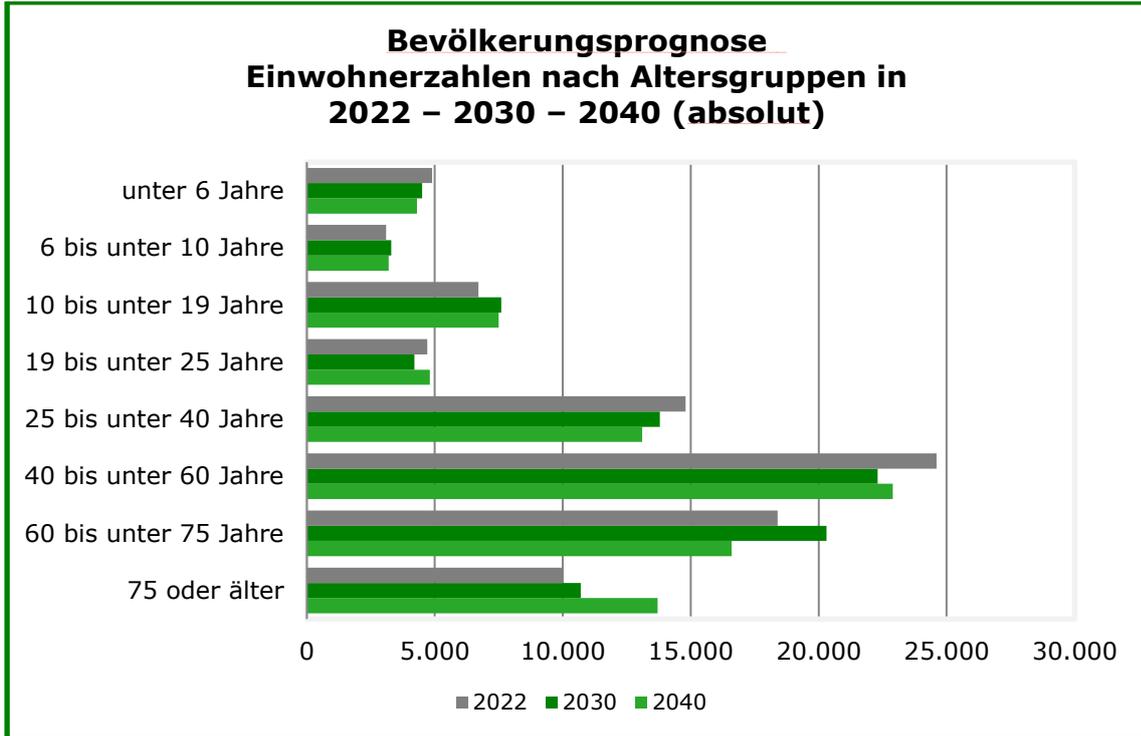


Abbildung 45: Bevölkerungsprognose – Einwohnerzahlen für den Landkreis Coburg nach Altersgruppen im Zeitraum 2022 bis 2030/ 2040²⁵⁰

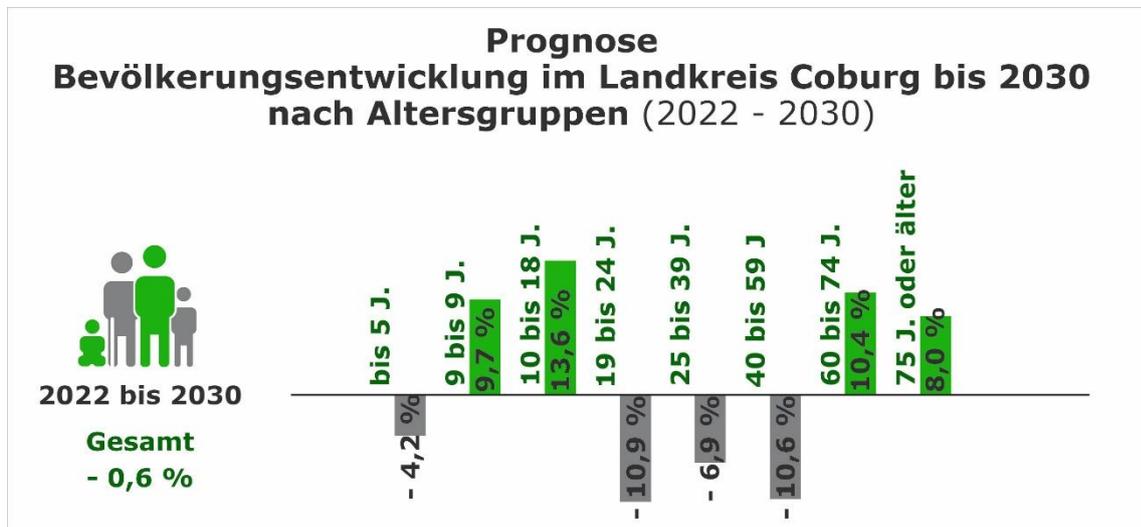


Abbildung 46: Bevölkerungsprognose – Einwohnerzahlen für den Landkreis Coburg nach Altersgruppen im Zeitraum 2022 bis 2030²⁵⁰

²⁵⁰ Bayerisches Landesamt für Statistik, Reg. Vorausberechnung (2024): Kreis, Bevölkerung; Bevölkerungsvorausberechnungen nach Altersgruppe 10 Gruppen, Landkreis Coburg; Stand 18.04.2024

12.1.3 Entwicklung der raumstrukturellen Rahmenbedingungen im Landkreis Coburg

Schulentwicklung

Aktuell sind keine von den Schulträgern für den Landkreis Coburg verbindlich geplanten Änderungen in der Schulstruktur, die für die Nahverkehrsplanung im Untersuchungsraum relevant sein könnten, bekannt.

Mittelfristig ist aufgrund der gestiegenen Geburtenrate seit dem Jahr 2013 und der bisherigen sowie zukünftig zu erwartenden Zuwanderungen ein leichter Anstieg der Schülerzahlen im Landkreis Coburg zu erwarten. Auf langer Sicht ist jedoch mit kontinuierlich sinkenden Zahlen der schulpflichtigen Kinder zu rechnen.²⁵¹

Es wird in diesem Zusammenhang ausdrücklich darauf hingewiesen, dass mit der Umstellung von G8 auf G9 an den bayerischen Gymnasien ab Schuljahr 2025/26 wieder eine 13. Jahrgangsstufe, und damit eine Jahrgangsstufe mehr, vorhanden sein wird, was absehbar zu merklich erhöhten Schülerzahlen führen wird.

Demzufolge ist auch bei der ÖV-Nachfrage für den Schülerverkehr im Landkreis mittelfristig mit einem leichten Wachstum zu rechnen, der Beförderungsaufwand nimmt voraussichtlich jedoch nicht linear mit den Schülerzahlen zu. Durch die Ausweitung des Nachmittagsunterrichtes werden ggf. punktuell noch zusätzliche Fahrten erforderlich.

Raumstrukturelle Entwicklung

Im Rahmen der Befragung der Städte und Gemeinden im Untersuchungsgebiet zur Nahverkehrsplanung wurden stadt- bzw. ortsentwicklungsrelevante Planungsvorhaben bis zum Jahr 2030 mit Relevanz für den ÖPNV abgefragt. In der folgenden Tabelle sind diese für den Landkreis Coburg dargestellt.

Tabelle 42: Planungsvorhaben bis 2030 im Landkreis Coburg²⁵²

Planungsvorhaben bis 2030
Ahorn
<ul style="list-style-type: none"> • Ahorn: Neubau Servicewohnen „Ahorner Mitte“ (ca. 70 altersgerechte WE ab 2024) • Ahorn: Neubau Wohnen und Arbeiten am Ahorner Berg (24 WE & GE, Büro und Praxis) 2023/ 2024 • Ahorn, OT Eicha: Wohngebieterschließung 4,3 ha • Ahorn, OT Witzmannsberg: Wohngebieterschließung 2,9 ha • Ahorn, OT Wohlbach: Wohngebieterschließung 2 ha

²⁵¹ Landratsamt Coburg (2022): Schulentwicklungsplan 2021/22. Landkreis Coburg; Januar 2022.

²⁵² Befragung der Städte und Gemeinden im Rahmen der Fortschreibung des NVP für Stadt und LK Coburg; Mai 2022.

Planungsvorhaben bis 2030
Dörfles-Esbach
<ul style="list-style-type: none"> • Dörfles-Esbach: Neubau Sozialwohnungen (50 WE durch WBG Landkreis Coburg, ca. 50 WE andere Investoren) 3,3 ha bis 2030 • Dörfles-Esbach: Konversion ehemalige BGS-Kaserne (vorauss. Wohngebiet) 4,2 ha bis 2030
Großheirath
keine Angaben
Itzgrund
keine Angaben
Lautertal
keine Angaben
Meeder
<ul style="list-style-type: none"> • Meeder, OT Wiesenfeld: Entwicklung Nahversorgungszentrum (GE, Einzelhandel) Ende 2024
Niederfüllbach
<ul style="list-style-type: none"> • Niederfüllbach: Neubau 5-gruppiger Kindergarten (für 101 Kinder) 2023
Bad Rodach
<ul style="list-style-type: none"> • Bad Rodach: Neubau (ca. 130 barrierefreie Wohnungen und 15 Reihenhäuser) 2023 – 2030
Rödental
<ul style="list-style-type: none"> • Rödental, OT Mönchröden: Betreutes Wohnen (76 WE) BA I 2023, BA II 2025
Seßlach
<ul style="list-style-type: none"> • Seßlach, OT Dietersdorf: Entwicklung GE 2022 ff.
Sonnefeld
<ul style="list-style-type: none"> • Sonnefeld: Planung und Erschließung Wohnbaugebiet „Gerstenberg“ (80 – 100 Bauparzellen) 2025 ff. • Sonnefeld: Ergänzende Baumaßnahmen flankierend zum SILAG-Ausbau (Wohnungen für Betriebsangehörige, mehrere Dutzend Wohneinheiten, evtl. Kindergarten) 2024 ff.
Untersiemau
<ul style="list-style-type: none"> • Untersiemau, OT Scherneck: Neubau Kinderbetreuungseinrichtung (24 Regelplätze + 12 Krippenplätze) 2023 • Untersiemau: Aufstellung B-Plan „Schullersleite“ (ca. 80 WE, ca. 6 ha) 2028 ff. • Untersiemau, OT Stöppach: Wohnbaugebiet Umsetzung B-Plan „Möhrleinsbach“ (ca. 60 WE, 4,2 ha) 2026 ff. • Untersiemau, OT Haarth: Aufstellung B-Plan „Hohensteiner Straße“ (ca. 30 WE, 2,2 ha) 2026 ff.

Planungsvorhaben bis 2030
Weidhausen
keine Angaben
Weitramsdorf
keine Angaben
Ebersdorf bei Coburg
keine Angaben
Neustadt bei Coburg
<ul style="list-style-type: none"> • Neustadt b. Coburg, Mitte: GE in Planung 2024

Durch größere Gewerbeflächenerweiterungen bzw. -erschließungen ist mit ggf. positiven Effekten auf den kleinräumigen Arbeitsmarkt zu rechnen. Insgesamt jedoch sind die bis zum Jahr 2030 angedachten Planungsvorhaben in den Kommunen eher von kleinräumiger Bedeutung, Auswirkungen auf die Nachfragestrukturen im ÖPNV sind wenig bis nicht erkennbar.

12.2 Bevölkerungsprognose für die Stadt Coburg

12.2.1 Gesamtbevölkerung Stadt Coburg

Auch in der Stadt Coburg setzt sich der Trend der rückläufigen Einwohnerzahlen weiter fort. Nach den vorliegenden Prognosen des Bayerischen Landesamtes für Statistik für die Stadt Coburg werden die Einwohnerzahlen mittelfristig, ausgehend vom Jahr 2022 bis zum Jahr 2030 mindestens um weitere ca. 500 EW bzw. 1,2 % sowie langfristig bis 2040 um insgesamt 800 EW bzw. 1,9 % abnehmen.²⁵³



Abbildung 47: Prognose Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Coburg bis 2030 (2040)

²⁵³ Bayerisches Landesamt für Statistik, Reg. Vorausberechnung (2024): Kreis, Bevölkerung; Bevölkerungsvorausberechnungen nach Altersgruppe 10 Gruppen, Stadt Coburg; Stand 18.04.2024

12.2.2 Demografie Stadt Coburg

Demografischer Wandel und Mobilitätsverhalten²⁵⁴

Ähnlich wie im Landkreis Coburg wird auch in der Stadt Coburg ein moderater Rückgang in den Altersgruppen von 19 (mittelfristig bis 2030) bzw. von 25 (langfristig bis 2040) bis unter 60 (mittelfristig bis 2030) bzw. bis unter 75 (langfristig bis 2040) Jahre eintreten, die Ausprägung unterscheidet sich je nach Altersgruppe jedoch zum Teil deutlich von den Tendenzen im Landkreis:

- Das Wachstum bei der Bevölkerungsgruppe der 10 bis unter 19-jährigen Schüler und Auszubildenden ist sowohl mittelfristig als auch langfristig im Stadtgebiet deutlich weniger ausgeprägt als in der Region. Die Zahl der Grundschüler entwickelt sich in der Stadt im Vergleich zum Landkreis eher rückläufig. Demzufolge bleibt die Zahl der 6 bis unter 10-jährigen im betrachteten Zeitraum 2022 bis 2030 stabil hingegen im Landkreis mit Zuwächsen zurechnen ist. Langfristig betrachtet soll die Zahl der 6 bis unter 10-jährigen sogar um 7,1 % zurückgehen (vergleichsweise LK + 3,2 %). Demzufolge sind marginale Auswirkungen auf den ÖPNV zu erwarten.
- Mit besonderer Bedeutung für die ÖPNV-Nutzung außerhalb des Schulverkehrs ist der Rückgang in der Gruppe der 19 bis unter 25-jährigen um rund 200 Einwohner (- 6,7 %). Auf langfristiger Sicht wird jedoch eine Stabilisierung in dieser Gruppe prognostiziert. Bei entsprechend attraktiven ÖPNV-Angeboten kann diese Altersgruppe wesentlich ÖPNV-affiner als die älteren Bevölkerungsgruppen sein.
- Besonders auffällig ist die rückläufige Einwohnerentwicklung bei den Senioren zwischen 60 und unter 75 Jahren im Zeitraum 2022 bis 2040 von 12,5 %, da in dieser Altersgruppe ähnlich wie in der Region mittelfristig (bis 2030) zunächst von einem Wachstum von 7,5 % ausgegangen wird. Demgegenüber wird die Anzahl der über 75-Jährigen ungeachtet einer leicht sinkenden Gesamteinwohnerzahl deutlich zunehmen. Zwar nehmen die Senioren heute intensiver am gesellschaftlichen Leben teil als noch vor wenigen Jahrzehnten, dennoch ist die Mobilität bei den Hochbetagten nachweislich weniger ausgeprägt als bei den anderen Altersgruppen und auch die ÖPNV-Affinität bei jüngeren Senioren geht zukünftig weiter zurück.

²⁵⁴ ebenda

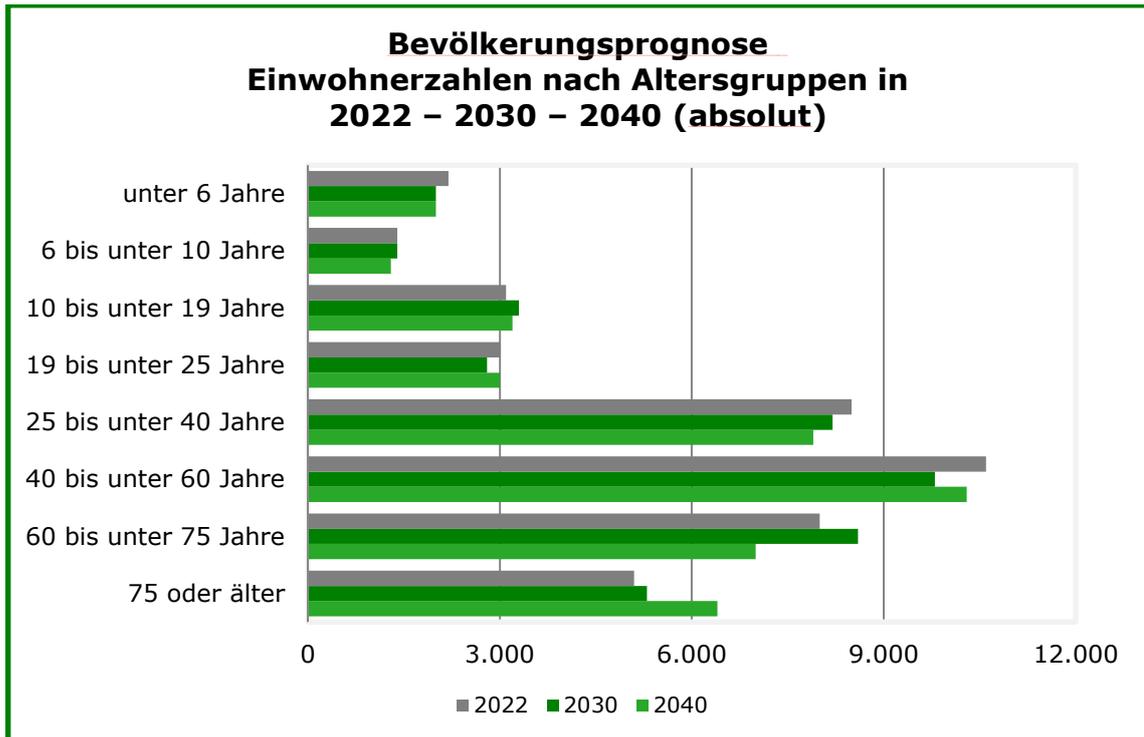


Abbildung 48: Bevölkerungsprognose – Einwohnerzahlen für die Stadt Coburg nach Altersgruppen im Zeitraum 2022 bis 2030/ 2040²⁵⁵

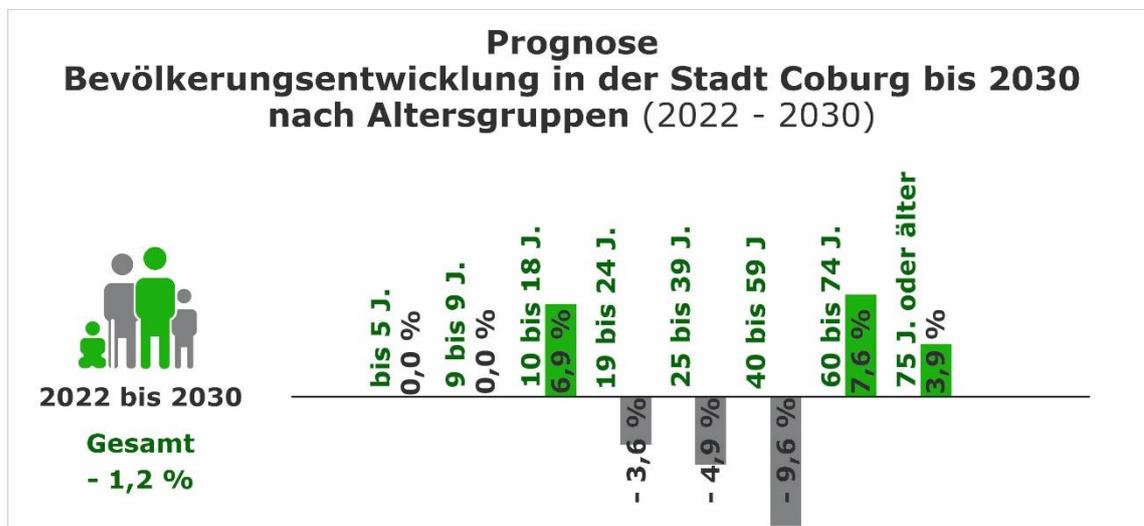


Abbildung 49: Bevölkerungsprognose – Einwohnerzahlen für die Stadt Coburg nach Altersgruppen im Zeitraum 2022 bis 2030²⁵⁵

²⁵⁵ Bayerisches Landesamt für Statistik, Reg. Vorausberechnung (2024): Kreis, Bevölkerung; Bevölkerungsvorausberechnungen nach Altersgruppe 10 Gruppen, Stadt Coburg; Stand 18.04.2024

12.2.3 Entwicklung der raumstrukturellen Rahmenbedingungen in der Stadt Coburg

Schulentwicklung

Auch in der Stadt Coburg sind keine für die Nahverkehrsplanung relevanten Änderungen in der Schulstruktur bekannt.

Ähnlich wie im Landkreis ist auch in der Stadt Coburg mittelfristig mit einer leicht gestiegenen Anzahl an Einschulungen und somit mit einem leichten Zuwachs der ÖV-Nutzung für den Schülerverkehr zu rechnen.²⁵⁶

Raumstrukturelle Entwicklung

Eines der für den ÖPNV relevantesten raumstrukturellen Projekte der Stadt Coburg ist die Verlegung des aktuellen Klinikum Standortes bis zum Jahr 2030 (siehe 7.7). Folgend sind weitere Projekte für die Stadt Coburg in Planung:²⁵⁷

- Rahmenplanung Itzauen: die Rahmenplanung umfasst einen ca. 150 ha großen und ca. 6,6 km langen Korridor entlang der Itz und ist für die nächsten 15 Jahre als Grundlage und Orientierung bei der Weiterentwicklung Coburgs anzusehen.
- Lichtmasterplan Coburg: der Lichtmasterplan ist ein Lichtkonzept für den Coburger Freiraum mit einer besonderen Berücksichtigung von Lichtverschmutzung und Energieverbrauch für ein stimmiges nächtliches Stadtbild sowie eine verbesserte Aufenthaltsqualität und Orientierung bei Nacht.
- Ehemaliges Güterbahnhof- und Schlachthofgelände: mit der Umnutzung der Konversionsfläche soll ein Stadtviertel entstehen, das die Themen Wissenschaft, Technik und Design miteinander verbindet und somit der Stadt Coburg die Chance bietet den Wandel der Stadtstruktur in Richtung Dienstleistungsstruktur voranzutreiben.
- Steinweg: die in der nördlichen Innenstadt gelegene „Steinwegvorstadt“ wurde zum neuen Sanierungsgebiet ausgewiesen und soll in den nächsten Jahren erneuert werden.
- Ehemaliges Brockardt-/ Milhhofareal: die knapp 3,8 ha große Gewerbebrache soll entsprechend des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK) als Schlüsselfläche für die Innenentwicklung mit Mischnutzung weiterentwickelt werden.
- Zusätzlich zu den bereits erwähnten geplanten Projekten werden in der Stadt Coburg vereinzelt Bebauungspläne aufgestellt. Unter anderem soll ab 2024 im

²⁵⁶ Amt für Schulen, Kultur und Bildung (2021): Fortschreibung der Bestandsaufnahme des Schulentwicklungsplanes der Stadt Coburg; Oktober 2021.

