



ARGE ÖPNV Stadt und Landkreis Coburg

Fortschreibung des Nahverkehrsplans für Stadt und Landkreis Coburg

**Anlagenband III -
Synopsis der Stellungnahmen im Rahmen
des Beteiligungsverfahrens**

ARGE ÖPNV Stadt und Landkreis Coburg

Fortschreibung des Nahverkehrsplans für Stadt und Landkreis Coburg

**Anlagenband III –
Synopsis der Stellungnahmen im Rahmen
des Beteiligungsverfahrens**

Aufgabenträger:

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

Kassel, Juli 2015

Synopse der Stellungnahmen im Anhörungsverfahren zur „Fortschreibung des Nahverkehrsplans“ Stadt und Landkreis Coburg

Stand Juli 2015

Erläuterung:

- Hinweise der Anhörungsberechtigten zu redaktionellem Änderungs- und Ergänzungsbedarf sind in der Synopse nicht dargestellt.
- Die Stellungnahmen werden nachfolgend in der Originalformulierung dokumentiert.
- Die in „**fett**“ gedruckten Passagen in den rechten Spalten beinhalten neue Formulierungen, Überarbeitungen und/oder Ergänzungen, die in den Endbericht übernommen werden.

Inhalt:

1	Stellungnahmen zuständige Stellen bei Stadt und Landkreis Coburg	1
1.1	Stellungnahme Stadt Coburg – Stadtbauamt / Verkehrsplanung	1
1.2	Stellungnahme Kreisbaulastträger	2
1.3	Stellungnahme Landratsamt Coburg Untere Straßenverkehrsbehörde	2
2	Stellungnahmen der kreisangehörigen Kommunen	3
2.1	Stellungnahme Gemeinde Weitramsdorf	3
2.2	Stellungnahme Gemeinde Niederfüllbach (Verwaltungsgemeinschaft Grub am Forst)	5
2.3	Stellungnahme Stadt Bad Rodach	6
2.4	Stellungnahme Gemeinde Dörfles-Esbach	7
2.5	Stellungnahme Stadt Seßlach	8
2.6	Stellungnahme Gemeinde Sonnefeld	9
2.7	Stellungnahme Stadt Rödental	11
2.8	Stellungnahme Gemeinde Meeder	14
2.9	Stellungnahme Stadt Neustadt bei Coburg	17
2.10	Stellungnahme Gemeinde Großheirath	19
2.11	Stellungnahme Gemeinde Lautertal	20
2.12	Stellungnahme Gemeinde Grub an Forst (Verwaltungsgemeinschaft Grub am Forst)	21
2.13	Stellungnahme Gemeinde Ahorn	22
2.14	Stellungnahme Gemeinde Untersiemau	23

3	Stellungnahmen Nachbar-Aufgabenträger	24
3.1	Stellungnahme Landkreis Kronach	24
3.2	Stellungnahme Landkreis Sonneberg.....	26
3.3	Stellungnahme Landratsamt Hildburghausen	28
3.4	Stellungnahme Landratsamt Haßberge	31
3.5	Stellungnahme Landratsamt Lichtenfels.....	33
3.6	Stellungnahme Landratsamt Bamberg	34
4	Stellungnahmen Bundes- und Landesdienststellen	35
4.1	Stellungnahme Regierung Oberfranken.....	35
5	Stellungnahmen Verkehrsunternehmen.....	37
5.1	Stellungnahme Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF)	37
5.2	Stellungnahme Haida-Reisen.....	39
6	Stellungnahmen Träger öffentlicher Belange / Sonstige	40
6.1	Stellungnahme VCD und PRO BAHN	40
6.2	Stellungnahme Industrie- und Handelskammer (IHK)	78
6.3	Stellungnahme Seniorenbeirat der Stadt Coburg	82
6.4	Stellungnahme Behindertenbeauftragter der Stadt Coburg	84
6.5	Stellungnahme Behindertenbeauftragter des Landkreises Coburg	85

1 Stellungnahmen zuständige Stellen bei Stadt und Landkreis Coburg

1.1 Stellungnahme Stadt Coburg – Stadtbauamt / Verkehrsplanung

1.1	19.05.2015	Stadt Coburg – Stadtbauamt/ Verkehrsplanung	
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahme			Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
<p>In Kapitel 11.4.1.2 der Fortschreibung wird dargelegt, dass für den Stadtbus Coburg „zunächst keine konkreten Maßnahmen im Hinblick auf eine Überarbeitung des Liniennetzes oder des Bedienungsangebotes entwickelt werden“, sondern diese erst im Zusammenhang mit der Direktvergabe im Jahr 2019 erfolgen soll.</p> <p>Da aus Sicht der Stadtplanung verschiedene Impulse den Stadtbusverkehr betreffend gegeben werden sollten, bitten wir um frühzeitige Beteiligung im Rahmen der Fortschreibung. Unsere Anregungen beziehen sich auf Verdichtungen im flächenhaften Angebot sowie Taktverdichtungen, Hinweise auf Entwicklungsgebiete mit Verbesserung des ÖV Angebotes und Optimieren der Vernetzungsmöglichkeiten von Stadtbus – Fuß- und Radverkehr.</p> <p>Gerne stehen wir auch im Vorfeld zu einem gegenseitigen Informationsaustausch zur Verfügung.</p>			<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP</p>

1.2 Stellungnahme Kreisbaulastträger

1.2	20.05.2015	Kreisbaulastträger	
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahme			Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
Als Kreisstraßenbaulastträger habe ich keine Anmerkungen zum Nahverkehrsplan.			Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP

1.3 Stellungnahme Landratsamt Coburg Untere Straßenverkehrsbehörde

1.3	18.05.2015	Landratsamt Coburg Untere Straßenverkehrsbehörde	
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahme			Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
Gegen den Nahverkehrsplan habe ich aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht keine Einwände.			Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP

2 Stellungnahmen der kreisangehörigen Kommunen

2.1 Stellungnahme Gemeinde Weitramsdorf

2.1	05.06.2015	Gemeinde Weitramsdorf	
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahme			Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
Anlagenband Tabelle 9: Kommune: Weitramsdorf; Standort, Name; Verkaufsfläche <ul style="list-style-type: none"> • Netto Marken-Discount AG & Co. KG, Buchenweg 2; ca. 1.000 • Möbelhaus Izabela K., Coburger Str. 50; ca. 2.000 			Der NVP-Entwurf wird im Anlagenband I, Tabelle 9 entsprechend redaktionell ergänzt.
Anlagenband Tabelle 15: Kommune: Weitramsdorf; Entwicklung: <ul style="list-style-type: none"> • Schließung des Teegut-Marktes im Jahr 2013 • Schließung Direktvermarkter Strehler (Hofladen) • Ansiedlung EDEKA-Lebensmittelmarkt mit einer Verkaufsfläche von ca. 1.250 m² • Umsiedlung des Netto-Marktes in ein neues Gebäude, die Nachnutzung des alten Gebäudes ist noch unklar. 			Der NVP-Entwurf wird im Anlagenband I, Tabelle 15 entsprechend redaktionell ergänzt.
Anlagenband Tabelle 21: Kommune: Weitramsdorf; Genannte Schwachstellen/Thema: <ul style="list-style-type: none"> • Keine Anbindung von den Ortsteilen Hergramsdorf und Schlettach Wünschenswert wäre, dass die Thüringer Buslinie in Richtung Coburg an den Halte-			Der NVP-Entwurf wird im Anlagenband I, Tabelle 21 entsprechend redaktionell ergänzt.

2.1	05.06.2015	Gemeinde Weitramsdorf	
stellen in Weitramsdorf und Weidach hält.			
<p>Anlagenband Tabelle 24: Kommune: Weitramsdorf; Maßnahme; Größe; Realisierungszeitpunkt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Weitramsdorf OT Weidach; Errichtung eines EDEKA-Lebensmittelmarktes und Umzug Netto-Markt in Neubau, Bushaltestelle Buchenweg besteht dort bereits; ca. 1.250m²; 2015-06-05 Planungsphase 			<p>Der NVP-Entwurf wird im Anlagenband I, Tabelle 24 entsprechend reaktionell überarbeitet.</p>
<p>Anlagenband Tabelle 25: Kommune; Maßnahme; Umsetzungszeitpunkt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Weitramsdorf; Ausbau der Staatsstraße 2202 zwischen Altenhof und Tambach; 2015 Planungsphase 			<p>Der NVP-Entwurf wird im Anlagenband I, Tabelle 25 entsprechend reaktionell ergänzt.</p>
<p><i>Telefonische Ergänzung der Stellungnahme:</i> Änderung der Linienführung der Linie 8301 im Ortsteil Neundorf in Richtung Coburg: Zurzeit hält die Linie in Richtung Coburg an der B 303. Es ist der Wunsch der Gemeinde, die Linie zukünftig durch den Ort zu führen wie es bereits für die Gegenrichtung der Fall ist, so dass Ein- und Ausstiegshaltestelle wieder gegenüber liegen. Vorteile wären eine höhere Wartequalität und kürzere Wege zur Haltestelle. (Die Gemeinde hat bereits Gespräche mit dem die Linie 8301 derzeit bedienenden Verkehrsunternehmen im Hinblick auf eine Verlegung der Haltestelle geführt.)</p>			<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP; Die Maßnahme ist zum 06.07.2015 umgesetzt worden.</p>

2.2 Stellungnahme Gemeinde Niederfüllbach (Verwaltungsgemeinschaft Grub am Forst)

2.2	01.06.2015	Gemeinde Niederfüllbach (Verwaltungsgemeinschaft Grub am Forst)	
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahme			Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
Seite 8: Industriegebiet „Am Rennberg“, Rennbergweg, 96489 Niederfüllbach			Der NVP-Entwurf wird im Anlagenband I, Tabelle 6 entsprechend redaktionell überarbeitet.
Seite 21: keine Freizeiteinrichtung vorhanden			Der NVP-Entwurf wird im Anlagenband I, Tabelle 12 entsprechend redaktionell überarbeitet.
Seite 25: Baugebiet „Herrschaftsfeld“, 1. u. 2. Bauabschnitt vollständig bebaut, voraussichtlich 2016 wird 3. BA erschlossen			Der NVP-Entwurf wird im Anlagenband I, Tabelle 14 entsprechend redaktionell überarbeitet.
Seite 44: „Herrschaftsfeld“ 10 Grundstücke			Der NVP-Entwurf wird im Anlagenband I, Tabelle 24 entsprechend redaktionell überarbeitet.

2.3 Stellungnahme Stadt Bad Rodach

2.3	03.06.2015	Stadt Bad Rodach	
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahme			Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
<p>Nach Rücksprache mit unserem Bürgermeister, Herrn Tobias Ehrlicher, müsste bei der geplanten Buslinienzusammenlegung das "Rufbusangebot" für Bad Rodach dementsprechend weiter ausgebaut werden, sprich ein täglicher Busverkehr nach Bedarf möglich sein.</p>			<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP</p> <p>Das neue Bedienungsmodell für den Landkreis Coburg sieht eine Ausdehnung des Rufbus-Angebotes im Raum Bad Rodach vor.</p>

2.4 Stellungnahme Gemeinde Dörfles-Esbach

2.4	02.06.2015	Gemeinde Dörfles-Esbach	
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahme			Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
<p>„Der Gemeinderat der Gemeinde Dörfles-Esbach nimmt den Nahverkehrsplanentwurf für Stadt und Landkreis Coburg über den 31.08.2016 hinaus zur Kenntnis. Der Gemeinderat weist mit Nachdruck darauf hin, dass das Angebot für den öffentlichen Personennahverkehr im Bereich der Gemeinde ein Standortfaktor für den Wohn- und Gewerbestandort Dörfles-Esbach ist, und mindestens in seinem jetzigen Umfang erhalten bleiben muss. Dies gilt auch und insbesondere für den Schienenpersonennahverkehr.“</p>			Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP
<p>Daneben wurde noch darauf hingewiesen, dass auch die OVF-Buslinie 8312 Coburg – Neustadt bei Coburg mindestens, was die Nachtfahrten betrifft, beibehalten werden soll.</p>			Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP
<p>Was die Daten betrifft, so bitten wir die Gewerbeflächen auf Seite 7 Anlage I zu ergänzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Das Gewerbegebiet Ziegelei im Osten hat eine Fläche von ca. 17,62 ha. • Das Gewerbegebiet im Westen der Gemeinde hat eine Fläche von ca. 20,35 ha. Zu verfügbaren Flächen können keine Angaben gemacht werden. 			Der NVP-Entwurf wird im Anlagenband I, Tabelle 6 entsprechend redaktionell ergänzt.
<p>Bis auf die Einwohnerdaten können die Daten nicht überprüft werden. Außer dass unterschiedliche Stichtage in den Tabellen zugrunde liegen wurden hier keine Auffälligkeiten festgestellt.</p>			Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP
<p>Die Gemeinde Dörfles-Esbach ist Standort der Grundschule für die Gemeinde Dörfles-Esbach und Lautertal. Die Mittelschule für beide Gemeinden befindet sich in Lautertal (Seite 10).</p>			Der NVP-Entwurf wird im Anlagenband I, Tabelle 7 entsprechend redaktionell überarbeitet.

2.5 Stellungnahme Stadt Seßlach

2.5	01.06.2015	Stadt Seßlach	
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahme			Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
<p>Tabelle 9 Einzelhandel: Im Mai 2015 hat ein Edeka –Einkaufsmarkt in Seßlach eröffnet; VKF 1200m², Haltestelle vor der Türe. Dafür hat der bisherige kleine Edekamarkt Schmidt in der Poststraße zum gleichen Zeitpunkt geschlossen.</p>			Der NVP-Entwurf wird im Anlagenband I, Tabelle 9 entsprechend reaktionell ergänzt.
<p>Tabelle 12 Freizeiteinrichtungen/Freizeitanlage in Autenhausen mit Freibad, kleinen Camping- und Zeltplatz; Besucherzahlen k.A.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Campingplatz „Sonnland“ in Seßlach, Privater Betreiber, die beiden letzten Jahre umfassend modernisiert und erweitert (z.B. Schwimmteich) 			Der NVP-Entwurf wird im Anlagenband I, Tabelle 12 entsprechend reaktionell ergänzt.
<p>Tabelle 15</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dorfladen Heilgersdorf; örtliche Grundversorgung sichergestellt • Edekamarkt Seßlach s. Tabelle 9 			Der NVP-Entwurf wird im Anlagenband I, Tabelle 15 entsprechend reaktionell überarbeitet.
<p>Tabelle 24</p> <ul style="list-style-type: none"> • In 2016 soll eine Demenz-WG in ehemaligen landwirtschaftlichen Anwesen in Dietersdorf eingerichtet werden. Förderung über Amt für ländliche Entwicklung Bamberg, Betreiber Diakoniestation Weitramsdorf-Seßlach. Umsetzung sicher 			Der NVP-Entwurf wird im Anlagenband I, Tabelle 24 entsprechend reaktionell ergänzt.

2.6 Stellungnahme Gemeinde Sonnefeld

2.6	14.06.2015	Gemeinde Sonnefeld	
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahme			Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
<p>1. Sonnefeld als Mittelschulstandort</p> <p>Sonnefeld als zentraler Mittelschulstandort des östlichen Landkreises Coburg beherbergt die Mittelschüler aus den Gemeinden Sonnefeld (47 Mittelschüler zum 01.10.2014), Weidhausen b. Coburg (42), Mitwitz (39) und Schneckenlohe (11). Die Schülerbeförderung nach Sonnefeld (mit Weiterverteilung der Grundschul Kinder der 1. und 2. Klassen nach Gestungshausen) am Morgen und die Heimfahrten am Mittag und Nachmittag werden dabei nahezu vollständig durch den Schulverband Sonnefeld mit eigens hierfür angemieteten Fahrzeugen bewerkstelligt. Hinzu kommen die durch die Gründung des Mittelschulverbundes "Rund um den Prälax" zusätzlich anfallenden Beförderungen (z. B. von Neustadt bzw. Rödental nach Sonnefeld, von Sonnefeld zum gebundenen Ganztagesangebot nach Ebersdorf usw.).</p> <p>Wir bitten um Prüfung, ob und inwieweit diese Schülerströme vom ÖPNV aufgenommen werden könnten. Fahrpläne mit den Einstiegsstellen aller Schüler können bei Bedarf gerne zur Verfügung gestellt werden.</p>			<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP</p> <p>Zuständig für die Beförderung der Schüler an Grund- und Mittelschulen sind im Freistaat Bayern grundsätzlich die Kommunen. Der Landkreis Coburg bietet an, außerhalb des NVP-Verfahrens Gespräche mit der Gemeinde Sonnefeld im Hinblick auf die Organisation der Schülerbeförderung zu führen.</p>
<p>2. ASB-Pflegeheim, Seite 19 der Anlage 1:</p> <p>Sonnefeld ist seit einigen Jahren Standort eines Pflegeheimes mit 60 Betreuungsplätzen. Der Stand 2010 ist insoweit überholt.</p>			<p>Der NVP-Entwurf wird im Anlagenband I, Tabelle 11 entsprechend redaktionell überarbeitet.</p>

2.6	14.06.2015	Gemeinde Sonnefeld	
		<p>3. Neues Baugebiet "Am Dorfberg", Seite 25 der Anlage 1: 2015/16 wird das neue Wohnbaugebiet "Am Dorfberg" (in unmittelbarer Nähe zur bestehenden Haltestelle Weidhäuser Straße) mit 10 Bauparzellen erschlossen.</p>	<p>Der NVP-Entwurf wird im Anlagenband I, Tabelle 14 entsprechend redaktionell ergänzt.</p>
		<p>4. Barrierefreiheit von Haltestellen, Seite 36 der Anlage 1: Noch im Jahr 2015 werden die Haltestellen Domänenplatz und Weidhäuser Straße (jeweils in Fahrtrichtung Coburg) barrierefrei ausgebaut).</p>	<p>Der NVP-Entwurf wird im Anlagenband I, Tabelle 18 entsprechend redaktionell ergänzt.</p>
		<p>5. Bevölkerungsprognose, Seite 41 der Anlage 1: Der Entwurf prognostiziert für Sonnefeld für das Jahr 2015 eine Einwohnerzahl von 4.769. Aktuell beläuft sich die Einwohnerzahl ausweislich des Melderegisters auf 4.890 (Hauptwohnsitze). Insoweit verläuft die Einwohnerentwicklung zwar negativ, aber positiver als erwartet. Die Zahlen sollten aktualisiert werden.</p>	<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP</p> <p>Die Bevölkerungsprognose basiert auf Daten, die im Rahmen des Modellvorhabens der Raumordnung „Aktionsprogramm regionale Daseinsvorsorge“ des Landkreises Coburg bei allen kreisangehörigen Kommunen erhoben wurde. Da es sich um eine einheitliche Datengrundlage handelt, soll im NVP an diesen Basisdaten festgehalten werden.</p>

2.7 Stellungnahme Stadt Rödental

2.7	16.06.2015	Stadt Rödental	
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahme			Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
<p>Im Entwurf der Fortschreibung des Nahverkehrsplans für Stadt und Landkreis Coburg vom 11.05.2015 bitten wir um Berichtigung im Hauptband des NVP auf Seite 47 und 49 Zl. 3, dass Rödental bereits "Mittelzentrum" und nicht mögliches Mittelzentrum ist.</p>			<p>Der NVP-Entwurf wird in Kapitel 5.2, Tabelle 8 auf Seite 47 und in Kapitel 5.2 auf Seite 49 entsprechend überarbeitet.</p> <p>Als Quelle wird bei Tabelle 8 der LEP 2013 ergänzt, gemäß dem die Stadt Rödental zum Mittelzentrum bestimmt wird.</p>
<p>Betreffend der Umsetzung der Barrierefreiheit an den Haltestellen, nehmen wir wie folgt Stellung: Zur Barrierefreiheit an den Haltestellen der Stadt Rödental wird aus Kostengründen eine schrittweise Umsetzung im Zusammenhang mit laufenden Baumaßnahmen langfristig eingeplant.</p>			<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP</p>
<p>Des Weiteren bitten wir im NVP Hauptband, S. 56, Tabelle 15 um Ergänzung bei Arbeitsplatzstandort Rödental Firma St. Gobain, Industriekeramik, ca. 400 Arbeitsplätze Firma Schulze GmbH & Co. KG, Möbelhaus, ca. 220 Arbeitsplätze Firma Wöhner GmbH & Co.KG, Elektrotechn. Systeme, ca. 200 Arbeitsplätze Martin Metallverarbeitung GmbH, CT Blumenrod, ca. 120 Arbeitsplätze</p>			<p>Im NVP-Entwurf wird Tabelle 15 in Kapitel 5.4.1 (Seite 57) in Teilen redaktionell überarbeitet.</p> <p>Grundsätzlich sind jedoch im Textteil des NVP Arbeitsplatzstandorte mit mehr als 250 Beschäftigten am Standort ausge-</p>

