

ARGE ÖPNV Stadt und Landkreis Coburg

Fortschreibung des Nahverkehrsplans für Stadt und Landkreis Coburg

ARGE ÖPNV Stadt und Landkreis Coburg

Fortschreibung des Nahverkehrsplans für Stadt und Landkreis Coburg

Endbericht

Aufgabenträger:

Stadt Coburg

Markt 1
96450 Coburg

Landkreis Coburg

Lauterer Straße 60
96450 Coburg

Bearbeitung:

Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult

Wilhelmshöher Allee 274 34131 Kassel

Tel.: 0561 – 988 349 65

Fax: 0561 – 988 349 68

Mail: info@mathias-schmechtig.de

www.mathias-schmechtig.de

Kassel, Juli 2015

Inhalt:

Prozess der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes	1
1 Rahmenbedingungen und Zielvorgaben	3
1.1 Gesetzliche Grundlagen	3
1.1.1 EU-Verordnung (EG) Nr. 1370/2007	3
1.1.2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)	4
1.1.3 Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG)	5
1.1.4 Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)	6
1.2 Übergeordnete Ziele und Rahmenvorgaben der Raumordnungs- und Landesplanung.....	7
1.2.1 Leitlinien zur Nahverkehrsplanung in Bayern.....	7
1.2.2 Rahmen- und Fachplanungen	7
2 Zielsetzungen und Handlungsschwerpunkte zur Schaffung eines „barrierefreien ÖPNV“ im Landkreis und in der Stadt Coburg.....	11
2.1 Grundsätze.....	11
2.2 Leitsätze	15
2.3 Anforderungen zur Ausstattung an Bus-Haltestellen (Haltestellenkatalog)	16
2.3.1 Grundsätze	16
2.3.2 Haltestellenkategorien	17
2.3.3 Musterhaltestelle	18
2.3.4 Ausstattungsstandards	19
2.3.5 Ausnahmen von der vollständigen Barrierefreiheit an Haltestellen.....	23
3 Anforderungsprofil für die Weiterentwicklung und Ausgestaltung des Regionalverkehrs im Landkreis Coburg	25
3.1 Rahmenziele der Nahverkehrsplanung	25
3.2 Anforderungen an die Erbringung der Verkehrsleistungen.....	25
3.2.1 Grundsätze	25
3.2.2 Qualitätskontrolle und -sicherung.....	25
3.2.3 Anforderungen an die Verkehrsdurchführung	26
3.2.3.1 Anforderungen Fahrpersonal.....	26
3.2.3.2 Anforderungen Betriebsstätte, Ansprechpartner und Leitstelle	27
3.2.3.3 Betrieb, Verspätungs- und Störfallmanagement	27
3.2.3.4 Fahrzeugzustand und -reinigung.....	28

3.2.3.5	Beschwerdemanagement	29
3.2.3.6	Kundenservice und Vertrieb	29
3.2.3.7	Fahrgastinformationen an Haltestellen und Kontrolle des Haltestellenzustandes	30
3.2.3.8	Berichtswesen	31
3.2.4	Anforderungen an die Fahrzeugausstattung	31
3.2.4.1	Allgemein	31
3.2.4.2	Festlegung Fahrzeugstandards	32
3.3	Anforderungen an die ÖPNV-Bedienung (Bedienungsstandards)	37
3.3.1	Grundsätze	37
3.3.1.1	Rolle der Bedienungsstandards im Nahverkehrsplan	37
3.3.1.2	Methodischer Ansatz	38
3.3.2	Verkehrszeiten	39
3.3.2.1	Allgemein	39
3.3.2.2	Definition der Verkehrszeiten	40
3.3.3	Standards für die ÖPNV-Angebotsqualität	41
3.3.3.1	Anforderungen an die Erschließungsqualität	41
3.3.3.2	Anforderungen an die Bedienungsqualität	42
4	Anforderungsprofil für die Weiterentwicklung und Ausgestaltung des Stadtverkehrs in der Stadt Coburg	46
4.1	Rahmenziele der Nahverkehrsplanung	46
4.2	Anforderungen an die ÖPNV-Bedienung, die Erbringung der Verkehrsleistung und die Fahrzeugstandards	46
5	Raumstrukturanalyse Stadt und Landkreis Coburg	47
5.1	Überblick	47
5.2	Zentralörtliche Gliederung	48
5.3	Siedlungsstruktur und Einwohner	50
5.3.1	Nahverkehrsraum	50
5.3.2	Landkreis Coburg	50
5.3.3	Stadt Coburg	54
5.4	Wirtschaftsstruktur	57
5.4.1	Landkreis Coburg	57
5.4.2	Stadt Coburg	61
5.4.3	Pendlerbeziehungen	62