²⁵⁷ <https://stadt.mein-coburg.de/>; Zugriff am 02.02.2023

Stadtteil Seidmannsdorf das Neubaugebiet „Am Flecken“ für etwa 80 WE entwickelt werden.²⁵⁸

12.3 Allgemeine Trends der Mobilitätsentwicklung

12.3.1 Allgemeine Entwicklungen der Mobilität – Globaltrends

Folgend sind die aus bundesweiten, fundierten Studien, die letztmalig 2017 durchgeführt wurden und somit fundiert die Situation vor der Corona-Pandemie beleuchten, grundsätzlich auch heute noch gültige Globaltrends zur Entwicklung der Mobilität erkennbar²⁵⁹:

- Die sogenannte „Mobilitätsquote“ (Anteil der Bürger, die an einem durchschnittlichen Tag unterwegs waren) und die durchschnittliche Anzahl der Wege pro Person sind zwischen 2002 und 2017, vor allem an Wochenendtagen, erkennbar gesunken. Die geringere Mobilitätsquote ist insbesondere auf die Mobilitätsgruppen der Kinder und Jugendlichen sowie die der Haushalte mit niedrigem ökonomischem Status zurückzuführen.
- Seit 2002 ist der Modal-Split-Anteil im Bereich ÖPNV von 8 % leicht auf 10 % (2017) gewachsen. Während in Metropolen der ÖPNV-Anteil 20 % beträgt, liegt er im ländlichen Raum (kleinstädtischer, dörflicher Raum) nur bei 5 %.
- Das Fahrrad steigt (leicht) sowohl in seinem Anteil als auch in der erbrachten Fahrleistung am Modal-Split. Es wird häufiger und auch auf längeren Strecken das Fahrrad bzw. E-Bike genutzt.
- Der Führerschein-Anteil wird vor allem in der Altersgruppe der unter 30-Jährigen leicht, aber signifikant geringer. Bei den Senioren überschreitet er dagegen inzwischen 80 %.
- Bei den Senioren wächst die Automobilität weiter, besonders erheblich in den höheren Altersgruppen. Im Gegensatz zu früheren Jahren fahren immer mehr ältere Frauen Auto. Die jüngeren Bevölkerungsgruppen weisen demgegenüber aktuell eine höhere ÖPNV-Affinität auf als noch vor einigen Jahren.
- Aufgrund des höheren Beschäftigungsniveaus bei vergleichsweise gleichbleibender Gesamtbevölkerung, ist der Berufsverkehr-Anteil ggü. 2008 gestiegen. Somit nehmen Arbeitswege einen Anteil von etwa einem Drittel aller Wege ein. Leicht zurückgegangen ist dagegen der Anteil der Freizeitwege und der Einkaufswege.

²⁵⁸ Befragung der Städte und Gemeinden im Rahmen der Fortschreibung des NVP für Stadt und LK Coburg; Mai 2022.

²⁵⁹ infas Institut für angewandte Sozialwissenschaften GmbH Bonn; in Kooperation mit: Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. Berlin, IVT Research GmbH Mannheim und infas 360 GmbH: Mobilität in Deutschland – Zeitreihenbericht 2002 – 2008 - 2017; Studie für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur; Bonn 2019.

12.3.2 Auswirkungen des demografischen Wandels auf die Mobilität

Der demografische Wandel wird absehbar auch in den nächsten 10 bis 15 Jahren weiterhin deutlich spürbare Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten und damit auf das Verkehrsaufkommen haben.

Seite | 235

Für die Nahverkehrsplanung haben die nachfolgend erläuterten, aus heutiger Sicht erkennbaren Entwicklungen eine Bedeutung:

- Die mobile Altersgruppe der jungen Erwachsenen zeichnet sich durch einen rückläufigen Pkw-Besitz aus²⁶⁰. Dieser Effekt ist in den großen Städten ausgeprägter als auf dem Land. Dennoch ist es sinnvoll, dass sich der ÖPNV auch außerhalb der Metropolen auf diese zahlenmäßig eher kleine Gruppe, die überdurchschnittlich viele Wege pro Tag zurücklegt, einstellt. Neben dem Ausbildungs- und Berufsverkehr ist der Freizeitverkehr, auch in den Abend- und Nachtstunden, in dieser Altersgruppe stark ausgeprägt.
- Durch die bereits heute schon bevölkerungsstarke Altersgruppe der über 60-Jährigen (generell hohe Pkw-Verfügbarkeit bei hoher Autoaffinität in der Mobilität) wird zum einen der Freizeitverkehr zukünftig an Bedeutung gewinnen, zum anderen muss sich der ÖPNV auf eine älter werdende Gesellschaft einstellen. Neben der barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV werden auch in den Bereichen der Fahrplaninformationen und des Fahrscheinvertriebs, sowie bei der Ausgestaltung des Fahrplanangebots modifizierte Strategien notwendig werden.

Die Auswirkungen dieser soziodemografischen Prozesse auf das Mobilitätsgeschehen verlaufen kontinuierlich und je nach Region mit verschiedenen Geschwindigkeiten (Ausnahmen sind beispielsweise Standortschließungen (Betriebe, Schulstandorte usw.) und dem damit verbundenen abrupten Wegfall des Zielverkehrsaufkommens an einem Ort).

Bezogen auf das Nachfragepotenzial der über 60-Jährigen für den ÖPNV, sind folgende generellen Aussagen festzuhalten:

- Trotz demografischen Wandels und attraktiver Seniorentickets ist das Fahrgastaufkommen der Senioren aufgrund von längerer Nutzung des eigenen PKWs in den vergangenen Jahren zurückgegangen. Laut Verkehrswissenschaftler wird die ältere Bevölkerung auch zukünftig durch eine höhere Autoaffinität gekennzeichnet sein.
- Durch neue Mobilitätsangebote, wie E-Bikes, wird zudem die Verkehrsmittelwahl beeinflusst, so dass die in der Vergangenheit häufig als „treue Stammkunden“ des ÖPNVs betrachteten Senioren gerade in städtischen Räumen stärker zu „wahlfreien Verkehrsteilnehmern“ werden.

²⁶⁰ ebenda

- Senioren haben zudem auch höhere Ansprüche an den ÖPNV, nicht nur bezüglich der Barrierefreiheit, sondern auch im Hinblick auf Merkmale wie Komfort, Angebotstransparenz, Verfügbarkeit und vor allem gute Erreichbarkeit individueller Ziele. Dabei spielen kurze Wege sowie die Erreichbarkeit topographisch bewegter Orte eine wichtige Rolle.
- Hochbetagte befriedigen ihre Mobilitätsbedürfnisse im Status Quo kaum/ nicht mit dem ÖPNV. Dies liegt jedoch oftmals am Wohnstandort und nicht am ÖPNV-Angebot (Wohnstandorte älterer Menschen (Hochbetagter) ausgerichtet an den Mobilitätseinschränkungen).
- Die Bereitschaft zur Veränderung des Wohnstandortes im Alter wird zukünftig möglicherweise weiter an Bedeutung gewinnen (Rückzug in Kern- und Innenstädte mit vielfältiger Infrastruktur).

Exkurs: Steigende Schülerzahlen

Die demographische Entwicklung, insbesondere die prognostizierten steigenden Schülerzahlen, haben einen erheblichen Einfluss auf den ÖPNV. Davon sind sowohl städtische Ballungsräume, als auch ländliche Gebiete betroffen.

Hintergrund:

Die Kultusministerkonferenz (KMK) hat eine Vorausberechnung veröffentlicht, in der eine Erhöhung der Schülerzahlen um mehr als eine Million (9,2 %) bis zum Jahr 2035 prognostiziert wird, was einem Anstieg auf rund 12 Millionen Schüler entspricht. Die größten Zuwächse werden in der Sekundarstufe I (11,5 %) und Sekundarstufe II (15,4 %) erwartet.²⁶¹ Laut einer Studie der Bertelsmann Stiftung „Steigende Schülerzahlen im Primarbereich: Lehrkräftemangel“ ist ein noch deutlich höherer Anstieg der Schülerzahlen vor allem im Primarbereich zu erwarten.²⁶²

Laut den Angaben der KMK ist der Anstieg der Schülerzahlen auf mehrere Faktoren zurückzuführen:

- Anstieg der Geburtenrate seit Mitte der 2000er Jahre,
- erhöhte Zuwanderungsströme durch Flüchtlinge und Arbeitsmigration seit 2015,
- längere Bildungswege und dadurch eine längere Verweildauer im Schulsystem.

Es gibt erkennbare regionale Unterschiede, wonach der Anstieg in den westdeutschen Bundesländern und Stadtstaaten höher prognostiziert wird als in den ostdeutschen Bundesländern. Diese regionalen Unterschiede sind auf die spezifischen demographischen und wirtschaftlichen Entwicklungen zurück zu führen.

²⁶¹ Statistische Veröffentlichungen der Kultusministerkonferenz, Nr. 237 – September 2022, „Vorausberechnung der Zahlen der Schüler/-innen und Absolvierenden 2022 bis 2035“; Beschluss der Kultusministerkonferenz vom 07.09.2023

²⁶² Bertelsmann Stiftung: „Steigende Schülerzahlen im Primarbereich: Lehrkräftemangel“, Klaus Klemm und Dirk Zorn; September 2019

Zu beachten ist in diesem Kontext, dass mit Umstellung von G8 auf G9 an den bayrischen Gymnasien ab Schuljahr 2025/26 wieder eine 13. Jahrgangsstufe, und damit eine Jahrgangsstufe mehr, vorhanden sein wird, was absehbar zusätzlich zu merklich erhöhten Schülerzahlen führen wird.

Folgen:

Mit dem Anstieg der Schülerzahlen erhöht sich der Bedarf an Transportkapazitäten zu den sogenannten „Schülerspitzenzeiten“ am Morgen und am Nachmittag, wenn Schüler zur Schule und wieder nach Hause fahren. Um eine Überlastung des Systems zu vermeiden und eine pünktliche Beförderung sicherzustellen ist eine Erweiterung der Transportkapazitäten und eine Anpassung der Fahrpläne die Folge. Die Kalkulation zusätzlicher Fahrten, Fahrzeuge und damit auch zusätzlichem Fahrpersonal führt zu einem enormen Anstieg der Betriebskosten, da eine bedarfsgerechte Planung des Fahrpersonals aufgrund des Fachpersonalmangels meist nicht umsetzbar ist.

Es ist notwendig, finanzierbare und nachhaltige Maßnahmen zu entwickeln, um den zunehmenden Schülerzahlen, dem Fachkräftemangel und den steigenden finanziellen Anforderungen effektiv zu begegnen. Hierzu ist eine enge Zusammenarbeit zwischen Kommunen, Verkehrsunternehmen und Schulen unabdingbar.

12.3.3 Entwicklung des ÖPNV in Zeiten der Corona-Pandemie

Die Corona-Pandemie und deren Folgen haben seit 2020 das Mobilitätsverhalten in Deutschland merklich verändert. Der ÖPNV war zumindest bis Frühjahr 2022 der offensichtliche Verlierer dieser Veränderungen²⁶³. Im bundesdeutschen Durchschnitt hat sich der ÖPNV-Anteil am Mobilitätsverhalten von 10 % aus der Vor-Corona-Zeit auf 5 % im Mai 2020, auf 8 % im Oktober 2020 und auf 7 % im Mai 2021 vermindert²⁶⁴.

Der ÖPNV hatte dabei insbesondere bei den sog. „wahlfreien Mobilitätsteilnehmenden“ und in Haushalten mit hohem ökonomischem Status (2017: ÖPNV-Modal-Split 8 %; Mai 2021: 2 %) Anteile verloren. Für niedrige Einkommensgruppen hat der ÖPNV in der Pandemie-Zeit dagegen weiterhin eine hohe Bedeutung und verliert dort auch weniger an Fahrgästen.

²⁶³ Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB): Mobilitätsreport 03, Ergebnisse aus Beobachtungen per repräsentativer Befragung und ergänzendem Mobilitätstracking bis Ende Oktober; Ausgabe 15.12.2020, Bonn, Berlin, mit Förderung des BMBF

²⁶⁴ Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB): Mobilitätsreport 05, Ergebnisse aus Beobachtungen per repräsentativer Befragung und ergänzendem Mobilitätstracking bis Ende Juli; Ausgabe 16.08.2021, Bonn, Berlin, mit Förderung des BMBF

Fehlende Aktivitäten und daraus resultierende fehlende Mobilitätsbedarfe, aber auch die subjektiv empfundene Unsicherheit im ÖPNV, beispielsweise durch eine nicht sichergestellte Abstandswahrung, wurden als wichtige Gründe für den immensen Fahrgastrückgang gesehen. Es wurden seit Beginn der Pandemie nicht nur weniger Wege zurückgelegt, sondern diese Wege nun auch vermehrt mit dem eigenen Pkw oder zu Fuß bzw. mit dem Rad bewältigt.

Zum jetzigen Zeitpunkt kann jedoch nicht belastbar prognostiziert werden, wie sich das Verhalten der früheren ÖPNV-Nutzenden, die ihre Nutzung in der Pandemie reduziert hatten, sich in Zukunft entwickeln wird.

Einige Unwägbarkeiten bleiben bestehen, insbesondere die Fragen:

- Bleibt der Trend zum Homeoffice stabil?
- Werden Online-Handel und Online-Dienstleistungen weiter zunehmen?
- Hat der zunehmend unzuverlässigere Betrieb im Nah- und Fernverkehr bleibende Auswirkungen auf das Nutzungsverhalten?

Die zumindest mittelfristigen Auswirkungen des Deutschlandtickets bleiben abzuwarten. Auch in ländlichen Räumen wird das Deutschlandticket erkennbar genutzt. Es ist nicht ausschließlich ein Ticket nur für Metropolen und Verdichtungsräume²⁶⁵. Die ÖPNV-Nutzung ist mit diesem Ticket bundesweit zwar gestiegen, die Fahrgastzahlen hatten aber in 2023 gerade das Niveau der Vor-Corona-Zeit erreicht.

12.4 Auswirkungen des demografischen Wandels auf die Mobilität in der Stadt und im Landkreis Coburg

Für die zukünftige Entwicklung des ÖPNV-Aufkommens im Landkreis und in der Stadt Coburg können folgende Trends in der bevölkerungsstrukturellen Entwicklung bis 2030 als maßgebend herausgestellt werden:

- die Bevölkerung in der Stadt sowie in der Region wird bis 2030 weiter zurückgehen,
- die Schülerzahlen werden sich langfristig nur geringfügig erhöhen,
- die Anzahl junger Erwachsener, welche zumindest in den Städten durch eine zurückgehende Autoaffinität geprägt sind, nimmt sowohl in der Stadt als auch im Landkreis mittelfristig ab,
- in mittleren Altersgruppen, die vor allem in den Städten eine Tendenz zu mehr Multimodalität aufweisen, wird der höchste Bevölkerungsrückgang erwartet,

²⁶⁵ Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB)/ ifas: Mobilitätsreport 09, Mit Homeoffice und Deutschlandticket in die Mobilitätszukunft? Ergebnisse aus Beobachtungen per repräsentativer Befragung; April 2024, Bonn

- die Anzahl der Senioren, welche eine zunehmende Autoaffinität sowie leicht anwachsende Durchschnitts-Mobilität pro Person aufweisen, wird deutlich anwachsen

Tabelle 43: Tendenzen in der Entwicklung der ÖPNV-Nutzung in der Stadt und im Landkreis Coburg bis 2030 nach Altersgruppen (gutachterliche Einschätzung)

Altersgruppe	Tendenzen der ÖPNV-Nutzung bis 2030	Entwicklung der ÖPNV-Affinität
unter 6 Jahre	→ / ↘	→
6 bis unter 10 Jahre	→ / ↗	→
10 bis unter 19 Jahre	→ / ↗	→
19 bis unter 25 Jahre	↘	↗
25 bis unter 40 Jahre	↘	→
40 bis unter 60 Jahre	↓	→
60 bis unter 75 Jahre	→ / ↘	↘
75 oder älter	→ / ↗	↘

Aus den dargestellten Globaltrends und den absehbaren lokalen Entwicklungen lassen sich zumindest Trends zur Entwicklung der ÖPNV-Affinität und der ÖPNV-Nachfrage im Landkreis sowie in der Stadt Coburg ableiten (Annahme: gleichbleibendes ÖPNV- und Tarif-Angebot).

Entscheidend für die Fahrgastpotenzialentwicklung zugunsten des ÖPNV ist eine spürbare Verhaltensänderung bei den Senioren. Obwohl diese tendenziell mobiler werden, wird die ÖPNV-Affinität im ländlichen Raum jedoch weiter zurückgehen. Auch die Hochbetagten werden eher als Pkw-Mitfahrer mobil sein, so dass trotz steigender Bevölkerungszahlen in der Altersgruppe der Hochbetagten die ÖPNV-Nutzung bis zum Jahr 2030 tendenziell nur leicht steigen wird.

Die größte Chance zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl und somit das höchste Entwicklungspotential für den ÖPNV entsteht beim Wechsel in die nächste Lebensphase. Einerseits müssen Jugendliche, die erwachsen werden, beim ÖPNV gehalten werden. Andererseits müssen diese jungen Erwachsenen in der Phase der Familiengründung vom Umstieg auf den Pkw durch attraktive ÖPNV-Angebote sowie multimodale Lösungen abgehalten werden. Zudem muss die ÖPNV-Nutzung für ältere Erwachsene, die in den Ruhestand gehen, erleichtert werden.

12.5 Abschätzung der Entwicklung des Fahrgastaufkommens

Landkreis Coburg

Zusammenfassend kann abgeleitet werden, dass die Fahrgastnachfrage im Regionalverkehr vor dem Hintergrund der absehbaren Entwicklungen in den nächsten Jahren weiter zurückgehen wird:

- Im Jedermannverkehr wird sich mittelfristig der demografische Faktor stärker bemerkbar machen.
- Im Schulverkehr wird mit einem leichten Anstieg bis 2030 gerechnet. Da sich bereits heute die Standorte der weiterführenden Schulen im Landkreis Coburg auf die Städte Coburg und in Neustadt b. Coburg konzentrieren, ist jedoch nicht davon auszugehen, dass mit dem leichten Anstieg der Fahrschülerzahlen auch der Beförderungsaufwand zunimmt. Bei Entscheidungen zu Schulstandorten sollten die Auswirkungen auf Fahrschüleranteile und staatliche Ausgleichsleistungen in der Gesamtkostenrechnung mitberücksichtigt werden.

Stadt Coburg

Auch im Stadtverkehr Coburg ist, unter der Annahme eines gleichbleibenden Angebotes, bis zum Jahr 2030 mit leichten Rückgängen in der Fahrgastnachfrage im Jedermannverkehr zu rechnen.

Der Schülerverkehr wird bis 2030 ähnlich wie in der Region leicht steigen. Die Aufwendungen für die Spitzenverkehre sollten angepasst werden, dafür ist jedoch in Abstimmung mit dem Landkreis Coburg eine flankierende Schulstandortpolitik erforderlich.

13 Entwicklungskonzept ÖPNV

13.1 Grundsätze

Für eine zukunftsfähige Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes im Landkreis Coburg werden im Entwicklungskonzept Ansätze vorgeschlagen, die sich an den Grundstrukturen des bestehenden Bedienungsangebotes sowie an den im Anforderungsprofil definierten Anforderungen orientieren.

Seite | 241

Im Hinblick auf das Ziel, einen erforderlichen Anteil an der Mobilitätswende, und damit am Erfüllen der globalen, regionalen und lokalen Klimaschutzziele zu leisten, bildet das erarbeitete Leitbild (siehe Kapitel 3) ebenfalls eine wesentliche Orientierung.

Darüber hinaus wird vor dem Hintergrund der prognostizierten demografischen Entwicklungen und der novellierten Gesetzeslage der Umsetzung infrastruktureller Maßnahmen zur Verbesserung der barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV bzw. der entsprechenden Anlagen weiterhin eine sehr hohe Bedeutung beigemessen.

Die Weiterentwicklung des ÖPNV im Nahverkehrsraum erfolgt auf Basis

- der Analyse der Raumstruktur und des aktuellen ÖPNV-Angebotes,
- der Ergebnisse der Zustandsbewertung und der SWOT-Analyse,
- der Anregungen der Planungspartner (Städte und Gemeinden sowie Verkehrsunternehmen) unter anderem durch die durchgeführte online Befragung der Städte und Gemeinden,
- verkehrspolitischer Zielvorgaben für die Nahverkehrsplanung und
- der Zielvorgaben der Aufgabenträger, wie sie im Anforderungsprofil formuliert sind.

Im Rahmen der Weiterentwicklung sollen außerdem die folgenden zentralen Aspekte aus Fahrgastsicht Berücksichtigung finden:

- punktuelle, zielgerichtete Überplanung des Linien- und Bedienungsangebotes mit dem Ziel, möglichst weiten Bereichen des Landkreises ein ÖPNV-Angebot auch über den reinen Schulverkehr hinaus zu bieten,
- bedarfsorientierte Gestaltung des ÖPNV zur Sicherung der Mobilitätsbedürfnisse der nichtmotorisierten Bevölkerung in den ländlich geprägten, einwohnerschwachen Räumen,
- Stärkung des ÖPNV-Bedienungsangebotes in Ausrichtung auf die sich voraussichtlich weiter flexibilisierende Verkehrsnachfrage im Erledigungs- und Freizeitverkehr,
- gezielte Verbesserung der Nutzbarkeit des ÖPNV für Mobilitätseingeschränkte mit dem langfristig zu erreichenden Ziel eines „vollständig barrierefreien ÖPNV“,

- verstärktes Umdenken im Hinblick auf die sich ändernden Rahmenbedingungen insgesamt, wie z. B. Demografie, Flexibilisierung der Arbeitswelt (Digitalisierung, Homeoffice), Veränderungen im Einkaufsverhalten (Onlinehandel), höhere Pkw-Verfügbarkeit etc. um die sich zunehmend ändernden Belange der Nutzenden zu erkennen und die vorhandenen ÖPNV-Strukturen entsprechend marktorientiert weiterentwickeln zu können,
- Attraktivierung des ÖPNV-Angebotes durch Verbesserung in der Transparenz.