2.7	16.06.2015	Stadt Rödental	
		<p>Firma Bauer GmbH & Co. KG, Feinkostwaren, ca. 90 Arbeitsplätze Firma Werner Lieb GmbH & Co. KG, ca. 80 Arbeitsplätze Sinit Kunststoffwerke GmbH, ca. 70 Arbeitsplätze Firma Hummel Manufaktur GmbH, ca. 60 Arbeitsplätze Firma Coburger Handtuch-u. Mattenservice, ca. 50 Arbeitsplätze Firma Fehn GmbH & Co. KG, Spielwarenherstellung, ca. 40 Arbeitsplätze Firma Lemoch, Metallbau, ca. 20 Arbeitsplätze Firma Skrobanek GmbH, Metallbearbeitung, ca. 10 Arbeitsplätze</p>	<p>wiesen, da nur diese eine gewisse Relevanz für den ÖPNV aufweisen.</p>
		<p>Hauptband des NVP, Seite 58, bitte das Industrie-/Gewerbegebiet Oeslau-West mit 4,2 ha (analog Anlagenband I Seite 8) ergänzen.</p>	<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP Im Textteil des NVP sind Gewerbegebiete > 10 ha aufgeführt, da nur diese eine gewisse Relevanz für den ÖPNV aufweisen.</p>
		<p>Anlagenband I, Seite 25, es fehlt Rödental komplett, bitte Baugebiet Rennersberg 10 WE, Baugebiet Mahnbergäcker ergänzen, hier entstehen ca. 50 WE.</p>	<p>Der NVP-Entwurf wird im Anlagenband I, Tabelle 14 entsprechend redaktionell ergänzt.</p>
		<p>Anlagenband I, Seite 27 bei Rödental bitte ergänzen: Entwicklung Im Stadtteil Oeslau entstehen zentral neue Einkaufsmöglichkeiten im Anna-Park, Oeslauer Straße. Das Gewerbegebiet Oeslau-West hat durch das Einkaufszentrum Admira-Center, sowie die Schuhmärkte Mücke und Schuh-Profi, sowie gegenüberliegend Aldi-Markt, dm-Drogeriemarkt, Schuhmarkt Deichmann und Textilmarkt AWG an Attraktivität gewonnen.</p>	<p>Der NVP-Entwurf wird im Anlagenband I, Tabelle 15 entsprechend redaktionell ergänzt.</p>

2.7	16.06.2015	Stadt Rödentel	
Der Mediamarkt wird nach Coburg, "Lauterer Höhe" abwandern. Bushaltestellen bestehen bereits und wurden im laufenden Jahr zusätzlich eingerichtet, diese werden im Stundentakt angefahren.			
Wie telefonisch mit Ihnen besprochen ist betreffend Schülerbeförderung, die entsprechende Flexibilität wie bisher gewährleistet.		Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP	
Weitere Ergänzungen, die Stadt Rödentel betreffend, sind aktuell nicht nötig.		Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP	

2.8 Stellungnahme Gemeinde Meeder

2.8	17.06.2015	Gemeinde Meeder	
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahme			Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
Seite 7: Zeichen "Schlösser und Burgen" angebracht nahe Bahnhof Wiesenfeld, hier jedoch falsch. Richtig wäre: Meeder (Sternbergschloss), Moggenbrunn (Wasserschloss), nahe Mirsdorf (Alexandrinenhütte, da früher Turmanlage, bzw. besser "Einrichtung/Anlage im Bereich Freizeit")			Der NVP-Entwurf wird die Karte 4 entsprechend redaktionell überarbeitet.
Seite 7: Zeichen "Einzelhandelsschwerpunkt (Verkaufsfläche > 1.000 m ²)" richtig, wenn damit das Potential gemeint ist, falsch, wenn tatsächliche Begebenheiten gemeint sind, denn "NahKauf" wurde aufgegeben. Es verbleibt nur noch der Sagasser Getränkemarkt.			Der NVP-Entwurf wird die Karte 4 entsprechend redaktionell überarbeitet.
Seite 7: Anna-B.-Eckstein-Schule Meeder (Grundschule) nicht verzeichnet.			Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP Der Schulverkehr an Grundschulen wird maßgeblich im freigestellten Verkehr abgewickelt. Dieser ist nicht Bestandteil des NVP. Aus diesem Grund wurde auf eine kartografische Aufbereitung der Grundschulstandorte im Landkreis verzichtet.
Seite 7: Alexandrinenhütte auf Sennigshöhe nicht verzeichnet z. B. als "Einrichtung/Anlage im Bereich Freizeit"			Der NVP-Entwurf wird die Karte 4 entsprechend redaktionell überarbeitet.

2.8	17.06.2015	Gemeinde Meeder	
		8 (Anlagenb. 1): Gewerbe- und Industriegebiet ca. 8 - 10 ha. Weiteres Gewerbe beabsichtigt in Wiesenfeld, nahe Fa. Leuwico, bzw. nahe Fa. Milchwerke.	Der NVP-Entwurf wird im Anlagenband I, Tabelle 6 und Tabelle 24 entsprechend redaktionell ergänzt.
		13 (Anlagenb. 1): Grundschule: Nicht Volksschule Meeder. Bitte schreiben Sie daher Anna-B.-Eckstein-Schule Meeder (Grundschule), Schulstr. 18; Anzahl Schüler: 104	Der NVP-Entwurf wird im Anlagenband I, Tabelle 8 entsprechend redaktionell überarbeitet.
		17 (Anlagenb. 1): Frischemarkt ("NahKauf") zwischenzeitlich nicht mehr geöffnet. Aber: Anlage stellt auf Stand 2013 ab, dann richtig.	Im NVP-Entwurf wird im Anlagenband I, Tabelle 9 der folgende redaktionelle Zusatz ergänzt: <i>„Frischemarkt Meeder, Bahnhofstraße 22 (mittlerweile geschlossen)“</i>
		21 (Anlagenb. 1): Lernwerkstatt Frieden /Friedensmuseum: Einzugsbereich überregional, Besucher pro Jahr: 2900. Alexandrinenhütte auf der Sennigshöhe 526 m ü NN.: Einzugsbereich überregional, Besucher pro Jahr: 8000. Laurentiuskirche Meeder (Kirchspiel Meeder, Gebiet Ephore Bad Rodach/Gemeinden Meeder, Lautertal, Bad Rodach. Einzugsbereich: auch außerh. d. LK. Besucher pro Jahr: ca. 8000. Veranstaltungshalle "Fabrik Meeder", Fa. Babucke: Einzugsgebiet überregional und Besucher pro Jahr: 20000	Der NVP-Entwurf wird im Anlagenband I, Tabelle 12 entsprechend redaktionell ergänzt.

2.8	17.06.2015	Gemeinde Meeder	
		24 (Anlagenb. 1): Es fehlen: BEUERFELD "Oberes Gewend (Erweiterung)/ Vogelherd/ Lindenweg (Erweiterung)" (15 WE, 6/6/3 WE, 1,56 ha, 0,63/0,59/0,34 ha), zudem beabsichtigt: Erweiterung in Meeder (Thüringer Straße) und Wiesenfeld (Nahe Kindergarten, bzw. Verwirklichung Erbisäcker-Sellmbach).	Der NVP-Entwurf wird im Anlagenband I, Tabelle 14 entsprechend redaktionell ergänzt.
		36 (Anlagenb. 1): Ottowind: Taktile Leitstreifen: nein	Der NVP-Entwurf wird im Anlagenband I, Tabelle 18 entsprechend redaktionell überarbeitet.
		39/40 (Anlagenb. 1): Zustandsbewertung für Meeder: Die Gemeinde Meeder ist mehr denn je auf eine ordnungsgemäße Anbindung angewiesen. Auf keinen Fall dürfte eine Rückstufung erfolgen! Im Gegenteil: Es wird eine Erweiterung begrüßt, nachdem auch die Apotheke geschlossen wurde. Eine Verschlechterung der Anbindung ist auszuschließen.	Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP
		44 (Anlagenb. 1): Meeder: Überlegung: Errichtung einer Tankstelle und eines Discounters in Wiesenfeld zur Sicherung der Nahversorgung. Größe: k. A., Zeitpunkt: k. A., Verbindlichkeit: k.A.	Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP

2.9 Stellungnahme Stadt Neustadt bei Coburg

2.9	17.06.2015	Stadt Neustadt bei Coburg	
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahme			Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
1. Wir waren im Verfahren stets beteiligt und stimmen grundsätzlich allen in der Fortschreibung des Nahverkehrsplans ausgeführten Ausführungen und Zielen zu.			Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP
2. Der Vergleich von Einwohnerzahlen des Stat. Landesamtes mit Zensuszahlen ist nur bedingt aussagekräftig. Besser wäre m.E. ein Vergleich der Zensuszahlen Stand 9. Mai 2011 z.B. mit den letzten vorliegenden Zensuszahlen vom 30. Juni 2014. Vielleicht lässt sich ja das noch irgendwo aktuell mit einarbeiten, ohne die gesamten Zahlengrundlagen von 2012 ändern zu müssen. Allerneueste Zahlen Zensus zum 31.12.14 müssten demnächst auch beim LrA eintreffen.			Um auch die aktuellen Entwicklung nach der Zensus-Erhebung aufzuzeigen werden im NVP-Entwurf Kapitel 5.3.2, Tabelle 1 im Anlagenband I sowie Karte 2 entsprechend aktualisiert.
3. Schülerzahlen im Anlagenband I ergänzt: AG 850, Realschule 873, Glockenbergsschule 106			Der NVP-Entwurf wird im Anlagenband I, Tabelle 8 entsprechend redaktionell ergänzt.
4. Seite 39: Satz im Rahmen der Neuausschreibung... etwas modifizieren bleibt als Ziel festzuhalten, die Schulbuslinien möglichst in den ÖPNV zu integrieren. Sollte dies aus Kostengründen nicht möglich sein, muss zumindest wieder eine Mitfahrmöglichkeit für alle Bürger in den Schulbuslinien zu pauschalen Fahrpreisen möglich sein (z.B. 2 € für einfache Fahrt).			Im NVP-Entwurf wird im Anlagenband I, Tabelle 21 auf Seite 39 wie folgt redaktionell überarbeitet: <i>„Die südlichen Stadtteile sind noch nicht über den ÖPNV an die Kernstadt ange-</i>

2.9	17.06.2015	Stadt Neustadt bei Coburg	
			<p><i>bunden – im Rahmen der Neuausschreibung 2016 bleibt das Ziel festzuhalten, die Schulbuslinien möglichst in den ÖPNV zu integrieren. Sollte dies aus Kostengründen nicht möglich sein, muss zumindest wieder eine Mitfahrmöglichkeit für alle Bürger in den Schulbuslinien zu pauschalen Fahrpreisen möglich sein (z. B. 2 € für einfache Fahrt) sollten die Schulbuslinien in Neustadt komplett in den ÖPNV eingebunden werden.</i></p>
<p>5. Seite 41: die Bevölkerungsprognosen sind sehr vage. Hier könnte event. der unter Punkt 2 angeführte Vergleich 2011 bis 2014 mit den aktuellen Zensuszahlen ergänzt werden. Ist nur ein Vorschlag.</p>			<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP</p> <p>Die Bevölkerungsprognose basiert auf Daten, die im Rahmen des Modellvorhabens der Raumordnung „Aktionsprogramm regionale Daseinsvorsorge“ des Landkreises Coburg bei allen kreisangehörigen Kommunen erhoben wurde. Da es sich um eine einheitliche Datengrundlage handelt, soll im NVP an diesen Basisdaten festgehalten werden.</p>

2.10 Stellungnahme Gemeinde Großheirath

2.10	17.06.2015	Gemeinde Großheirath	
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahme			Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
1. Unseres Erachtens ist ein gemeinsamer Schulschluss unbedingt notwendig. Wir bitten Ihre Bemühungen in dieser Richtung unbedingt fortzusetzen.			Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP
2. Eine Kostenerstattung für die Rückfahrt nicht nur vom Schulort, sondern auch vom Ort des letzten Aufenthalts (z.B. Schüler verbringt wegen der Berufstätigkeit der Eltern den Nachmittag bei den Großeltern und fährt von dort nach Hause) ist aus unserer Sicht erforderlich.			Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP Die Kostenerstattung von Schülerzeitkarten ist nicht Bestandteil des NVP. Außerhalb des NVP können hierzu bilaterale Gespräche zwischen der Gemeinde und dem Sachaufwandsträger Landkreis Coburg geführt werden.
3. Ebenso wird eine Busverbindung am Freitagnachmittag für notwendig erachtet, da an manchen Schulen auch zu diesem Zeitpunkt Unterricht abgehalten wird.			Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP Die Einrichtung einer zusätzlichen Fahrt am Freitagnachmittag wird im Rahmen der konkreten Fahrplanerstellung geprüft.

2.11 Stellungnahme Gemeinde Lautertal

2.11	15.06.2015	Gemeinde Lautertal	
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahme			Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
Die Gemeinde Lautertal begrüßt die Ausweitung der Busverbindungen auf der Strecke 8318 (Samstag und Sonntag) im Vergleich zur Fahrplanänderung im Dezember 2014.			Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP
Als künftiges Anbindungsziel sollte die Fortführung der bisherigen SÜC-Busanbindung (Coburg / Wendeplatz Unterlauter) bis zum Ortsausgang Oberlauter mit aufgenommen werden. Die zusätzlich erforderliche Anbindung der weiter nördlich bestehenden Gemeindeteile Tiefenlauter bis Rottenbach könnte dann mit dem künftigen Betreiber des öffentlichen Nahverkehrs im Bedarfsverkehr erfolgen. Hierbei sollte möglichst Tarifeinheit angestrebt werden.			Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP Die Anregung wird im konzeptionellen Teil des NVP aufgegriffen und im Rahmen der Fahrplanerstellung weiter konkretisiert.
Im Übrigen ist es für die Gemeinde Lautertal und Dörfles-Esbach zwingend erforderlich, die Schulbusverbindung aus beiden Gemeinden zur Emil-Fischer-Grundschule Dörfles-Esbach und zur Mittelschule Am Lauterberg in Lautertal aufrechtzuerhalten".			Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP

2.12 Stellungnahme Gemeinde Grub an Forst (Verwaltungsgemeinschaft Grub am Forst)

2.12	09/16.06.2015	Gemeinde Grub am Forst (Verwaltungsgemeinschaft Grub am Forst)	
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahme		Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung	
zu NVP_Coburg_ENTWURF_Anhoerungsverfahren_Anlage_I			
<ul style="list-style-type: none"> Seite 7: Industriegebiet „Am Rennberg“, Rennbergweg, 96271 Grub a. Forst 		<p>Der NVP-Entwurf wird im Anlagenband I, Tabelle 6 entsprechend redaktionell überarbeitet.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> Seite 24: Nicht Herrschaftsfeld, sondern Baugebiet, „Altenberg“, ist aber bereits vollständig bebaut. Derzeit kein Baugebiet vorhanden 		<p>Der NVP-Entwurf wird im Anlagenband I, Tabelle 14 entsprechend redaktionell überarbeitet.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> Seite 46: Ausbau d. Ortsdurchfahrt Grub a. Forst Ende 2015 fertiggestellt 		<p>Der NVP-Entwurf wird im Anlagenband I, Tabelle 25 entsprechend redaktionell ergänzt.</p>	

2.13 Stellungnahme Gemeinde Ahorn

2.13	24.06.2015	Gemeinde Ahorn	
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahme			Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
<p>Unter Tab 11: Altenheime, bitten wir folgendes Unternehmen noch einzufügen: Casimir – Privat, Badstraße 20 B, 96482 Ahorn, OT Witzmannsberg, Pflegeplätze 25.</p>			<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP</p> <p>Im NVP sind Seniorenheime in Stadt und Landkreis Coburg mit mehr als 50 Plätzen aufgeführt, da nur diese eine gewisse Relevanz für den ÖPNV aufweisen.</p>

2.14 Stellungnahme Gemeinde Untersiemau

2.14	25.06.2015/13.07.2015	Gemeinde Untersiemau	
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahme			Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
1. Ein 120-Minutentakt für Untersiemau (Strecke Coburg – Untersiemau – Lichtenfels – in beide Richtungen) wird als angemessen gewertet und sollte als Minimum angestrebt werden.			Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP
2. Der vorgesehene Bedarfsverkehr (Busse verkehren nur wenn Bedarf telefonisch angemeldet wird) wird aus ökologischer und ökonomischer Hinsicht befürwortet.			Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP
3. Die Streckenführung über Haarth, Stöppach und Scherneck wird befürwortet, da mehr Bürger die Möglichkeit der Bus-Nutzung erhalten würden.			Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP
4. Es wird eine Optimierung der Stadtbusanbindung angestrebt. Eine Möglichkeit wäre es, zusammen mit den Gemeinden Großheirath und Ahorn einen kleineren Bus verkehren zu lassen der ca. 3 x pro Tag Fahrgäste zu einer Stadtbushaltestelle bringt und nachmittags wieder dort abholt. Ggf. wäre dies über ein staatliches Förderprogramm bezuschussbar?			Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP Mit Umsetzung des neuen Bedienungsmodells wird u. a. auch die Anbindung von Untersiemau an Coburg optimiert.

3 Stellungnahmen Nachbar-Aufgabenträger

3.1 Stellungnahme Landkreis Kronach

3.1	16.06.2015	Landkreis Kronach	
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahme			Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
<p>Durch die Einkürzung der heutigen Linie 8306 in Weidhausen wird die Anbindung der Orte im Landkreis Kronach eingestellt.</p> <p>Dem wird seitens des Landkreises Kronach zugestimmt, da die bestehende Linienverbindung ohnehin nicht fahrgastfreundlich ist.</p>			<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP</p>
<p>Im Sinne der propagierten Weiterentwicklung des gemeinsamen Wirtschaftsraumes Coburg – Kronach - Lichtenfels sollte jedoch eine bedarfsgerechte Anbindung in den frühen Morgenstunden (vor 7.00 Uhr) und in den Nachmittagslagen (ab 16.00 Uhr) in gemeinsamer finanzieller Trägerschaft (Landkreise Coburg und Kronach) in der Fortschreibung des NVP von Stadt und Landkreis Coburg berücksichtigt werden.</p> <p>Begründung: Trotz der Bahnanbindung zwischen Kronach und Coburg im 2-Studentakt mit 32-minütiger Fahrzeit beginnend um 7.47 Uhr ab Kronach, ist eine Anbindung an Arbeitgeber in Sonnefeld, Ebersdorf und im Raum Coburg für Pendler im ÖPNV zu spät und/oder auf direktem Weg nicht mehr möglich. Daher sollte vor allem den Pendlern in den frühen Morgen- und Nachmittagslagen (vor 7.00 Uhr und nach 16.00 Uhr) die Möglichkeit einer direkten ÖPNV-Anbindung gegeben werden.</p> <p>Deshalb wird von Seiten des Landkreises Kronach eine Express-Buslinie von Kronach nach</p>			<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP</p> <p>Dies ist eine interessante Anregung, bedarf jedoch aus Sicht des Aufgabenträgers Landkreis Coburg intensiver Abstimmungsgespräche zwischen allen Beteiligten außerhalb des NVP-Verfahrens.</p>

3.1	16.06.2015	Landkreis Kronach	
<p>Coburg mit pendlerfreundlichen Halten in Sonnefeld und Ebersdorf vorgeschlagen. Auch im Hinblick auf eine attraktive Anbindung an den zukünftigen ICE-Halt ab 2017 in Coburg sollte die Einführung einer solchen Express-Buslinie in gemeinsamer finanzieller Verantwortung von Kronach nach Coburg und zurück geprüft werden. Durch eine attraktive und effiziente Anbindung wird auch das Ziel verfolgt, den Motorisierten Individualverkehr (MIV) zu minimieren und dadurch Bedarfe potentieller Fahrgäste zu befriedigen.</p>			

3.2 Stellungnahme Landkreis Sonneberg

3.2	16.06.2015	Landkreis Sonneberg	
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahme			Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
Der Krankenhausstandort Sonneberg (im Rahmen des Klinikverbundes Regiomed) wird nicht erwähnt, obwohl der insbesondere für Neustadt bei Coburg Bedeutung hat. Die Erschließung erfolgt über den Stadtverkehr Sonneberg-Neustadt.			Im NVP wird in Kapitel 5.7 (Seite 64) ein Hinweis auf den Krankenhausstandort Sonneberg ergänzt.
Die Pendlerbeziehungen werden jährlich zum 30.06 ermittelt. Es wird empfohlen eine neuere Statistik zu verwenden, um die aktuellen Verhältnisse wiederzugeben.			Mit Beginn der Fortschreibung des NVP Mitte 2013 handelte es sich bei den aufgeführten Zahlen um die zu diesem Zeitpunkt aktuellsten offiziellen Zahlen. Diese waren dann Grundlage für die Erarbeitung der Pendleranalyse. Mit Erarbeitung des Entwurfs des Nahverkehrsplanes für das Anhörungsverfahren wurde geprüft, inwieweit aktuellere Zahlen Auswirkung auf die Ergebnisse der Analysen und Maßnahmen haben. Insgesamt spiegeln die Pendlerzahlen vom 30.06.2011 die wichtigsten Relationen sowohl innerhalb des Landkreisgebietes als auch über die Landkreisgrenze wider. Diese würden durch neueres Zahlenmaterial nicht wesent-

3.2	16.06.2015	Landkreis Sonneberg	
			<p>lich beeinflusst.</p> <p>Der Aufwand einer durchgehenden Änderung / Aktualisierung aller Zahlen einschließlich darauf beruhender Berechnungen hätte dem Nutzen nicht entsprochen.</p>
<p>Linie 8213: Der Wegfall von Fahrten der Linie 8312 verschlechtert die Anbindung von Sonneberg nach Coburg und zurück. Es wird gebeten die Möglichkeit der Fortführung der Fahrt um 4:45 Uhr ab Coburg zu prüfen. Die Fortführung der Spätfahrt wird ausdrücklich befürwortet.</p>			<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP</p> <p>Die Beibehaltung einer Fahrt gegen 04:00 Uhr ab Coburg wird außerhalb des NVP geprüft.</p>
<p>Linie 8311: Der Landkreis Sonneberg beabsichtigt die Linie auch in Zukunft weiterzuführen.</p>			<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP</p>