Für die Bevölkerung im Nahverkehrsraum soll in der Weiterentwicklung des ÖPNV das gegenwärtige Angebot im Busverkehr quantitativ auf dem derzeitigen Niveau gewährleistet werden, wenn Rückgänge der Nachfragepotenziale und Wirtschaftsaspekte dem nicht entgegenstehen bzw. Angebotsanpassungen erforderlich machen. Grundsätzlich ist die Weiterentwicklung des ÖPNV im Landkreis Coburg unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit und eines effizienten Einsatzes der vorhandenen Finanzmittel zu gestalten.

Das Entwicklungskonzept zielt darauf ab mittelfristig „Stabilität“ (vor Pandemie-Situation) sowie langfristig ein „moderates Nachfragewachstum“ zu erreichen und damit eine zukunftsfähige Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes im Landkreis Coburg zu schaffen.

13.2 Übergeordnete Planungen

13.2.1 Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

Regionaler Nahverkehrsplan Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

Der Regionale Nahverkehrsplan des VGN, mit dem Stand November 2022, ist das Planungsinstrument für die Entwicklung und Steuerung des Nahverkehrs im Verbundraum. Ziel ist es durch einheitliche Qualitätskriterien ein hochwertiges Nahverkehrsangebot im gesamten Verbundraum zu gewährleisten. Dieses bezieht sich sowohl auf das Verkehrsangebot, die Fahrzeuge, die entsprechende Verkehrsinfrastruktur, die Tarifstruktur als auch auf alle dazugehörigen Dienstleistungen wie Vertrieb, Marketing, Kundenkommunikation und Instrumente zur Qualitätssicherung. Unter Berücksichtigung der verkehrspolitischen Zielvorgaben, der Vorgaben zur ausreichenden Verkehrsbedienung sowie der Zielvorgabe zur Barrierefreiheit wurden die Maßnahmenswerpunkte „Abstimmung der lokalen Nahverkehrspläne“, „Landesbedeutsame Linien“ und „Gemeinsame Produktdefinitionen und Qualitätsstandards“ erarbeitet.

Mit der Entwicklung eines Stufensystems mit Mindestanforderungen für gemeinsame Produktdefinitionen sowie Qualitätsanforderungen wurden Vorgaben für die lokalen Nahverkehrspläne in Form von Modulen geschaffen:²⁶⁶

- Modul I: Bedarfsverkehre
- Modul II: Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN
- Modul III: Einheitliches Busdesign und Kennzeichnung von Fahrzeugen im VGN
- Modul IV: Haltestellenausstattung Bus im VGN
- Modul V: Fahrgastinformation über Monitore im Fahrzeug
- Für die Weiterentwicklung des Nahverkehrs in der Stadt sowie im Landkreis Coburg sind die Vorgaben zu den einzelnen Modulen einzuhalten.

Weitere Planungsprojekte des Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

Studentakt-Modell

Dieses soll mit der Ausschreibung der Linienbündel durch die Landkreise umgesetzt werden. Als Standard soll der Studentakt in der Haupt- sowie Nebenverkehrszeit im gesamten Kreisgebiet angeboten werden. Die Bedienform unterscheidet sich hierbei zwischen Buslinienverkehr für Verdichtungsräume und Bedarfsverkehr für die ländliche Gemeindegebiete. In den abendlichen Schwachverkehrszeiten soll ein zweistündliches bedarfsorientiertes Angebot bestehen.²⁶⁷

Pilotprojekt Park&Ride 4.0

Dieses Projekt wird in Zusammenarbeit mit dem Münchner Tarif- und Verkehrsverbund (MVV) vorangetrieben und vom Freistaat Bayern zu 80 % gefördert. In der Testphase wurden zwei Parkplätze im Verbundgebiet (Landkreis Fürth und Landkreis Ansbach) mit der technischen Infrastruktur, wie einer Anzeigetafel zur Darstellung der Anlagenbelegung in Echtzeit, ausgestattet. Nach Abschluss der Testphase und den daraus gewonnenen Erkenntnissen soll die Ausweitung im gesamten Freistaat Bayern geprüft werden.²⁶⁸

²⁶⁶ Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (2022): Regionaler Nahverkehrsplan Verbund Großraum Nürnberg; Stand 29.11.2022

²⁶⁷ https://www.vgn.de/planungsprojekte/innovativer_nvp-ansatz/; Zugriff am 29.07.2024

²⁶⁸ https://www.vgn.de/ueber-uns/planungsprojekte/p_r4.0/; Zugriff am 26.07.2024

13.2.2 Konzepte für den Landkreis Coburg

Radverkehrskonzept 2022 für den Landkreis Coburg²⁶⁹

Als Gründungsmitglied der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK) in Bayern hat der Landkreis Coburg sich zum Ziel gesetzt, sich durch die AGFK als fahrradfreundlicher Landkreis zertifizieren zu lassen und ein Radverkehrskonzept zu erstellen. Der Abschlussbericht dieses Konzepts enthält wichtige Informationen zur Förderung des Radverkehrs im suburbanen und ländlichen Raum des Landkreises Coburg.

In Bezug auf den ÖPNV wurde im Radverkehrskonzept 2022 die Maßnahme zum flächendeckenden Ausbau von Abstellanlagen an wichtigen Umsteigepunkten zum ÖPNV erarbeitet. Die Maßnahme sieht die Planung von einer ausreichenden Anzahl an Abstellanlagen mit der Berücksichtigung der Hinweise zum Fahrradparken der FGSV sowie zu der aktuellen technischen Richtlinie des ADFC TR vor. Die Abstellanlagen sollen in Form von überdachten Anlehnbügel sowie bei ausreichend verfügbarer Fläche als Fahrradboxen mit ggf. Ladefunktion eingerichtet werden.

Eine weitere Maßnahme aus dem Radverkehrskonzept 2022 für den Landkreis Coburg mit Relevanz für den Nahverkehrsplan ist die Einrichtung von Mobilitätsstationen. Qualifiziert für die Einrichtung von Mobilitätsstationen sind in erster Linie Verknüpfungspunkte zwischen ÖPNV und SPNV. Die Mobilitätsstationen sollen über hochwertige, wettergeschützte Fahrradabstellanlagen und/ oder vermietbare Fahrradboxen sowie ggf. Leihstationen privater und öffentlicher Verleih- und Sharing-systeme für Mietfahrräder oder E-Roller verfügen. Serviceangebote wie Packstationen, Schließfächern und Ladestationen könnten ebenfalls ein Bestandteil einer Mobilitätsstation sein. Empfohlen wird der Ausbau von Bahnstationen/ -haltepunkte im Kreisgebiet zu Mobilitätsstationen.

Kommunales Elektromobilitätskonzept für den Landkreis Coburg²⁷⁰

Das „Kommunale Elektromobilitätskonzept für den Landkreis Coburg“ wurde im Rahmen der Förderrichtlinie „Elektromobilität vor Ort“ durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gefördert. Die Umsetzung dieser Förderrichtlinie wird von der NOW (Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie) unterstützt.

Insgesamt strebt das Konzept an, den Landkreis Coburg zu einem Vorreiter in Sachen Elektromobilität zu machen und die Vorteile dieser Technologie für die Umwelt und die Menschen vor Ort zu nutzen.

²⁶⁹ Landkreis Coburg (2023): Radverkehrskonzept 2022 für den Landkreis Coburg, Abschlussbericht; 10.07.2023

²⁷⁰ Landratsamt Coburg (2019): Kommunales Elektromobilitätskonzept für den Landkreis Coburg; 2019

Das Elektromobilitätskonzept enthält als Maßnahme die Einführung eines elektrischen (autonomen) Shuttle-Busses für Bad Rodach mit begleitender Öffentlichkeitsarbeit als Pilotprojekt. Dieser kann beispielsweise zwischen dem Kurhotel, der Therme und dem Bahnhof verkehren. Eine Realisierung des Konzeptes war bisher aufgrund nicht generierbarer Fördermittel nicht möglich.

13.2.3 Planungsüberlegungen der Städte und Gemeinden²⁷¹

Im Rahmen der onlinebasierten Befragung (vom Dezember 2021 bis Mai 2022) wurden die Städte und Gemeinden des Landkreises sowie die Stadt Coburg nach den Planungsüberlegungen der Städte und Gemeinden befragt. Unter anderem wurden Fragen zu den verkehrsinfrastrukturellen Vorhaben bis zum Jahr 2030 sowie zu Überlegungen, Initiativen und konkreten Projekten zur Verbesserung der öffentlichen Mobilität gestellt. In der folgenden Tabelle 44 sind die Angaben aus der Befragung dargestellt

Tabelle 44: Angaben zu Planungsüberlegungen aus der Befragung der Städte und Gemeinden im Landkreis Coburg sowie der Stadt Coburg zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans (2022)

Stadt/ Gemeinde	verkehrsinfrastrukturelle Vorhaben bis zum Jahr 2030/ Überlegungen, Initiativen und konkreten Projekten zur Verbesserung der öffentlichen Mobilität
Ahorn	<ul style="list-style-type: none"> weiterer barrierefreier Umbau von Haltestellen
Bad Rodach	<ul style="list-style-type: none"> evtl. Umsetzung der Ergebnisse aus dem Verkehrskonzept (noch in Bearbeitung, Stand November 2021)
Dörfles-Esbach	<ul style="list-style-type: none"> barrierefreier Ausbau aller Bushaltestellen (2023) Fahrradabstellanlage am Bahnhaltepunkt (Gemeinschaftsprojekt Landkreis Coburg)
Ebersdorf b. Coburg	<ul style="list-style-type: none"> Einrichtung von Mitfahrbänken, Seniorenbus
Niederfüllbach	<ul style="list-style-type: none"> Anbindung der Carl-Brandt-Straße an die CO 12 und damit mögliche Erschließung des Neubaugebiets Herrschaftsfeld durch die SÜC
Seßlach	<ul style="list-style-type: none"> Pendlerparkplatz nahe der B303 in Dietersdorf Pendlerparkplatz nahe B303 in Oberelldorf mit Ladesäule

²⁷¹ Befragung der Städte und Gemeinden im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans für Stadt und LK Coburg; Mai 2022.

Stadt/ Gemeinde	verkehrsinfrastrukturelle Vorhaben bis zum Jahr 2030/ Überlegungen, Initiativen und konkreten Projekten zur Verbesserung der öffentlichen Mobilität
Stadt Coburg	<ul style="list-style-type: none"> • Radabstellanlage am Bahnhof • Maßnahmen im Rahmen des Radwegekonzeptes (2023 ff) • Teilfortschreibung VEP - Radwegekonzept • Ausbau barrierefreier Haltestellen • Ansiedlung E-Scooter-Sharing privater Anbieter • Planung weiterer Bahnhaltepunkte (Frankenbrücke, Klinikum)

13.2.4 Nahverkehrspläne der Nachbar-Aufgabenträger

Der Nahverkehrsplan **Landkreis Bamberg** wurde im Jahr 2022 teilfortgeschrieben und sollte die Grundlage für die Neuordnung des Busnetzes bilden. Der aktuelle Nahverkehrsplan des **Landkreises Haßberge** ist von 2018. Zum 01. August 2024 wurden auch in Haßberge die Busleistungen neu vergeben. Im Dezember 2023 wurde die Fortschreibung 2024 bis 2028 für den Nahverkehrsplan **Landkreis Sonneberg** veröffentlicht. Sowohl aus den Nahverkehrsplänen für die Landkreise Haßberge und Sonneberg als auch aus dem Nahverkehrsplan Bamberg sind keine Maßnahmen, die den Landkreis Coburg direkt betreffen, zu entnehmen. Ein Nahverkehrsplan für den **Landkreis Kronach** ist zum aktuellen Zeitpunkt nicht vorhanden.²⁷²

In der Teilfortschreibung 2023 des Nahverkehrsplanes für den **Landkreis Lichtenfels** werden keine konkreten Maßnahmen genannt, die bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes Coburg zu berücksichtigen sind. Lediglich wird zum Linienbündel „West“ des Maßnahmenpaketes der Hinweis zur Abstimmung bei geplanten Maßnahmen für die Linie 1216 mit dem Landkreis Coburg erteilt.²⁷³

²⁷² Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH (2018): Nahverkehrsplan nach der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung, Landkreis Hassberge, Endbericht 2018, beschlossen am 17.12.2018; Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH (2022): Landkreis Bamberg, Nahverkehrsplan 2022, Teilfortschreibung, 05. April 2022; Landkreis Sonneberg (2023): Nahverkehrsplan Landkreis Sonneberg, Fortschreibung 2024 bis 2028, 05.12.2023, Schriftliche Aussagen von Stabstelle Büro Landrat/ Mobilität zum Thema Nahverkehrspläne der benachbarten Aufgabenträger vom 10.10.2023

²⁷³ Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH (2023): Nahverkehrsplan für den Landkreis Lichtenfels, 1. Teilfortschreibung 2023; 18. April 2023

Folgende Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan für den **Landkreis Hildburghausen** sind bei der Maßnahmenentwicklung für den Nahverkehrsraum Coburg zu beachten:²⁷⁴

- Bedienung der Relation Hildburghausen – Coburg im Zielkonzept an allen Wochentagen stündlich im SPNV und/ oder StPNV als Grundstandard
- Bedienung der Relation Coburg – Eisfeld – Schleusingen mit Verknüpfung nach Suhl im Zielkonzept wochentags stündlich und am Wochenende zweistündlich (mit mindestens vier Fahrtenpaaren) im SPNV oder StPNV als Grundstandard
- Bedienung der Relation Hildburghausen – Bad Rodach (zentralörtlicher Verbindungsfunktion) am Wochenende mit mindestens vier vertakteten Fahrtenpaaren (als Standard der landesbedeutsamen Buslinien im Freistaat Thüringen) über den Grundstandard hinaus mit zulässigen Modifikationen:
 - in Summe stündliche alternierende Linienwege bzw. unterschiedliche Fahrzeitprofile im Takt
 - Umsteigeverbindungen mit einem Umstieg und maximal 10 Minuten Übergangszeit
- zulässige Abweichung vom Grundstandard an Wochentagen bei der Relation Veilsdorf – Hetschbach – Bad Rodach (geringe Verkehrsnachfrage bzw. eine Nachfrage überwiegend im Gelegenheitsverkehr), jedoch mit mindestens drei Fahrtenpaaren in gleichmäßiger Fahrtenfolge
- Abbau bzw. Entzerrung von Parallelverkehren: z. B. Weitramsdorf – Coburg
- systematische Verknüpfung der „Buslinie 201 (aktuell Linie 205)“ mit der Linie 200 am Knotenpunkt Schleusingen (Herstellung von Anschlüssen: Suhl – Coburg, Coburg – Suhl, Coburg – Schleusingen – Hildburghausen, Hildburghausen – Schleusingen – Coburg)
- Verbindung Hildburghausen mit Heldburg über Bad Rodach durch die „Buslinie 204 (aktuell Linie 216)“ mit verringerter Bedienungshäufigkeit gegenüber dem Grundstandard im Abschnitt Bad Rodach – Heldburg: Korrespondenzaufenthalt in Bad Rodach zur Herstellung der Anschlüsse an die RB 18 von und nach Coburg in Hin- und Rückrichtung
- Aufforderung der „Aufnahme der Teilachse Hildburghausen – Bad Rodach als förderfähige landesbedeutsame Buslinie in die Thüringer StPNV-Finanzierungsrichtlinie“
- Prüfauftrag: Liniendurchlauf über Maroldsweisach bis Ebern am Wochenende, „was mit Ausnahme des Abschnitts Hildburghausen – Bad Rodach der derzeitigen Linie 9300 (Freizeitlinie „Heimat-Hopper“) entspricht“ (Voraussetzung einer

²⁷⁴ Landratsamt Hildburghausen (2023): Nahverkehrsplan des Landkreises Hildburghausen 2024 – 2028; 19.12.2023

Fortführung der Kooperation zwischen den entsprechenden Landkreisen und Kommunen)

- neu Planung Linie 221: unter anderem die Durchbindung mit reduzierter Bedienungshäufigkeit via Hetschbach von und nach Bad Rodach mit Anschlussbildung
 - Prüfauftrag zur gemeinsamen anteiligen Finanzierung des Abschnitts Hetschbach – Bad Rodach durch eine Kooperationsvereinbarung mit der Stadt Bad Rodach und dem Landkreis Coburg
- stärkerer Einsatz von temporären Zusatzverkehren für Großveranstaltungen zur Leistungsausweitung durch den Aufgabenträger: unter anderem für das *„Samba-Festival, Vogelschießen (Coburg); unter Berücksichtigung der vom Landkreis Coburg bestellten Zusatzverkehre in der Relation Coburg – Bad Rodach – Hildburghausen“*

13.2.5 Weitere Überlegungen und konkrete Planungen der Nachbar-Aufgabenträger²⁷⁵

Mit allen Nachbaraufgabenträgern werden landkreisgrenzüberschreitende Verkehre bedarfsgerecht abgestimmt und bilaterale Vereinbarungen getroffen.

Sowohl der Landkreis Kronach als auch der Landkreis Coburg streben die Dauerförderung der Linie 400 (neu VGN 1454) an. Die Förderung der Linie 400 (neu VGN 1454) erfolgte über das Förderprogramm des Freistaates Bayern „Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum für bedarfsorientierte Bedienformen des allgemeinen ÖPNV und Pilotprojekte landkreisübergreifender Expressbusverbindungen im Omnibusverkehr“. Die Förderung ist zum 31.08.2024 ausgelaufen

Zurzeit verkehrt die Freizeitlinie 9300 („Heimat--Hopper“) durch die Kreisgebiete Hildburghausen, Haßberge und Coburg. Die Förderung der Freizeitlinie erfolgt aktuell über ein Förderprogramm. Zum 31.12.2024 läuft die Förderung für diese Linie aus und der Betrieb wird eingestellt.

13.3 Schulverkehr

Für die Nahverkehrsplanung sind u. a. folgende Anforderungen für die Schülerbeförderung im Landkreis Coburg zu berücksichtigen. Diese Anforderungen beruhen auf dem Kreistagsbeschluss vom 24.07.2014, der bis zum aktuellen Zeitpunkt bestand hat.

²⁷⁵ Schriftliche Aussagen von Stabstelle Büro Landrat/ Mobilität zum Thema Nahverkehrspläne der benachbarten Aufgabenträger vom 10.10.2023

Wartezeiten

- Folgende Wartezeiten (Fahrzeiten ohne Wegezeiten) sind den Schülern zuzumuten:
 - Wartezeiten vor Unterrichtsbeginn
 - 1. bis 4. Schuljahr 15 Minuten
 - ab 5. Schuljahr 30 Minuten
 - Wartezeiten nach Unterrichtsschluss
 - 1. bis 4. Schuljahr bis zu 20 Minuten
 - ab 5. Schuljahr bis zu 60 Minuten (bezogen auf die definierten Rückfahrten)
- Bei der Beförderung der Schüler im öffentlichen Personennahverkehr, bei dem der Buseinsatz zu fahrplanmäßig vorgegebenen Zeiten erfolgt, sind längere als die o. g. Wartezeiten zumutbar, wenn aufgrund öffentlicher Interessen eine Verlegung der Fahrzeiten nicht zu vertreten ist.

Maximale Schulwegzeiten

- Die maximale Schulwegzeit (Geh-, Warte- und Fahrzeit) soll jeweils für den Hin- bzw. den Rückweg
 - bei Grundschulern 30 Minuten,
 - bei Schülern an Haupt- und Mittelschulen 45 Minuten
 - bei allen anderen Schülern 60 Minuten
- nicht überschreiten
- Beim Umsteigen soll die Wartezeit für Schüler 15 Minuten nicht überschreiten.

An- und Abfahrten

- Das Verkehrsunternehmen hat mindestens folgende Schulanfahrten und -abfahrten abzusichern:
 - für alle Schulen eine Hinfahrt
 - für Grundschulen eine Rückfahrt
 - für Mittelschulen zwei Rückfahrten (freitags eine Rückfahrt)
 - für Realschulen und Gymnasien werden maximal drei Rückfahrten am Nachmittag (freitags eine Rückfahrt) angestrebt
 - Förderschulen an drei Tagen drei Rückfahrten, sonst zwei Rückfahrten

Auslastung

- Wenn 80 % der zu befördernden Schüler in einem Bus länger als 10 Minuten unterwegs sind, ist höchstens eine Auslastung von 75% der im Fahrzeugschein ausgewiesenen Stehplatzkapazitäten zulässig.

Seite | 250

Kostenfreiheit des Schulweges

- Die Schülerbeförderung in Bayern wird durch das Gesetz über die Kostenfreiheit des Schulweges (SchKfrG) und die Verordnung über die Schülerbeförderung (SchBefV) geregelt. Der Antrag auf Kostenerstattung muss bis spätestens 31. Oktober für das vorangegangene Schuljahr gestellt werden. Anträge können online heruntergeladen oder im Sekretariat der Schule bzw. im Landratsamt Coburg abgeholt werden.²⁷⁶

13.4 Überlegungen zur Entwicklung des Stadt-Umland-Verkehrs Coburg

Die geplante Verlagerung des Klinikums vom aktuellen Standort zum neuen Standort im nordöstlichen Stadtgebiet (siehe Kapitel 7.7) erfordert eine Umstrukturierung des Busnetzes. Der heutige Klinikum-Standort ist gut an das Busnetz angebunden, der neue Standort liegt dagegen eher im „Schatten“ des Busnetzes. Dadurch wird die Erreichbarkeit aus der Region im ÖPNV schwieriger. Das Busnetz im Stadtverkehr und aus der Region muss deshalb neu gedacht werden.

Als Zielsetzung wird eine adäquate, zum Status Quo möglichst gleichwertige ÖPNV-Anbindung des Klinikums formuliert. In diesem Kontext sind zukünftig ggf. auch Nachbarorte mit Schienenanschluss neu mit einer direkten Busanbindung vorzusehen (insbesondere Rödental).

Folgende Planungsgrundsätze werden im NVP für die perspektivische Entwicklung eines möglichst umfassenden Stadt-Umland-Verkehr (SUV) formuliert:

- Einbindung der SUV-Linien in den Verknüpfungspunkt Theaterplatz,
- SUV-Linien auch als Verlängerung bestehender Stadtbuslinien,
- Schaffung langer Durchmesserlinien (mit Puffer am Theaterplatz); damit umsteigefreie Fahrtbeziehungen aus der Region zu möglichst vielen Zielen in Coburg,
- Führung der SUV-Linien zum neuen Klinikum,
- an den Endpunkten der SUV-Linien in der Region Einrichtung von Verknüpfungspunkten für Zu- und Abbringerverkehre und optional Mobilitätsstationen.