3.3 Stellungnahme Landratsamt Hildburghausen

3.3	12.06.2015	Landratsamt Hildburghausen	
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahme			Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
<p>Meine Fachabteilung hat den NVP insbesondere hinsichtlich der kreisübergreifenden Verbindungen geprüft. Wir sehen es kritisch, wenn durch die OVF im Falle Eisfeld und durch den Landkreis Coburg ab 1. September 2016 ein Rückzug von kreisübergreifenden Verbindungen stattfindet, sind sie doch für die Mobilität der Einwohner und Besucher unserer Region bedeutend.</p> <p>Notwendige Ausgaben für den ÖPNV in diesem Bereich werden vom Landkreis Hildburghausen allein getragen, aber die gesamte Region profitiert hiervon. Hier besteht Gesprächsbedarf.</p>			<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP</p> <p>Im Rahmen der eigenwirtschaftlichen Leistungen der OVF GmbH hatte der Landkreis Coburg keine weitere Entscheidungsoption.</p> <p>Der Aufgabenträger Landkreis Coburg ist gerne bereit, außerhalb des Prozesses zur Nahverkehrsplanung Gespräche mit dem Landkreis Hildburghausen zur Entwicklung nachhaltiger Lösungen hinsichtlich kreisgrenzüberschreitender Verbindungen zu führen.</p>
<p>Überhaupt sehen wir im vorliegenden Entwurf des NVP die Verflechtungen von Stadt und Landkreis Coburg mit den umliegenden Landkreisen nur ungenügend betrachtet. So gibt es erhebliche Wechselbeziehungen im Ausbildungs-, Berufs-, Besorgungs-, Einkaufs- und Freizeitverkehr. Diese sollten meines Erachtens stärkere Berücksichtigung finden.</p>			<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP</p> <p>Im Rahmen der Nahverkehrsplanung und im Vorfeld der anstehenden Vergabe der Verkehrsleistungen in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Coburg haben</p>

3.3	12.06.2015	Landratsamt Hildburghausen	
			<p>umfangreiche (Nachfrage-) Untersuchungen und eine intensive Beteiligung der Nachbar-Aufgabenträger hinsichtlich der kreisgrenzüberschreitenden Linien stattgefunden.</p> <p>Fakt ist, der Aufgabenträger Landkreis Coburg kann keine defizitären Leistungen in Nachbar-Landkreisen finanzieren. Der Landkreis steht natürlich auch zukünftig einer engen Zusammenarbeit mit den Nachbar-Aufgabenträgern offen gegenüber und betont die Bereitschaft zu weiteren Abstimmungsgesprächen mit allen Beteiligten.</p> <p>Zu klären sind zukünftig insbesondere die finanziellen Rahmenbedingungen bei Verbindungen über die Landkreisgrenze.</p>
Konkrete Hinweise zu Entwurfstext			
S. 77 Ergänzung, dass die Linie 8318 seit 1. Mai 2015 nicht mehr nach Eisfeld verkehrt			<p>Mit Stand Juli 2015 verkehrt die Linie 8315 mit einzelnen Fahrten bis Eisfeld (aktueller Fahrplanstand; gültig seit 14.12.2014).</p> <p>Der NVP-Entwurf wird in Kapitel 6.3.5.1, auf den Seiten 75 und 76/77 sowie im Anlagenband I, Tabelle 16</p>

3.3	12.06.2015	Landratsamt Hildburghausen	
			<p>um einen Hinweis auf das seit Dezember 2014 überarbeitete Bedienungsangebot auf der Linie ergänzt.</p> <p>(Vgl. Stellungnahme VCD unter Nr. 6.1.14)</p>
<p>S. 161 Zur Einkürzung der Buslinie 8313 in Bad Rodach und angedachter Übernahme der Bedienung zwischen Bad Rodach und Hildburghausen durch den Landkreis Hildburghausen sind noch intensive Gespräche und Abstimmungen zwischen beiden Landkreisen notwendig.</p> <p>Insbesondere bedarf es der Prüfung, ob der Landkreis Hildburghausen die Übernahme der defizitären Buslinie finanziell dauerhaft stemmen kann und wie sich der Landkreis Coburg hier künftig einbringt.</p> <p>Die gemeinsamen Abstimmungen sind auf das Fahrgastinteresse und die finanzielle Leistungsfähigkeit der Aufgabenträger auszurichten.</p>			<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP</p>

3.4 Stellungnahme Landratsamt Haßberge

3.4	16.06.2015	Landratsamt Haßberge	
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahme			Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
<p>Das Linienbündel LKR CO West sieht vor, dass sowohl die Linie 8301 und die Linie 8319 an der Landkreisgrenze Coburg gebrochen werden und nur noch in wenigen Fällen nach Altenstein bzw. nicht mehr nach Untermerzbach fahren.</p> <p>Wie bereits bei einem Telefonat am 04.02.2015 und bei unserem persönlichen Gespräch am 29.04.2015 (wegen Linie 956) mitgeteilt, sieht der Landkreis Haßberge die Kappung der o.g. Linien an der Landkreisgrenze problematisch.</p> <p>Der Landkreis Haßberge erstellt derzeit seinen Nahverkehrsplan. Die gewünschten Zielorte für die Landkreismunicipalitäten und deren Erreichbarkeit liegen seit April 2015 vor. Gemäß der vorgesehenen ausreichenden Verkehrsbedienung für den NVP des Landkreises Haßberge muss für die Gemeinde Maroldsweisach das Oberzentrum Coburg als Zielort erreichbar sein (d.h. im Sinne der Bay. Leitlinie zur Nahverkehrsplanung: mind. eine Hin- und Rückfahrt früh und jeweils eine Rückfahrt mittags und spätnachmittags an Schul- und Ferientagen). Die Linie 8319 bedient derzeit fünf Ortsteile der Gem. Maroldsweisach, allerdings nicht den Gemeindehauptort selbst. Aus Sicht der ausreichenden Verkehrsbedienung sollte die Linie 8319 in den Gemeindehauptort Maroldsweisach verlängert werden, außerdem wäre die Verlängerung eines bestehenden Nachmittagskurses in den Ortsteil Pfaffendorf erforderlich.</p> <p>Wichtig ist dem Landkreis Haßberge, dass die Anbindung der Gemeinde Maroldsweisach an Coburg auch künftig i.R. über der „Hauptlinie“ 8301 erfolgt und nicht über die vorgesehene neue Zubringerlinie 8301A (Umsteigezwang und langwieriger Linienverlauf im</p>			<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP</p> <p>Im Rahmen der Nahverkehrsplanung und im Vorfeld der anstehenden Vergabe der Verkehrsleistungen in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Coburg haben umfangreiche (Nachfrage-) Untersuchungen und eine intensive Beteiligung der Nachbar-Aufgabenträger hinsichtlich der kreisgrenzüberschreitenden Linien stattgefunden.</p> <p>Fakt ist, der Aufgabenträger Landkreis Coburg kann keine defizitären Leistungen in Nachbar-Landkreisen finanzieren. Darüber hinaus sieht sich der Landkreis Coburg grundsätzlich nicht in der Pflicht, die ausreichende Verkehrsbedienung für Einwohner des Landkreises Haßberge sicherzustellen, steht aber natürlich auch zukünftig einer engen Zusammenarbeit</p>

3.4	16.06.2015	Landratsamt Haßberge	
<p>Gemeindegebiet Sesslach).</p> <p>Bei der Linie 8319 werden die Orte im Gebiet der Landkreises Haßberge gänzlich gekappt. Gemäß der vorgesehenen ausreichenden Verkehrsbedienung für den NVP des Landkreises Haßberge müssen für Untermerzbach und OT Memmelsdorf die Oberzentren CO und BA erreichbar sein.</p> <p>Durch den derzeit bestehenden Fahrplan ist die Gemeinde Untermerzbach nach Coburg ausreichend angebunden, lediglich nach Bamberg besteht langfristiger Handlungsbedarf.</p> <p>Die Anbindung von Untermerzbach (mit Hemmendorf, Rechelsdorf und Memmelsdorf) nach Bamberg ist auch künftig erforderlich. Der Ortsteil Memmelsdorf hat bereits heute Defizite bei der Erreichbarkeit seiner Zielorte Coburg und Bamberg. Im Hinblick auf die ausreichende Verkehrsbedienung wäre hier sogar eine Verbesserung erforderlich.</p> <p>Die Anbindung an Coburg sollte weiterhin mit Direktverbindungen möglich sein (durch die Linie 8319; nicht durch Umsteigeverbindungen mit der neuen Linie 8319A).</p> <p>Aus den o.g. Gründen bitten wir in Hinblick auf Ihre Ausschreibungen der Linien 8301 und 8319 den derzeitigen Status Quo des Fahrplanangebotes zu halten und die im Landkreis Haßberge liegenden Orte weiterhin grenzüberschreitend durch die Hauptlinien anzubinden.</p>		<p>offen gegenüber und betont die Bereitschaft zu weiteren Abstimmungsgesprächen mit allen Beteiligten.</p> <p>Zu klären sind zukünftig insbesondere die finanziellen Rahmenbedingungen bei Verbindungen über die Landkreisgrenze.</p>	

3.5 Stellungnahme Landratsamt Lichtenfels

3.5	16.06.2015	Landratsamt Lichtenfels	
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahme			Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
1. Der Schülerverkehr zwischen Buch am Forst (Landkreis Lichtenfels) und Coburg muss mindestens in bisheriger Ausprägung erhalten bleiben.			Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP
2. Die Busverbindung zwischen den Landkreisen Lichtenfels und Coburg über Marktgraitz soll abgestimmt und optimiert werden.			Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP Dies ist eine interessante Anregung, bedarf jedoch aus Sicht des Aufgabenträgers Landkreis Coburg intensiver Abstimmungsgespräche zwischen allen Beteiligten außerhalb des NVP-Verfahrens.

3.6 Stellungnahme Landratsamt Bamberg

3.6	18.06.2015	Landratsamt Bamberg	
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahme			Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
<p>Im NVP des Landkreises Bamberg sind keine nahverkehrsplanerisch relevanten Verkehrsbeziehungen in den Landkreis Coburg definiert. Die Brechung der VGN-Linie 957 (Coburg – Itzgrund – Bamberg) ist bereits bekannt. Aus unserer Sicht bestehen keine Einwände gegen die Fortschreibung des NVP Coburg.</p>			<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP</p>

4 Stellungnahmen Bundes- und Landesdienststellen

4.1 Stellungnahme Regierung Oberfranken

4.1	28.05.2015	Regierung Oberfranken	
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahme			Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
<p>Der vorliegende Entwurf erscheint sehr ausführlich und regelt aus unserer Sicht u. a. Details, die eigentlich nicht Bestandteil des NVP sondern eher Bestandteil der Unterlagen zur Ausschreibung der Linien(bündel) sein sollten, wie z. B. auf Seite 31 von 213: "Verbindliche Ausstattungsstandards für Fahrzeuge mit Einsatz im Regionalverkehr im Landkreis Coburg".</p>			<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP</p>
<p>Vermisst werden dagegen Aussagen, ob und ggf. in welcher Art und Weise, die vorhandenen Verkehrsunternehmer frühzeitig beteiligt worden sind. Nach den Unterlagen der Regierung von Oberfranken werden die Linienverkehre im Landkreis Coburg zwar zum weit überwiegenden Teil, jedoch nicht ausschließlich durch die Omnibusverkehr Franken GmbH betrieben, wie dies in den Vorbemerkungen des Anlagenbands II – Linienbündelungskonzept Landkreis Coburg beschrieben ist. Neben der OVF GmbH wurden den Städten Neustadt b. Coburg und Rödentel Genehmigungen für Linienverkehre innerhalb ihres jeweiligen Stadtgebiets erteilt. Bei der Linie Nr. 8308 ist auch das Verkehrsunternehmen Ernst Haida, Inh. Wolfgang Haida, neben der OVF GmbH, Genehmigungsmitinhaber. Sollten diese vorhandenen Unternehmer nicht, wie in § 8 Abs. 3 Satz 6 PBefG gefordert, frühzeitig beteiligt worden sein, hätte die Genehmigungsbehörde den Nahverkehrsplan gemäß § 8 Abs. 3a Satz 2 PBefG ggf. nicht zu beachten. Ähnlich verhält es sich mit der Anhörung der Behindertenbeauftragten oder -beiräte, Verbänden der in ihrer Mobilität</p>			<p>Im NVP-Entwurf wird ein Kapitel zum Prozess der Aufstellung des NVP ergänzt.</p>

4.1	28.05.2015	Regierung Oberfranken	
oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbänden.			
<p>Im Zusammenhang mit der im NVP vorgesehenen Brechung verschiedener Linien an den Landkreisgrenzen weisen wir vorsorglich auf die Art. 7 und 13 des BayÖPNVG hin, in denen die Zusammenarbeit und - soweit erforderlich - die Abstimmung der Planungen mit anderen Aufgabenträgern des ÖPNV gefordert wird.</p>			<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP</p> <p>Im Rahmen der Nahverkehrsplanung und im Vorfeld der anstehenden Vergabe der Verkehrsleistungen in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Coburg haben umfangreiche Abstimmungen mit den Nachbar-Aufgabenträgern hinsichtlich der kreisgrenzüberschreitenden Linien stattgefunden.</p>

5 Stellungnahmen Verkehrsunternehmen

5.1 Stellungnahme Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF)

5.1	17.06.2015	Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF)	
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahme			Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
Ihr Entwurf beinhaltet eine sehr gut konzipierte Nahverkehrsplanung und wir begrüßen ihre Umgestaltung im Sinne unserer Kunden.			Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP
<p>Als Unternehmen mit langjähriger Expertise im Linien- und Bedarfsverkehr möchten wir Ihnen Hinweise geben, um ein für ihren Kunden zuverlässigen und qualitativ hochwertigen Bedarfsverkehr zu entwickeln:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die "Verkehrsart" der flexiblen Bedienform sollte möglichst exakt definiert werden d.h. genaue Angaben zu ggf. Korridorbedienung, Richtungsbandbetrieb, Linienbedarfsfahrt, Sektorbedienung etc. • Für die einzelnen Bedarfsverkehrsbereiche könnte eine prognostizierte Abrufquote angegeben werden. • Darüber hinaus wäre die erwartete durchschnittliche und maximale Länge der voraussichtlich abgerufenen Strecken eine wichtige Information. • Die Anzahl und Art der Fixpunkte innerhalb eines Bedarfsverkehrsbereichs (Korridor, Sektor, ...) könnte geregelt werden, so zum Beispiel fixe Abfahrtszeiten an einem Bahnhof oder bei einer Umstiegshaltestelle zum konventionellen ÖPNV festgelegt werden müssen. 			Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP

5.1	17.06.2015	Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF)	
<ul style="list-style-type: none">• Die Reaktionszeit für den Verkehrsbetreiber z.B. in Form einer definierten Voranmeldezeit vor der Anfahrt der ersten möglichen Haltestellen könnte definiert werden (60min, 90min, ...).• Eine Integration der Bedarfsverkehre in das Rechnergestützte Betriebsleitsystem (RBL) ist Voraussetzung.• Die Abrechnung der geleisteten Fahrten sollte km-genau möglich sein.• Die Fahrgastinformation sollte den gleichen Standards unterliegen wie der übrige ÖPNV.• Zur Disponierung der Fahrtwünsche sollte eine telefonische (kostenfrei) oder online-basierte Kundenstelle dem Bürger zur Verfügung stehen.• Über die zentrale und bekannte Verkehrsauskunftsplattform www.bahn.de sollten auch die Bedarfsverkehrsfahrmöglichkeiten integriert sein.• Die Anschlusssicherung zwischen Bedarfsverkehr und dem übrigen ÖPNV bzw. SPNV muss gewährleistet sein.			

5.2 Stellungnahme Haida-Reisen

5.2	09.07.2015	Haida-Reisen	
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahme			Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
<p>[...] „Die Linienverkehre werden heute vollständig durch den Anbieter, die OVF, betrieben“. Dieser Satz sagt bereits alles...</p>			<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP</p>
<p>Die Belange der Klein- und Mittelstandsunternehmer werden einfach unter den Tisch gekehrt, sogar ein Sterben dieser wird provoziert. Die Entwicklung der Monopolwirtschaft wird gefördert.</p> <p>Die Ausschreibung mit zwei großen Linienbündeln ist nicht mittelstandsfreundlich !</p>			<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP</p> <p>Die Linienbündelung wurde vom Kreistag des Landkreises Coburg am 24.07.2014 beschlossen.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass diese mit der Vorabbekanntmachung und den damit verbundenen Fristen rechtsgültig ist.</p>
<p>[...] Die Stellungnahme der Firma Haida-Reisen bezieht sich in weiten Teilen auf interne Themen zum bestehenden Vertragsverhältnis zwischen OVF und Firma Haida-Reisen zur Durchführung des bisher eigenwirtschaftlichen Verkehrs.</p>			<p><i>Kenntnisnahme</i></p>

6 Stellungnahmen Träger öffentlicher Belange / Sonstige

6.1 Stellungnahme VCD und PRO BAHN

6.1	13.06.2015	VCD und PRO BAHN	
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahme			Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
<p><i>6.1.1:</i> Die Stellungnahme zum Nahverkehrsplan erhalten Sie in Kooperation der Kreisgruppe Coburg des ökologischen Verkehrsclubs VCD sowie der Regionalgruppe Coburg / Südthüringen des Fahrgastverbandes PRO BAHN. Im weiteren Procedere werden wir auf einen Vorschlag zur Optimierung des Busverkehrs im südlichen und östlichen Landkreis Coburg eingehen, welchen wir Ihnen mit dem E-Mail der VCD-Kreisgruppe Coburg am 21.01.2015 zur Verfügung gestellt haben. Die Anmerkungen, welche sich auf dieses Konzept beziehen, gelten ausschließlich als Stellungnahme der VCD Kreisgruppe Coburg.</p> <p>Wir widersprechen grundsätzlich der formellen Rechtmäßigkeit des Nahverkehrsplans, da die Verfahrensvorschriften nicht eingehalten wurden. Im Speziellen wurde unser Recht auf eine diskriminierungsfreie Anhörung nach § 8 (3) PBefG nicht gewährt. Zu dieser sowie einer rechtsfehlerfreien Abwägung unserer Argumente gehört v.a. die Möglichkeit der fachlichen Abwägung unserer Stellungnahme durch die verantwortlichen Gremien des Kreistages des Landkreises Coburg sowie des Stadtrates der Stadt Coburg. Dies ist nicht möglich, wenn die Beschlussfassung innerhalb von wenigen Wochen nach Ablauf der Anhörungsfrist erfolgen soll. Wir weisen darauf hin, dass der Beschluss zum Nahverkehrsplan dann formell rechtswidrig zustande kommt und wir diesem widersprechen. Wenn wir im Folgenden inhaltlich Stellung beziehen, so geschieht dies hilfsweise und drückt nicht</p>			<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP</p> <p>Gemäß § 8 Abs. 3 PBefG sind „[...] und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen“.</p> <p>Dem wurde aus Sicht des Aufgabenträgers Landkreis Coburg im Rahmen der gesetzlichen Forderungen nachgekommen.</p> <p>In zwei Informationsgesprächen (14.11.2013 und 04.03.2015) zum NVP wurden die Fahrgastverbände gemeinsam mit anderen Trägern öffentlicher Belange über die Zielsetzungen des neuen NVP informiert und hatten die Möglichkeit, ihre Anregungen einzubringen.</p>

6.1	13.06.2015	VCD und PRO BAHN	
<p>unsere Anerkennung des Verfahrens und insbesondere unserer Anhörungsrechte aus.</p>		<p>Die im Zuge des Anhörungsverfahrens zum NVP eingegangene Stellungnahme vom VCD und PRO BAHN findet durch die synoptische Aufbereitung Berücksichtigung.</p>	
<p>6.1.2: Unsere Stellungnahme haben wir differenziert nach grundsätzlichen Fragestellungen und nach Anmerkungen zu einzelnen Textstellen der uns zur Verfügung gestellten Unterlagen. Im ersten Teil werden wir auf grundsätzliche Fragestellungen eingehen und uns dabei auf die Erfüllung von Anforderungen aus der Gestaltung eines modernen ÖPNV und eines umweltgerechten Verkehrssystems, der rechtlichen Rahmenbedingungen und der Verbesserung der Lebensbedingungen der Bevölkerung in unserem Raum beziehen. Es ist festzustellen, dass der Nahverkehrsplan diesen Anforderungen nicht gerecht wird, was wir im weiteren Fortgang ausführen.</p>		<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP</p>	
<p>6.1.3: Anforderungen an die Fortentwicklung der Standortqualität des Wirtschaftsstandortes Coburg Die IHK zu Coburg setzt sich zusammen mit den politischen Entscheidungsträgern im kommunalen Bereich und beim Land Bayern dafür ein, dass ab 2017 die Stadt Coburg zweistündlich in das Fernverkehrsangebot der Deutschen Bahn integriert wird. Bei der Realisierung dieses Zieles unterstützen wir die Stadt fachlich. Um gegenüber der DB Fernverkehr einen Nachweis über das erreichbare Fahrgastpotenzial zu führen, wurde ein Gutachten bei der Firma GVS Verkehrsplanung in Auftrag gegeben, welche das Potential über ein Verkehrsmodell abgeschätzt hat. Hierfür war es notwendig, bestimmte Modellparameter zu definieren. Für den lokalen und regionalen Busverkehr wurden folgende An-</p>		<p>Der Fahrplan im Regionalverkehr im Landkreis Coburg ist heute auf die Schulzeiten in Coburg ausgerichtet. Sobald konkrete ICE-Systemzeiten vorliegen, werden die Anschlussmöglichkeiten und ggf. erforderliche Anpassungen der Schulzeiten geprüft. Ein entsprechender Prüfauftrag wird im NPV ergänzt.</p>	

6.1	13.06.2015	VCD und PRO BAHN	
<p>forderungen definiert: „Das Bedienungsangebot im kommunalen und regionalen Busverkehr wird verbessert. Soweit betrieblich sinnvoll, werden die Linien zum Bahnhof Coburg geführt und fahrplantechnisch mit dem stündlichen ICE-Halt verknüpft.“¹</p> <p>Mit dem vorgeschlagenen Bedienungsmodell soll das Verkehrsangebot im Regionalbusverkehr um 20 % von 1,5 Mio. Wagenkilometer auf 1,2 Mio. Wagenkilometer reduziert werden. Außerdem ist aus dem Nahverkehrsplan nicht ersichtlich, wie die Verknüpfung am Bahnhof Coburg zwischen den ankommenden Zügen (v.a. ICE jede Stunde zur Minute 00) und den Stadtbussen gestaltet werden soll. Somit steht der Nahverkehrsplan im Widerspruch zur wichtigsten Zielsetzung der Region bei der Verbesserung der Standortqualität.</p> <p>¹ Vgl. IHK zu Coburg: Erläuterungsbericht „Erstellung eines kleinteiligen Verkehrsmodells mit Potentialanalyse für den ICE-Systemhalt Coburg“, S. 33.</p>			
<p>6.1.4: Anforderungen eines modernen ÖPNV und eines umweltgerechten Verkehrssystems</p> <p>Die Anforderungen an einen modernen ÖPNV können am besten aus folgender Broschüre des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar (VRN) entnommen werden: http://www.vrn.de/mam/vrn/unternehmen/der_nahverkehrsplan_im_vrn.pdf</p> <p>Es genügt nicht mehr eine reduzierte Sicht auf die Gestaltung der Buslinien der Region, sondern die Zielsetzung sollte eine möglichst umfassende Organisation der Mobilität eines Gebietes sein. Die Verkehrssysteme Pkw, ÖPNV, Fahrrad und eigene Füße sind möglichst optimal miteinander zu verknüpfen. Als Schlüssel des Mobilitätskonzeptes gilt ein abgestimmter Nutzungstarif mit einheitlichen Tarifen der Verkehrsleistung sowie als Schlüssel zur Nutzung der Angebote die Einführung einer flexibel nutzbaren Mobilitätskarte. Der Nahverkehrsplan erfüllt diese Anforderungen nicht:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Es gelingt keine Abstimmung der Stadtbus- und Regionalbuslinien, da das Stadtbus- 			<p>Ein Prüfauftrag mit dem Ziel tariflicher Kooperationen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern und Verkehrsunternehmen („Tarifverbund“) wird im NVP ergänzt.</p> <p>Keine weiteren Änderungen des NVP.</p>

6.1	13.06.2015	VCD und PRO BAHN	
<p>system nicht verändert werden soll. Dies gilt in Bezug auf die Nutzung gemeinsamer Haltestellen (andere Abfahrtspunkte der Regionalbuslinien als der Stadtbuslinien im Stadtgebiet, da die Regionalbuslinien die zentralen Haltestellen „Coburg Albertsplatz“ und „Coburg Theaterplatz“ nicht anfahren).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Es fehlt weiterhin ein unternehmensübergreifender Tarif im Gebiet des Landkreises Coburg und der Stadt Coburg. Der Kunde ist bei seinen Fahrten mit den Tarifen von acht verschiedenen Verkehrsunternehmen konfrontiert (DB Regio, Agilis, SÜC Coburg, OVF, Stadtbus Rödental, Stadtbus Neustadt bei Coburg, OVG Sonneberg und Werra-bus). • Entgegen der im Link beschriebenen Anforderungen an einen attraktiven ÖPNV (Seite 11 der Broschüre) soll das Linienverkehrsangebot auf nur noch drei im Linienverkehr verkehrende Buslinien reduziert werden, wobei es im Abendverkehr überhaupt kein Angebot mehr geben soll und der Wochenendverkehr nur noch mit bedarfsgesteuerten Angeboten realisiert werden soll. • Der Trend zur Digitalisierung der Gesellschaft wird mit dem Nahverkehrsplan verpasst, da weder ein Konzept zu einer Verkehrsunternehmen übergreifenden Mobilitätskarte erstellt wird noch eine Verfahrensweise zu einer größeren Attraktivität der Fahrplanauskunft für die zunehmend genutzten mobilen Endgeräte präsentiert wird. 			
<p>6.1.5: Aus ökologischer Sicht ist eine Reduzierung der CO₂-Emissionen bis zum Jahr 2020 notwendig. Die Bundesregierung strebt eine Reduzierung dieser Belastungen im Vergleich zum Jahr 1990 um 40 % an.² Der Verkehr ist der drittgrößte CO₂-Emittent, allein der Pkw-Verkehr ist für 10 % der gesamten Ausstöße verantwortlich.³ Im Nahverkehrsplan fehlt jegliche Zielsetzung, wie man mit den Anforderungen der Bundesregierung umgehen will. Da auch ein Verkehrsmodell zur Wirkung der geplanten Maßnahmen auf die Verkehrsnachfrage fehlt, kann nicht beurteilt werden, ob der Nahver-</p>			<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP</p> <p>Der Landkreis Coburg definiert in seinem Nahverkehrsplan unter Punkt 3.2.4 Anforderungen an die Fahrzeugausstattung. Entsprechend den Anforderungen an die Fahrzeugausstattungen im Punkt 3.2.4</p>

6.1	13.06.2015	VCD und PRO BAHN	
		<p>kehrplan aus ökologischer Sicht den Zielsetzungen der Bundesregierung gerecht werden kann. Bei einer geplanten Einstellung des öffentlichen Nahverkehrs in großen Gebieten des Landkreises außerhalb des Erschließungsgebietes der Bahn- und Stadtbuslinien kann man nicht davon ausgehen, dass der Nahverkehrsplan eine nennenswerte Verlagerung von Pkw- Fahrten auf den öffentlichen Verkehr bewirken kann. Weiterhin fehlt eine Strategie zum Buseinsatz in der Region bis zum Jahr 2020, so dass auch hier davon auszugehen ist, dass die Emissionen der Busse eher stagnieren als reduziert werden. Als positives Beispiel wäre die Stadt Hamburg zu nennen, welche bis 2020 eine gänzliche Umstellung des Busverkehrs auf emissionsfreie Antriebe anstrebt.⁴</p> <p>Die gänzliche Ausklammerung der ökologischen Fragestellungen beim Entwurf des Nahverkehrsplanes ist umso bedauerlicher, da dieser bis zum Jahr 2020 gilt.</p> <p>² vgl. http://www.spiegel.de/wissenschaft/natur/co2-reduzierung-bundeskabinett-beschliesst-klimapaket-a-1006371.html.</p> <p>³ vgl. Dietrich, Antje-Mareike: Technologiewechsel im Automobilmarkt – Warum haben es Elektroautos in Deutschland so schwer?, in: Internationales Verkehrswesen 01/15, Seite 20 ff.</p> <p>⁴ Vgl. Günter Elste: Welche Zukunft haben E-Busse?, in: DER NAHVERKEHR 01-02/15, Seite 6.</p>	<p>des Nahverkehrsplanes legt der Landkreis Coburg Standards fest, die den Anforderungen an eine moderne Fahrzeugflotte Rechnung tragen sollen. Darüber hinaus werden nur noch Fahrzeuge gefördert, die über die höchste Abgasnorm im Anschaffungsjahr verfügen.</p>
		<p>6.1.6: Anforderungen des EU-Rechtes Das Personenbeförderungsgesetz sieht ein gestuftes Vergabeverfahren vor (§ 8a (1) PBefG) vor. Primär gilt der Vorrang der zuschussfreien Bedienung des vom Aufgabenträger definierten Verkehrsangebotes gegenüber einer Vergabe dieser Verkehrsleistung im Wettbewerb. Um dieses gestufte Vergabeverfahren zu realisieren, sieht die EU-Verordnung vor, dass spätestens ein Jahr vor der Veröffentlichung der Vergabe im Wettbewerb eine Veröffentlichung der gewünschten Verkehrsleistung erfolgt. Die im Landkreis Coburg vorhandenen Linienverkehre des OVF sind bis September 2016 konzessioniert, so dass eine EU-weite Bekanntmachung der gewünschten Verkehrsleistung im September 2014 zu erfolgen hatte. Erklärt bis zum September 2015 kein Verkehrsunternehmen die</p>	<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP</p> <p>Entsprechend § 97 Abs. 3 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) und § 2 EG Abs. 2 der Vergabe- und Vertragsordnung für Leistungen (VOL/A) ist die Losvergabe das Regelverfahren und hat Vorrang vor der Vergabe der Gesamtleistung. Auf der anderen Seite darf die Zerlegung der Leistung in Lose jedoch nicht zu einer unwirtschaftli-</p>

6.1	13.06.2015	VCD und PRO BAHN	
		<p>Bereitschaft, die gewünschte Verkehrsbedienung ohne Zuschuss des Aufgabenträgers zu realisieren (sog. Dienstleistungskonzession), so kann zum September 2015 eine Vergabe der Verkehrsleistung über einen Dienstleistungsauftrag erfolgen. Aus Artikel 5 (4) EU-Verordnung wird deutlich, dass der Aufgabenträger die Aufträge auch direkt an die Verkehrsunternehmen vergeben kann, wenn die Verkehrsleistung weniger als 300.000 Kilometer bzw. weniger als einen Auftragswert von Mio. € 1 umfasst. Für kleine und mittelständische Unternehmen verdoppeln sich diese Grenzen. Diese Norm wurde im Personenbeförderungsgesetz unter § 8a (4) verankert. Somit gibt es ein Wahlrecht zwischen der Direktvergabe der Aufträge und der Ausschreibung nach der VOL. Der Entwurf des Nahverkehrsplans geht nicht auf dieses Wahlrecht ein und lässt offen, ob sich bei Beachtung des Wahlrechts eine günstigere Verkehrsbedienung ergeben würde. Dies auch unter dem Hintergrund, dass gerade kleine und mittelständische Unternehmen oftmals personell nicht in der Lage sind, sich um die komplexen Ausschreibungen mit einer Vielzahl von zu erbringenden Unterlagen zu bewerben. Hingegen kennen diese den Markt gut und können den Aufgabenträgern oftmals eine Verbesserung des Verkehrsangebotes zu günstigen Konditionen anbieten. Auf diese Marktkenntnisse verzichtet der Landkreis Coburg durch die im Vergabeverfahren festgelegten Prioritäten. Wir sehen es kritisch, dass lediglich zwei Linienbündel vergeben werden sollen. Ein Verkehrsvolumen, welches von kleinen und mittelständischen Verkehrsunternehmen im Raum Coburg nicht realisiert werden kann, da deren Infrastruktur eher auf die Bedienung kleinerer Verkehrsvolumina ausgelegt ist. Unsere Position wird vom Deutschen Industrie- und Handelskammertag bestätigt.⁵</p> <p>Da es deutlich mehr kleine und mittelständische Verkehrsunternehmen in der Region als Linienbündel gibt, ist damit zu rechnen, dass ein Großteil der privaten Verkehrsunternehmen in der Region nach der Ausschreibung der Verkehrsleistung aus dem Markt ausscheiden muss. Dies auch unter dem Hintergrund, dass es bei den Busunternehmen der</p>	<p>chen Zersplitterung der Leistung führen. Die vorgesehene Linienbündelung mit zwei Teilnetzen ist der sinnvolle Kompromiss zwischen diesen beiden Anforderungen. Dem Kartellrecht mit der Anforderung der Losbildung im Falle einer wettbewerblichen Vergabe wird somit entsprochen.</p> <p>Der Aufgabenträger Landkreis Coburg hat im Vorfeld die verschiedenen Vergabeformen hinsichtlich Chancen, Risiken und Steuerungsmöglichkeiten für den Landkreis umfänglich geprüft.</p>

6.1	13.06.2015	VCD und PRO BAHN	
<p>Deutschen Bahn nicht unbedingt mehr üblich ist, Subaufträge an mittelständische Verkehrsunternehmen zu vergeben. Wir sehen es als notwendig an, die Anzahl der zu vergebenden Linienbündel auf fünf zu erhöhen und die Option der Vergabe der Verkehrsleistung über eine Direktvergabe in den Nahverkehrsplan aufzunehmen.</p> <p>⁵ Vgl. Deutscher Industrie- und Handelskammertag: Positionspapier zum Thema „ÖPNV-Politik und Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes“ vom 13.08.2010</p>			
<p>6.1.7: Anforderungen aus dem Personenbeförderungsrecht Der Nahverkehrsplan hat einen relevanten normativ-faktischen Charakter. Dieser ergibt sich aus § 8 PBefG. Er dient der Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen, so dass sich daraus ein Versorgungsauftrag der politisch Verantwortlichen gegenüber der Bevölkerung ableitet. Dabei weisen wir darauf hin, dass sich ein inhaltlicher Widerspruch zum bayerischen ÖPNV-Gesetz ergibt, da die Versorgung der Bevölkerung mit ÖPNV-Leistungen mit Nahverkehrsleistungen in Bayern als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe definiert ist. Unter dem Hintergrund, dass der ÖPNV mittlerweile in den meisten ÖPNV-Gesetzen der Bundesländer als Pflichtaufgabe definiert ist und der stringenten Formulierung im novellierten Personenbeförderungsgesetz sehen wir einen Anpassungsbedarf des bayerischen ÖPNV-Gesetzes und gehen davon aus, dass es Aufgabe des Landkreises Coburg und der Stadt Coburg ist, den ÖPNV im gegebenen Verantwortungsbereich sicherzustellen und dabei die Vorgaben des Landes Bayern zur Nahverkehrsplanung zu beachten. In § 8 PBefG ist festgelegt, dass die Bundesländer die Anforderungen an die Nahverkehrsplanung konkretisieren können, was in Bayern mit der Nahverkehrsrichtlinie aus dem Jahr 1998 gegeben ist. Aus dem Gesetz lässt sich weiter entnehmen, welche Interessensgruppen bei der Erstellung eines Nahverkehrsplanes zu berücksichtigen sind. Für den VCD und PRO BAHN ergibt sich die Rechtsstellung einer „diskriminierungsfreien An-</p>			<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP</p>

6.1	13.06.2015	VCD und PRO BAHN	
<p>hörung“. Uns wurden die Anhörungsunterlagen am 13.05.2015 zur Verfügung gestellt. Als ehrenamtlich Tätige mussten wir dann in vier Wochen die umfangreichen Unterlagen durcharbeiten und diese innerhalb unserer Verbände abstimmen. Wir haben die Nahverkehrsbeauftragte mit E-Mail vom 21.05.2015 gebeten, die Frist zu verlängern. Mit E-Mail vom 01.06.2015 wurde uns mitgeteilt, dass eine Verlängerung nur für Inhalte möglich ist, welche den Landkreis Coburg betreffen, da eine Beschlussfassung in der Stadt Coburg für den 25.06.2015 geplant sind. Aus § 11 (1) der Geschäftsordnung des Stadtrates Coburg ist ersichtlich, dass die Beschlussunterlagen eine Woche vor der Sitzung den Stadträten zugänglich zu machen sind.</p> <p>Die Anhörungsfrist für den Nahverkehrsplan endet am 17.06.2015, während die Beschlussunterlagen für die Stadtratssitzung des Stadtrates Coburg bereits am 18.06.2015 zu versenden sind. Wir bitten um Erläuterung, wie unsere Stellungnahme innerhalb eines Tages sachgerecht gewürdigt werden kann und rügen hinsichtlich der Beschlussfassung des Nahverkehrsplanes im Verantwortungsbereich der Stadt Coburg eine Verletzung unseres Anhörungsrechtes nach § 8 (3) Sätze 6 und 7 PBefG.</p> <p>Die nun gegebene Zeitknappschafft ist dem Projektmanagement der Aufgabenträger zuzurechnen, da die terminlichen Vorgaben (Beschlussfassung bis zum Sommer 2015 für die Ausschreibung der Verkehrsleistung im Herbst 2015) bekannt waren und es für uns fraglich ist, warum ein Projekt mit einem zeitlichen Beginn im Herbst 2013 nicht so geplant werden kann, dass für die Anhörung der Beteiligten ein ausreichendes Zeitfenster gegeben ist. Wir entgegnen der Auffassung der Nahverkehrsbeauftragten im E-Mail vom 01.06.2015, dass wir zu unseren Optimierungsvorschläge einer besseren Verknüpfung des Stadtbusverkehrs mit dem Regionalbusverkehr vom 21.01.2015 angehört wurden und diese sachgerecht gewürdigt wird. Wir konnten das Konzept weder vorstellen noch wurde es im Entwurf des Nahverkehrsplan erwähnt. Die Anforderungen an die Prozessorganisation zur Erstellung eines Nahverkehrsplanes resultieren aus Anhang A und Anhang B der Richtlinie zur Nahverkehrsplanung. Der Aufgabenträger hat einen arbeitsbegleitenden</p>			

6.1	13.06.2015	VCD und PRO BAHN	
<p>den Ausschuss einzurichten. Es ist Zielsetzung der Richtlinie, eine möglichst umfassende Bürgerbeteiligung durchzuführen und nach insgesamt sechs Arbeitsschritten Sitzungen des Ausschusses einzuberufen (Anhang B A.1.1 Richtlinie Nahverkehrsplanung). Seitens der Aufgabenträger wurde weder ein Ausschuss eingerichtet noch wurden die Verfahrensschritte eingehalten. Zum Prozess fanden zwei Besprechungstermine im November 2013 und März 2015 statt. Allerdings hatten diese Termine weniger den Charakter einer Anhörung denn den Charakter der Verkündung der von der Verwaltung und dem Prozess begleitenden Büro entwickelten Planung.</p> <p>Die Nahverkehrsrichtlinie definiert weiterhin die Anforderungen an die Verkehrsbedienung auf Grundlage der Hierarchie der zentralen Orte, was hinsichtlich der verkehrlichen Bedeutung zielführend ist. Allerdings werden diese Anforderungen bei der Planung der Bedienungshäufigkeiten nicht berücksichtigt. Beispielfhaft fehlen Verbindungen zwischen benachbarten Kleinzentren wie Seßlach und Untersiemau oder von Kleinzentren wie Sonnefeld und Weidhausen zu den Mittelzentren in Neustadt bei Coburg und Rödental bzw. die Bedienungen beschränken sich auf Einzelfahrten im Schülerverkehr und entsprechen somit nicht einmal dem Grenzwert aus den Tabellen 2-4 des Anhangs C der Nahverkehrsrichtlinie. Aus der Nahverkehrsrichtlinie lässt sich auch nicht entnehmen, dass Buslinien an Kreisgrenzen enden sollen.</p>			
<p><i>6.1.8:</i> Wir stellen fest, dass der Entwurf des Nahverkehrsplans die Auffassung der Verwaltung zur Gestaltung des öffentlichen Nahverkehrs im Gebiet des Landkreises Coburg und der Stadt Coburg widerspiegelt. Dabei geht es v.a. darum, den öffentlichen Nahverkehr mit minimalen Mitteln zu bedienen. Dieser Auffassung stehen die Anforderungen an eine über die Nahverkehrsrichtlinie definierte ausreichende Verkehrsbedienung entgegen. Der Nahverkehrsplan widerspricht den Anforderungen für eine ökologische Gestaltung des Personenverkehrs und an eine zeitgemäße Entwicklung des Systems unter Berücksichtigung</p>			<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP</p> <p>Aufgrund der anstehenden Ausschreibung wurden die betriebswirtschaftlichen Aspekte nicht öffentlich kommuniziert (vertrauliche Daten des jetzigen Betreibers). Auf eine Darstellung im NVP wur-</p>

6.1	13.06.2015	VCD und PRO BAHN	
<p>der Anforderungen der elektronischen Medien. Wir rügen, dass beim vorgelegten Minimalkonzept zur Entwicklung des Nahverkehrs in der Region auf eine betriebswirtschaftliche Bewertung des Angebotskonzeptes verzichtet wurde. Somit lässt sich aus den Unterlagen nicht entnehmen, ob das Minimalkonzept notwendig ist, weil „kein Geld da ist“ oder ob nicht eine ambitionierte Planung wie die des VCD zu vertretbaren Aufwendungen für die öffentlichen Haushalte möglich wäre.</p>			<p>de aus diesem Grund bewusst verzichtet.</p>
<p>Anmerkungen zum Textteil „Entwurf Anhörungsverfahren“</p>			
<p><i>6.1.9:</i> Seiten 1-5 Pendlerdaten Zur besseren Vergleichbarkeit wäre eine Bezugnahme auf die Einwohnerzahl der Orte hilfreich.</p>			<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP</p>
<p><i>6.1.10:</i> Seite 11 Schülerzahlen Da die meisten Schüler mit Start im Landkreis Coburg die Realschule Coburg 2 besuchen, liegt es nahe, die Schülerströme „Gymnasium“ – „Realschule“ zu trennen. Aus Richtung Sonneberg ist dies bereits gut gelungen (Ankunft 07.18 Uhr für Gymnasium, Ankunft 07.38 Uhr für Realschule). Aus Richtung Lichtenfels ist die Ankunftszeit des Agilis-Zuges um 07.47 Uhr relativ knapp zum Schulbeginn der Realschule. Wir schlagen die Prüfung folgender Varianten vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verschiebung der Schulbeginnzeit der Realschule um ca. zehn Minuten und Verstärkung des Agiliszuges um einen weiteren Zugteil. • Einrichtung einer zusätzlichen Abfahrt aus Lichtenfels um 07.20 Uhr nach Coburg mit Ankunft um 07.40 Uhr. 			<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP Die Zuständigkeit für den SPNV im Landkreis Coburg liegt beim Freistaat Bayern bzw. der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG). Die Anregung wird an die BEG weitergegeben.</p>