²⁷⁶ <https://www.landkreis-coburg.de/433-0-Schuelerbefoerderung.html>; Zugriff 30.07.2024

Das Handlungsfeld I: „Liniennetz und Bedienungsangebot“ (siehe Kapitel 13.5.3) beinhaltet mit den Maßnahmen

- I.3 (Anpassung im Liniennetz im östlichen Korridor Coburg – Neustadt b. Co. – Ebersdorf b.Co.),
- I.2 (Anpassung im Liniennetz im westlichen Korridor),
- I.3 (Anpassung im Liniennetz im südlichen Korridor: Coburg – Untersiemau – Itzgrund) und
- I.4 (Stadt-Umland-Verkehr (SUV): Verlängerung von Stadtbuslinien in den Landkreis (ab 2029): Korridor Nord)

den Einstieg in die perspektivische Entwicklung eines umfassenden SUV.

13.5 Handlungsfelder und Maßnahmen Landkreis Coburg

13.5.1 Handlungsschwerpunkte

- Die im Leitbild verankerten 9 Handlungsfelder bilden zusammen mit den 11 Leitsätzen der Nahverkehrsplanung unter Berücksichtigung der aktuellen Entwicklungen, die Grundlage der Handlungserfordernisse für die Weiterentwicklung und wirksame Verbesserung des Nahverkehrs in Stadt und Landkreis Coburg. Damit verbunden ist das Ziel, einen wirksamen und messbaren Anteil an der Mobilitätswende, und damit am Erfüllen der globalen, regionalen und lokalen Klimaschutzziele zu leisten.
- Folgende allgemeine Entwicklungen prägen aktuell die Branchendiskussion und erfordern deshalb eine angemessene Reaktion im NVP:
 - Fachkräftemangel, nicht nur beim Fahrpersonal auch in den Werkstätten und im Planungs- und Managementbereich,
 - zunehmende Unzuverlässigkeit in der Erbringung der Verkehrsleistungen, u. a. bedingt durch Fahrpersonal-mangel und/ oder Krankheitswellen,
 - mit der zunehmenden Unzufriedenheit der Kunden mit dem Merkmal „Verlässlichkeit des ÖPNV“ auch wachsendes Missfallen über die Performance der Ist-Zeit-Informationen über Störungen und Verspätungen,
 - wachsende Kosten mit der Folge überproportional steigender Preise in Vergabeverfahren (unterschiedlichste Kostentreiber und Gründe für Anstieg).
- Die im Jahre 2026 anstehende Vergabe des Regionalbusverkehrs im Landkreis Coburg erfordert im NVP das Aufzeigen von Handlungsansätzen und Maßnahmen zur Verbesserung der Rahmenbedingungen, um möglichen Kostensteigerungen zumindest zum Teil entgegenwirken zu können.

- Vor diesem Hintergrund werden folgende Handlungsschwerpunkte abgeleitet:
 - Gewährleistung eines verlässlichen ÖPNV-Angebotes („Verlässlichkeit“ mit den Kriterien „Verfügbarkeit“ und „Pünktlichkeit“),
 - Schaffung von Voraussetzungen für bessere Arbeitsbedingungen (als Faktor für Personalbindung und -akquise),
 - Verbesserung der Produktionsbedingungen zur Vermeidung von Kosten-sprüngen.

- Die Weiterentwicklung des ÖPNV in Stadt- und Landkreis Coburg, insbesondere ein Ausbau des Leistungsangebotes, steht hinsichtlich der Umsetzung unter einem grundsätzlichen **Finanzierungsvorbehalt**.

13.5.2 Definition der Handlungsfelder und Maßnahmen-steckbriefe

Zentrales Element des NVP und damit wegweisend für die Entwicklung des ÖPNV ist das Leitbild und die daraus resultierenden Handlungsfelder und Leitsätze.

In jedem Handlungsfeld wird ein wesentlicher thematischer Aspekt behandelt und durch gezielte Ansatzpunkte und Maßnahmen konkretisiert. Diese stehen zum Teil miteinander in Wechselwirkung und können sich je nach Ausgangslage der städte- und gemeindespezifischen Gegebenheiten unterscheiden.

Ergänzend zum Leitbild (siehe Kapitel 3) sieht das Konzept eine Umsetzung der Maßnahmen in verschiedenen Zeithorizonten (sofort, mittel- und langfristig) vor und beinhaltet die individuelle aufgabenträgerspezifische Ausrichtung von Stadt- und Landkreis Coburg. Innerhalb der einzelnen Bereiche werden neben konkreten Maßnahmen zur Optimierung des ÖPNV-Angebotes außerdem Prüfaufträge zur weiteren Entwicklung des ÖPNV formuliert. Darüber hinaus stehen die Umsetzungszeiträume der Maßnahmen auch in Abhängigkeit mit der anstehenden Vergabe des Regionalbusverkehrs. In diesem Zusammenhang sind vor allem die Handlungsfelder Qualitätsmanagement (QMS) und die fortlaufende Prozessgestaltung sowie die konsequente Schaffung der Barrierefreiheit zu nennen.

Tabelle 45: Struktur der Maßnahmensteckbriefe

	Handlungsfeld	
	X.YZ	Maßnahme
Umsetzungshorizont		Priorität
kurz, mittel-, langfristig		MUSS, SOLL, KANN
Karte, Graphik oder Bild zur Maßnahme		
Beschreibung		
<ul style="list-style-type: none"> Beschreibung der Maßnahme 		
Begründung		
<ul style="list-style-type: none"> Begründung der Maßnahme 		
Umsetzungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> kurzfristig: bis Mitte 2026 (Vergabe Regionalbusverkehr) mittelfristig: bis Ende 2030 langfristig: nach 2030 	

Die folgende Übersicht enthält den vollständigen Maßnahmenkatalog (Maßnahmensteckbriefe) auf einen Blick, mit Informationen zur Umsetzungspriorität und der aufgabenträgerspezifischen Ausrichtung.

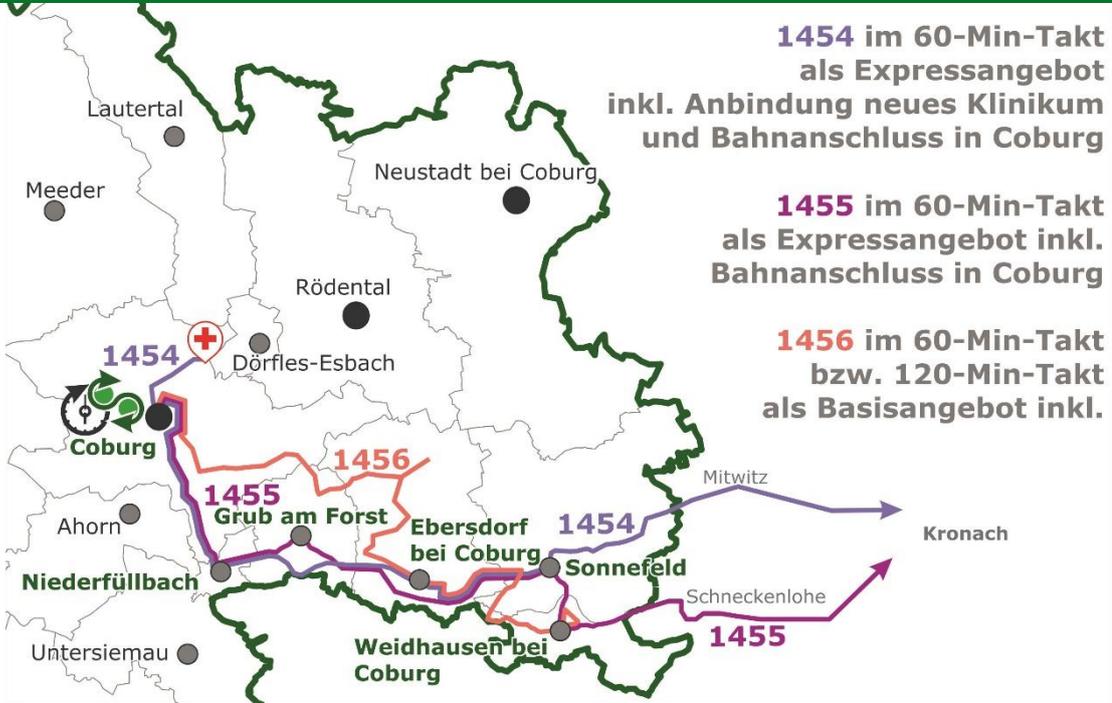
Tabelle 46: Überblick Handlungsfelder und Maßnahmen

Nr.	Maßnahme	Priorität	Umsetzungs- horizont
Handlungsfeld I: Liniennetz und Bedienungsangebot			
I.1	Anpassung im Liniennetz im östlichen Korridor Coburg –Neustadt b. Co. –Ebersdorf b. Co. (Planung VGN)	MUSS	kurz
I.2	Anpassung im Liniennetz im westlichen Korridor. (Planung VGN)	MUSS	kurz
I.3	Anpassung im Liniennetz im südlichen Korridor: Coburg – Untersiemau – Itzgrund (Planung VGN)	MUSS	kurz
I.4	Stadt-Umland-Verkehr (SUV): Verlängerung von Stadtbuslinien in den Landkreis (ab 2029): Korridor Nord	MUSS	mittel
I.5	Perspektivische Weiterentwicklung des Bedarfsverkehrs	MUSS	mittel
I.6	Schaffung von verlässlichen Anschlusssicherungen an Verknüpfungspunkten	MUSS	lang
I.7	Anpassung der Rahmenzeit und des Taktangebotes Mo-Fr	SOLL	mittel
I.8	Ausbau kreisgrenzenübergreifender Linienverkehre	SOLL	lang
I.9	Stärkung des regionalen Freizeit- und Tourismusverkehrs	SOLL	mittel
I.10	Ausweitung des Bedienangebotes am Wochenende (T120)	KANN	mittel
II: Tarif und Vertrieb			
II.1	Evaluierung der Akzeptanz der Vertriebskanäle und Optimierung	SOLL	mittel
II.2	Ausbau von (barrierefreien) Vertriebs- und Beratungsstellen	SOLL	mittel
III: Fahrzeuge			
III.1	Implementierung eines flächendeckenden ITCS	MUSS	kurz
III.2	Sukzessive Einrichtung von „Qualitätslinien“	SOLL	mittel

IV: Barrierefreiheit			
IV.1	Ausbauprogramm „barrierefreie Bushaltestellen“	MUSS	mittel
IV.2	Gewährleistung der „vollständigen Barrierefreiheit“ bei den Fahrzeugen	MUSS	mittel
IV.3	Ausbauprogramm „Barrierefreiheit aller Kommunikationskanäle “	SOLL	mittel
V: Qualitätsmanagement			
V.1	Einführung eines nachhaltigen Qualitätsmanagements sowie effizienter Prozesse	MUSS	kurz
V.2	Mobilitäts- und Kundenbefragung	KANN	kurz
V.3	Implementierung von „Mobilitätspaten“	KANN	mittel
VI: Fahrgastinformation und Kommunikation			
VI.1	Programm „Flächenwirksame Ausstattung von Haltestellen mit Dynamischer Fahrgastinformation (DFI)“ im Kreisgebiet	SOLL	mittel
VI.2	Programm „Erneuerung der Haltestellemasten in modernem Informationsdesign“	SOLL	kurz
VII: Haltestellen und Verknüpfungspunkte			
VII.1	Ausbau von Verknüpfungspunkten	MUSS	lang
VII.2	Sukzessiver Ausbau von Haltestellen nach Prioritätenliste	MUSS	lang
VII.3	Schaffung verbesserter Rahmenbedingungen für eine Stabilisierung der Personalsituation	MUSS	mittel
VIII: Verknüpfung von Mobilitätsangeboten			
VIII.1	Entwicklung multimodaler Verknüpfungsanlagen im ÖPNV-Netz	SOLL	mittel
IX: Kooperationen und Prozessgestaltung			
IX.1	Stärkung Betriebliches Mobilitätsmanagement	KANN	mittel
IX.2	Prüfauftrag: Implementierung „Runder Tisch“ zur Planung, Umsetzung und Steuerung von Mobilitätsprojekten	KANN	mittel

13.5.3 Handlungsfeld I: „Liniennetz und Bedienungsangebot“

Lesehinweis: Nachfolgend sind die Maßnahmensteckbriefe nach Umsetzungsprioritäten von „MUSS“ nach „KANN“ geordnet.

 Handlungsfeld I „Liniennetz und Bedienungsangebot“	
I.1 Anpassung im Liniennetz im östlichen Korridor Coburg – Neustadt b. Co. – Ebersdorf b. Co. (Planung VGN)	
Umsetzungshorizont	Priorität
kurz	MUSS
 <p style="text-align: right;"> 1454 im 60-Min-Takt als Expressangebot inkl. Anbindung neues Klinikum und Bahnanschluss in Coburg 1455 im 60-Min-Takt als Expressangebot inkl. Bahnanschluss in Coburg 1456 im 60-Min-Takt bzw. 120-Min-Takt als Basisangebot inkl. </p> <p style="text-align: right;">Quelle: eigene Darstellung basierend auf der Planung des VGN</p>	
Beschreibung* Weiterentwicklung der Linie 1454 Coburg –Kronach Aufteilung der Linie 1454 in drei einzelne Linien mit einheitlichem Takt und regelmäßigen Anschlüssen:	
<ul style="list-style-type: none"> • Regionalbus 1454 als Expressangebot mit Fokus auf geringer Reisezeit <ul style="list-style-type: none"> ○ 60-Min-Takt mit Bahnanschluss in Coburg und Kronach ○ CO Neues Klinikum –CO ZOB –CO Theaterplatz –B4–Ebersdorf –Sonnefeld –Mitwitz –Kronach • Regionalbus 1455 als Expressangebot mit Fokus auf geringer Reisezeit <ul style="list-style-type: none"> ○ 60-Min-Takt mit Bahnanschluss in Coburg und Kronach ○ CO ZOB –CO Theaterplatz –B4–Grub –Sonnefeld –Weidhausen –Schneckenlohe –Schmölz –Kronach • Regionalbus 1456 als Basisangebot mit Fokus auf bestmöglicher Erschließung <ul style="list-style-type: none"> ○ 60-Min-Takt (insb. nachmittags) bzw. 120-Min-Takt 	

- Coburg –Seidmannsdorf–Oberfüllbach –Ebersdorf –Neuensorg–Weidhausen (Änderungen vorbehalten)
- **Rufbus 1451.1** als Bedarfsangebot für Querverbindung Beikheim–Mitwitz
- **Anpassung der Linienführung in Coburg**
 - Anbindung wichtiger Orte: Theaterplatz, Bahnhof/ZOB, Neues Klinikum
 - umsteigefrei aus dem Umland ins Coburger Zentrum
 - Einbindung in Theaterplatz-Rendezvous notwendig
 - optionale Weiterführung vom Klinikum in Richtung Rödental
- **Rufbuskonzept für Neustadt b. Coburg**
 - Bedienungshäufigkeit: 60-Min-Takt (HVZ), 120-Min-Takt (NVZ)
 - attraktive Übergänge zur Regionalbahn von/ nach Coburg
 - Anbindung von Innenstadt und Klinikum
 - Betrieb aus Ressourcen der Taxiunternehmen
 - Aussicht auf Fördermittel

Zusammenfassung der Linien zu einer Rufbusfläche möglich

*Planung VGN

Begründung

- regelmäßige Bahnanschlüsse (insb. Ri. Erfurt)
- Anbindung Theaterplatz, Neues Klinikum (und Rödental)
- Etablierung einer attraktiven Stammlinie
- einheitlicher Linienweg
- dichter Takt
- merkbare Abfahrtszeiten

 Handlungsfeld I „Liniennetz und Bedienungsangebot“	
I.2	Anpassung im Liniennetz im westlichen Korridor. (Planung VGN)
Umsetzungshorizont	Priorität
kurz	MUSS
 <p style="text-align: right; color: green; font-size: small;">Quelle: eigene Darstellung basierend auf der Planung des VGN</p>	
Beschreibung*	
Weiterentwicklung Korridor West: Coburg –Weitraamsdorf –Seßlach	
<ul style="list-style-type: none"> • Verlängerung der Stadtlinie 1407 über Scheuerfeld nach Weitraamsdorf im 30-Min-Takt bzw. Tambach im 60-Min-Takt • Wegfall der Taktfahrten der Regionallinie 1451 und Beibehaltung der Schulfahrten • neue Regionallinie 1453 ersetzt die Stadtlinie 1404 und Teile der Regionallinie 1451 zwischen Seßlach und Tambach • geänderte Bedienung im Stadtgebiet: ... – Ahorn – Theaterplatz – ZOB statt Schleifenfahrt • einzelne Fahrten zwischen Witzmannsberg und Schorkendorf nach Bedarf außerhalb der Hauptverkehrszeit • Abstimmungsbedarf mit SÜC bzgl. Leistungsänderungen 	
*Planung VGN	
Begründung	
<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhte Bedienungshäufigkeit: <ul style="list-style-type: none"> ○ 30-Min-Takt für Weitraamsdorf ganztägig ○ 30-Min-Takt für Ahorn ganztägig ○ 30-Min-Takt für Seßlach ganztägig (60-Min-Takt über Tambach sowie 60-Min-Takt über Witzmannsberg) ○ 60-Min-Takt für Schaffhof und Wohlbach ganztägig • Verbesserte Erschließung: <ul style="list-style-type: none"> ○ Tambach ○ Schorkendorf • Wegfall Parallelverkehr Stadt-/Regionalbus (bisher: nur eingeschränkte Verdichtungswirkung bis Scheuerfeld) • ähnliche Abfahrtszeiten/Anschlüsse im Stadtgebiet 	



Handlungsfeld I „Linienetz und Bedienungsangebot“

I.3

Anpassung im Liniennetz im südlichen Korridor: Coburg – Untersiemau – Itzgrund (Planung VGN)

Umsetzungshorizont

kurz

Priorität

MUSS

Seite | 259



Quelle: eigene Darstellung basierend auf der Planung des VGN

Beschreibung*

Verdichtung der bestehenden Regionallinie 1469 von 120-Min-Takt auf ca. 60-Min-Takt im Itzgrund, stündlich abwechselnde Linienführung:

- **1469-A:** CO Zentrum –CO Creidlitz–Triebsdorf–Haarth–Stöppach–Scherneck –Untersiemau –Untermerzbach
- **1469-B:** CO Zentrum –CO Creidlitz–Niederfüllbach –Untersiemau –Welsberg–Lahm
- Wegfall der Fahrten nach Meschenbach, Buch am Forst und Lichtenfels, Ersatz durch Zubringer als Linienbus oder Rufbus möglich
- Bedienung des Coburger Theaterplatzes
- ein zusätzliches Fahrzeug für Zubringer Untersiemau –Meschenbach–Buch am Forst –Lichtenfels notwendig

*Planung VGN

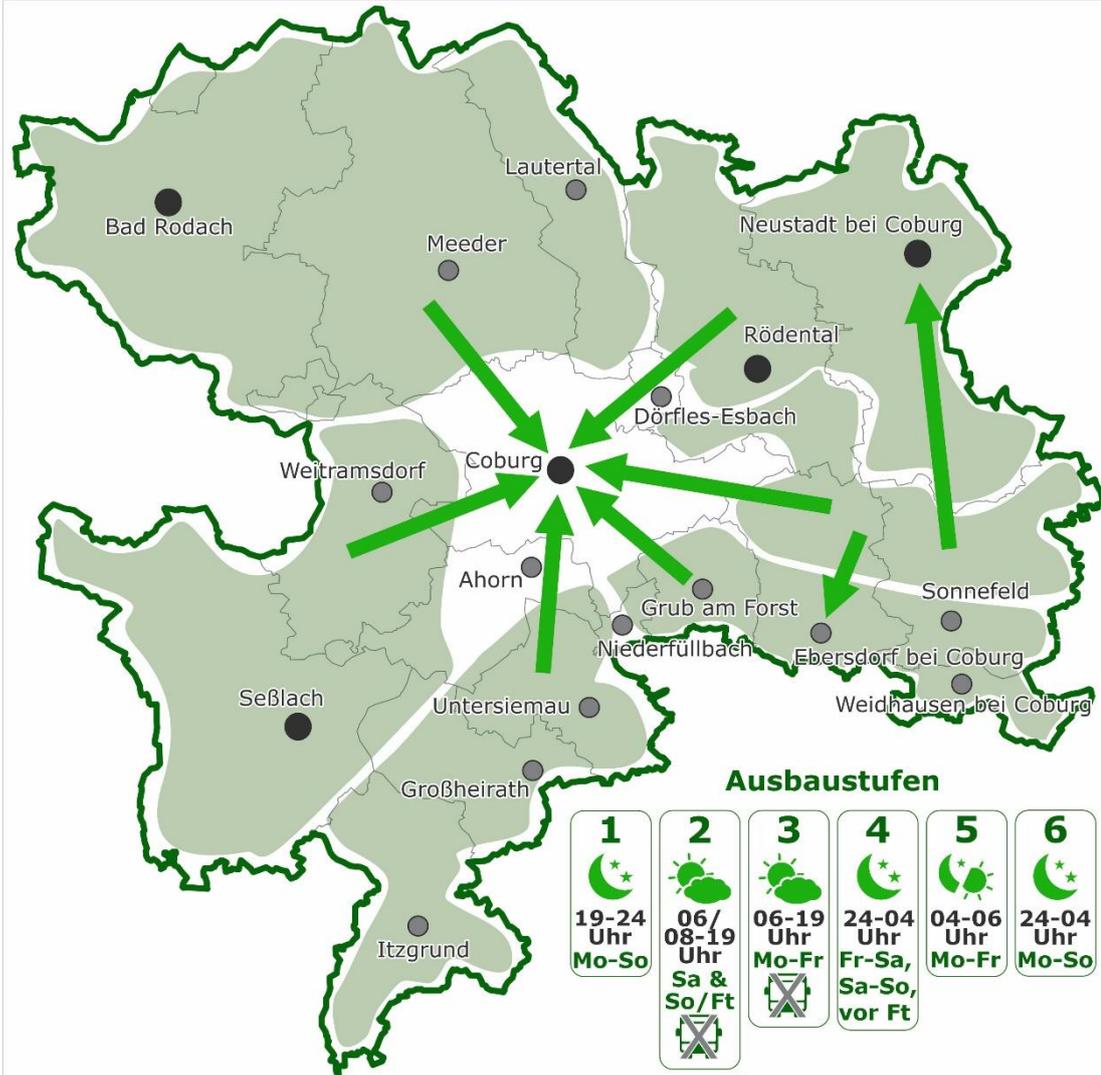
Begründung

Durch die starke Ausrichtung des Bedienungsangebotes auf den Schülerverkehr entstehen auffällig ausgeprägte Bedienungslücken am Vormittag, welche eine unzureichende Bedienungsqualität im Individual- und Versorgungsverkehr zur Folge hat.

Handlungsfeld I „Liniennetz und Bedienungsangebot“	
	I.4 Stadt-Umland-Verkehr (SUV): Verlängerung von Stadtbuslinien in den Landkreis (ab 2029): Korridor Nord (Planung VGN)
Umsetzungshorizont	Priorität
mittel	MUSS
	
Quelle: eigene Darstellung basierend auf der Planung des VGN	
<p>Beschreibung*</p> <p>Korridor Nord: Coburg –Lautertal: Stadtbusverlängerung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bedienung des neuen Klinikstandortes in Coburg durch die Stadtlinie 1402 • Verlängerung der Stadtlinie 1402 über Oberlauter nach Rottenbach <ul style="list-style-type: none"> ◦ bis Oberlauter weiterhin im 30-Min-Takt ◦ die Verlängerung nach Rottenbach im 60-Min-Takt • Wegfall der vertakteten Zubringerleistungen der Regionallinie 1468 Oberlauter – Rottenbach • Beibehaltung der Schulfahrten der Regionallinie 1468 Dörfles-Esbach – Rottenbach <p>*Planung VGN</p>	

Begründung

- Ausgangssituation: Verlagerung/ Neubau des Klinikums im nordöstlichen Stadtgebiet erfordert Neustrukturierung des Busnetzes:
 - heutiges Klinikum gut an Busnetz angebunden
 - neuer Standort liegt eher im „Schatten“ des Busnetzes; auch Erreichbarkeit aus der Region wird im ÖPNV schwieriger
- Busnetz im Stadtverkehr und aus der Region neu denken!
- Zielsetzung: adäquate, zum Status Quo möglichst gleichwertige ÖPNV-Anbindung des Klinikums
- Profilierung zum „Premiumprodukt“ durch Stärkung der Buslinien auf den Hauptachsen
- auch Nachbarorte mit Schienenanschluss werden eine direkte Busanbindung benötigen (insbesondere Rödental)

 Handlungsfeld I „Liniennetz und Bedienungsangebot“	
I.5	Perspektivische Weiterentwicklung des Bedarfsverkehrs
Umsetzungshorizont	Priorität
mittel	MUSS
	
<p>Beschreibung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung flächenhafter Linienbedarfsverkehre in Ausbaustufen (ggf. Weiterentwicklung bestehender Rufbusverkehre): <ol style="list-style-type: none"> 1. Abendverkehr alle Tage (19 bis 24 Uhr) 2. Tagesverkehr Sa und So/ Ft, wenn im Zeitkorridor kein Bus fährt (6 bis 19 Uhr bzw. 8 bis 19 Uhr) 3. Tagesverkehr Mo Fr, wenn im Zeitkorridor kein Bus fährt (6 bis 19 Uhr) 4. Nächte Fr/ Sa, Sa/ So sowie vor Feiertagen (24 bis 4 Uhr) 5. Frühverkehr Mo Fr (4 bis 6 Uhr) 6. alle Nächte (24 bis 4 Uhr) 	

- Prüfung der Betriebsform
 - Variante 1: fahrplanfreies Angebot (On-Demand-Verkehr (ODV))
 - Variante 2: fahrplangebundenes (Ruftaxi (klassischer Ansatz))
- Prüfung des Betreibermodelles (operative Durchführung)
 - Variante 1: Betrieb durch „Kleinbus-Unternehmen“ (eigenständige ODV-Flotte; Vollkosten)
 - Variante 2: Betrieb mit Fahrzeugressourcen der vorhandenen Taxi- und Mietwagenunternehmen (Grenzkosten)
- Zusammenfassung der Stadt- und Gemeindegebiete zu größeren „Bediengebieten“
- Weiterentwicklung zum „Rufbus 2.0“ in neuer Qualität durch Nutzung der Möglichkeiten und Chancen der Digitalisierung:
 - verstärkter Einsatz für Querverbindungen und die Bedienung außerhalb des klassischen „Tagesverkehrs“
 - Schließung von Netzlücken (z. B. zur Anbindung von einzelnen Ortsteilen bzw. Teilbereichen mit Erschließungslücken und ohne ÖPNV-Anbindung außerhalb des Schulverkehrs): Meilschnitz und Ebersdorf in Neustadt bei Coburg, Finkenau in Ahorn (Teilbereich vom Ortsteil Triebsdorf-Finkenau) sowie Weidach-Vogelherd in Weitramsdorf (keine direkte HA am Ort, nächste HA befindet sich im Stadtteil Scheuerfeld in der Stadt Coburg)
- Anspruch: Schaffung einheitlicher Angebots- und Nutzungsmerkmale (z. B. max. Wartezeit, App-Buchung und Bezahlung, digitales und analoges Angebot)
- Sicherstellung einer barrierefreien Nutzbarkeit durch Vorhaltung mind. eines vollständig barrierefreien Fahrzeuges pro Bediengebiet

Begründung

- Schaffung eines flächendeckenden öffentlichen Mobilitätsangebotes im Früh-, Abend- und Wochenendverkehr im Kreisgebiet Coburg, um ein verlässliches Mobilitätsangebot für die Alltagsmobilität zu gewährleisten
- Erfüllung der definierten Qualitätsstandards im Bedienungsangebot

Exkurs: Bedarfsverkehre

Mit dem in den letzten Jahren in Deutschland massiv aufkommenden Einsatz von neuartigen „On-Demand-Verkehren“ (ODV) sind bedarfsgesteuerte Angebote (Bedarfsverkehre) ein Trendthema in der ÖPNV-Branche geworden. Nur wenige Themen im straßengebundenen ÖPNV dürften in der Vergangenheit in kürzester Zeit eine vergleichbare Würdigung durch Fachartikel und Studien erfahren haben.

Merkmale der ODV ist die fahrplanfreie Beförderung nach Anmeldung über eine App (meist auch über Telefon) mit Ein- und Ausstieg an festen und meist auch an virtuellen Haltestellen, zu Preisen des ÖPNV (ggf. auch mit Zuschlag) mit eigenen Kleinfahrzeugen. Es handelt sich im Selbstverständnis dieser Verkehre um „innovative, digitalisierte Mobilitätsangebote“. Die Idee einer Beförderung nach Bedarf ist jedoch nicht neu. Solche Verkehre existieren in Deutschland seit Jahrzehnten, fristeten aber in der breiten Wahrnehmung bisher eher ein „Nischendasein“. Wirklich neu ist bei den ODV dagegen die digitale Buchung und Betriebssteuerung per App.

Mit den ODV sind oftmals große Hoffnungen als unverzichtbarer Baustein der Verkehrswende verbunden. Die fachlichen Einschätzungen in der Branche sind jedoch differenziert bis gegensätzlich. Vorliegende Evaluierungen²⁷⁷ zu bestehenden ODV zeigen, dass diese Verkehre zwar eine hohe Kundenzufriedenheit aufweisen und die Mobilitätsmöglichkeiten (z. B. für Querverbindungen oder in den Abend- und Nachtstunden) verbessern, ihr Betrag zur signifikanten Veränderung des Modal-Split zugunsten des ÖPNV dagegen sehr gering bleibt²⁷⁸. Der Kostenaufwand pro beförderter Fahrgast ist bei ODV i. d. R. vergleichsweise hoch, der gewollte Bündelungseffekt bisher meist überschaubar und die Kostendeckung auch für ÖPNV-Maßstäbe sehr gering. Wenn ODV wirklich hohe Fahrgastmengen, die im Sinne der Verkehrswende zur Veränderung des Modal-Split erforderlich wären, befördern müssten, kommen in der Konsequenz immense Kosten auf Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger zu. Auch sind ODV, wie einzelne Erkenntnisse andeuten, in ihrer Fahrgastakzeptanz nicht unbedingt besser als regelmäßige Linienverkehre. Ihre wirklichen Einsatzvorteile entfalten ODV, wenn es um die Erschließung disperser Gebiete mit geringem Potenzial oder um Verkehrszeiten mit wenig Nachfrage geht.

²⁷⁷ Z. B.:

FH Münster: Wissenschaftliche Begleitung LOOPmünster - Abschlussbericht; 2024; <https://www.fh-muenster.de/hochschule/aktuelles/news/index.php?newsId=3408> und Weber, Silvan: Pikmi – Potenzial von On-Demand-Angeboten in Zürich; DER NAHVERKEHR, Heft 12/2023

²⁷⁸ U. a.: civity Management Consultants: Potenzialanalyse On-Demand-Ridepooling im Ruhgebiet; Abschlussbericht, Berlin 2022



Handlungsfeld I „Liniennetz und Bedienungsangebot“

I.6

Schaffung von verlässlichen Anschlüssen an Verknüpfungspunkten

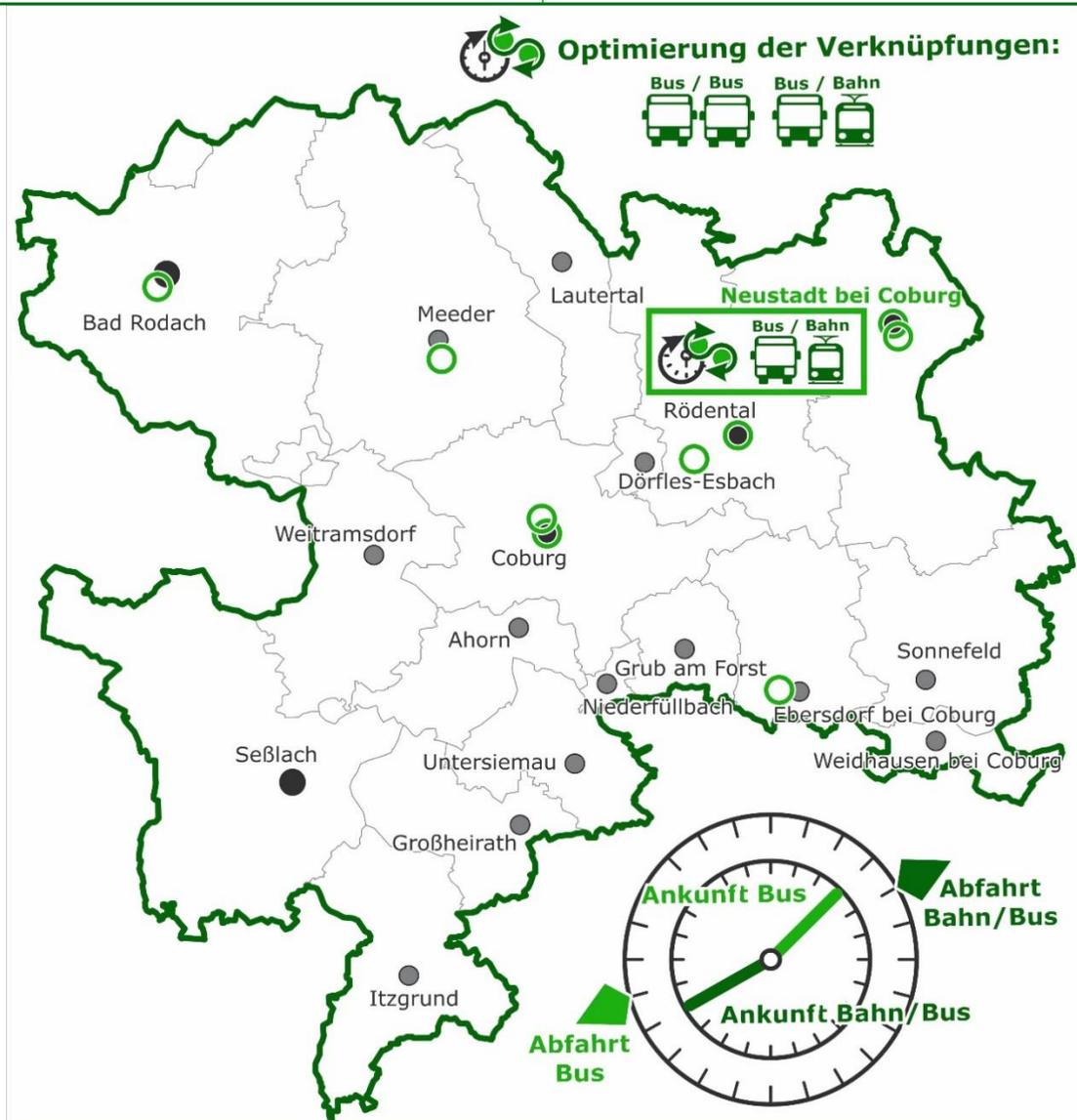
Umsetzungshorizont

lang

Priorität

MUSS

Seite | 265



Beschreibung

- Schaffung von systematischen Übergängen zwischen den Angeboten im ÖPNV (Berücksichtigung von raumstrukturellen Aspekten und von vorhandenen sowie zukünftigen Netzstrukturen sowie bei der Zuweisung der Verknüpfungspunkte)
- Optimierung der Verknüpfungen/ Umsteigebeziehungen von Bus und SPNV sowie Bus und Bus an Verknüpfungspunkten
 - Verknüpfungspunkt SPNV/ Bus: Optimierung der Anschlüsse zwischen dem SPNV und den Hauptlinien des Regionalverkehrs (soweit möglich und sinnvoll sollen auch Verknüpfungen zwischen den Buslinien gewährleistet werden)
 - Verknüpfungspunkt Bus/ Bus: Optimierung der Anschlüsse der Hauptlinien des Regionalverkehrs untereinander sowie mit Linien des Ergänzungsnetzes bzw. der Stadtverkehre

Verknüpfungspunkte SPNV/ Bus	Verknüpfungspunkte Bus/ Bus
ZOB/ Bahnhof, Coburg	Stadtzentrum Rathaus, Rödental
Bahnhof Rödental	Arnoldplatz, Neustadt b. Coburg
Bahnhof, Neustadt b. Coburg	Sonnefeld, Domänenplatz
Bahnhof, Bad Rodach	(zukünftig: Theaterplatz, Coburg (in Folge des neuen Linienkonzeptes))
Bahnhof, Meeder	
Bahnhof, Ebersdorf b. Coburg	

- Anschlusssituation Neustadt bei Coburg (Verbindung zwischen den einzelnen Stadtteilen in Neustadt bei Coburg und der Stadt Coburg):
 - Optimierung der Verknüpfung SPNV/ Bus am Bahnhof (Hintergrund: dortiges Busnetz ist system- und betreiberbedingt auf Sonneberg ausgerichtet)

Begründung

- Erhöhte Fahrgastzufriedenheit und Etablierung des ÖPNV als verlässliches Verkehrsmittel
- systematische Übergänge zwischen den Angeboten im ÖPNV ermöglichen ein „Fahren im System“
- Verbesserung der Anbindung an die Stadt Coburg



Handlungsfeld I „Linienetz und Bedienungsangebot“

I.7

Anpassung der Rahmenzeit und des Taktangebotes Mo-Fr

Umsetzungshorizont

mittel

Priorität

SOLL

Seite | 267



Beschreibung

- Schaffung eines einheitlichen Bedienungsangebotes im Landkreis Coburg durch Anpassung der Rahmenzeit und des Taktangebotes von Montag bis Freitag (ab Sommer 2026):
 - Rahmenzeit: 05:30 Uhr bis 21:00 Uhr
 - stündliches Fahrtenangebot auf allen Linien (auch Rufbus)
 - Erweiterung der HVZ bis 18:00 Uhr
- Stärkung der Buslinien auf den Hauptachsen im Hinblick auf Taktharmonisierung (und bessere Kommunikation des Angebotes):
 - Einführung eines klaren und strukturierten Grundtaktes
 - Vermeidung von Bedienungszeitlücken im Tagesgang

- Sicherstellung des Bedienungsangebotes im Stadtgebiet Coburg (bis 2029*):
 - Rahmenzeit: 05:30 Uhr bis 21:00 Uhr
 - in der Kernstadt und in den Stadtteilen mindestens halbstündliches Fahrtangebot
 - auf definierten Hauptachsen durch Taktüberlagerung mindestens 15-Minuten-Takt

* In Vorbereitung des ÖDA für den Stadtverkehr Coburg ab 2029 ist frühzeitig die Definition des „verlässlichen Angebotes“ für das Stadtgebiet Coburg zu evaluieren und anzupassen

Begründung

- Erhöhung der Qualität des Verkehrsangebotes und der Verkehrserbringung
- Vermeidung von Bedienungsdefiziten infolge geringen Angebotes in den Randzeiten
- Abbau von Hemmschwellen (fehlende Vertaktung, ständig wechselnde Abfahrtsminuten) zur Nutzung des ÖPNV insbesondere für Gelegenheitsnutzer bzw. Neukunden



Handlungsfeld I „Liniennetz und Bedienungsangebot“

I.8

Ausbau kreisgrenzenübergreifender Linienerkehre

Umsetzungshorizont

lang

Priorität

SOLL

Seite | 269



- Landkreis Hildburghausen (STB, Werrabus)
- Landkreis Sonneberg (OVG)
- Landkreis Haßberge (VHH)
- Landkreis Kronach (VGN)
- Landkreis Lichtenfels (VGN)
- Landkreis Bamberg (VGN)

Beschreibung

Ausbau kreisgrenzenübergreifender Linienerkehre zwischen dem Landkreis Coburg und den Nachbarlandkreisen, zur Verbesserung der regionalen Mobilität und Erreichbarkeit. Dies betrifft insbesondere folgende Nachbarlandkreise:

- Landkreis Hildburghausen (STB, Werrabus)
- Landkreis Sonneberg (OVG)
- Landkreis Haßberge (VHH)

Die Landkreise Kronach, Lichtenfels und Bamberg gehören wie der Landkreis Coburg auch dem VGN an. Die kreisgrenzenübergreifenden Verbindungen werden durch den VGN überarbeitet

Maßnahmen:

- Ausbau bestehender/ Einrichtung neuer Buslinien, die direkt zwischen den Hauptknotenpunkten der Landkreise verkehren
- Ausbau und Modernisierung der Umsteigepunkte, um barrierefreie Zugänge und komfortable Wartebereiche zu schaffen
- Taktverdichtung bestehender Linien/ Verbindungen, insbesondere während der HVZ
- Tarifharmonisierung, zur Vereinfachung und um Nutzungshemmnisse abzubauen

Begründung

- Verbesserung der Verbindungen und Erreichbarkeit zwischen dem Landkreis Coburg und den angrenzenden Landkreisen
- Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV
- Reduzierung des Individualverkehrs und Senkung der CO₂-Emissionen durch Steigerung des Angebotes und Attraktivierung der Verbindungen



Handlungsfeld I „Linienetz und Bedienungsangebot“

I.9

Stärkung des regionalen Freizeit- und Tourismusverkehrs

Umsetzungshorizont

mittel

Priorität

SOLL

Seite | 271



Beschreibung

Integration der bisher bestehenden Freizeitlinie 9300 („Heimat-Hopper“) in den regulären Linienverkehr (hierzu gibt es bereits Überlegungen seitens des Landkreises Hildburghausen) Die Relation Bad Rodach – Heldburg – Ebern stellt in diesem Zusammenhang eine sinnvolle Verkehrsachse dar. Folgende Vorschläge wurden bereits vom Landkreis Hildburghausen entwickelt:

- Integration der Linie 216 in die Freizeitlinie am Wochenende
- Abbau von Parallelverkehr
- Lückenschluss zwischen drei Bahnstrecken mit zusätzlicher Verknüpfung in Hildburghausen mit der Werrabahn Richtung Eisenach und Sonneberg

Begründung

- Erhalt der Anbindung an das regionale ÖPNV-Netz und damit Sicherung der Anbindung ländlicher Gebiete an zentrale Verknüpfungspunkte
- Verlagerung des Individualverkehrs auf den ÖPNV und Unterstützung nachhaltiger Mobilitätsziele (Senkung der CO₂-Emissionen) gemäß dem Nahverkehrsplan
- Steigerung der regionalen Attraktivität sowie der regionalen Wertschöpfung durch die Anbindung touristischer Ziele
- Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV
- Förderung der sozialen Teilhabe: Freizeitlinien ermöglichen allen Bevölkerungsgruppen, einschließlich Nicht-Autofahrern und Senioren, Zugang zu Freizeitangeboten und fördern damit die soziale Inklusion



Handlungsfeld I „Linienetz und Bedienungsangebot“

I.10 Ausweitung des Bedienungsangebotes am Wochenende (T120)