6.1	13.06.2015	VCD und PRO BAHN	
<p>Diese Änderungen würden es ermöglichen, dass der Bahnhof Ebersdorf bei Coburg stärker zum Verknüpfungspunkt zwischen Bus und Bahn ausgebaut werden könnte, da dann für umsteigende Schüler Kapazitäten angeboten werden könnte. Dies ermöglicht die Einsparung der relativ vielen Parallelfahrten zur Bahn aus dem Osten des Coburger Landkreises nach Coburg im morgendlichen Schülerverkehr. Gerade die Einsparung von Verkehrsspitzen im Busverkehr dient einer wirtschaftlichen Gestaltung des öffentlichen Nahverkehrs.</p>			
<p><i>6.1.11:</i> Seite 24 Neue Baugebiete Mit dem vom VCD entwickelten Konzept werden beide Bedienungsprobleme gelöst, da die Stadtbuslinie nach Grub am Forst in der Nähe des neuen Wohngebietes ihre Endhaltestelle hat. Des Weiteren ist es möglich, die neue Stadtbuslinie nach Untersiemau über das Neubaugebiet von Niederfüllbach zu führen.</p>			<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP</p> <p>Das mehrfach angesprochene VCD-Konzept für den südlichen und östlichen Landkreis liegt den Zuständigen bis heute lediglich als grobes Achsenkonzept vor, es sind jedoch Ansätze zur Ausweitung des Leistungsangebotes im Stadt- und Regionalverkehr erkennbar. Es kann somit vermutet werden, dass das Konzept Leistungsausweitungen mit sich bringt. Diese „ambitionierte Planung“ des VCD deckt sich nicht mit den Grundlagenuntersuchungen des Landkreises und den Finanzierungsvorgaben.</p>
<p><i>6.1.12:</i> Seite 27 Entwicklungen der Gemeinden Die Aussage bei den Gemeinden Meeder und Lautertal, dass eine Einzelhandelsversor-</p>			<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP</p>

6.1	13.06.2015	VCD und PRO BAHN	
<p>gung über die Märkte an der „Lauterer Höhe“ gegeben ist, trifft nur für Pkw-Fahrer zu. Aus dem Gemeindegebiet Meeder ist das Gewerbegebiet „Lauterer Höhe“ mit dem ÖPNV kaum erreichbar, aus dem Lautertal ist eine Erreichbarkeit nur mit der Stadtbuslinie gegeben, welche aber nur Unterlauter anfährt.</p>			<p>Die Tabelle 15 im Anlagenband I beinhaltet Aussagen zur Einzelhandelsentwicklung seit 2008, die von den Städten und Gemeinden im Rahmen einer schriftlichen Befragung so benannt wurden.</p>
<p><i>6.1.13:</i> Seite 30 Zuordnung der Linie Coburg – Schalkau Wir sehen die Aufgabenträgerschaft dieser Linie beim Landkreis Coburg, da der überwiegende Streckenanteil in Bayern verläuft. Da sich in Rödental die Züge aus Richtung Coburg und Sonneberg begegnen, ist es möglich, diese Linie in einem Zweistundentakt zu verdichten und an den Zugverkehr anzubinden.</p>			<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP</p>
<p><i>6.1.14:</i> Seite 32 ff. Darstellung der Linien</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Aufstellung zur Linie 8318 stimmt nicht mit dem Angebot des Jahres 2015 überein. • Die Linie 8319 verkehrt im Abendverkehr ab Lichtenfels nicht über Untersiemau, sondern zum Bedarf zum Ausstieg über Ebersdorf bei Coburg und Grub am Forst. • Bei den Liniensteckbriefen fehlt generell eine Aufstellung zu den gefahrenen Kilometern. 			<p>In Tabelle 16 im Anlagenband I ist das Fahrplanangebot für den Landkreis Coburg zum Fahrplanstand 15.12.2013 dargestellt.</p> <p>Auf Seite 32 (Tabelle 16) wird zur Linie 8318 eine Fußnote ergänzt.</p> <p><i>„Das Fahrplanangebot der Linie 8315 wurde zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 überarbeitet. Es werden nur noch einzelne Fahrten bis Eisfeld durchgebunden, das Bedienungsangebot wurde punktuell angepasst.“</i></p>

6.1	13.06.2015	VCD und PRO BAHN	
			Die Tabelle 16 wird im Hinblick auf die Linienführung der Nachtfahrt der Linie 8319 redaktionell überarbeitet.
<p><i>6.1.15:</i> Seite 37 Investitionen seit 2009 Die Haltestelle im Gewerbegebiet Ebersdorf zur Anbindung der Märkte ist sinnvoll, existiert aber nicht. Nach Informationen des VCD war die Einrichtung der Haltestelle nicht möglich, da an einer Kreisstraße keine Haltestelle möglich wäre.</p>			<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP Die Haltestelle ist bereits gebaut, kann aber erst nach Fertigstellung der CO 13 (Ortsumgehung) angefahren werden.</p>
<p><i>6.1.16:</i> Seite 39 ff Zustandsbewertung Bei der Realisierung des Vorschlags des VCD würden im Vergleich zum Konzept des Nahverkehrsplanes folgende Verbesserungen der angesprochenen Defizite möglich:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ahorn: Verlängerung der Linie 7 sogar bis Witzmannsberg und nicht nur bis Schorkendorf. • Ahorn: Verkürzung der auf dem Linienweg der Linie 4 bestehenden Umwege. • Niederfüllbach: Die neue Stadtbuslinie nach Untersiemau ermöglicht eine Andienung des Neubaugebietes. • Lautertal: Der VCD schlägt eine Buslinie im Zweistundentakt zwischen Eisfeld und Dörfles-Esbach mit Anschlüssen zum Stadtbus in Unterlauter und zu den Zügen in Dörfles-Esbach vor. Dies berücksichtigt die derzeitigen Verkehrsströme im Schülerverkehr. • Sonnefeld: Es erfolgt eine bessere Anbindung an den Bahnhof Ebersdorf bei Coburg, die Ortsteile Hassenberg und Wörlsdorf würden über die neue Ringlinie Ebersdorf – Neuensorg – Weidhausen – Mitwitz – Hassenberg – Neustadt angebunden. 			<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP (vgl. Ausführungen unter Nr. 6.1.11)</p>

6.1	13.06.2015	VCD und PRO BAHN	
<ul style="list-style-type: none"> Untersiemau: Die neue Stadtbusanbindung nach Coburg wertet die ÖPNV-Anbindung deutlich auf. Des Weiteren wird der Umsteigebahnhof Lichtenfels zumindest alle zwei Stunden erreicht. 			
<p>Anmerkungen zum Textteil „Entwurf Anhörungsverfahren“</p>			
<p><i>6.1.17:</i> Seite 4 Abgrenzung der Linienbündel Aus dem bayerischen ÖPNV-Gesetz ergibt sich keine Aufgabenträgerschaft der Städte Neustadt bei Coburg und Rödental, da es eine solche lediglich für kreisfreie Städte gibt. Somit sind die beiden Stadtbuslinien im Nahverkehrsplan zu berücksichtigen, der Textteil ist zu ergänzen.</p>		<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP Die Städte Neustadt bei Coburg und Rödental sind Inhaber der jeweiligen Linienkonzessionen (vgl. Nr. 4.1) und führen im Rahmen einer Aufgabenübertragung in eigener Verantwortung den Linienverkehr durch.</p>	
<p><i>6.1.18:</i> Seite 5 Brechung Linienverkehre an der Landkreisgrenze Wir stimmen dem Konzept der Brechung der Linien an der Landkreisgrenze nicht zu, da dies in einem zunehmend zusammenwachsenden Europa kontraproduktiv ist. Eine solche Kleinstaaterie ist nicht sachlich zu begründen und widerspricht gewachsenen Verkehrsbeziehungen im südlichen Landkreis (ehemalige Kreisstadt Bad Staffelstein, Bahnlinie nach Bamberg, Schülerverkehrsbeziehungen nach Ebern) und östlichen Landkreis (intensive Verkehrsbeziehungen nach Kronach und Lichtenfels). Das Konzept ist nicht fachgerecht, da eine Finanzierung durchgehender Verkehre auch bei einer Zuschussfinanzierung seitens der bedienten Landkreise möglich ist. Man muss geeignete Schlüssel definieren. Dies ist die Aufgabe der Verwaltung.</p>		<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP Aus Sicht des Landkreises Coburg sind die Änderungen sachlich begründet.</p>	

6.1	13.06.2015	VCD und PRO BAHN	
<p>6.1.19: Seite 7 Nutzen Linienbündelung für Einnahmenaufteilung Warum ist eine Einnahmenaufteilung notwendig, wenn es keinen Verkehrsverbund gibt?</p>			<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP Der Landkreis Coburg strebt eine tarifliche Kooperation aller Verkehrsunternehmen im Landkreis und in der Stadt Coburg an. Ein entsprechender Prüfungsauftrag wird im NVP ergänzt.</p>
<p>6.1.20: Seite 8/9 Begründung der Linienbündel Die Aussage, dass attraktive Linien, welche von Bürgern genutzt werden, wirtschaftliche Nachteile bewirken, kann als „Armutzeugnis und Absage an jegliche Gestaltung“ des ÖPNV gewertet werden. Wenn es ein Problem ist, dass Fahrgäste den ÖPNV nutzen, dann fragt man sich, was eigentlich die Gestaltungsaufgabe für den ÖPNV ist. Mit dieser pointierten Aussage möchten wir unsere Verwunderung über diese Wertung zum Ausdruck bringen.</p>			<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP</p>
<p>6.1.21: Seite 12 Linien nach Schalkau und Heldburg Wie bereits dargelegt, sehen wir bei beiden Linien die Aufgabenträgerschaft beim Landkreis Coburg, da der überwiegende Streckenanteil im Gebiet des Landkreises Coburg liegt. Die Linie 8311 kann gut mit der Stadtbuslinie Rödental verknüpft werden, während sich die Linie 227 zusammen mit der Linie 8301 zwischen Coburg und Weitramsdorf zu einem attraktiven Halbstundentakt ergänzen kann.</p>			<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP</p>

6.1	13.06.2015	VCD und PRO BAHN	
<p><i>6.1.22:</i> Generell Mengenangaben Um die Sinnhaftigkeit der Linienbündelung beurteilen zu können, ist es notwendig, dass die Leistungsmengen bekannt sind. Diese fehlen und wären zu ergänzen.</p>			<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP Tabelle 1 im Anlagenband II enthält überschlägig Angaben zur Verkehrsleistung für beide Linienbündel.</p>
<p><i>6.1.23:</i> Position des VCD zur Linienbündelung Wir lehnen die Linienbündelung ab, da einzubeziehende Linien (Stadtbusse, 227, 8311) fehlen und die Aufteilung der Gesamtleistung in zwei Bündel eine zu hohe Leistungsmenge bedingt, was zu Nachteilen für die mittelständischen Verkehrsunternehmen führt. Außerdem ergibt sich durch die Konzentration auf zwei Linienbündel ein hohes wirtschaftliches Risiko für die Verkehrsunternehmen, da der Wegfall des Auftrages kaum durch Gewinne anderer Aufträge kompensiert werden kann. Wir schlagen somit fünf Linienbündel vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Linienbündel Rödental: Stadtbus Neustadt, Stadtbus Rödental, 8311, Abendverkehr Lichtenfels – Sonneberg, neue Linie Dörfles-Esbach – Eisfeld. • Linienbündel Ostkreis: Buslinie 8306, neue Linie Ebersdorf – Weidhausen – Neustadt sowie Schülerverkehr Ostkreis nach Coburg und Neustadt. • Linienbündel Bad Rodach: Buslinie Bad Rodach – Hildburghausen, Bedarfs- und Schülerverkehre der Ortsteile der Stadt Bad Rodach und der Gemeinde Meeder zu den Bahnhöfen in Bad Rodach und Meeder. • Linienbündel Seßlach: Linie 8301 mit Verlängerung ab Seßlach nach Kaltenbrunn und Lichtenfels, Linie 227 Coburg – Heldburg in Überlagerung zur Linie 8301 im Halbstundentakt zwischen Coburg und Weitramsdorf. 			<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP (Vgl. Ausführungen unter Nr. 6.1.6)</p>

6.1	13.06.2015	VCD und PRO BAHN	
<ul style="list-style-type: none"> Linienbündel Itzgrund: Neue Linie 8319 Coburg – Kaltenbrunn mit Verlängerung nach Ebern und Bamberg. 			
<p>Anmerkungen zum Textteil „Nahverkehrsplan Textfassung“</p>			
<p>6.1.24: Seite 1 Gesetzliche Grundlagen und Vergabeverfahren Bei den gesetzlichen Grundlage wäre noch die Nahverkehrsrichtlinie des Landes Bayern als Konkretisierung der Regelungen des Personenbeförderungsgesetzes sowie des bayerischen ÖPNV-Gesetzes zu ergänzen.</p>		<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP</p>	
<p>6.1.25: Seite 3 Gesetzeshierarchie Vor den Regelungen des bayerischen ÖPNV-Gesetzes stehen die Regelungen der EU-Verordnung und des Personenbeförderungsgesetzes. Es ist darauf hinzuweisen, dass das bayerische ÖPNV-Gesetz nicht kongruent mit dem Personenbeförderungsgesetz novelliert wurde und daher als veraltet zu werten ist. Wichtig ist der Hinweis in der Textdarstellung, dass die Planungen der Aufgabenträger mit denen der benachbarten Aufgabenträger abzustimmen sind. Wir bitten um Mitteilung, ob eine Zustimmung der benachbarten Aufgabenträger der Landkreise Bamberg, Kronach, Haßberge und Hildburghausen vorliegt, dass der Landkreis Coburg die von ihm zu verantwortenden Verkehre an der Landkreisgrenze bricht.</p>		<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP</p>	
<p>6.1.26: Seiten 4 ff Vorgaben der Raumordnung Wir begrüßen die Aussagen, welche im bayerischen Landesentwicklungsprogramm definiert sind und bekunden unsere Verwunderung, warum diese Vorgaben nicht bei der Fort-</p>		<p>Im NVP-Entwurf wird ein Prüfauftrag zur Prüfung der Anschlussmöglichkeiten im Busverkehr und ggf. erforderliche Anpassungen der</p>	

6.1	13.06.2015	VCD und PRO BAHN	
<p>schreibung der Nahverkehrsplanung berücksichtigt wurden. Mit dem vorgelegten Entwurf wird das Angebot im Landkreis Coburg abgebaut denn ausgebaut und der Regionalbusverkehr fällt von der Qualität gegenüber dem Bahnverkehr und dem Stadtbusverkehr ab. Somit werden die Einwohner von Orten, welche vom Regionalbusverkehr bedient werden, mit einem „Rest-ÖPNV-System“ dritter Klasse konfrontiert. Im Landesentwicklungsplan wird ausdrücklich dem Regionalverkehr die Aufgabe zugeteilt, die Fernverkehrshalte auch mit der Region mittels eines gut ausgebauten Busverkehrsnetzes zu vernetzen. Gerade im Hinblick auf die offene Frage der Einbindung der Stadt Coburg in das künftige „ICE-Netz“ mittels des gewünschten ICE-Haltes wäre es ein Zeichen an die DB Fernverkehr, wenn in der Region ein ÖPNV-Netz mit dichten Takten vorgehalten werden würde. Dies würde dokumentieren, dass man nicht immer von den anderen fordert, sondern selbst bereit ist, im Sinne eines guten Verkehrsangebotes öffentliche Mittel einzusetzen. Der vorgelegte Nahverkehrsplan konterkariert die politischen Bemühungen, einen regelmäßigen Halt des ICE in Coburg zu realisieren</p>			<p>Schulzeiten nach Vorliegen konkreter ICE-Systemzeiten ergänzt. (vgl. Ausführungen unter Nr. 6.1.3)</p>
<p><i>6.1.27:</i> Seiten 6 ff Vorgaben des Regionalplanes Oberfranken-West Alle Forderungen des Regionalplanes finden die ungeteilte Zustimmung des VCD und von PRO BAHN. Bei der Durchsicht des Nahverkehrsplanes muss man den Eindruck erhalten, dass man genau das Gegenteil realisieren will, welches der Regionalplan als „best practice“ wünscht. So zum Beispiel den Beitritt zum Verkehrsverbund Großraum Nürnberg, welcher als sinnvoll angesehen wird. Während es im ganzen Bundesgebiet Verkehrsverbünde gibt und diese als Grundlage für einen attraktiven Nahverkehr in einer Region gelten, da damit maßgebliche Barrieren für die Fahrgäste abgebaut werden, ist man im Gebiet des Landkreises Coburg und der Stadt Coburg der Auffassung, dass man dies nicht benötigt.</p>			<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP Der Beitritt von Stadt und Landkreis Coburg zum Verkehrsverbund Großraum Nürnberg wurde in der Vergangenheit umfassend geprüft und aufgrund der hohen Kosten im Vergleich zu den nur marginalen Vorteilen (nur Fahrgäste in Richtung Nürnberg profitieren, Stadtbus-Nutzer hätten deutliche Fahrpreisanhe-</p>

6.1	13.06.2015	VCD und PRO BAHN	
<p>Sollte der Nahverkehrsplan – wie vorgelegt – beschlossen werden, sehen wir es als notwendig an, wegen der Abweichungen des Planes zu den Vorgaben des Regionalplanes des Regierungsbezirks dieses gegenüber der Regierung von Oberfranken zu monieren.</p>			<p>bungen zu erwarten) zunächst nicht weiterverfolgt.</p>
<p><i>6.1.28:</i> Seite 20 Standards Haltestellenausstattung Wir sehen es als notwendig an, dass an jeder Haltestellenposition ein Abfallbehälter angebracht wird. Sehr unkonkret sind die Angaben zur Beschilderung der Haltestellen ausgefallen. Die jetzige Haltestellenbeschilderung im Landkreis ist nicht mehr zeitgemäß. Wir regen an, das gelungene Design der Haltestellenbeschilderung innerhalb des Bedienungsgebietes der SÜC Coburg auf alle Haltestellen im Landkreis auszuweiten.</p>			<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP</p>
<p><i>6.1.29:</i> Seite 23 Umsetzung Nahverkehrsplan Jahr 2009 Wir sehen den Nahverkehrsplan des Jahres 2009 hinsichtlich der Linie 8318 als nicht umgesetzt an, da der Fahrplan dieser Linie zum Fahrplanjahr 2015 zu 70 % reduziert wurde, obwohl die Nachfrage nur um einen Prozent zurückgegangen ist. Der im Jahr 2009 als öffentliches Verkehrsinteresse beschlossene Nahverkehrsplan sah einen Stundentakt auf dieser Linie vor. Dennoch hat der Landkreis Coburg der deutlichen Reduzierung des Angebotes zugestimmt, obwohl die Nachfrage nur geringfügig rückläufig war. Dies haben wir im Zuge des Anhörungsverfahrens zum Fahrplanantrag gegenüber der Regierung von Oberfranken moniert. Der Landkreis ist hier seiner Aufgabe als „Wächter des öffentlichen Verkehrsinteresses“ nicht nachgekommen. Eine Fahrplanänderung, welche dem Nahverkehrsplan nicht entspricht, kann gem. § 13 (2a) PBefG abgelehnt werden. Das Verkehrsunternehmen hätte dann nur noch den ungleich schwierigen Weg der Entbindung von der Betriebspflicht gem. § 21 PBefG wählen können.</p>			<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP</p>

6.1	13.06.2015	VCD und PRO BAHN	
<p><i>6.1.30:</i> Seite 28 Vorgaben Aushangfahrplan Es fehlen Vorgaben zur Gestaltung der Aushangfahrpläne. Gerade unter Berücksichtigung einer älter werdenden Bevölkerung sollte der Aushangfahrplan verständlich erstellt werden. Die derzeit aushängenden Fahrpläne des OVF sind teilweise schlecht lesbar, da die Schrift zu klein ist und die Fahrtwege kaum nachvollziehbar sind. Außerdem sind die Pläne nicht laminiert, so dass sie vernässen und dann nicht immer lesbar sind. Es sollten lesbare Aushangfahrpläne mit der Darstellung der Abfahrtszeit, einer Übersicht zur Route (Perlschnurdarstellung), der Verkehrsabweichungen und des Zielortes erstellt werden. Es sollte eine Schriftgröße von 10 pt nicht unterschritten werden.</p>			<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP Konkrete Aussagen zur Gestaltung der Aushangfahrpläne sind Bestandteil der Unterlagen zur Ausschreibung.</p>
<p><i>6.1.31:</i> Seite 32 ff Anforderungen an die Fahrzeuge Der Einsatz von Hochflurbussen widerspricht der Zielsetzung der Barrierefreiheit und sollte auch bei der Buskategorie II und III nicht statthaft sein. Mittlerweile gibt es auf dem Markt auch ältere Busse im Niederflurstandard. Wir regen an, dass ein Linienbusverkehr mit dem generellen Einsatz von Niederflurbussen realisiert wird und sehen uns in der Forderung durch das Barrierefreiheitsgesetz unterstützt.</p>			<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP Der Großteil des Verkehrs im Landkreis Coburg wird zukünftig mit Niederflurfahrzeugen abgewickelt. Durch die im NVP beschriebene Kategorisierung der Fahrzeuge werden neben der unterschiedlichen Bedeutung der Verkehre mit differenzierten Anforderungen außerdem auch wirtschaftliche Aspekte der Betriebsdurchführung im Hinblick auf potenzielle Subunternehmer vor Ort berücksichtigt. Die von der SÜC im Regelverkehr eingesetzten Fahrzeuge entsprechen bereits</p>