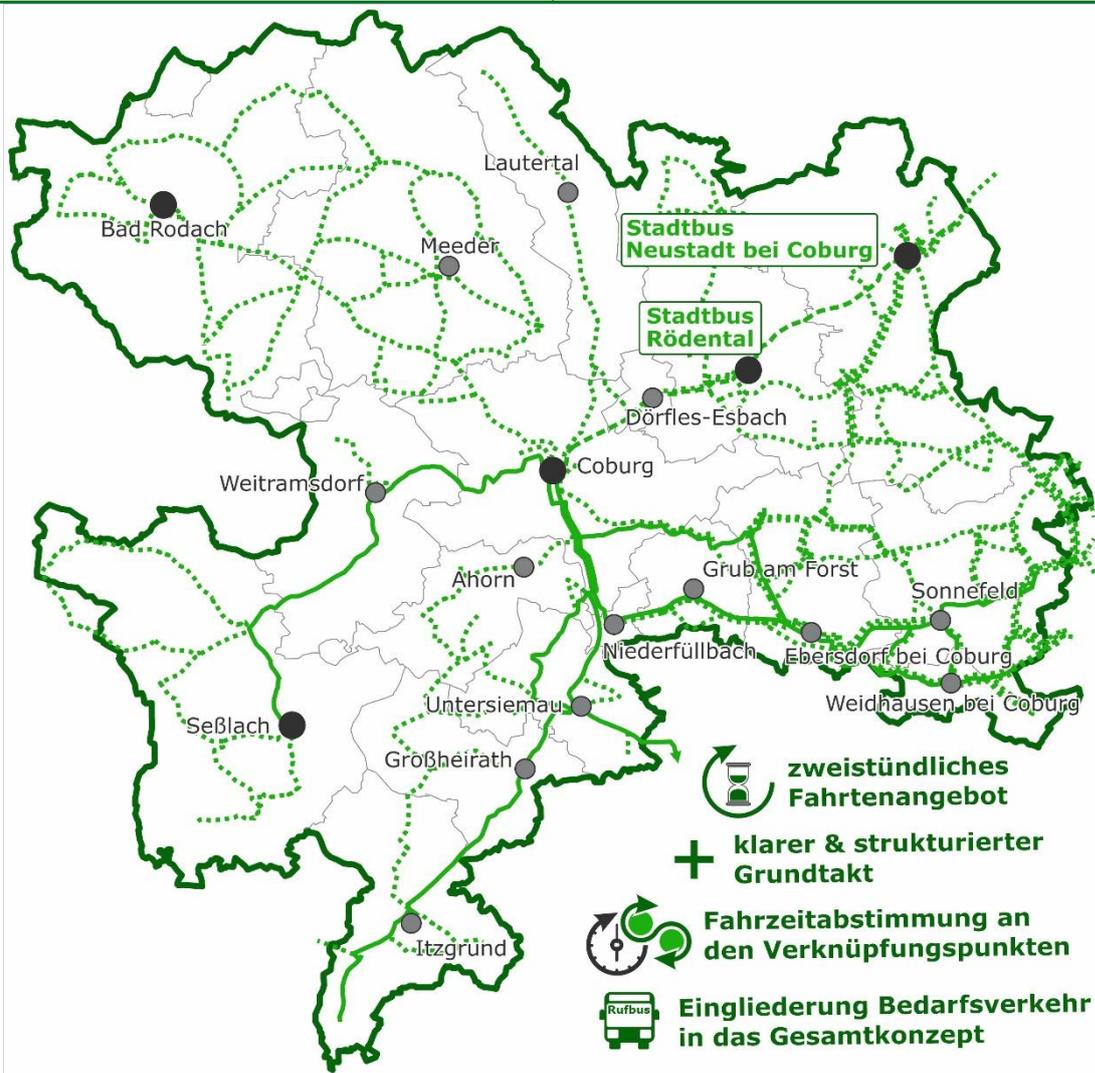
Umsetzungshorizont

mittel

Priorität

KANN

Seite | 273



Beschreibung

- Ausweitung des Bedienungsangebotes am Wochenende:
 - zweistündliches Angebot auf allen regionalen Linien sowie den Stadtbuslinien in Neustadt bei Coburg
 - Ausweitung des Stadtbus-Angebotes in Rödental am Wochenende (T120)
 - Einführung eines klaren und strukturierten Grundtaktes
 - Abstimmung der Fahrzeiten der verknüpfenden Linien an den Verknüpfungspunkten
 - Eingliederung des weiterentwickelten Bedarfsverkehrs in das Gesamtkonzept (siehe Maßnahme I.2)

Begründung

- Schaffung eines verlässlichen und flächendeckenden Fahrplanangebotes am Wochenende
- Erhöhung der Qualität des Verkehrsangebotes und der Verkehrserbringung zur Steigerung der Nutzung des ÖPNV insbesondere für Gelegenheitsnutzer bzw. Neukunden (Abbau von Hemmschwellen infolge fehlender Vertaktung, ständig wechselnder Abfahrtsminuten)
- Schaffung von durchgängigen Verbindungen durch abgestimmte Fahrzeiten der Linien an Verknüpfungspunkten

13.5.4 Handlungsfeld II: „Tarif und Vertrieb“

Lesehinweis: Nachfolgend sind die Maßnahmensteckbriefe nach Umsetzungsprioritäten von „MUSS“ nach „KANN“ geordnet.

	Handlungsfeld II „Tarif und Vertrieb“	
	II.1	Evaluierung der Akzeptanz der Vertriebskanäle und Optimierung
Umsetzungshorizont	Priorität	
mittel	SOLL	
Beschreibung		
<ul style="list-style-type: none"> • Mit dem Beitritt zum VGN wurden das Tarifsysteem sowie die Vertriebskanäle des VGN übernommen. Um die, Effizienz und Nutzerfreundlichkeit der neuen Vertriebskanäle zu gewährleisten, ist eine kontinuierliche Evaluierung und Optimierung erforderlich: <ul style="list-style-type: none"> ○ Ermittlung der Nutzerakzeptanz, der Benutzerfreundlichkeit und der Zugänglichkeit der Vertriebskanäle ○ Überprüfung und Anpassung der Vertriebskanäle, um sicherzustellen, dass diese den Anforderungen der Barrierefreiheit entsprechen ○ Identifikation von Schwachstellen und Verbesserungspotenzialen • Durchführung von Nutzerumfragen und Einholung von Feedback zur Zufriedenheit mit dem Angebot und den neuen Vertriebskanälen • Analyse von Verkaufsdaten und Nutzungsstatistiken zur Identifikation von Trends und Problemen 		
Begründung		
<ul style="list-style-type: none"> • Steigerung der Kundenzufriedenheit • Im Sinne der Teilhabe, muss sichergestellt werden, dass die Vertriebskanäle für alle Nutzer zugänglich sind. Zielsetzung „vollständige Barrierefreiheit“ erfordert zwingend auch die Bereitstellung von Informationen über eine barrierefreie Webseite • Steigerung der Nutzung der neuen Vertriebskanäle durch verbesserte Benutzerfreundlichkeit und Zugänglichkeit • Identifizierung von Nutzungsmustern 		



Handlungsfeld II „Tarif und Vertrieb“

II.2

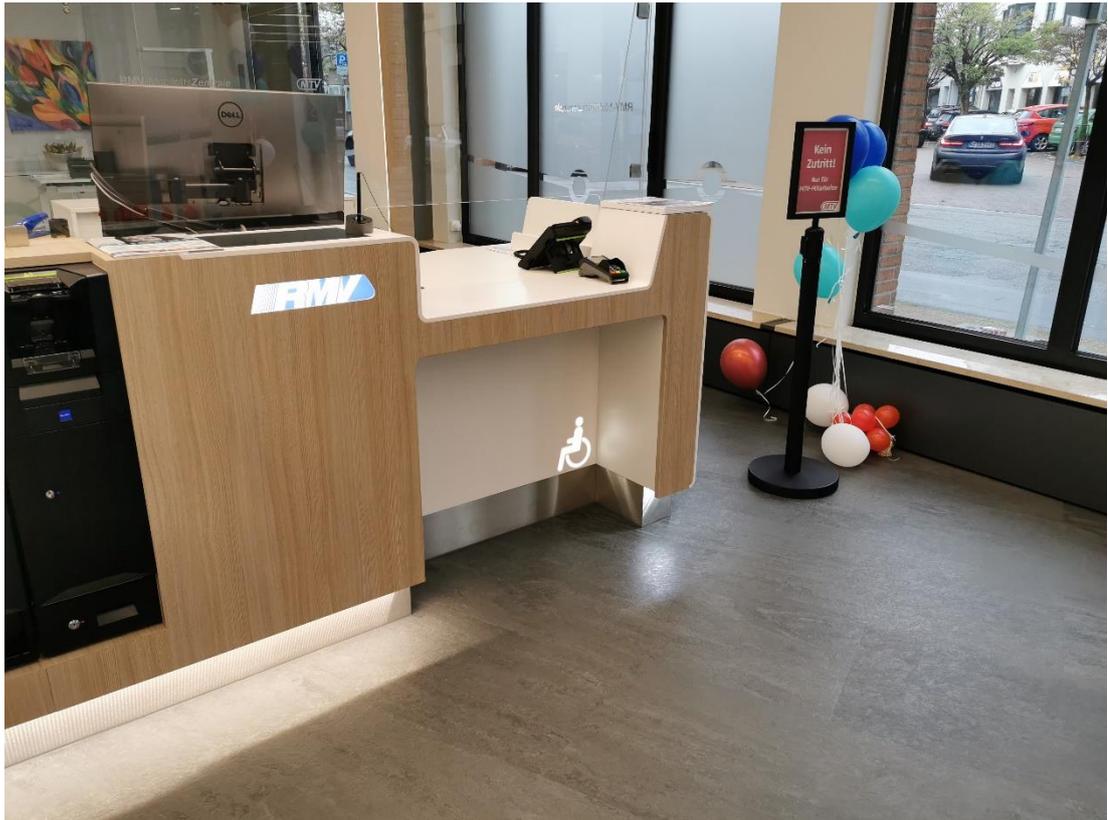
Ausbau von (barrierefreien) Vertriebs- und Beratungsstellen

Umsetzungshorizont

mittel

Priorität

SOLL



Beispiel für ein Kundencenter (RMV-MobilitätsZentrale in Hofheim am Taunus)

Beschreibung

- Entwicklung eines schlüssigen Gesamtkonzeptes zum Ausbau von Vertriebs- und Beratungsstellen unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit (Anspruch: Gewährleistung der Barrierefreiheit der Kundencenter):
 - Auffindbarkeit (Eingangsbereich) für Blinde
 - Nutzbarkeit Servicetresen für Kundenberatung auch für Rollstuhlfahrer bzw. kleinwüchsige Menschen (auch Möglichkeit der Beratung im Sitzen)
 - Kommunikationseinrichtungen für Schwerhörige (wie induktive Höranlage) im Kundencenter
- Integration der ÖPNV-Kundenberatung in die vorhandenen Touristinfos und/ oder Bürgerbüros im Landkreis Coburg („Beratungsecke“; infrastrukturelle Ausweitung der Dienstleistung, z. B. durch Info- und Kommunikationsequipment, elektronische Abfahrtstafel usw.)
- Das Serviceangebot in Tourist-Informationen und Bürgerbüros sollte folgende Leistungen für den ÖPNV abdecken:
 - Informationen zu Fahrplänen

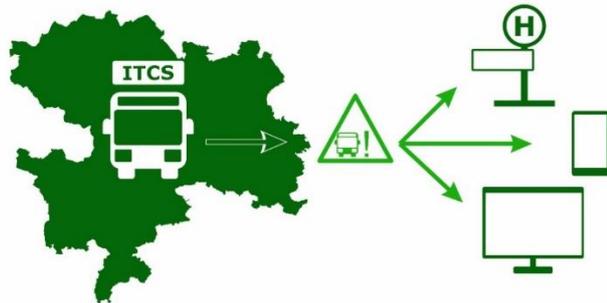
- Verkauf von VGN-Kunden- und Zeitkarten
- Informationsmaterial des VGN
- Vorhandene Tourist-Informationen in Stadt und Landkreis Coburg:
 - Tourist-Information Coburg
 - InfoCenter am Theaterplatz
 - Tourist-Information Bad Rodach
 - Tourist-Information Seßlach
 - Tourist-Information Neustadt bei Coburg

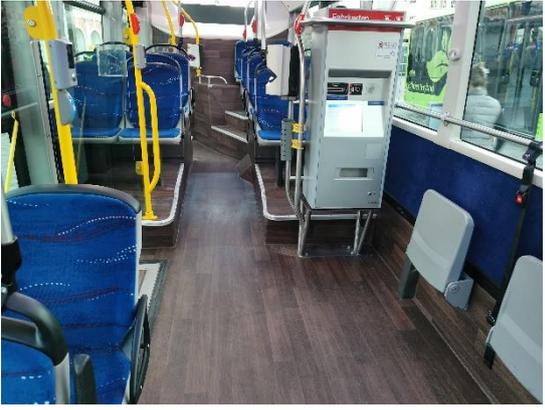
Begründung

- Schaffung der „vollständigen Barrierefreiheit“ im ÖPNV erfordert auch barrierefreie Vertriebs- und Beratungsstellen
- Schaffung von Anlaufstellen mit persönlichen Beratungsangeboten
- Kooperation mit Tourismusverband, um ÖPNV auch im Tourismusbereich stärker zu etablieren

13.5.5 Handlungsfeld III: „Fahrzeuge“

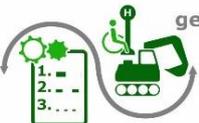
Lesehinweis: Nachfolgend sind die Maßnahmensteckbriefe nach Umsetzungsprioritäten von „MUSS“ nach „KANN“ geordnet.

 Handlungsfeld III „Fahrzeuge“	
III.1	Implementierung eines flächendeckenden ITCS
Umsetzungshorizont kurz	Priorität MUSS
	
<p>Beschreibung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Implementierung eines flächendeckenden ITCS (Intermodalen Transport Information Systems) mit folgenden Funktionen: <ul style="list-style-type: none"> ○ Störungsmanagement ○ Anschlusssicherung ○ Ansteuerung der DFI ○ Sprachkommunikation ○ Fahrzeugverfolgung und Visualisierung ○ Ermittlung von Qualitätskennziffern • Einrichtung einer zentralen sowie linienbündelübergreifenden Leitstelle 	
<p>Begründung</p> <ul style="list-style-type: none"> • ITCS ermöglicht eine automatisierte Datenerhebung zur Qualitätskontrolle, eine effiziente Steuerung des Betriebes und eine zeitnahe Information der Fahrgäste bei Störungen mit dem Ziel Abbau von Störungen, Optimierung der Betriebssteuerung sowie Verbesserung der Ist-Zeit-Fahrgastinformation • eine zentrale, linienbündelübergreifende Leitstelle ermöglicht eine Überwachung (im Rahmen der Qualitätsmessung) und eine strategische Steuerung des gesamten Betriebs • eine kontinuierliche Analyse der Betriebsdaten ermöglicht bei Erforderlichkeit auch lenkend in den Betrieb einzugreifen und Verbesserungspotenziale zu identifizieren • den Anforderungen zur Vergabe des Regionalbusverkehrs ab Mitte 2026 wird die Einführung eines RBL/ ITCS zum nächstmöglichen Zeitpunkt zum Zwecke der Steuerung und Durchführung eines ordnungsgemäßen Fahrbetriebes festgelegt, somit werden die technischen Voraussetzungen für eine verlässliche Anschlusssicherung geschaffen • Erhöhte Fahrgastzufriedenheit und Etablierung des ÖPNV als verlässliches Verkehrsmittel 	

 Handlungsfeld III „Fahrzeuge“	
III.2	Sukzessive Einrichtung von „Qualitätslinien“
Umsetzungshorizont mittel	Priorität SOLL
<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>	
<p>Beschreibung</p> <p>sukzessive Schaffung von „Qualitätslinien“ durch Sicherstellung einer hohen Fahrzeugqualität auf diesen Linien</p> <ul style="list-style-type: none"> hochwertige Fahrzeugausstattung (hochwertige Materialien, Ambiente-Beleuchtung, leistungsfähige Klimatisierung, digitale Fahrtinformation usw.) ggf. eigenständige Kennzeichnung; Produktlogo 	
<p>Begründung</p> <ul style="list-style-type: none"> gezielte Erhöhung der Beförderungsqualität in einem hochwertigen Level 	

13.5.6 Handlungsfeld IV: „Barrierefreiheit“

Lesehinweis: Nachfolgend sind die Maßnahmensteckbriefe nach Umsetzungsprioritäten von „MUSS“ nach „KANN“ geordnet.

 Handlungsfeld IV „Barrierefreiheit“	
IV.1	Ausbauprogramm „barrierefreie Bushaltestellen“
Umsetzungshorizont	Priorität
mittel (Start kurzfristig)	MUSS
Vorstufenprogramm: Um- bzw. Ausbau von Haltestellen zur Schaffung eines Basisnetzes barrierefreier Haltestellen ab sofort	
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>mind. eine Haltestelle Orte > 1.000 EW</p> <p>bis 2026</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>alle Haltestellen mit > 100 Ein- und Aussteiger</p> <p>bis 2030</p>  </div> </div>	
<div style="border: 1px solid gray; padding: 5px;"> <p>STUFE 1: Prioritätenbildung (Prioritätenliste) durch die ArGe ÖPNV</p> <div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="margin-left: 10px;"> <p>mit Abstimmung der jeweiligen Beteiligten</p>  </div> </div> </div>	
<div style="border: 1px solid gray; padding: 5px;"> <p>STUFE 2: Prioritätenliste + Einordnung in Haltestellenkategorien</p> <div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="margin-left: 10px;">  </div> </div> </div>	
<div style="border: 1px solid gray; padding: 5px;"> <p>STUFE 3: Detailplanung und Beantragung Fördermittel</p> <div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="margin-left: 20px;">  <p>Kommunen/ Straßenbulasträger</p> </div> </div> </div>	
<div style="border: 1px solid gray; padding: 5px;"> <p>STUFE 4: Umsetzung des Ausbauprogrammes</p> <div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="margin-left: 10px;"> <p>gemäß Prioritätenliste + Haltestellenkategorie</p> <p>Ausstattung nach „Baukasten-System“</p>  </div> </div> <p style="text-align: right;">fortlaufen</p> </div>	
<p>Beschreibung</p> <p>Ausbauprogramm „barrierefreie Bushaltestellen“ (kontinuierliche und konsequente Umsetzung der zu erstellenden Prioritätenliste durch die Kommunen/ Straßenbulasträger):</p> <p>Parallel zu dem erforderlichen Haltestellenausbau weiträumig im Kreisgebiet entsprechend der vier Kategorien des Haltestellenkatalogs soll ein Vorstufenprogramm eine Basisserschließung mit barrierefreien Haltestellen gewährleistet werden.</p> <p>Das Vorstufenprogramm sieht für den Zielhorizont 2030:</p> <ul style="list-style-type: none"> • bis Sommer 2026 in jedem Ort größer 1.000 EW mindestens eine vollständig barrierefreie Haltestelle (ggf. durch Nachrüstung bereits umgebauter Haltestellen), • bis 2030 alle Haltestellen mit größer 100 Ein- und Aussteigern barrierefrei. 	

Die Entscheidung über die Auswahl der für den Ausbau priorisierten Haltestellen liegt bei den jeweiligen Städten und Gemeinden. Der Haltestellenausbau im Vorstufenprogramm soll ebenfalls nach dem „Baukasten-Systems“ mit den Ausstattungsmerkmalen aus dem Haltestellenkatalog erfolgen.

- Stufe 1: Erarbeitung der Prioritätenliste für den Haltestellenausbau mit Abstimmung der jeweiligen Beteiligten unter Federführung der ARGE ÖPNV
Prioritätenbildung:
 1. Priorität: wichtige Verknüpfungspunkte
 2. Priorität: weitere Verknüpfungspunkte sowie aufkommensstarken Haltestellen
 3. Priorität: in/ an stark frequentierten Einrichtungen sowie größeren Arbeitgebern
- Stufe 2: Festlegung der Haltestellenkategorie A bis D (siehe Anforderungen zur Ausstattung an Bushaltestellen aus dem Anforderungsprofil) für die Haltestellen aus der Prioritätenliste mit den jeweiligen Ausstattungsmerkmalen aus dem Haltestellenkatalog
- Stufe 3: Detailplanung und Beantragung von Fördermittel (Kommunen/ Straßenbau- lastträgern)
- Stufe 4: Umsetzung des Ausbauprogrammes entsprechend der Prioritätenliste sowie der Haltestellenkategorien im Sinne eines „Baukasten-Systems“ (sukzessiver Ausbau von Haltestellen):
 - Verlegung und Um- bzw. Ausbau von Haltestellen mit Ausbaubedarf mit den jeweiligen Ausstattungsmerkmalen entsprechend der jeweiligen Kategorie
 - durchgängige barrierefreie Gestaltung der Haltestellen bei Neubau bzw. grundhaftem Ausbau

Begründung

Um das Ziel einer „vollständigen Barrierefreiheit“ im ÖPNV zu erreichen, ist der Haltestellenausbau insbesondere im Kreisgebiet voranzutreiben:

- Schaffung der gesetzlich vorgegebenen vollständigen Barrierefreiheit im Busnetz
- Zielsetzung im Haltestellenausbau im Landkreis Coburg:
 - bis 2035 alle Haltestellen mit >100 Ein- und Aussteigern barrierefrei

 Handlungsfeld IV „Barrierefreiheit“	
IV.2	Gewährleistung der „vollständigen Barrierefreiheit“ bei den Fahrzeugen
Umsetzungshorizont mittel	Priorität MUSS
	
Beschreibung <ul style="list-style-type: none"> • bei Neuanschaffung von Fahrzeugen durchgängige barrierefrei Gestaltung • Ergänzend zur Fahrzeugneubeschaffung ist eine Verbesserung der Nutzbarkeit durch (ggf. punktuelle/ kostengünstige) Maßnahmen an der vorhandenen Infrastruktur als zielführende Zwischenlösungen anzustreben • Umsetzung der barrierefreien Gestaltung der Fahrzeuge auch beim Bedarfsverkehr: <ul style="list-style-type: none"> ○ Schaffung eines funktionierenden Betriebsmodelles für eine barrierefreie Nutzbarkeit des Rufbusses 	
Begründung <ul style="list-style-type: none"> • Schaffung der gesetzlich vorgegebenen vollständigen Barrierefreiheit im Busnetz • Zielsetzung im Linienverkehr im Landkreis Coburg: <ul style="list-style-type: none"> ○ ab Sommer 2026 Busflotte ausschließlich mit Niederflur 	

 Handlungsfeld IV „Barrierefreiheit“	
IV.3	Ausbauprogramm „Barrierefreiheit aller Kommunikationskanäle“
Umsetzungshorizont mittel	Priorität SOLL
	
<p>Beschreibung</p> <p>Barrierefreier Ausbau aller Kommunikationskanäle ggü. dem Fahrgast (z. B. soziale Medien, E-Mails, Dokumente, Videos und Audios, usw.):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zwei-Sinne-Prinzip (bei Einschränkung eines Sinnes, das Ausweichen auf einen zweiten Sinn ermöglichen) • barrierefreie Sprache (leichte Sprache, Gebärdensprache, Blindensprache) • Bilder und Piktogramme unterstützen das Leseverständnis <p>Bereitstellung von analogen und digitalen Informationen zur barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV-Angebotes (insbesondere aktuelle Informationen zum Status der Bushaltestellen)</p>	
<p>Begründung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schaffung der vollständigen Barrierefreiheit in allen Kommunikationskanälen, um Informationen zu Mobilitätsangeboten für alle zugänglich zu machen • Zielsetzung „vollständige Barrierefreiheit“ erfordert zwingend auch die Bereitstellung von Informationen über die barrierefreie Auffindbarkeit und Nutzbarkeit des Angebotes und der Infrastruktur 	

13.5.7 Handlungsfeld V: „Qualitätsmanagement“

Lesehinweis: Nachfolgend sind die Maßnahmensteckbriefe nach Umsetzungsprioritäten von „MUSS“ nach „KANN“ geordnet.

 Handlungsfeld V „Qualitätsmanagement“	
V.1	Einführung eines nachhaltigen Qualitätsmanagements sowie effizienter Prozesse
Umsetzungshorizont	Priorität
kurz (ab Vergabe 2026)	MUSS
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p>Definition von Qualitätskriterien</p>  <p>Festlegung von Qualitätskriterien Infrastruktur</p>  <p>Implementierung von Prozessen Maßnahmenevaluation</p>  </div> <div style="width: 50%;"> <p>Festlegung von Vorgaben</p> <div style="display: grid; grid-template-columns: repeat(4, 1fr); gap: 10px;"> <div style="text-align: center;"> <p>Qualität Verfügbarkeit</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>Qualität Pünktlichkeit</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>Leistungs- anpassungen</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>Personal- bestand</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>Schadens- freiheit in Fahrzeugen</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>Fahrdienst- koordinatoren</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>Gesundheits- maßnahmen</p>  </div> </div> </div> </div>	
<p>Beschreibung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Definition von Qualitätskriterien zur Sicherung eines verlässlichen Mobilitätsangebotes für die Alltagsmobilität • Festlegung von Vorgaben in den anstehenden Vergaben (Anregungen; Detailprüfung im Zuge der Erstellung der Vergabeunterlagen): <ul style="list-style-type: none"> ○ Festlegung von Qualitätsvorgaben für die „Verlässlichkeit“ (Verfügbarkeit und Pünktlichkeit) ○ Vorgaben für den Handlungsspielraum bei Leistungsanpassungen in Folge kurzfristig eingetretener Ereignisse ○ Vorgaben für die Angebotsgestaltung bei kurzfristigen Leistungsanpassungen zur Gewährleistung einer bestmöglichen Verlässlichkeit ○ Vorgaben zum Vorhalten eines ausreichenden, auch auf Ausfälle ausgelegten Personalbestandes ○ Vorgaben zur Schadensfreiheit aller technischer Anlagen in den Fahrzeugen ○ Vorgaben zu „Fahrdienstkoordinatoren“ und Teamleitern bei den Verkehrsunternehmen ○ Vorgaben zur Durchführung von vorbeugenden Gesundheitsmaßnahmen 	

- Festlegung von Qualitätskriterien für Rahmenbedingungen der Infrastruktur
- Implementierung von Prozessen zur Evaluation der einzelnen Maßnahmen
- Qualitätsmanagementsystem mit „Ampel-System“ (siehe Kapitel 5.2.2)

Begründung

- Festlegung von Maßnahmen zum (ggf. erforderlichen) Gegensteuern negativer Qualitätsentwicklungen, damit Fahrtausfälle und Notfahrpläne nicht zur „neuen Normalität“ werden
- Generierung von Daten als Grundlage für eine fundierte Analyse
- wirksame Verbesserung der Datenlage

Handlungsfeld V „Qualitätsmanagement“	
V.2	Mobilitäts- und Kundenbefragung
Umsetzungshorizont kurz	Priorität KANN
 <p>Mobilitätsbefragung → Modal-Split</p>	
<p>Beschreibung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ergänzend zur VGN-Erhebung „KUBA“ (Kunden- und Benutzerbefragung) werden bei Bedarf Mobilitätsbefragungen durchgeführt, die spezifische Themen für Coburg umfassen und zur präzisen Erfassung des Nutzerverhaltens sowie zur Verbesserung der Kundenzufriedenheit beitragen. • Eine Modal-Split-Erhebung erfolgt alle fünf Jahre und liefert detaillierte Daten zur Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung. • Kundenzufriedenheitsanalyse, durch Teilnahme am bundesweiten „Kundenbarometer“ (jährliche Studie zur Fahrgastzufriedenheit in Deutschland und Österreich; beinhaltet 40 Leistungsmerkmale und gibt Auskunft zu Potentialen und Defiziten im ÖPNV aus Kundenperspektive) 	
<p>Begründung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ermittlung des Modal-Split als Indikator zur Erfüllung der Verkehrs- und Klimaschutzziele. • Die im NVP verankerte Verbesserung der Angebots-, Betriebs- und Servicequalität erfordert eine verstärkte Beobachtung der Kundenzufriedenheit, um auf ggf. zurückgehende Kundenzufriedenheit bei den einzelnen Merkmalen gegensteuernd reagieren zu können. 	

	Handlungsfeld V „Qualitätsmanagement“	
	V.3	Implementierung von „Mobilitätspaten“
Umsetzungshorizont	Priorität	
mittel	KANN	
Beschreibung		
<p>Etablierung von lokal verankerten Ansprechpersonen zum Thema Mobilität zum Abbau von Nutzungshemmnissen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung im Rahmen der in Steckbrief IX.2 „Implementierung „Runder Tisch“ zur Planung, definierten Maßnahmen, zur Umsetzung und Steuerung von Mobilitätsprojekten“ (ggf. mit Unterstützung des VGN) • Ehrenamtliche (auf freiwilliger Basis) als Ansprechpersonen und Mobilitätsberatende vor Ort (in den Gemeinden oder perspektivisch in allen Ortsteilen) finden • Schulung der Mobilitätspaten in Ihrer Multiplikatorenrolle und Bereitstellung aller aktuellen Informationen und Unterlagen • Bei Fragen zum Thema ÖPNV bzw. Mobilität können diese Personen den Bewohnenden Hilfestellungen geben und dadurch Nutzungshürden abbauen und Informationsdefizite beseitigen. • Die Beratung erfolgt individuell und ist kostenlos • Beispiel: Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH (https://www.rlg-online.de/rlg/projekte/mobilitaetspaten) 		
Begründung		
<ul style="list-style-type: none"> • „Neu- und Wiedereinsteiger“ über das vorhandene ÖPNV-Angebot adäquat informieren, um den Einstieg zu erleichtern und dieses umfangreich nutzen zu können • Mobilitätspaten sind über die ÖPNV-Verbesserungen und Neuigkeiten informiert und geben das Wissen weiter: <ul style="list-style-type: none"> ○ Wo gibt es Informationen zu Fahrplänen und zum Tarif? ○ Welche Fahrkarte wird für gewünschte Verbindung benötigt? ○ Wie nutze ich die elektronische Fahrplanauskunft/ App? ○ Wie nutze ich das Rufbusangebot? ○ Über welche Kanäle informiere ich mich über Neuigkeiten oder aktuelle Vorkommnisse? 		

13.5.8 Handlungsfeld VI: „Fahrgastinformation und Kommunikation“

Lesehinweis: Nachfolgend sind die Maßnahmensteckbriefe nach Umsetzungsprioritäten von „MUSS“ nach „KANN“ geordnet.

 Handlungsfeld VI „Fahrgastinformation und Kommunikation“	
VI.1	Programm „Flächenwirksame Ausstattung von Haltestellen mit Dynamischer Fahrgastinformation (DFI) im Kreisgebiet“
Umsetzungshorizont	Priorität
mittel	SOLL
	
Beispiel DFI light (Essen)	

Beschreibung

Aufsetzen eines Programms „Flächenwirksame Erweiterung der Ausstattung von Haltestellen mit Dynamischer Fahrgastinformation (DFI)“:

- Erarbeitung der Prioritätenliste mit Abstimmung der jeweiligen Beteiligten mit Federführung durch den Landkreis
- Prioritätenbildung bei Umsetzung des Programmes entsprechend der Prioritätenliste (sukzessiver Ausbau von Haltestellen):
 1. Priorität: wichtige Verknüpfungspunkte
 2. Priorität: weitere Verknüpfungspunkte sowie aufkommensstarken Haltestellen
 3. Priorität: in/ an stark frequentierten Einrichtungen sowie größeren Arbeitgebern

Begründung

- Zielsetzungen der Verkehrswende erfordert auch flächenhafte Bereitstellung von IST-Informationen an den Haltestellen:
 - räumliche Ausdehnung der Fahrgastinformation mit IST-Daten im ÖPNV-System
 - unmittelbare Darreichung von digitalen Informationen
 - Erhöhung der Kundenzufriedenheit durch breite Bereitstellung von Informationen in Störfällen, bei Verspätungen usw.

 Handlungsfeld VI „Fahrgastinformation und Kommunikation“	
VI.2	Programm „Erneuerung der Haltestellemasten in modernem Informationsdesign“
Umsetzungshorizont	Priorität
kurz	SOLL
Ist-Situation	
	
Rödental, Stadtzentrum Rathaus	Bad Rodach, Marktplatz
	
Neustadt b. Coburg, Schule Heubischer Straße (Friedrichshöh)	

Anspruch



Beispiel Münsterland



Beispiel Region Hannover

Beschreibung

- Ausbauprogramm Fahrgastinformation:
- stufenweiser Ausbau (nach Priorität; Parameter: Fahrgastzahlen)
- Sicherung der Barrierefreiheit (Erkennbarkeit der Beschriftungen)

Begründung

- Schaffung eines modernen und barrierefreien Informationsdesigns

13.5.9 Handlungsfeld VII: „Haltestellen und Verknüpfungspunkte“

Lesehinweis: Nachfolgend sind die Maßnahmensteckbriefe nach Umsetzungsprioritäten von „MUSS“ nach „KANN“ geordnet.

Seite | 292

 Handlungsfeld VII „Haltestellen und Verknüpfungspunkte“													
VII.1	Ausbau von Verknüpfungspunkten												
Umsetzungshorizont lang	Priorität MUSS												
 <p>Neustadt b. Coburg (Bahnhof)</p>	 <p>Ebersdorf b. Coburg</p>												
<p>Beschreibung</p> <p>Sukzessive Modernisierung und Weiterentwicklung der ÖPNV-Infrastruktur an den noch nicht ausgebauten Verknüpfungspunkten:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Verknüpfungspunkte SPNV/ Bus</th> <th>Verknüpfungspunkte Bus/ Bus</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Bahnhof, Rödental</td> <td>Stadtzentrum Rathaus, Rödental</td> </tr> <tr> <td>Bahnhof, Neustadt b. Coburg</td> <td>Arnoldplatz, Neustadt b. Coburg</td> </tr> <tr> <td>Bahnhof, Bad Rodach²⁷⁹</td> <td>Sonnefeld, Domänenplatz, Untersiemau,</td> </tr> <tr> <td>Bahnhof, Meeder</td> <td>Dietersdorf (Rufbus/ Linie)</td> </tr> <tr> <td>Bahnhof, Ebersdorf b. Coburg²⁸⁰</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>Ausbau/ Neuordnung von Verknüpfungspunkten (siehe auch Maßnahme IV.1 und VII.2) in Ausbaustufen</p>		Verknüpfungspunkte SPNV/ Bus	Verknüpfungspunkte Bus/ Bus	Bahnhof, Rödental	Stadtzentrum Rathaus, Rödental	Bahnhof, Neustadt b. Coburg	Arnoldplatz, Neustadt b. Coburg	Bahnhof, Bad Rodach ²⁷⁹	Sonnefeld, Domänenplatz, Untersiemau,	Bahnhof, Meeder	Dietersdorf (Rufbus/ Linie)	Bahnhof, Ebersdorf b. Coburg ²⁸⁰	
Verknüpfungspunkte SPNV/ Bus	Verknüpfungspunkte Bus/ Bus												
Bahnhof, Rödental	Stadtzentrum Rathaus, Rödental												
Bahnhof, Neustadt b. Coburg	Arnoldplatz, Neustadt b. Coburg												
Bahnhof, Bad Rodach ²⁷⁹	Sonnefeld, Domänenplatz, Untersiemau,												
Bahnhof, Meeder	Dietersdorf (Rufbus/ Linie)												
Bahnhof, Ebersdorf b. Coburg ²⁸⁰													

²⁷⁹ Eine Planung ist vorhanden, insgesamt weist die Kurstadt jedoch bisher keine barrierefreie Haltestelle auf

²⁸⁰ Verknüpfungspunkt „SPNV“ wurde bereits ausgebaut, Verknüpfungspunkt „Bus“ ist noch nicht ausgebaut

Anforderungen:

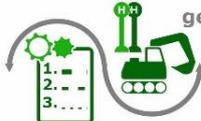
- Infrastruktur verbessern: Verlängerung der Bussteige (ggf. auch für Gelenkbusse nutzbar machen), niederflurgerechter Ausbau (spaltfreie Anfahrt ermöglichen), überdachte Wartebereiche, ausreichend Sitzgelegenheiten
- Vollständige Barrierefreiheit: Schaffung barrierefreier Zugänge, Optimierung der Auf- und Leitstreifen nach aktuellen Vorschriften)
- Informationssysteme ausbauen: Implementierung digitaler Anzeigetafeln mit Echtzeit-Information (Fahrpläne, Verspätungen, alternative Verbindungen)
- Multimodale Schnittstellen schaffen: Ausbau von Fahrradabstellanlagen, Carsharing-Stationen und E-Ladestationen (Bike und Car)
- Sicherheitsmaßnahmen verbessern: Beleuchtung, Überwachung an Verknüpfungspunkten

Vorgehensweise:

- Detailplanung und Beantragung von Fördermittel (Kommunen/ Straßenbaustrasträgern)

Begründung

- Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Verknüpfungspunktes (erforderlich für Gewährleistung einer hohen Betriebsstabilität sowie perspektivische Aufnahme weiterer Linien)
- Schaffung der vollständigen Barrierefreiheit
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität und des Sicherheitsempfindens
- Schaffung von besseren Rahmenbedingungen für die Betriebsdurchführung und für das Fahrpersonal

 Handlungsfeld VII „Haltestellen und Verknüpfungspunkte“					
VII.2	Sukzessiver Ausbau von Haltestellen nach Prioritätenliste				
Umsetzungshorizont	Priorität				
lang	MUSS				
<div style="border: 1px solid black; padding: 10px;"> <p>STUFE 1: Prioritätenbildung (Prioritätenliste)</p>  durch die ArGe ÖPNV mit Abstimmung der jeweiligen Beteiligten </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px;"> <p>STUFE 2: Prioritätenliste + Einordnung in Haltestellenkategorien</p>  <table border="1" style="float: right;"> <tr><td>Kategorie A</td></tr> <tr><td>Kategorie B</td></tr> <tr><td>Kategorie C</td></tr> <tr><td>Kategorie D</td></tr> </table> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px;"> <p>STUFE 3: Detailplanung und Beantragung Fördermittel</p>  Kommunen/ Straßenbausträger </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px;"> <p>STUFE 4: Umsetzung des Ausbauprogrammes</p>  gemäß Prioritätenliste + Haltestellenkategorie Ausstattung nach „Baukasten-System“  </div>		Kategorie A	Kategorie B	Kategorie C	Kategorie D
Kategorie A					
Kategorie B					
Kategorie C					
Kategorie D					
<p>Beschreibung</p> <p>Sukzessiver Ausbau von Haltestellen (siehe auch Maßnahme IV.1) in Ausbaustufen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stufe 1: Erarbeitung der Prioritätenliste mit Abstimmung der jeweiligen Beteiligten unter Federführung der ARGE ÖPNV • Stufe 2: Festlegung der Haltestellenkategorie A bis D (siehe Anforderungen zur Ausstattung an Bushaltestellen aus dem Anforderungsprofil) für die Haltestellen aus der Prioritätenliste mit den jeweiligen Ausstattungsmerkmalen (Haltestellenkatalog) mit Anforderungen zu: <ul style="list-style-type: none"> ○ durchgängig barrierefreie Gestaltung ○ Sicherheit ○ Komfort und Kundenservice ○ Fahrgastinformation ○ Leistungsfähigkeit ○ Betriebsdurchführung • Stufe 3: Detailplanung und Beantragung von Fördermittel (Kommunen/ Straßenbausträgern) für die Modernisierung und Weiterentwicklung der ÖPNV-Infrastruktur • Stufe 4: Umsetzung entsprechend der Prioritätenliste sowie der Haltestellenkategorien im Sinne eines „Baukasten-Systems“: <ul style="list-style-type: none"> ○ Bei Verlegung und Um- bzw. Ausbau von Haltestellen mit Ausbaubedarf ○ bei Neubau bzw. grundhaftem Ausbau 					

- Einrichtung zusätzlicher Haltestellen
 - Prüfen: Sonnefelder Straße in Frohnlach (Ebersdorf b. Coburg), Kloster-Banz-Straße in Gleußen (Itzgrund), Rosenauer Weg in Unterlauter (Lautertal), Goldbergstraße/ Am Fröschengraben in Oberlauter (Lautertal), Sonneberger Straße im Kernort Meeder, Jean-Paul-Weg im Kernort Niederfüllbach, Frohnlacher Straße im Kernort Sonnefeld

Begründung

- Schaffung der vollständigen Barrierefreiheit
- Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Verknüpfungspunktes (erforderlich für Gewährleistung einer hohen Betriebsstabilität sowie perspektivische Aufnahme weiterer Linien)
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität und des Sicherheitsempfindens
- Schaffung von besseren Rahmenbedingungen für die Betriebsdurchführung und für das Fahrpersonal
- Einrichtung zusätzlicher Haltestellen zur Verbesserung der räumlichen Erschließungswirkung



Handlungsfeld VII „Haltestellen und Verknüpfungspunkte“

VII.3 Schaffung verbesserter Rahmenbedingungen für eine Stabilisierung der Personalsituation

Umsetzungshorizont

mittel

Priorität

MUSS



Beispiel: Gebäude mit Sozial- und Pausenräumen auf dem ZOB Rheine

Beschreibung

- Errichtung von Infrastrukturen zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Verkehrsdurchführung (Nutzung diskriminierungsfrei durch alle Verkehrsunternehmen)
Die Umsetzung der Maßnahme erfordert eine enge Zusammenarbeit zwischen Auftraggeber, Verkehrsunternehmen und Kommunen.
Die Intensität und Qualität der Personalinfrastruktur wird mit hoher Wahrscheinlichkeit die Kosten der Verkehrserbringung gemäß der Ausschreibung sowie die Verlässlichkeit des Betriebs, insbesondere im Hinblick auf den aktuell bestehenden Fahrpersonalmangel, maßgeblich beeinflussen.
- Prüfen:
 - Schaffung von zusätzlichen Pausenräumen mit Sanitäreinrichtungen an zentralen Punkten im Regionalbusnetz
 - Schaffen von WCs für Fahrpersonal an jeder Endhaltestelle (ggf. Gespräche mit den Kommunen zur Nutzung vorhandener Infrastrukturen bzw. zur Schaffung neuer Anlagen) (z. B. Therme Bad Rodach, Endhaltestelle „Lautertal“, ZOB Bad Neustadt)

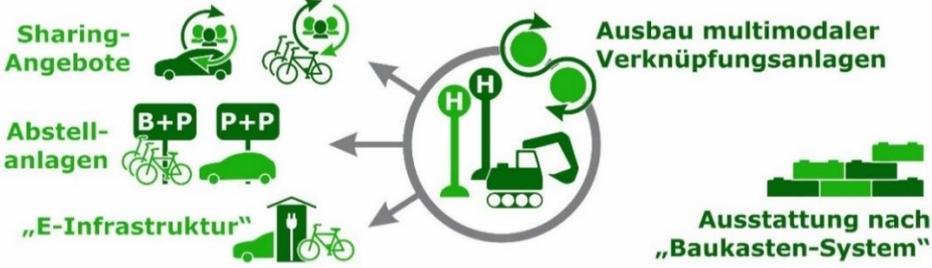
- Anforderungen an einen Pausenraum:
 - geheizt, im Sommer angenehm, nicht sonnenüberflutet
 - angemessene Möblierung
 - Schließfächer für Fahrpersonal
 - im Idealfall mit Getränke- und Snackautomat sowie kleiner Küche
- Anforderungen an WC-Anlagen:
 - geschlechtergetrennt
 - Warmwasser
 - Öffentliches WC nur im Ausnahmefall (dann mit täglicher Reinigung)
- Prioritäten in der Umsetzung (in Abstimmung mit ARGE ÖPNV Coburg)

Begründung

- Sicherung eines verlässlichen Mobilitätsangebotes durch eine Stabilisierung der Personalsituation
- Schaffung der Rahmenbedingungen für attraktive Arbeitsplätze im Landkreis; proaktive Verminderung der Abwanderungsgefahr von Fahrpersonal zur Sicherung des ÖPNV-Betriebs
- Mitarbeiterzufriedenheit erhöhen, Arbeitsbedingungen und Wohlbefinden steigern
- Verbesserung der Betriebsdurchführung
- Attraktivität des ÖPNV als Arbeitgeber erhöhen
- Kostenersparnis durch Abbau von Leerfahrten und anderen Unproduktivitäten

13.5.10 Handlungsfeld VIII: „Verknüpfung von Mobilitätsangeboten“

Lesehinweis: Nachfolgend sind die Maßnahmensteckbriefe nach Umsetzungsprioritäten von „MUSS“ nach „KANN“ geordnet.