6.1	13.06.2015	VCD und PRO BAHN	
			<p>heute der EU-Richtlinie 2001/85/EG und somit einer barrierefreien Nutzbarkeit (vgl. Anforderung „Niederflurfahrzeug“ gem. EU-Richtlinie 2001/85/EG in Kapitel 3.2.4.1, ab Seiten 29/30).</p>
<p><i>6.1.32:</i> Seite 34 Abstimmung Bauleitplanung mit dem ÖPNV Wir stimmen dem Tenor des Nahverkehrsplanes zu, dass die Gemeinden sich vornehmlich so entwickeln sollen, dass eine gute ÖPNV-Anbindung neuer Gewerbe- und Wohngebiete gegeben ist. Allerdings steht diesem Wunsch die fehlende Stringenz der Bauleitplanung entgegen, da es keine Vetomöglichkeit gibt, wegen der fehlenden ÖPNV-Anbindung die Realisierung eines neuen Gewerbe- und Wohngebietes zu versagen. Man ist weiterhin auf den „guten Willen“ der Gemeinden und Planungsträger angewiesen. In der Regel werden die Gebiete realisiert und die ÖPNV-Anbindung wird nicht als Entscheidungskriterium gesehen.</p>			<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP</p>
<p><i>6.1.33:</i> Seite 43 Verkehrsangebot am Wochenende Es ist inakzeptabel, dass es am Wochenende kein Nahverkehrsangebot außerhalb des Zugverkehrs und des Stadtbusverkehrs im Landkreis Coburg geben soll.</p>			<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP</p> <p>Der Aufgabenträger Landkreis Coburg plant in keiner Weise die Einstellung des ÖPNV-Angebotes am Wochenende.</p> <p>Auch der Einwand, zukünftig am Wochenende nur noch bedarfsgesteuerte Angebote zu realisieren ist nicht stimmig. Linien, die bereits heute über ein</p>

6.1	13.06.2015	VCD und PRO BAHN	
			<p>regelmäßiges Angebot im Linienverkehr verfügen, behalten dieses auch bei (z. B. Linie 8301 und 8306), alle anderen Korridore erhalten ein Grundangebot mit Rufbussen, so dass zukünftig insgesamt deutlich mehr Bereiche im Landkreis über ein Angebot am Wochenende verfügen können.</p>
<p><i>6.1.34:</i> Seite 44 Berücksichtigung Stadtbusverkehrs Der Nahverkehrsplan versagt in seiner Bindungswirkung, wenn der Stadtbusverkehr überhaupt nicht berücksichtigt wird. Die Verknüpfung der Regionalbusverkehre mit den Stadtbusverkehren ist ein maßgebliches Kriterium für eine attraktive Gestaltung des Nahverkehrsangebotes, da Parallelverkehre abgebaut werden. Wir rügen dies als wesentlichen Abwägungsfehler, da es Aufgabe der Aufgabenträger ist, für eine wirtschaftliche Gestaltung der Verkehrsangebote zu sorgen. Dies erfolgt nicht, wenn man ein relativ teures Stadtbusangebot (Mio. € 3 Defizit bei 1,5 Mio. Buskilometern) beibehält und im Gegenzug den Regionalbusverkehr marginalisiert und somit die öffentliche Verkehrsanbindung weiter Teile des Landkreises verschlechtert.</p>			<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP</p> <p>Der im NVP-Entwurf in Kapitel 4 eingeflossene Hinweis „<i>Es gelten die Anforderungen aus dem Nahverkehrsplan 2009.</i>“ greift die Tatsache auf, dass die derzeitige Betrauung der SÜC noch bis zum Jahr 2019 läuft. Im Zuge der dann anstehenden Direktvergabe werden die Anforderungen an die Ausgestaltung des Stadtverkehrs überarbeitet.</p> <p>Aktuell wird der Stadtverkehr umfassend im Hinblick auf Linien- und Bedienungsangebot geprüft. Aus diesem Grund werden im vorliegenden NVP-Entwurf zunächst keine konkreten Vorschläge für den Stadtverkehr entwickelt.</p>

6.1	13.06.2015	VCD und PRO BAHN	
<p><i>6.1.35:</i> Seite 59 Gewerbeflächen Stadt Coburg Das wichtige Gewerbegebiet, Einkaufs- und Freizeitzentrum „Lauterer Höhe“ ist nur unzureichend an den ÖPNV angebunden, da lediglich die Stadtbuslinie 2 eine Erschließung sicherstellt. Nach der Reduzierung der Linie 8318 um 70 % der Fahrten zum Fahrplanwechsel 2015 gibt es keine sinnvollen Fahrmöglichkeiten mehr von der Lauterer Höhe zum Coburger Bahnhof. Umso bedauerlicher ist, dass es seitens der Stadt Coburg der Werrabus untersagt wurde, die Haltestelle „Coburg Landratsamt“ mit der neuen Buslinie Schleusingen – Eisfeld – Coburg anzudienen. Wir bitten um Prüfung dieser kostengünstigen Möglichkeit, die Lauterer Höhe mit dem ÖPNV zu bedienen.</p>			<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP Die ÖPNV-Anbindung der „Lauterer Höhe“ wird im Zuge der aktuell anstehenden Überprüfung des Linien- und Bedienungsangebotes im Stadtverkehr Coburg mit geprüft. Hinweis: Neben der Linie 2 erschließen auch die Linien 1a und 3 (als Ringführung) das Gewerbegebiet.</p>
<p><i>6.1.36:</i> Seite 70 Stadtbusverkehre Neustadt bei Coburg und Rödental Die beiden Städte sind nicht Aufgabenträger im Sinne des bayerischen ÖPNV-Gesetzes. Somit sind die Stadtbusverkehre im Nahverkehrsplan des Aufgabenträgers „Landkreis Coburg“ zu behandeln.</p>			<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP Die Städte Neustadt bei Coburg und Rödental sind Inhaber der jeweiligen Linienkonzessionen (vgl. Nr. 4.1) und führen im Rahmen einer Aufgabenübertragung in eigener Verantwortung den Linienverkehr durch.</p>
<p><i>6.1.37:</i> Seite 75 Aufstellung derzeitiges Verkehrsangebot Die Darstellung zur Linie 8318 dokumentiert den Fahrplanstand Fahrplanjahr 2014. Durch die Reduzierung des Angebotes zum Dezember 2014 stimmt diese nicht mehr und ist an die tatsächliche Situation anzupassen.</p>			<p>Der NVP-Entwurf wird in Kapitel 6.3.5.1, auf den Seiten 75 und 76/77 sowie im Anlagenband I, Tabelle 16 um einen entsprechenden Hinweis auf das seit Dezember 2014</p>

6.1	13.06.2015	VCD und PRO BAHN	
			überarbeitete Bedienungsangebot auf der Linie ergänzt.
<p><i>6.1.38:</i> Seite 76 Buslinie Bad Rodach-Hildburghausen Die Linie 8313 soll nicht mehr bis Hildburghausen verkehren. Gleichwohl gibt es nennenswerten Schülerverkehr zwischen Bad Rodach und Hildburghausen. Wie soll dieser künftig bedient werden? Liegt eine Zustimmung des Landkreises Hildburghausen zur Brechung der Linie 8313 vor? Warum soll der Landkreis Hildburghausen ggfs. die gesamten Kosten für die Bedienung zwischen den beiden Orten finanzieren, wenn die Verkehrsbedienung doch auch Gebiete im Landkreis Coburg umfasst?</p>			<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP Im Rahmen der Nahverkehrsplanung und im Vorfeld der anstehenden Vergabe der Verkehrsleistungen in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Coburg haben intensive Gespräche mit den Nachbar-Aufgabenträgern hinsichtlich der kreisgrenzüberschreitenden Linien stattgefunden. Diese Gespräche sind nicht abschließend und werden außerhalb des NVP-Verfahrens insbesondere im Hinblick auf Finanzierungsvereinbarungen weiterzuführen sein.</p>
<p><i>6.1.39:</i> Seite 76 Buslinie Coburg-Eisfeld Die Fahrgastnachfrage ist nur um 1 % zurückgegangen. Unter Kenntnis der Nachfrage hat der OVF im Jahr 2008 eine kommerzielle Konzession für diese Linie beantragt. Wie ist es zu rechtfertigen, dass das Verkehrsangebot im Jahr 2015 um 70 % reduziert wurde, wenn die Nachfrage nur um 1 % zurückgegangen ist? Warum hat sich der Landkreis Coburg nicht für die Umsetzung der Vorgaben des beschlossenen Nahverkehrsplanes des Jahres 2009 (Stundentakt werktags, Einzelfahrten am Wochenende im angenäherten Zweistundentakt) eingesetzt?</p>			<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP Der heutige Fahrplan ist hinsichtlich des Leistungsangebotes ein Kompromiss zwischen der OVF, welche die Leistung heute eigenwirtschaftlich erbringt, und dem Aufgabenträger. Das VU hatte zunächst die vollständige Einstellung der Leistungen vorgesehen.</p>

6.1	13.06.2015	VCD und PRO BAHN	
		<p><i>6.1.40:</i> Seite 77 Buslinie Coburg-Lichtenfels Wir sehen es als notwendig an, dass es eine zweistündliche Verkehrsverbindung zwischen Untersiemau und Lichtenfels analog des Konzeptes des VCD gibt. Da die Stadt Lichtenfels die ÖPNV-Anbindung des Stadtteils Buch am Forst sichern muss, sehen wir durchaus das Interesse der Stadt Lichtenfels an einer solchen Verkehrsbedienung. Wir bitten um Auskunft, ob es Gespräche mit dem Landkreis Lichtenfels zur Finanzierung einer zweistündlichen Busverbindung zwischen Untersiemau und Lichtenfels (im VCD-Konzept neue Tangentiallinie Coburg – Weitramsdorf – Seßlach – Untersiemau – Lichtenfels) vor der Herausnahme der Verbindung aus dem Nahverkehrsplan gab?</p>	<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP</p>
		<p><i>6.1.41:</i> Seite 79 Buslinie Coburg-Schalkau Da der Großteil der Strecke im Gebiet des Landkreises Coburg liegt, sehen wir eine Aufgabenträgerschaft der Linie beim Landkreis Coburg. Da sich die Züge in Rödental begegnen, regen wir die Brechung der Linie auf den Abschnitt Rödental Bf – Schalkau und die Einrichtung eines Zweistudentaktes statt der bisherigen Einzelfahrten an. Zur Anbindung des Gewerbegebietes der Stadt Rödental an der A 73 sollte diese Linie über das Gewerbegebiet zur Autobahn A 73 geführt werden und weiter über die B 999 zur Abfahrt Froschgrund und nach Schalkau.</p>	<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP Aufgabenträger für die Linie 8311 ist der Landkreis Sonneberg. Die Anregung wird an diesen weitergegeben.</p>
		<p><i>6.1.42:</i> Seite 82 Stadtbusverkehr Coburg Die hohen Kosten für den Stadtbusverkehr (Defizit drei Mio. € bei 1,5 Mio. Wagenkilometern) dürften maßgeblich aus dem Einsatz vieler Zusatzfahrten an Schultagen resultieren. Wir regen eine Überprüfung der Notwendigkeit der Zusatzfahrten an. Dabei wäre bei besonders hohen Aufkommen auf einzelnen Linien zu klären, ob die Zusatzbusse durch den</p>	<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP</p>

6.1	13.06.2015	VCD und PRO BAHN	
Einsatz von Gelenkbussen eingespart werden können.			
<p><i>6.1.43:</i> Seite 89 Fahrgastzahlen Die Aufstellung zeigt, dass mit klar strukturierten Angeboten auch Fahrgäste im Berufs- und Gelegenheitsverkehr akquiriert werden können. Dies zeigt ein Vergleich der Linien 8301 bzw. 8306 im Vergleich zur wegen der vielen Linienwegsvariationen kaum verständlichen Linie 8319. Die Linien 8301 und 8306 werden in den Ferien gut genutzt, da die Fahrpläne gut verständlich sind.</p>			Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP
<p><i>6.1.44:</i> Seiten 90 ff. Verkehrsleistungen Es fehlen Aussagen zu den gefahrenen Personenkilometern der einzelnen Linien. Dies ist erforderlich, um eine Abschätzung zur Wirtschaftlichkeit der Verkehrsangebote zu treffen. Wir bitten um Ergänzung dieser Daten.</p>			<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP</p> <p>Es handelt sich hierbei um vertrauliche Daten des jetzigen Betreibers.</p>
<p><i>6.1.45:</i> Seite 93 Markterfolg Stadtverkehr Coburg Der Stadtbus Coburg ist attraktiv, kann durch eine bessere Verknüpfung mit dem Regionalverkehr verbessert werden. Den Entscheidungsträgern wird im Nahverkehrsplan mit der Aussage des „großen Markterfolges“ dargelegt, dass kein Handlungsbedarf gegeben ist. Ein Vergleich auf Grundlage der VDV-Statistik dokumentiert, dass die Nachfrage der benachbarten Stadtverkehre in Bayreuth, Hof oder Schweinfurt um ca. 20 % höher liegt. Wir würden uns freuen, wenn Statistiken so dargestellt würden, dass dem Leser die korrekten Informationen geliefert werden.</p>			<p>Wie in Kapitel 7.3.2 im NVP-Entwurf dargestellt, handelt es sich um einen Kennwertevergleich von Städten bis 60.000 EW, der nicht den Anspruch auf Vollständigkeit erhebt.</p> <p>Hinweis: Aufgrund der Stadtgröße von über 70.000 EW ist Bayreuth bei dem Kennwertevergleich nicht mit eingeflossen. Schweinfurt generiert im Vergleich zu Coburg aufgrund des deutlich größeren Bedienungsgebietes im Stadtverkehr</p>

6.1	13.06.2015	VCD und PRO BAHN	
			<p>(ca. 96.000 EW im Einflussgebiet des Stadtverkehrs) zwar insgesamt eine höhere Fahrgast-Nachfrage, die Kennwerte für die Marktausschöpfung sind denen von Coburg jedoch annähernd gleichzusetzen (vgl. NVP-Entwurf Kapitel 7.3.2, Abbildung 9 auf Seite 94).</p>
<p><i>6.1.46:</i> Seite 97 Rückblick Nahverkehrsplan 2009 Während die Maßnahmen im Gebiet der Stadt Coburg (Seite 51 ff. des NVP 2009) durch- aus umgesetzt wurden, erfolgte im Gebiet des Landkreises Coburg (Seite 55 ff. des NVP 2009) bis auf die im Zuge der Betriebsaufnahme des Dieselnetzes Oberfranken notwendig gewordene Neuordnung des Busverkehrs im Raum Bad Rodach / Meeder keinerlei Umset- zung der damals definierten Maßnahmen. Der Rückblick dokumentiert den „Erfolg“ der Umsetzung des NVP 2009 somit nicht korrekt und ist zu überarbeiten. Wir bedauern, dass kein Gewinn in einem Beitritt zum Verkehrsverbund Großraum Nürnberg gesehen wird. Der Hinweis zur BahnCard als Ausschlussgrund für den Beitritt zum VGN ist dahin gehend falsch, dass die BahnCard nicht im Stadtverkehr Coburg gültig ist.</p>			<p>Kapitel 8 im NVP-Entwurf dokumentiert, welche maßgeblichen Veränderungen im ÖPNV-Angebot und der ÖPNV- Infrastruktur in Umsetzung des NVP 2008-2014 stattgefunden haben.</p> <p>Der NVP-Entwurf wird in Kapitel 8 wie folgt überarbeitet:</p> <p><i>„So gäbe es zwar eine einheitliche Fahr- karte für alle ÖPNV-Strecken im Nahver- kehrsraum, im VGN wird jedoch im Ge- gensatz zum derzeit im Regionalver- kehr im Landkreis Coburg gültigen OVF-Tarif zur VGC (Verkehrsgemein- schaft Coburg) die BahnCard nicht an- erkannt, darüber hinaus sind die Fahr- karten nicht mehr übertragbar.“</i></p>

6.1	13.06.2015	VCD und PRO BAHN	
<p><i>6.1.47:</i> Seite 102 ff Bewertung Erschließungsdefizite Eine Bewertung der Erschließungsdefizite kann dann unterbleiben, wenn man keine Schlüsse daraus zieht, wie man die Erschließung verbessern kann. Bei Durchsicht der Erschließungsdefizite erkennen wir an, dass dies nicht immer möglich ist. Würde das Konzept des VCD zur besseren Verknüpfung der Stadt- und Regionalbuslinien umgesetzt, so könnten folgende Erschließungsdefizite behoben werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Großheirath: Bus 8319 würde entlang des nördlichen Gewerbegebietes fahren. Die Einrichtung einer Haltestelle behebt das Erschließungsdefizit. Dies gilt auch bei Umsetzung des vorgelegten Maßnahmenkonzeptes des Nahverkehrsplanes. • Grub am Forst: Wohngebiet am Renner würde durch neue Regionalbuslinie Coburg – Seidmannsdorf – Lützelbuch – Rohrbach – Grub am Forst – Ebersdorf – Sonneberg erschlossen werden. • Bodelstadt: ÖPNV-Anbindung durch neue Regionalbuslinie Coburg – Weitramsdorf – Seßlach – Kaltenbrunn im Zweistudentakt. • Büdenhof: ÖPNV-Anbindung durch neue Regionalbuslinie Coburg – Weitramsdorf – Seßlach – Kaltenbrunn im Zweistudentakt. • Niederfüllbach: ÖPNV-Anbindung des neuen Wohngebietes „Am Herrschaftsfeld“ durch Stadtbuslinie Coburg – Niederfüllbach – Untersiemau. • Sonnefeld: Gewerbegebiet kann durch zusätzliche Haltestelle angebunden werden. VCD-Vorschlag der neuen Regionalbuslinie Ebersdorf – Sonnefeld Gewerbegebiet – Weidhausen – Mitwitz – Neustadt sieht diese Option vor. • Untersiemau: generell bessere ÖPNV-Anbindung durch Verlängerung der Stadtbuslinie, da die Bushaltestelle der Linie 8319 sehr weit außerhalb des Ortszentrums liegt und die jetzige Situation noch verschlimmert würde, wenn die Linie nach Lichtenfels wegfällt, welche zumindest mit wenigen Fahrten noch wohnortnähere Haltestellen in 			<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP (Vgl. Ausführungen unter Nr. 6.1.11)</p>

6.1	13.06.2015	VCD und PRO BAHN	
		<p>der Gemeinde anfährt.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Weidhausen: neue Buslinie Ebersdorf – Neustadt erschließt die Gemeinde in West-Ost- Richtung, so dass eine Vollerschließung der Gemeinde mit dem ÖPNV gegeben wäre. 	
		<p><i>6.1.48:</i> Seite 108 Bedienungsqualität Wir stimmen der Erkenntnis zu, dass v.a. in Orten mit Zug- und Stadtbusanbindung ein guter ÖPNV gegeben ist, während alle anderen Gebiete zu den Randzeiten nicht sinnvoll an den ÖPNV angebunden sind. Leider werden im folgenden Angebotskonzept daraus nicht die entsprechenden Schlüsse gezogen.</p>	<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP</p> <p>Der mit dem neuen Bedienungsmodell forcierte verstärkte Einsatz flexibler Angebotsformen greift genau diese Problematik auf. Ziel ist ein besserer Ressourceneinsatz und das Schließen von Angebotslücken am Vormittag. Nachfragestarke Relationen werden gestärkt, die ländlichen Bereiche bedarfsgerecht an den ÖPNV angebunden. So soll zukünftig auch den Gebieten im Landkreis, die heute lediglich über eine Anbindung im Schulverkehr verfügen, ein regelmäßiges ÖPNV-Angebot im Sinne der Daseinsvorsorge zur Verfügung gestellt werden.</p>
		<p><i>6.1.49:</i> Seite 114 Linie 8319 Die Darstellung der Linienwege der Linie 8319 ist ein eindrucksvolles Dokument des ge-</p>	<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP</p>

6.1	13.06.2015	VCD und PRO BAHN	
gebenen Handlungsbedarfes.			
<p><i>6.1.50:</i> Seite 117 Ausbau Hindenburgstr. / Post Da die Hindenburgstraße stark befahren ist, dürfte der Ausbau zu einem Buskap nicht machbar sein, da der nachfolgende Verkehr stark behindert wird. Generell ist die Situation unbefriedigend, da die Haltestellenbucht immer wieder wegen falscher parkender Pkw belegt ist. Bei einem barrierefreien Ausbau wird die Haltestellenbucht zwar verlängert, das Parkproblem wird nicht gelöst. Wir erachten es als Ziel führender, in Umsetzung unseres Konzeptes zur Optimierung der Stadt- und Regionalbuslinie die Haltestelle „Coburg Hindenburgstr. / Post“ aufzulassen und die Regionalbusse über die attraktive Haltestelle „Coburg Theaterplatz“ zu führen.</p>			Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP
<p><i>6.1.51:</i> Seite 129 nicht im Halbstundentakt von der SÜC angebundene Gebiete Der VCD-Vorschlag verbessert die Bedienung der Gemeinde Ahorn, da der Ringverkehr über die Ortsteile wegfällt. Mittels der verlängerten Linie 7 erhalten Schorkendorf und Witzmannsberg eine direkte Linie nach Coburg. Da bei der Linie 4 die Bedienung von Schorkendorf entfällt, können die Ortsteile Schafhof und Wohlbach besser und direkter mit Coburg verbunden werden.</p>			Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP (Vgl. Ausführungen unter Nr. 6.1.11)
<p><i>6.1.52:</i> Seite 129 Verkehrsangebot im Abendverkehr Analog zu benachbarten Oberzentren Bamberg und Bayreuth ist es notwendig, auch nach 20 Uhr Linienbusse anzubieten. Das Anrufsammeltaxiangebot ist eine Alternative, der Zuschlag hemmt die Nutzung. Im Abendverkehr können die Takte ausgedünnt werden, es ist eine Arbeitsteilung zwischen Linienverkehr und Anrufsammeltaxi zu klären. So kann</p>			Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP Für eine Stadt in der Größenordnung von Coburg (ca. 41.000 EW) ist das vorhandene Verkehrsangebot im Abendverkehr auch im Vergleich zu anderen Städten

6.1	13.06.2015	VCD und PRO BAHN	
		<p>der Linienverkehr auf einzelne stark nachgefragte Linien (Neuses, Creidlitz) beschränkt werden und mit dem Anrufsammeltaxiverkehr werden die restlichen Gebiete erschlossen. Dann müsste darüber nachgedacht werden, den Zuschlag beim Anrufsammeltaxi abzuschaffen.</p>	<p>als gut zu bewerten. Ein Vergleich mit den wesentlich größeren Städten Bamberg und Bayreuth (beide etwa 72.000 EW), die darüber hinaus auch deutlich höhere Studierendenzahlen aufweisen, erscheint an dieser Stelle nicht zielführend. Darüber hinaus ist eine Ausdehnung des Bedienungsangebotes im festbedienten Verkehr vor dem Hintergrund der finanziellen Handlungsspielräume aus heutiger Sicht nicht möglich.</p>
<p>6.1.53:</p>	<p>Seite 146 Prognose der Entwicklung der Nachfrage</p>	<p>Es fehlt jegliche Aussage, dass durch eine Attraktivierung des Angebotes durchaus wahlfreie Nutzer für den ÖPNV gewonnen werden können. Im Gegensatz zu den Schülern werden dann je Fahrgast höhere Einnahmen generiert, was wiederum die Kostendeckung verbessert.</p> <p>Eine fatalistische Prognose - wie die vorgelegte – verkennt jegliche politische Gestaltungsaufgabe, im Sinne eines attraktiven Standorts und einer Reduzierung der Umweltbelastungen ein ÖV-System zu schaffen, welches als Alternative zum Pkw dienen kann. Es wäre eine „Handlungs-Prognose“ zu ergänzen, wie sich die ÖV-Situation darstellen würde, wenn man ein attraktives ÖV-System als Alternative zum Pkw schaffen würde.</p>	<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP</p> <p>Die Ausführungen im NVP beinhalten aus Sicht des Aufgabenträgers eine realistische Darstellung der Situation.</p>
<p>6.1.54:</p>	<p>Seite 147 Auswirkungen auf die Haushaltsbelastung des Landkreises</p>	<p>Wir widersprechen der Aussage, dass sich durch die Reduzierung der Schülerzahlen eine</p>	<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP</p> <p>Trotz eines 10%igen Rückgangs des</p>

6.1	13.06.2015	VCD und PRO BAHN	
		<p>größere Haushaltsbelastung des Landkreises ergeben würde. Durch die Reduzierung der Schülerzahlen wird der Haushalt gerade entlastet, da weniger Schülerfahrkarten auszugeben sind. Da die Einnahmen bei den Verkehrsunternehmen fehlen, erhöht sich bei gleich bleibendem Verkehrsangebot der Zuschuss an die Verkehrsunternehmen. Es ergibt sich eine Verlagerung von der Finanzierung der Fahrgeldeinnahmen zur Finanzierung von Zuschüssen. Da die Zuschüsse nicht der Mehrwertsteuer unterliegen, spart sich der Landkreis die Umsatzsteuer.</p> <p>Durch ein attraktives Verkehrsangebot können die reduzierten Schülereinnahmen durch die Akquirierung voll zahlender Erwachsener kompensiert werden. Dies ist für den Landkreis attraktiv, da dann der Zuschuss nicht anwächst und dennoch weniger Zahlungen für Schülerfahrkarten zu leisten sind.</p> <p>Wir bitten um Richtigstellung der Falschaussage.</p>	<p>Schülerverkehrs sind die Ausgaben der Schülerbeförderung nicht gesunken. Die Prognosen für den Jedermann-Verkehr lassen keine Kompensation der Schülerrückgänge erwarten.</p>
		<p>6.1.55: Seite 148 Verknüpfungspunkte Es wären die Bahnhöfe Bad Rodach, Meeder und Rödental zu ergänzen.</p>	<p>Der NVP-Entwurf wird in Kapitel 11.3, Tabelle 36 (Seite 150) entsprechend ergänzt</p>
		<p>6.1.56: Seite 150 Zielvorgaben Angebotsplanung Die Aussage, dass „kein Gebiet des Landkreises“ durch das Maßnahmenkonzept „schlechter gestellt“ werden soll, wird durch das folgende Angebotskonzept konterkariert. So werden große Teile des Stadtgebietes Seßlach schlechter bedient. Gleiches gilt für die Orte entlang des Steinachtals oder des Lautertals.</p>	<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP</p> <p>Aus Sicht des Aufgabenträgers greift das angedachte Bedienungsmodell, welches auf einen in vielen Regionen bereits bewährten Mix aus festbedienten Hauptachsen und Bedarfsverkehren in der Fläche aufbaut, die fortschreitenden Entwicklungen im Landkreis auf und ist geeignet, gezielt hierauf zu reagieren. Die</p>

6.1	13.06.2015	VCD und PRO BAHN	
			Einschätzung einer „Verschlechterung“ des Angebotes durch Umstellung auf Bedarfsverkehre kann aus Sicht des Aufgabenträgers nicht nachvollzogen werden.
<p><i>6.1.57:</i> Seite 154 Achse Coburg-Lautertal Eine Reduzierung der Bedienung auf die Anforderungen des Schülerverkehrs sowie die Brechung der Linie in Rottenbach lehnen wir an. Stattdessen sehen wir die Einrichtung einer zweistündlichen Linie Eisfeld – Lautertal – Dörfles-Esbach mit Verknüpfung zum Stadtbus in Unterlauter und zu den Zügen in Dörfles-Esbach als bessere Bedienung für die Gemeinde Lautertal an.</p>			Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP
<p><i>6.1.58:</i> Seite 156 Achse Coburg – Weidhausen Die Anbindung des Bahnhofes Ebersdorf zur vollen Stunde ist ok. Es fehlt eine zweite Linie, um zwischen Frohnlach und dem Bahnhof in Ebersdorf einen Halbstundentakt zu generieren. Die Einstellung der Linie Weidhausen – Kronach lehnen wir ab. Stattdessen schlagen wir eine Verlängerung der Linie ab Weidhausen über Mitwitz nach Neustadt vor. In Mitwitz wäre ein Anschluss nach Kronach herzustellen. Die Bedienung im parallelen Abschnitt Schneckenlohe – Mitwitz ist mit dem Landkreis Kronach abzustimmen. Generell ist die Planung auf Grundlage des Konzepts der VCD-Kreisgruppe zu überarbeiten.</p>			Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP

6.1	13.06.2015	VCD und PRO BAHN	
		<p><i>6.1.59:</i> Seite 158 Achse Coburg – Itzgrund Ein Zweistundentakt ist für die Andienung von Gemeinden wie Untersiemau und Großheirath zu wenig. Es ist mindestens ein Stundentakt herzustellen. Die Brechung der Linie nach Bamberg lehnen wir ab. Stattdessen schlagen wir eine Verlängerung der Linie Coburg – Kaltenbrunn nach Bamberg und Ebern vor. Generell sollte die Planung auf Grundlage des Konzeptes der VCD-Kreisgruppe zu überarbeiten werden.</p>	Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP
		<p><i>6.1.60:</i> Seite 160 Achse Coburg – Seßlach Die Einstellung der Bedienung der Seßlacher Stadtteile können wir nachvollziehen. Besser ist eine halbstündliche Anbindung von Seßlach via Ahorn und Weitramsdorf. Für die Bedienung der Ortsteile der Stadt Seßlach ist ein Anrufsammeltaxi mit Umstieg an der Haltestelle „Seßlach Schule“ einzurichten. Zur Verdichtung der stark nachgefragten Verbindung Coburg – Weitramsdorf ist die Buslinie 227 Weitramsdorf – Heldburg ab Coburg zu führen und so abzustimmen, dass sich ein attraktiver Halbstundentakt zwischen Coburg und Weitramsdorf ergibt.</p>	Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP
		<p><i>6.1.61:</i> Seite 161 Achse Coburg – Bad Rodach Die Verknüpfung der kleineren Orte der Gemeinde Meeder und der Stadt Bad Rodach mit den Agilis-Zügen in Bad Rodach und Meeder begrüßen wir. Die Einstellung der Buslinie Bad Rodach – Hildburghausen lehnen wir ab.</p>	Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP

6.1	13.06.2015	VCD und PRO BAHN	
	<p>6.1.62: Seite 162 Abend- und Wochenendverkehr</p> <p>Die bedarfsgesteuerten Systeme „PartyExpress“ und „Sambafest“ haben ihre Berechtigung. Allerdings ist es notwendig, dass es auch reguläre Abend- und Wochenendangebote gibt. Dies kann über Anruflinientaxi (gutes Beispiel Landkreis Kitzingen mit Abfahrten zu allen Orten des Landkreises mit dem Anruflinientaxi um 23 Uhr) oder auch durch ein linienübergreifendes Busverkehrskonzept geschehen. Im Abendverkehr sind die Fahrgäste bereit, auch längere Fahrtstrecken in Kauf zu nehmen, wenn es zumindest ein Beförderungsangebot gibt.</p>		<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP</p> <p>Vor dem Hintergrund der finanziellen Handlungsspielräume ist die Einrichtung eines regelmäßigen Angebotes am Abend aus heutiger Sicht nicht möglich.</p>
	<p>6.1.63: Seite 164 Mobilitätszentrale</p> <p>Die Idee der Einrichtung einer Mobilitätszentrale begrüßen wir. Allerdings werden die Aufgaben der Zentrale sehr unkonkret beschrieben und sind genauer darzustellen.</p>		<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP</p>
	<p>6.1.64: Seite 167 Verbesserung Infrastruktur</p> <p>Die Idee der Einrichtung von Fahrradabstellanlagen zur Anbindung von Orten, welche wegen der Lage nicht sinnvoll angebunden werden können, begrüßen wir. Beispielsweise wäre dies für Schottenstein eine Option, da die Haltestellen in Gleußen oder Bodelstadt mit vertretbarem Aufwand mit dem Fahrrad erreicht werden können. Da die Fahrräder immer teurer werden, sind die Anlagen so zu gestalten, dass ein hoher Schutz vor Beschädigungen und Diebstahl ermöglicht wird.</p>		<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP</p>
	<p>6.1.65: Seite 170 Verkehrsleistung neues Bedienkonzept</p> <p>Die Aussage, dass durch das neue Bedienkonzept die eh schon geringe ÖPNV-</p>		<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP</p>

6.1	13.06.2015	VCD und PRO BAHN	
<p>Verkehrsleistung im Landkreis noch weiter marginalisiert wird, widerspricht den Anforderungskatalog, dass man „alle Gebiete im Landkreis“ weiterhin gleich gut bedienen will. Eine Reduzierung des ÖPNV steht der politischen Zielsetzung entgegen, durch die Verlagerung von Pkw-Fahrten auf umweltverträgliche Verkehrsmittel eine Reduzierung der CO²-Belastung zu erwirken.</p>			
<p><i>6.1.66:</i> Seite 180 Finanzierung des gewünschten Angebotes Wir sind verwundert, dass die geplante massive Angebotsreduzierung nicht einmal mit einer betriebswirtschaftlichen Bewertung hinterlegt werden kann. Außerdem wird nicht dargelegt, welches Finanzvolumen seitens der Aufgabenträger zur Verfügung gestellt werden kann, um der Aufgabe gerecht zu werden. Somit stellen wir uns Ihrer Aussage in den Coburger Medien entgegen, dass das „VCD-Konzept“ nicht finanzierbar wäre, wenn es Ihnen nicht einmal möglich, dass gewünschte Konzept finanziell zu bewerten. Welche fachliche Grundlage hat dann Ihre Aussage zum „VCD-Konzept“? Die dargestellte Option einer weiteren Abbestellung von Verkehrsleistungen in Abhängigkeit von der Haushaltslage wird von einem rational handelnden Verkehrsunternehmen nicht akzeptiert werden, da dieses dann das Risiko für „verlorene Investitionen“ in Fahrzeuge und Verkehrsanlagen trägt. Zumindest wird dieses das Risiko im Angebotspreis berücksichtigen, so dass die Bestellung im ersten Jahr teurer wird. Für die EU-weite Vergabe müssen Sie einen „Erwartungswert zum Angebotspreis“ nennen. Unter Berücksichtigung der dargelegten fehlenden wirtschaftlichen Bewertungsgrundlagen fragen wir uns, wie Sie zur Vergabe einen seriösen „Erwartungswert“ definieren wollen. Die fehlende Wirtschaftlichkeitsanalyse ist für die maßgebliche Grundlage, dass wir den Gremien empfehlen werden, dass der Nahverkehrsplan überarbeitet werden muss.</p>			<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP (vgl. Ausführungen unter Nr. 6.1.8)</p>

6.1	13.06.2015	VCD und PRO BAHN	
		<p><i>6.1.67:</i> Seite 192 Tabellarische Aufstellung Ergänzungslinie 8306 B Die Betriebszeiten des Anrufsammeltaxis sind deutlich zu kurz. Das Angebot sollte nicht nur zwischen 8 und 14 Uhr realisiert werden.</p>	<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP</p>
		<p><i>6.1.68:</i> Seite 193 Tabellarische Aufstellung Ergänzungslinie 8307 Wir bitten um Prüfung, ob diese Linie im Abschnitt Coburg – Ebersdorf aufgelassen werden kann und stattdessen eine Verknüpfung der Ortsteile im östlichen Landkreise ohne Anschluss an die Bahnlinie und die Regelbuslinie 8306 am Bahnhof Ebersdorf mit dem Zugverkehr erfolgt.</p>	<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP Die Überlegung wird im Rahmen der konkreten Fahrplanerstellung geprüft.</p>
		<p><i>6.1.69:</i> Seite 195 Tabellarische Aufstellung Ergänzungslinie 8309 Es ist zu prüfen, ob diese Schülerverkehrslinie nicht zu zweistündlich verkehrenden Regellinie zwischen Sonnefeld und Neustadt bzw. zwischen Ebersdorf und Neustadt aufgewertet werden können.</p>	<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP</p>
		<p><i>6.1.70:</i> Seite 201 Tabellarische Aufstellung Linien 8313 / 8315 Wir begrüßen das Konzept und schlagen vor, in Anschluss auf die letzten ankommenden Züge der Agilis (Coburg ab 22.25 Uhr an allen Tagen und ab 00.25 Uhr an Freitagen und Samstagen) in Bad Rodach und Meeder Anrufverkehre anzubieten.</p>	<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP Die Überlegung wird im Rahmen der konkreten Fahrplanerstellung geprüft.</p>
		<p><i>6.1.71:</i> Seite 208 Tabellarische Aufstellung Linie 8318 Statt der Abschaffung der Linie regen wir eine zweistündlich verkehrende Buslinie Eisfeld</p>	<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP</p>

6.1	13.06.2015	VCD und PRO BAHN	
<p>– Unterlauter – Dörfles-Esbach mit Verknüpfung zum Stadtbus in Unterlauter und zur Bahn in Dörfles-Esbach vor.</p>			
<p>6.1.72: Seite 210 Tabellarische Aufstellung Linie 8319 Die Fahrt ab „Lichtenfels Bf“ um 01.05 Uhr verkehrt nicht über Untersiemau, sondern bei Bedarf über Ebersdorf und Grub am Forst. Eine zweistündliche Bedienung der Linie entspricht nicht dem Bedarf. Die Verknüpfung der abseits der Route der Linie 8319 liegenden Orte mit dem Stadtbus in Niederfüllbach mittels eines Anrufsammeltaxis begrüßen wir. Es wird keine Lösung des gegebenen Erschließungsproblems von Untersiemau präsentiert. Dies ist gegeben, wenn das VCD-Konzept der Verlängerung der Stadtbuslinie umgesetzt werden würde.</p>			<p>Der NVP-Entwurf wird im Kapitel 14 auf Seite 211 wie folgt ergänzt: <i>„Letzte Fahrt ab Lichtenfels bis Coburg gegen 1:00 Uhr bleibt in der heutigen Form erhalten (bei Bedarf über Ebersdorf b. Coburg und Grub am Forst; vgl. Linie 8312, s. o.).“</i> Keine weiteren Änderungen des NVP.</p>

6.2 Stellungnahme Industrie- und Handelskammer (IHK)

6.2	10.06.2015	Industrie- und Handelskammer (IHK)	
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahme		Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung	
<p>Die IHK zu Coburg begrüßt die Fortschreibung des Nahverkehrsplans für Stadt und Landkreis Coburg 2016 im Spannungsfeld stetig knapper werdender finanzieller Mittel, sich verändernder Finanzierungsstrukturen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie der prognostizierten demographischen Entwicklung. Allerdings steht das gegenwärtig vorgeschlagene Bedienungsmodell, mit dem das Verkehrsangebot im Regionalbusverkehr von 1,5 Mio. Wagenkilometer auf 1,2 Mio. Wagenkilometer um 20 Prozent reduziert wird, im Widerspruch zur Verbesserung der Standortqualität.</p> <p>Neben der Verbesserung der Standortqualität ist für die IHK zu Coburg von Bedeutung, dass Wettbewerbsprozesse, Regeln und Rahmenbedingungen im ÖPNV-Markt so ausgestaltet sind bzw. werden, dass jeder Marktteilnehmer zu gleichen Bedingungen und Chancen daran teilnehmen kann.</p>		<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP</p>	
<p>I. Ein funktionierender Wettbewerb, Angebotsvielfalt und mittelständische Strukturen im regionalen Verkehrsgewerbe können durch die vergaberechtlichen Instrumente "Aus-schreibungswettbewerb" bzw. "Direktvergabe nach vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb", der Verordnung (EG) 1370/2007, gewährleistet werden. Tendenzen zu oligopolistisch strukturierten Märkten begegnet man mit diesem Instrumentarium nachhaltig. Kleine, mittelständische und vor allem inhabergeführte Unternehmen haben heute große Probleme, sich im Wettbewerb des ÖPNV zu behaupten. Die Kleinteiligkeit des privaten mittelständischen Busunternehmermarktes mit einer durchschnittlichen Größenordnung</p>		<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP</p> <p>Entsprechend § 97 Abs. 3 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) und § 2 EG Abs. 2 der Vergabe- und Vertragsordnung für Leistungen (VOL/A) ist die Losvergabe das Regelverfahren und hat Vorrang vor der Vergabe der Gesamtleistung. Auf der anderen</p>	

6.2	10.06.2015	Industrie- und Handelskammer (IHK)	
<p>von 10-15 Bussen passt selten zur Größenordnung und den Bedingungen der Ausschreibungen. Weiter ist die Bildung von Kooperationen für viele private Unternehmer oft schwierig, weil sie gezwungen werden, sich mit bisherigen Konkurrenten zusammenschließen.</p> <p>Daher muss der Nahverkehrsplan einen Rahmen bieten, der den Marktteilnehmern gleiche Wettbewerbsbedingungen garantiert und sicherstellt, dass die Vielfalt unterschiedlich großer Unternehmen einer Branche gewahrt bleibt. Dies ist im IHK-Bezirk Coburg in den letzten Jahren bei Busunternehmen zunehmend weniger der Fall. Wettbewerbspreise im Omnibusgewerbe werfen in der Regel nur eine sehr geringe Rendite ab und eine Beteiligung an Ausschreibungen kann für kleinere Betriebe mit existenzbedrohenden Risiken verbunden sein.</p> <p>Damit mittel- und langfristig das kleinteilige private Busgewerbe im IHK-Bezirk Coburg eine Chance hat, sind die nachfolgenden vergaberechtlichen Punkte bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans zu berücksichtigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bildung kleiner Ausschreibungslose, wo es fahrplantechnisch sinnvoll ist; • Möglichkeiten der Direktvergabe nach vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb (Verordnung (EG) 1370/2007 mit Art. 5 Absätze 2, 4, 5 und 6) prüfen und wo sinnvoll und zulässig nutzen; • Vorgabe einer Subunternehmerquote bei Direktvergaben an kommunale Unternehmen (soweit dies die Auftragsstrukturen zulassen); • Bürokratie- und Transaktionskosten minimieren. <p>An die Aufgabenträger appellieren wir, die gesetzliche Vorgabe zur frühzeitigen Beteiligung der vorhandenen Unternehmen so auszugestalten, dass auf kleine und mittlere Busunternehmen aktiv zugegangen wird.</p> <p>Das Engagement und der Sachverstand dieser Busunternehmen sollte bei der Gestaltung</p>			<p>Seite darf die Zerlegung der Leistung in Lose jedoch nicht zu einer unwirtschaftlichen Zersplitterung der Leistung führen. Die vorgesehene Linienbündelung mit zwei Teilnetzen ist der sinnvolle Kompromiss zwischen diesen beiden Anforderungen. Dem Kartellrecht mit der Anforderung der Losbildung im Falle einer wettbewerblichen Vergabe wird somit entsprochen.</p> <p>Der Aufgabenträger Landkreis Coburg hat im Vorfeld die verschiedenen Vergabeformen hinsichtlich Chancen, Risiken und Steuerungsmöglichkeiten für den Landkreis umfänglich geprüft.</p>