	Handlungsfeld VIII „Verknüpfung von Mobilitätsangeboten“	
	VIII.1	Entwicklung multimodaler Verknüpfungsanlagen im ÖPNV-Netz
Umsetzungshorizont mittel		Priorität SOLL
		
		
Beispiel: Bahnhof Altenbeken (Kreis Paderborn)		
Beispiel: Stadt Speyer		
Beschreibung		
Schaffung adäquater multimodaler Verknüpfungsanlagen an strategisch wichtigen Verknüpfungspunkten nach einem „Baukasten-System“ (von Einzelmaßnahmen bis hin zur Mobilitätsstation) entsprechend der Prioritätenliste (siehe Maßnahme VII.1):		
<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau sowie Implementierung von Sharing-Angeboten in Ausrichtung an die Nahtstellen zum ÖPNV-System: Fahrradverleihsysteme und Carsharing • Ausbau sowie Implementierung von Bike&Ride- und Park&Ride-Anlagen an den Schnittstellen zum ÖPNV-System: Park&Ride (gebührenpflichtig/ gebührenfrei), Fahrradständer/ -bügel (mit/ ohne Überdachung), Fahrradgaragen/ -boxen für hochwertige Fahrräder/ Pedelecs (abschließbar und gesichert), Fahrradparkhäuser (inkl. Reparaturstation mit „Schlauchomat“) 		

- inkl. der Berücksichtigung von E-Bike/ Pedelec sowie der dazugehörigen Ladeinfrastruktur und geeigneten Abstellmöglichkeiten
- folgende Verknüpfungspunkte für den multimodalen Ausbau im Stadt- und Kreisgebiet werden mit „Priorität“ eingestuft:
 - ZOB, Coburg
 - Theaterplatz, Coburg
 - Bahnhof Rödentel
 - Stadtzentrum Rathaus, Rödentel
 - Bahnhof, Neustadt b. Coburg
 - Arnoldplatz, Neustadt b. Coburg
 - Bahnhof, Bad Rodach
 - Bahnhof, Meeder
 - Bahnhof, Ebersdorf b. Coburg
- Mögliche Betreibermodelle.
 - Möglichkeit 1: Ausschreibung der Leistung (Bau und Betreiber)
 - Möglichkeit 2: Einrichtung und Betrieb durch (betrautes) kommunales Unternehmen

Begründung

- Zielsetzung der „Verkehrswende“ erfordert Schaffung eines verbesserten ÖPNV-Angebots durch Vergrößerung der Einzugsbereiche von relevanten Haltestellen
- Weiterentwicklung des im NVP 2017 benannten Prüfauftrags PI.2: „Ansätze zur Stärkung multimodaler Verkehre“

13.5.11 Handlungsfeld IX: „Kooperationen und Prozessgestaltung“

Lesehinweis: Nachfolgend sind die Maßnahmensteckbriefe nach Umsetzungsprioritäten von „MUSS“ nach „KANN“ geordnet.

Seite | 300

	Handlungsfeld IX „Kooperationen und Prozessgestaltung“	
	IX.1	Stärkung des Betriebliches Mobilitätsmanagement
Umsetzungshorizont	Priorität	
mittel	KANN	
<p>Beschreibung</p> <p>Schaffung eines transparenten und zugänglichen ÖPNV-Angebotes für Mitarbeitende größerer Firmen und Arbeitsplatzschwerpunkte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Identifizierung potenzieller Arbeitgeber (mehr als 1.000 Mitarbeiter) für die Stärkung des betrieblichen Mobilitätsmanagements, z. B.: <ul style="list-style-type: none"> ○ HUK-Coburg Versicherungsgruppe, Coburg ○ Brose Fahrzeugteile SE & Co. Kommanditgesellschaft, Coburg ○ Kaeser Kompressoren Logistik GmbH, Coburg ○ HABA-Firmenfamilie, Bad Rodach ○ Klinikum, Coburg ○ Valeo Klimasysteme GmbH, Bad Rodach • Erfassung der aktuellen Mobilität im Betrieb (z. B. Modal-Split), durch Mitarbeiterbefragungen • Mobilitätsberatung im Betrieb durch VGN und ggf. Mobilitätspaten • Entwicklung eines Anreizsystems für die Mitarbeiter: <ul style="list-style-type: none"> ○ Bereitstellung von Jobtickets und/ oder anderen Rabatt-Aktionen bzw. Vergünstigungen für den ÖPNV in Kombination mit weiteren Mobilitätsangeboten (in Zusammenarbeit mit Arbeitgeber und VGN) ○ Job-Bike, kombinierte Mobilitätsangebote: ÖPNV-Tickets, Car- oder Bikesharing, ○ Bereitstellung von digitalen und analogen Fahrgastinformationen für die Arbeitnehmer • Ggf. Maßnahmen zur Angebotsverbesserung: <ul style="list-style-type: none"> ○ Prüfen: Einrichtung zusätzlicher Haltestellen: <ul style="list-style-type: none"> - z. B. Frohnlacher Straße im Kernort Sonnefeld (zur besseren räumlichen Erschließungswirkung am Randbereich des Gewerbegebietes im Westen von Sonnefeld) ○ Einbindung in das Bedienungsangebot des Bedarfsverkehrs 		
<p>Begründung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stärkung der ÖPNV-Nutzung beim Berufsverkehr durch Schaffung von Anreizen 		

	Handlungsfeld IX „Kooperationen und Prozessgestaltung“	
	IX.2	Prüfauftrag: Implementierung „Runder Tisch“ zur Planung, Umsetzung und Steuerung von Mobilitätsprojekten
Umsetzungshorizont mittel	Priorität KANN	
<p>„Runder Tisch“ zur Planung, Umsetzung und Steuerung von Mobilitätsprojekten</p>  <ul style="list-style-type: none"> Moderation durch Externe Teilnahme durch unterschiedliche Akteure Austausch zum Ausbau infrastruktureller Maßnahmen Austausch zur nachfrageorientierten Weiterentwicklung des Mobilitätsangebotes Austausch zur Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsprozesse 		
<p>Beschreibung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Implementierung eines turnusmäßig (mind. halbjährlich) tagenden „Runden Tisches“ zur Umsetzung und Steuerung von Mobilitätsprojekten: <ul style="list-style-type: none"> ○ Moderation durch externe Fachleute ○ Teilnahme durch unterschiedliche Akteure (der Mobilitätsprojekte entsprechend) sowie beispielsweise Stadt und Landkreis Coburg, VGN, Verkehrsunternehmen, Straßenbulasträger, Verkehrsbehörden ○ bei akuten und strategischen Fragestellungen zum Mobilitätsangebot ○ Austausch zum Ausbau infrastruktureller Maßnahmen sowie zur stetigen nachfrageorientierten Weiterentwicklung des Mobilitätsangebotes ○ Austausch zu den Möglichkeiten zur Beschleunigung der entsprechenden Planungs- und Genehmigungsprozesse 		
<p>Begründung</p> <ul style="list-style-type: none"> • institutionalisierter Austausch bei der Umsetzung und Steuerung von Mobilitätsprojekten sowie bei allgemeinen Fragestellungen zum Mobilitätsangebot sind für den Erfolg des Projektes sowie für eine verlässliche Alltagsmobilität elementar 		

13.5.12 Fördermöglichkeiten in Bayern

ÖPNV-Zuweisungen nach Art. 27 BayÖPNVG:

Im BayÖPNV ist die Gewährung von Mittel für Zwecke des ÖPNV geregelt. Diese Mittel können insbesondere verwandt werden:

- für die vollständige oder teilweise Übernahme von Vorhaltekosten der Verkehrsunternehmen, die in dem Gebiet des Aufgabenträgers öffentliche Nahverkehrsleistungen anbieten oder erbringen,
- für Zahlungen an Unternehmen wegen gemeinwirtschaftlich erbrachter Leistungen im öffentlichen Personennahverkehr,
- zur Abdeckung von Kostendeckungsfehlbeträgen, die auf Grund von Verkehrskooperationen für den allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr entstehen.

Förderungsfähige Vorhaben nach Art. 2 des Gesetzes über Zuwendungen des Freistaates Bayern zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (BayGVFG)

Das BayGVFG sieht mit Relevanz für den Landkreis Coburg Zuwendungen für folgende Vorhaben von Gemeinden, Landkreisen und kommunalen Zusammenschlüssen sowie Verkehrsunternehmen und sonstigen Vorhabensträgern des ÖPNV vor:

- Bau oder Ausbau von besonderen Fahrspuren für Omnibusse,
- Bau oder Ausbau von öffentlichen Umsteigeanlagen an Straßen zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs,
- Bau oder Ausbau von Umsteigeanlagen, zentralen Omnibusbahnhöfen und Haltestelleneinrichtungen sowie von Betriebshöfen und zentralen Werkstätten, soweit sie dem öffentlichen Personennahverkehr dienen,
- Beschleunigungsmaßnahmen für den öffentlichen Personennahverkehr, insbesondere rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme und technische Maßnahmen zur Steuerung von Lichtsignalanlagen,
- die Beschaffung von Linienomnibussen und Gelenkomnibussen sowie Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe, soweit diese zum Erhalt und zur Verbesserung von Linienverkehren nach § 42 des Personenbeförderungsgesetzes erforderlich sind und überwiegend für diese Verkehre eingesetzt werden.

Richtlinie zum Förderprogramm Ergänzender Nahverkehrsangebote zur Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum mit bedarfsorientierten Bedienformen des allgemeinen ÖPNV und Pilotprojekten landkreisübergreifender Expressbusverbindungen im Omnibusverkehr (ErNa)

Seite | 303

Der Freistaat Bayern fördert Maßnahmen zur Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum. Die Förderung erfolgt dabei ohne Rechtsanspruch im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel. Dies betrifft die Einrichtung und die wesentliche Erweiterung von Projekten zur Verbesserung der Mobilität insbesondere im ländlichen Raum.

Förderfähige Projekte sind insbesondere:

- flexible und bedarfsorientierte Bedienformen im ÖPNV,
- landkreisübergreifende Expressbusverbindungen.

Flexible und bedarfsorientierte Bedienformen sollen das Verkehrsangebot des regulären Linienverkehrs örtlich und zeitlich ergänzen. Die Förderung von landkreisübergreifenden Expressbusverbindungen erfolgt dabei nachrangig zur Förderung von bedarfsorientierten Bedienformen.

Richtlinien für die Gewährung von Zuwendungen des Freistaates Bayern für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV-Zuwendungsrichtlinien – RZÖPNV):

Gegenstand der Förderung dieser Richtlinie sind:

- Beschleunigungsmaßnahmen, insbesondere rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme und technische Maßnahmen zur Steuerung von Lichtsignalanlagen mit dem Ziel der Bevorrechtigung von Fahrzeugen des ÖPNV,
- Rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme (RBL/ITCS), welche den Betriebsablauf der ÖPNV-Systeme beschleunigen oder verbessern, um dadurch die Attraktivität des ÖPNV zu steigern (insbesondere durch Anschlusssicherung, Fahrgastinformation mit Echtzeitdaten und Unterstützung im Störfallmanagement sowie bei der Steuerung bedarfsgerechter Verkehrsangebote).

WLAN-Förderung (Bayern-WLAN)

Für jeden Landkreis und jede kreisfreie Stadt werden für 20 Busse die Installationskosten bis zu 2.000 € je Bus und für 20 Busse die Installationskosten bis zu 1.000 € je Bus vom Freistaat übernommen. Jeder Landkreis und jede kreisfreie Stadt erhält somit bis zu 60.000 €. Landkreise und kreisfreie Städte im Raum mit besonderem Handlungsbedarf erhalten die Installationskosten von bis zu 2.000 € je Bus für weitere 10 Busse. Sie werden dadurch mit bis zu 80.000 € unterstützt.

Weitere Busse können mit mobilem BayernWLAN ausgestattet werden. Hier profitieren die Landkreise und kreisfreien Städte von den günstigen Rahmenvertragsbedingungen, tragen aber die Kosten für die Installation selber.

14 Weiterentwicklung des Stadtverkehrs Coburg

Für den Stadtverkehr Coburg erfolgt ab 01.11.2029 eine Neuvergabe des ÖDV. In diesem Vergabeprozess ist im Zusammenspiel mit der Veröffentlichung der Vorab-bekanntmachung (frühestens Sommer 2027) zu klären und zu entscheiden, ob und in welcher Ausprägung die Anforderungen an das Liniennetz, die Bedienung, die Fahrzeuge und die Betriebsdurchführung anzupassen wären.

Dieser Entscheidungsprozess soll, wie bereits bei der Vergabe des ÖDA ab 2019, als Teilfortschreibung des NVP erfolgen. Vorgesehen wird dazu eine Evaluierung des Stadtverkehrs im Hinblick auf die räumliche und zeitliche Verteilung der Fahrgast-nachfrage und die Auslastung der Fahrten. Auf Basis solcher fundierter Daten kön-nen Überlegungen zu Veränderungen im Liniennetz vorgenommen werden.

14.1 Ideen zur Weiterentwicklung des Stadtverkehrs

Einrichtung einer „Qualitätslinie“ als Pilotprojekt

Profilierung der Linie 1401 als eine der nachfragstärksten Linie im Coburger Bus-netz als hochwertige Buslinie mit allen Facetten eines modernen Busproduktes.

Konsequente Produktbildung mit den Merkmalen:

- tagesdurchgängiger 30-Minuten-Takt,
- Elektrobuseinsatz (Pilotlinie E-Bus),
- hochwertiges Fahrzeugambiente,
- durchgängig barrierefreie Haltestellen,
- DFI an (nahezu) allen Haltestellen,
- moderne Fahrradabstellanlagen an relevanten Haltestellen (ggf. als Mobilitäts-stationen).



Abbildung 50: Beispiel für einen „Qualitätsbusverkehr“ (Schaffhausen, Schweiz)

Weiterentwicklung des AST im Abendverkehrs zum durchgängigen Nachtverkehr (perspektivisch)

Bereitstellung eines öffentlichen Mobilitätsangebotes im gesamten Stadtgebiet rund um die Uhr (24/7) zur Verbesserung

- des Mobilitätsangebotes im nächtlichen Freizeitverkehr am Wochenende,
- zur Erreichbarkeit der medizinischen Notaufnahmen rund um die Uhr
- und als Mobilitätsangebot für Berufstätige mit frühem Arbeitsbeginn/ spätem Arbeitsende

mit Ausbau in Stufen:

- 1. Schritt: Nächte vor Samstagen, Sonntagen und Feiertagen,
- 2. Schritt: Nächte vor Freitag,
- 3. Schritt: alle Nächte.

Anpassung des Liniennetzes in Folge des Klinikneubaus

Der zukünftige Standort des Klinikums befindet sich im nordöstlichen Stadtgebiet an der Peripherie des Liniennetzes. Um am neuen Standort eine nahezu gleichwertige ÖPNV-Anbindung wie heute gewährleisten zu können, sind zusätzliche Linien und eine Leistungsmehrung unausweichlich.

Die optimale Anbindung mit modifizierten Linienführungen ist im Detail zu untersuchen. Denkbar ist eine Führung der Linie 2 über die Von-Grüner-Straße und der Linien 3/ 13 in gegenläufiger Führung über die Wilhelm-Ruß-Straße.

Exkurs: Ringlinien in Mittelstädten

In Coburg werden in den letzten Jahren im politischen Raum und in der Öffentlichkeit die Sinnhaftigkeit von Ringlinien im Stadtbusnetz diskutiert.

Ringlinien sind in Mittelstädten in Deutschland die absolute Ausnahme, auch in kleineren Großstädten sind nur wenige Beispiele bekannt (z. B. Regensburg (Linie 4 im Stadtwesten/ Stadtsüden zur Uni)). Ringlinien haben i. d. R. nur dann nennenswerte Fahrgastzahlen, wenn die Linie große Wohngebiete (Verkehrsquellen) mit publikums- und/ oder arbeitsplatzintensiven Einrichtungen (z. B. Großkliniken, Shoppingcenter, Büroparks, Universitäten) verbindet, an diesen Verkehrszielen eine spürbare Parkplatznot herrscht und die Linie mindestens alle 30 Minuten und ganztägig verkehrt. Diese Voraussetzungen sind in Mittelstädten jedoch nur sehr selten gegeben.

14.2 Dekarbonisierung des Stadtbusverkehrs

Das „Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge“²⁸¹ legt für die öffentliche Auftragsvergabe verbindliche Mindestziele für saubere und emissionsfreie Fahrzeuge fest. Die Vorgaben verpflichten insbesondere die öffentliche Hand einen (im Gesetz festgelegten) Teil der angeschafften Fahrzeuge zukünftig als saubere bzw. emissionsfreie Fahrzeuge vorzusehen.

Es wurden im Gesetz feste Quoten für

- die Beschaffung sauberer und emissionsfreier Fahrzeuge durch die öffentliche Auftragsvergabe
- bzw. die Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im Bereich des ÖPNV

festgelegt.

Das Gesetz beinhaltet Referenzzeiträume mit wachsenden Erfüllungsquoten, Regelungen zu Ausnahmen für bestimmte Fahrzeugtypen sowie die Möglichkeit zur Erlassung von Länderregelungen bzw. länderübergreifende Vereinbarungen.

Die Stadt Coburg als Aufgabenträger hat mit der ab 2029 anstehenden Neuvergabe des ÖDA die Erforderlichkeit der Umsetzung dieser Vorschrift zu prüfen und konkrete Vorgaben zur Umsetzung beim beauftragten Verkehrsunternehmen festzulegen.

²⁸¹ Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161 vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge sowie zur Änderung vergaberechtlicher Vorschriften; vom 9. Juni 2021

15 Linienbündelungskonzept Landkreis Coburg

Die Liniengenehmigungen der Linien im straßengebundenen ÖPNV in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Coburg laufen zum 31.08.2026 aus. Die Linienverkehre werden seit dem 01.09.2016 nach einer wettbewerblichen Vergabe eines ÖDA durch die Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF) betrieben. Mit Wirkung zum 01.09.2026 wird eine erneute wettbewerbliche Vergabe des ÖDA erforderlich.

Seite | 307

In der Fortschreibung des NVP wird das ursprüngliche Linienbündelungskonzept aus dem NVP 2015 unverändert fortgeschrieben. Der Landkreis Coburg hatte 2015 im Nahverkehrsraum **zwei Linienbündel** zur Gewährleistung des „öffentlichen Verkehrsinteresses“ (Sicherstellung der „ausreichenden Verkehrsbedienung“ zu geringstem Zuschussbedarf des Aufgabenträgers) festgeschrieben. Die Linienbündel entsprechen den im Landkreis abgrenzbaren zwei in sich geschlossenen Verkehrsräumen (Linienbündel „West“ mit Ausrichtung auf Coburg; Linienbündel „Ost“ mit Ausrichtung auf Coburg und Neustadt b. Coburg). Die beiden Bündel stellen jeweils ein Teilnetz im Sinne des § 8a Abs. 2 Satz 4 PBefG dar und bilden jeweils eine Gesamtleistung im Sinne des § 8a Abs. 2 Satz 4 PBefG.

Tabelle 47: Linienbündel im Landkreis Coburg (Fahrplanstand Dezember 2023)

Linienbündel „West“: Lautertal – Meeder – Bad Rodach – Weitramsdorf – Ahorn –Niederfüllbach – Untersiemau – Großheirath – Itzgrund – Seßlach	
Das Linienbündel „West“ ist auf das Oberzentrum Coburg als zentralen Netzknoten ausgerichtet. Der für die Linienbündelung relevante Schulstandort ist Coburg.	
Maßgebende Verknüpfungspunkte im Linienbündel:	
<ul style="list-style-type: none"> • Coburg, ZOB; Coburg, Theaterplatz • Bad Rodach, Bahnhof • Großwalbur, Bahnhof 	
Genehmigungsrechtliche Wirksamkeit: seit 01.09.2016	
Verkehrsleistung im Landkreis Coburg: ca. 800.000 Fahrplankilometer	
Linie	Linienführung
1451	Coburg – Seßlach
1453	Coburg – Ahorn – Seßlach (ab 01.11.2029)
1465	Coburg – Meeder – Bad Rodach
1468	Coburg – Lautertal (Rottenbach)
1469	Coburg –Itzgrund/ Lichtenfels

Linienbündel „Ost“: Dörfles-Esbach – Rödentel – Neustadt b. Coburg – Sonnefeld – Weidhausen bei Coburg – Ebersdorf b. Coburg – Grub a. Forst	
Das Linienbündel „Ost“ weist eine Ausrichtung der Linien auf die beiden Netzknoten Coburg (Verknüpfung mit dem Linienbündel „West“) und nachgeordnet Neustadt b. Coburg auf. Prägende Schulstandorte im Linienbündel sind Coburg und Neustadt b. Coburg.	
Maßgebende Verknüpfungspunkte im Linienbündel: <ul style="list-style-type: none"> • Coburg, ZOB; Coburg, Theaterplatz • Neustadt b. Coburg, Arnoldplatz bzw. Feldstraße 	
Genehmigungsrechtliche Wirksamkeit: seit 01.09.2016	
Verkehrsleistung im Landkreis Coburg: ca. 460.000 Fahrplankilometer	
Linie	Linienführung
1452	Coburg – Rödentel – Neustadt b. Coburg – Sonneberg
1454	Coburg – Ebersdorf b. Coburg – Sonnefeld – Weidhausen – Mitwitz – Kronach
1467	Coburg – Großgarnstadt – Sonnefeld
1475	Rödentel – Fehheim – Neustadt b. Coburg
1478	Sonnefeld – Mitwitz – Neustadt b. Coburg
1479	Weidhausen – Sonnefeld – Großgarnstadt – Neustadt b. Coburg
1485	Rufbus Neustadt – Haarbrücken – Ketschenbach – Bergdörfer
1486	Rufbus Meilschnitz – Wildenheid – Neustadt

16 Finanzierungskonzept

- Im NVP sind aktuell nur sehr grobe Abschätzungen zur Entwicklung des zukünftigen Finanzierungsbedarfes für den Landkreis Coburg möglich. Hintergrund ist, dass aktuell mehrere Kostentreiber die ÖPNV-Branche prägen und zu massiven Unsicherheiten in der deutschen ÖPNV-Landschaft führen.
- Der Fahrermangel und die absehbaren Tarifabschlüsse werden in Zukunft eine signifikante Zunahme der Fahrerkosten zur Folge haben.
- Die starke Ausrichtung in den Regionalverkehren auf die Bedienung der Schulstandorte wird wegen der unproduktiven Dienstplangestaltungen dazu führen, dass die Fahrpersonalpausen verstärkt mitvergütet werden müssen.
- Das vielerorts zu beobachtende veränderte Kalkulationsverhalten der Bieter in Ausschreibungsverfahren mit weitreichender Einpreisung der denkbaren (und tlw. auch unwahrscheinlichen) Risiken erhöht merklich die Angebotspreise.
- Die Dynamisierung der Kostenentwicklung ist kaum einschätzbar. Auch die Abschätzung der zukünftigen Erlösentwicklung ist aktuell nicht belastbar möglich, da der Paradigmenwechsel in 2023, vom nutzerfinanzierten zum steuerfinanzierten ÖPNV („D-Ticket“) gravierende Auswirkungen nach sich zieht.
- Im Landkreis Coburg ist ab September 2026 vor diesem Hintergrund im Regionalbusverkehr auch ohne Angebotsausbau von einer deutlichen Erhöhung der Leistungsvergütung an das beauftragte Verkehrsunternehmen auszugehen. Für eine (unveränderte) Verkehrsleistung im Landkreis Coburg sollte ab 2026 ggü. 2023/2024 mindestens eine um rund 50 % höhere, im schlechtesten Fall sogar bis zu 100 % höhere Vergütung eingeplant werden.