6.2	10.06.2015	Industrie- und Handelskammer (IHK)	
<p>des öffentlichen Personennahverkehrs berücksichtigt und von den öffentlichen Aufgabenträgern genutzt werden.</p>			
<p>II. Nahverkehrspläne enthalten Vorgaben zur Verkehrsentwicklung, insbesondere zu den Bedienungs- und Verbindungsstandards, zur Beförderungs- und Erschließungsqualität sowie zu Anforderungen an Fahrzeuge und die sonstige Infrastruktur.</p> <p>Außer auf Preise, Qualität und volkswirtschaftliche Aspekte, sollte auch auf die optimale Vernetzung der Verkehrsträger geachtet werden und Angebote über Kreisgrenzen hinweg abgestimmt werden. Den künftigen Nahverkehrsplan der Stadt und des Landkreises Coburg gilt es mit Blick auf die Herausforderungen des demographischen Wandels sowie der Neuorganisation des ÖPNV-Netzes in Oberfranken und Südthüringen, im Zuge der Fertigstellung des ICE-Halts am Bahnhof Coburg, weiterzuentwickeln.</p> <p>Besonders die Gewährleistung der Zentrenereichbarkeit stellt im ländlichen Raum eine wichtige Aufgabe des ÖPNV als Element der öffentlichen Daseinsvorsorge dar. Die IHK zu Coburg erwartet, dass bestehende Erreichbarkeitsdefizite bestmöglich abgebaut und Möglichkeiten des Einsatzes flexibler bzw. alternativer ÖPNV-Angebotsformen geprüft werden.</p> <p>Mit Inbetriebnahme der ICE-Neubaustrecke Ebensfeld-Erfurt wird Coburg mindestens in Tagesrandlage an das Schienenpersonenfernverkehrs- (SPFV) Hochleistungsnetz der Deutschen Bahn angebunden. Die IHK zu Coburg setzt sich gemeinsam mit der IHK Südthüringen für einen ICE-Systemhalt in Coburg ein, um für Nordwest-Oberfranken und Südthüringen einen regionalen Zugangspunkt zum SPFV zu sichern. Aus Sicht der Wirtschaft ist es unerlässlich, dass die Stadt und der Landkreis Coburg sowie Südthüringen durch vertaktete ÖPNV-Angebote adäquat an diese Netzebene angebunden werden. Ab 2017 sollten daher alle in Coburg haltenden ICE-Züge mit ÖPNV-Linien der Stadt und des Landkreises Coburg sowie der angrenzenden Landkreise in Oberfranken und Südthürin-</p>			<p>Derzeit ist der Fahrplan im Regionalverkehr auf die Schulzeiten in Coburg ausgerichtet. Landkreis und Stadt Coburg verfolgen jedoch mit großem Interesse und Einsatz die Diskussionen zur Anbindung von Coburg an die ICE-Neubaustrecke Ebensfeld – Erfurt und werden bei einer positiven Entscheidung nach Vorliegen konkreter ICE-Systemzeiten rechtzeitig vor Inbetriebnahme die Anschlussmöglichkeiten im Busverkehr prüfen. Ein entsprechender Prüfauftrag wird im NVP ergänzt.</p> <p>Keine weitere Änderung des NVP.</p> <p>Der Ausbau flexibler Angebotsformen ist Bestandteil des neuen Bedienungsmodells für den ÖPNV im Landkreis Coburg. So soll zukünftig auch den Gebieten im Landkreis, die heute lediglich über eine Anbindung im Schulverkehr verfügen, ein regelmäßiges ÖPNV-Angebot im Sinne der Daseinsvorsorge zur Verfügung</p>

6.2	10.06.2015	Industrie- und Handelskammer (IHK)	
		<p>gen vernetzt werden und nicht wie geplant an den Landkreisgrenzen enden.</p> <p>Kreisübergreifende Verknüpfungen stellen im Landkreis Coburg noch immer Schwachstellen des ÖPNV dar, sodass in diesem Bereich im Sinne der Kundenfreundlichkeit noch erhebliche Potenziale bestehen. Die IHK zu Coburg begrüßt Formen der Zusammenarbeit, mit denen eine bessere Abstimmung der Aufgabenträger erreicht wird und sich die Beförderungsbedingungen im IHK-Bezirk Coburg und darüber hinaus verbessern lassen. Zur weiteren Verbesserung der Standortbedingungen und Erhöhung der Attraktivität der Gewerbegebiete sowie dort ansässiger Unternehmen, sollten Stadt und Landkreis Coburg deren ÖPNV-Erreichbarkeit erhöhen (Studentakt). Aus Sicht der IHK zu Coburg sind hierbei, aufgrund der derzeit ungenügenden Anbindung und der vorhandenen Beschäftigtenzahlen insbesondere die Standorte/Gewerbegebiete Lauterer Höhe, Rödental-Oeslau, Untersiemau sowie Großheirath zu nennen.</p>	<p>gestellt werden. Ziel sind ein besserer Ressourceneinsatz und das Schließen von Angebotslücken am Vormittag.</p>
		<p>Die Akzeptanz des ÖPNV bei den Kunden - und dazu zählen insbesondere die Wirtschaft und deren Beschäftigte - ist nicht allein von der Leistungsmenge, sondern ebenso stark von der Qualität der Leistung (Pünktlichkeit, Fahrzeuge, Ausstattung und Zustand von Haltestellen) und dem leichten Zugang zum Verkehrsangebot (Verkehrsverbund) abhängig. Im Rahmen der Ausschreibung der Verkehrsleistung sollten durch vertraglich festgelegte Mindeststandards Qualitätsverbesserungen in Stadt und Landkreis Coburg erreicht werden bzw. sich die aktuellen Standards nicht verschlechtern.</p>	<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP</p>
		<p>Für die im Nahverkehrsplan für die Verknüpfungspunkte vorgesehenen Umsteigezeiten sollten Wartezeiten von max. 10 Minuten angestrebt werden, Wartezeiten von bis zu 15 Minuten sind allenfalls gerade noch akzeptabel.</p>	<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP</p>

6.3 Stellungnahme Seniorenbeirat der Stadt Coburg

6.3	15.06.2015	Seniorenbeirat der Stadt Coburg	
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahme			Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
<p>Der Entwurf lässt erkennen, dass die Aufgabenstellungen richtig erkannt wurden. Insbesondere wurde zu Recht festgestellt, dass durch sinkende Schülerzahlen eine tragende Säule der Finanzierung geschwächt wird. Dem gilt es entgegenzuwirken und nach neuen Wegen den ÖPNV als eine Variante der multimodalen Wahlmöglichkeiten auszubauen.</p>			<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP</p>
<p>Gerade der im Entwurf angesprochene demografische Wandel verbunden mit einem Abbau der Landärztepraxen eröffnet die Notwendigkeit neuer Angebote im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs. Gerade auch die Situation in Coburg und seinem Umland zeigt, dass sich sowohl Allgemein- als auch Fachärzte im Bereich des Stadtgebietes Coburg ansiedeln. Gleiches gilt für die Einrichtungen der stationären und ambulanten Krankenbehandlung.</p> <p>Hinzu kommen eine immer älter werdende Bevölkerung und der Trend weg von der Großfamilie, hin zu Einzelhaushalten. Hier regt der Seniorenbeirat Coburg an, dass in Bereichen, die weniger regelmäßig durch die vorhandenen Buslinien versorgt werden, ein System geschaffen wird, das es ermöglicht, auf den öffentlichen Nahverkehr zur Erledigung dieser Besuche zurückgreifen zu können. Hierbei wird an einen telefonisch oder per Internet abrufbaren Bus gedacht. Der Seniorenbeirat verkennt hier nicht, dass ein solches System am Anfang sicherlich defizitär ausgestaltet sein wird. Aber seitens des Beirates besteht auch die Überzeugung, dass durch die Umsetzung dieses Rufbussystems Erfahrungswerte gesammelt werden können, die zu einer verbesserten finanziellen Ausgestaltung führen können. Zum anderen könnte dadurch einer Verödung des ländlichen Raumes entgegengewirkt werden.</p>			<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP</p> <p>Die Einrichtung eines neuen, zusätzlich verkehrenden bedarfsgesteuerten Angebotes in der Stadt Coburg ist vor dem Hintergrund der finanziellen Handlungsspielräume aus heutiger Sicht nicht möglich.</p> <p>Der Ausbau flexibler Angebotsformen im Landkreis Coburg ist Bestandteil des neuen Bedienungsmodells für den ÖPNV im Landkreis.</p>

6.3	15.06.2015	Seniorenbeirat der Stadt Coburg	
<p>Ein weiterer Punkt der angesprochen werden sollte ist die Situation der Haltestellendichte. Diese erscheint zwar auf den ersten Blick durchaus ausreichend. Jedoch könnte es an einigen Stellen zu Verbesserungen hinsichtlich der Erreichbarkeit kommen. Insbesondere ältere Menschen sehen Fußwege von mehr als 500 bis 700 Metern als hinderlich für eine Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel an.</p>			<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP</p> <p>Die im NVP definierten Richtwerte für Haltestelleneinzugsbereiche orientieren sich an den Empfehlungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und den in der „Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern“ aufgeführten Richtwerten.</p>
<p>Als letzten Punkt wollen wir die Verknüpfungspunkte zu angrenzenden Verkehrsverbänden, insbesondere den Südthüringischen Raum ansprechen. Diese sollten verbessert und harmonisiert werden. Damit können nach Auffassung des Seniorenbeirats Coburg nicht nur neue Nutzergruppen angesprochen werden. Auch würde sich dies zur Frage des Systemhaltes eines ICE durchaus positiv auswirken.</p>			<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP</p> <p>Derzeit ist der Fahrplan im Regionalverkehr auf die Schulzeiten in Coburg ausgerichtet. Landkreis und Stadt Coburg verfolgen mit großem Interesse und Einsatz die Diskussionen zur Anbindung von Coburg an die ICE-Neubaustrecke Ebensfeld – Erfurt und werden bei einer positiven Entscheidung nach Vorliegen konkreter ICE-Systemzeiten rechtzeitig vor Inbetriebnahme die Anschlussmöglichkeiten im Busverkehr prüfen. Ein entsprechender Prüfauftrag wird im NVP ergänzt.</p>

6.4 Stellungnahme Behindertenbeauftragter der Stadt Coburg

6.4	10.06.2015	Behindertenbeauftragter der Stadt Coburg	
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahme			Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
<p><i>Die Stellungnahme erfolgte in Form eines bilateralen Gesprächs zwischen dem Behindertenbeauftragten der Stadt Coburg und der ÖPNV-Beauftragten von Stadt und Landkreis Coburg.</i></p> <p>Den Ausführungen zur Barrierefreiheit im NVP wird zugestimmt. Positiv vermerkt wird insbesondere auch der Ansatz, dass der Ausstattungsstandard bei Neu- bzw. Ausbau der Haltestellen im Landkreis sich zukünftig an den etablierten Standards im Stadtgebiet orientieren sollen, um sukzessive ein kreisweit einheitliches Bild erreichen zu können.</p> <p>Zum Netz der Stadt gibt es keine wesentlichen Anmerkungen, ich habe ihn informiert, dass für den Stadtbus eine Überplanung ansteht. Von seiner Seite besteht also Zustimmung.</p>			Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP
keine Anmerkungen zum Liniennetz			Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP

6.5 Stellungnahme Behindertenbeauftragter des Landkreises Coburg

6.5	13.05.2015	Behindertenbeauftragter des Landkreises Coburg	
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahme			Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
<p>Einleitend und generell lässt sich sagen, läuft der ÖPNV unter der prämissen Haushaltskonsolidierung - das ist der falsche Weg.</p> <p>Die Mobilität muss unseren Bürgern in vollem Umfang erhalten bleiben. Wenn ich schreibe „voller Umfang“ heißt das, dass ich die jährlich vorgenommenen Linienstreichungen/Ausdünnungen/Zusammenlegungen/Verdichtungen bereits als grenzwertig beurteile und keine weitere Einschränkung akzeptiere.</p> <p>Ich beziehe mich dabei auf den FAMILIENREPORT – Institut für Familienforschung, in dem erklärt wird „auf dem Lande ist nur ein Viertel der Eltern zufrieden mit dem ÖPNV“ (siehe NP vom 05.08.14).</p> <p>Die Erhaltung der Mobilität ist ein Teil des Aktionsprogrammes regionale Daseinsvorsorge.</p>			<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP</p>
<p>Zu Datei „Anhörungsverfahren Seite 19“:</p>			
<p>Bezug der statistischen Zahlen sind die Jahre 2012 und 2013. Das dürfte 2016 schon zum „alten Eisen“ gehören.</p>			<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP</p> <p>Mit Beginn der Fortschreibung des NVP Mitte 2013 handelte es sich bei den im NVP aufgeführten Zahlen um die zu die-</p>

6.5	13.05.2015	Behindertenbeauftragter des Landkreises Coburg	
			<p>sem Zeitpunkt aktuellsten offiziellen Zahlen. Diese waren dann Grundlage für die Erarbeitung der umfangreichen Bestandsanalyse.</p> <p>Mit Erarbeitung des Entwurfs des Nahverkehrsplanes für das Anhörungsverfahren wurde geprüft, inwieweit aktuellere Zahlen Auswirkung auf die Ergebnisse der Analysen und Maßnahmen haben. Insgesamt zeigen die Zahlen jedoch einen Entwicklungstrend auf, welcher durch neueres Zahlenmaterial nicht wesentlich beeinflusst wird.</p> <p>Der Aufwand einer durchgehenden Änderung / Aktualisierung aller Zahlen einschließlich darauf beruhender Berechnungen hätte dem Nutzen nicht entsprochen.</p>
<p>Es wurde nur Bezug auf Seniorenheime ab 50 Plätze genommen. wir haben aber Heime unter 50 Plätze:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Casimir Ahorn • Casimir Coburg • AWO-Tagespflege Rödental 			<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP</p> <p>Im NVP sind Seniorenheime in Stadt und Landkreis Coburg mit mehr als 50 Plätzen aufgeführt, da nur diese eine</p>

6.5	13.05.2015	Behindertenbeauftragter des Landkreises Coburg	
		<ul style="list-style-type: none"> Fördereinrichtung Max-Böhme-Ring, Coburg mit Kindergarten, heilpädagogische Tagesstätte (Größenordnung sehr groß, wird in Kürze eröffnet) 	gewisse Relevanz für den ÖPNV aufweisen.
		<p>Zu "Kundengruppen - Nutzergruppen":</p> <p>Im Landkreis galten Ende 2013 8.680 Bürger als registrierte Schwerbehinderte. Von ihnen waren</p> <ul style="list-style-type: none"> 4.524 älter als 65 Jahre unter anderem 422 Blinde/Sehbehinderte 1908 Querschnittgelähmte. <p>Der Anteil der über 65-jährigen in den Gemeinden kann man derzeit im Schnitt bei 20% der Gesamtbevölkerung feststellen. Ich stelle fest, die Gewichtung der Gruppen stimmt nicht. Ich gebe folgendes Beispiel: Die Auswirkungen derzeit sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> kein ausreichender Platz für Rolli/Rollatorfahrer, kein ausreichender Platz für Flüchtlinge (Frau mit Kinderwagen), die Einrichtungen der Wefa Ahorn und Rödental lassen sich erst gar nicht finden. 	<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP</p> <p>Mit den in Kapitel 3.2.4 im NVP-Entwurf definierten Anforderungen an die Fahrzeugausstattung legt der Landkreis Coburg Standards fest, die den Anforderungen an eine moderne Fahrzeugflotte Rechnung tragen sollen. Ein besonderes Augenmerk liegt dabei auf Ausstattungsmerkmalen mit Relevanz für Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen.</p> <p>Die Situation im Stadtverkehr Coburg ist hinsichtlich der Barrierefreiheit im Fahrzeug bereits heute als sehr positiv zu bewerten.</p>
		<p>Zu Datei "Anhörungsverfahren - Pendlerbewegungen von Senioren mit Einschränkungen":</p> <p>Es besteht die Notwendigkeit sich auf ältere und gehbehinderte Personen einzustellen. Dazu sind ausnahmslos Niederflurbusse mit Kneelingsystem einzusetzen. Die öfters, z.B. auf der Linie 2, eingesetzten „alten Busse" sind ungeeignet.</p> <p>Ich verweise darauf, dass der Aufstellplatz für Rollstuhlfahrer und Rollatoren oft nicht</p>	<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP</p> <p>Obiger Hinweis zur Anforderungen an die Fahrzeugausstattung gilt entsprechend.</p> <p>Hinweis: In den letzten Jahren sind die</p>

6.5	13.05.2015	Behindertenbeauftragter des Landkreises Coburg	
<p>mehr reicht.</p> <p>Ich sehe auf den Linien 2/3/4, dass Rollifahrer/Rollatorfahrer und mehrere Kinderwagen in einem Bus zusammentreffen.</p> <p>In letzter Zeit ist auch ein wesentlich höherer Bedarf an Stellplatz für Kinderwagen durch Flüchtlinge (Frau mit KiWa) entstanden.</p>		<p>Sitzplatzkapazitäten zugunsten der Mehrzweckbereiche bereits zurückgenommen worden.</p>	
<p>Zu Datei „Anhörungsverfahren – Schülerbeförderung“:</p> <p>Der Schülerverkehr ist dringend verbesserungswürdig. Meine Kritik bezieht sich auf folgende Punkte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • übervolle Busse - die Kinder werden stehen gelassen, „weil einfach kein Platz mehr frei war“ (siehe dazu Artikel NP vom 30.12.2014), wobei der Blödsinn „4 Personen können auf 1 qm stehen“ auch nicht förderlich ist, • teilweise mangelhafte Schülerbeförderung an die weiterführenden Schulen von Untersiemau nach Coburg (siehe dazu Artikel NP vom 20.12.2014). 		<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP</p> <p>Im NVP werden in Kapitel 11.2 Anforderungen an die Schülerbeförderung, u. a. auch im Hinblick auf Auslastungsgrenzen, definiert.</p> <p>Darüber hinaus werden die Hinweise an die zuständigen Verkehrsunternehmen weitergeleitet.</p>	
<p>Zu Datei „Anhörungsverfahren – Seite 18, Ausbau barrierefreie Haltestellen“</p> <p>Ich habe dazu in meiner Mail:</p> <p>Barrierefreier Ausbau der ÖPNV - Bushaltestellen am Landratsamt Coburg wird erforderlich, vom 14.04 .2014, auf die Problematik hingewiesen.</p> <p>Die Antwort war:</p> <p>„Die Haltestelle LRA ist da nicht mit vorgesehen. Ich kann Ihnen an der Stelle leider kein beschleunigtes Verfahren anbieten“.</p> <p>Dies ist für mich nicht akzeptabel!</p>		<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP</p> <p>Der barrierefreie Ausbau von Haltestellen im Landkreis Coburg ist im NVP als Maßnahme enthalten. In diesem Zusammenhang wird die Festsetzung einer Prioritätenreihenfolge als Handlungsempfehlung ausgesprochen (vgl. Maßnahme MI.1 zur</p>	

6.5	13.05.2015	Behindertenbeauftragter des Landkreises Coburg	
		<p>Weiterhin sehe ich die Notwendigkeit die Haltestellen Cortendorfer Straße (am Wohnpark) dringend barrierefrei auszubauen.</p>	<p>Schaffung der Barrierefreiheit im ÖPNV, Kapitel 11.4.2.1, Seite 165/166, Tabelle 39).</p> <p>Für die Stadt Coburg gibt es ein gültiges „Konzept zur barrierefreien Gestaltung von ÖPNV-Haltestellen im Coburger Stadtgebiet“, welches eine Prioritätenreihung der Haltestellen im Stadtgebiet beinhaltet.</p>
		<p>Zu Datei „Anhörungsverfahren – Seite 5, wichtige Pendlerbewegungen“: Die angegebenen Pendlerbewegungen werden mit Stand 30.06.2011 angegeben. Ich habe den Eindruck, dass sich die Pendlerbewegungen von 2011 bis 2015 verändert und erweitert haben.</p>	<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP Obiger Hinweis zur Datenlage gilt entsprechend.</p>
		<p>Zu Datei „Anhörungsverfahren – Nutzung des AST-Taxi“: Das AST-Taxi ist mit Recht sehr beliebt. Ich gehöre zu den steten Nutzern sowie 8.500 Fahrgäste im Jahr. In der Regel funktioniert das System sehr gut und wenn nicht, ist man eben verloren! Ich schrieb am 15.02.2015 die Mail: Beschwerde zu AST-Taxi Schädigung von Personen eine schriftliche Beschwerde und musste erfahren, dass diese Schädigung der Personen von der SÜC Bus und Aquaria GmbH ignoriert wird. Man zieht es vielmehr vor, nicht mit den Geschädigten zu sprechen oder den finanziellen Schaden auszugleichen.</p>	<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP Der beschriebene Fall ist den Aufgabenträgern bekannt, es wurden hierzu Gespräche mit dem Verkehrsunternehmen geführt.</p>

6.5	13.05.2015	Behindertenbeauftragter des Landkreises Coburg	
<p>Für den neuen NVP stelle ich folgende Forderungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Erhaltung der Linien und der Anfahrtdichte zum Stand Fahrplan 2013 (als Mindestforderung), • dringender Ausbau der barrierefreien Haltestellen, • keine Abschaffung der Schulbusse und Einsatz von Zusatzbussen für Schülerbeförderung, • keine Abschaffung des AST-Taxi Systems, • generelle Organisation der Mitfahr-Bedingungen (der Bus ist kein rechtsfreier Raum) durch eingesetzte Aufsichten im Bus, • generell deutlich lesbare Fahrpläne im gesamten Landkreis. 			<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP</p> <p>Der NVP berücksichtigt die aufgeführten Punkte in weiten Teilen.</p>
<p>Zur Fortschreibung des Nahverkehrsplan für Stadt und Landkreis Coburg</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anlagenband 1 vom 11.05.15, • Anlagenband 2 Linienbündelungskonzept vom 11.05.15, • Entwurf für Anhörungsverfahren vom 11.05.15 <p>nehme ich wie folgt Stellung:</p> <p>In den vorgenannten Punkten/Kategorien/Geschäftsfeldern ist der vorliegende Entwurf unvollständig und nur teilweise zukunftsfähig.</p> <p>Es muss zukünftig unter allen Umständen die Mobilität unserer Bürger erhalten werden. Im Zuge des demografischen Wandels und der regionalen Daseinsfürsorge sind wir zu einer Umgestaltung zu Gunsten unserer alternden und eingeschränkten Bürger „geradezu verurteilt“.</p>			<p>Kenntnisnahme, keine Änderung des NVP</p>