5.5 Schulstandorte.....	64
5.5.1 Landkreis Coburg.....	64
5.5.2 Stadt Coburg.....	64
5.6 Versorgungsstandorte	65
5.6.1 Landkreis Coburg.....	65
5.6.2 Stadt Coburg.....	65
5.7 Krankenhäuser und Seniorenheime Stadt und Landkreis Coburg.....	66
5.8 Tourismus, Kultur- und Freizeiteinrichtungen Stadt und Landkreis Coburg	66
5.9 Pkw-Dichte Stadt und Landkreis Coburg	69
6 Bestandsaufnahme ÖPNV	70
6.1 Aufgabenträgerschaft.....	70
6.2 Schienenpersonennahverkehr.....	70
6.2.1 Eisenbahnverkehrsunternehmen	70
6.2.2 Strecken und Haltepunkte.....	71
6.3 Straßengebundener ÖPNV	72
6.3.1 Organisation	72
6.3.2 Tarifstruktur.....	73
6.3.3 Bedienungsformen	74
6.3.4 Grundstruktur des Liniennetzes.....	74
6.3.5 Bedienungsangebot.....	76
6.3.5.1 Regionaler Busverkehr	76
6.3.5.2 Stadtbus Coburg.....	82
6.3.6 Verknüpfungspunkte und Haltestellen	85
6.3.7 Fahrzeuge im Regionalbusverkehr	86
6.3.8 Fahrgastinformation	88
7 Nachfrage und Leistung im Busverkehr	90
7.1 Allgemein.....	90
7.1.1 Nachfragebestimmende Strukturdaten	90
7.2 Regionalverkehr	91
7.2.1 Nachfrage.....	91
7.2.2 Leistung	93
7.3 Stadtbus Coburg	94
7.3.1 Nachfrage.....	94

7.3.2	Markterfolg	95
8	Rückblick – 3. Nahverkehrsplan für Stadt und Landkreis Coburg 2009 - 2014 – Bilanz der Umsetzung –	98
8.1	SPNV	99
8.1.1	Infrastruktur	99
8.1.2	Angebot.....	99
8.2	Straßengebundener ÖPNV	99
8.2.1	Allgemein.....	99
8.2.2	Landkreis Coburg	100
8.2.3	Stadt Coburg	101
9	Zustandsbewertung	102
9.1	Bewertung der Angebotsqualität im Landkreis Coburg	103
9.1.1	Erschließungsqualität.....	103
9.1.2	Bedienungsqualität	110
9.1.3	Anschlusssituation.....	112
9.1.4	Erreichbarkeit wichtiger Ziele	113
9.2	Bewertung der Systemtransparenz im Regionalbusverkehr im Landkreis Coburg.....	114
9.2.1	Netz- und Angebotstransparenz	114
9.2.2	Parallelverkehr	116
9.2.3	Fahrgastinformation	117
9.2.4	Tarif.....	118
9.3	Probleme im Betriebsablauf (Pünktlichkeit)	119
9.4	Barrierefreiheit im ÖPNV im Regionalbusverkehr im Landkreis Coburg	120
9.4.1	Fahrzeuge im Regionalbusverkehr	120
9.4.2	Haltestellen	120
9.4.3	Fazit	125
9.5	Anmerkungen der Städte und Gemeinden	126
9.6	Zusammenfassung der Stärken und Schwächen im Regionalbusverkehr im Landkreis Coburg	126
9.7	Bewertung des Stadtverkehrs in der Stadt Coburg	128
9.7.1	Angebotsqualität	128
9.7.2	Systemtransparenz	131
9.7.3	Barrierefreiheit im Stadtbus Coburg	133



9.7.4	Zusammenfassung der Stärken und Schwächen im Stadtbus-Verkehr in der Stadt Coburg	136
10	Prognose.....	137
10.1	Bevölkerungsprognose für den Landkreis Coburg.....	138
10.1.1	Gesamtbevölkerung Landkreis Coburg	138
10.1.2	Demografie Landkreis Coburg.....	139
10.1.3	Entwicklung der raumstrukturellen Rahmenbedingungen im Landkreis Coburg.....	142
10.2	Bevölkerungsprognose für die Stadt Coburg.....	143
10.2.1	Gesamtbevölkerung Stadt Coburg	143
10.2.2	Demografie Stadt Coburg.....	143
10.2.3	Entwicklung der raumstrukturellen Rahmenbedingungen in der Stadt Coburg.....	145
10.3	Auswirkungen des demografischen Wandels auf die Mobilität	146
10.4	Abschätzung der Entwicklung des Fahrgastaufkommens	148
10.5	Konsequenzen für die Finanzierung im Landkreis Coburg	149
11	Entwicklungskonzept ÖPNV	150
11.1	Grundsätze	150
11.2	Schulverkehr.....	151
11.3	Verknüpfungssystematik.....	152
11.4	Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV	153
11.4.1	Handlungsfeld I: „Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes“	153
11.4.1.1	Neues Bedienungsmodell für den ÖPNV im Landkreis Coburg.....	153
11.4.1.2	Stadtverkehr Coburg	165
11.4.2	Handlungsfeld II: „Modernisierung der ÖPNV-Infrastruktur“	167
11.4.2.1	Maßnahmen und Prüfaufträge zur Modernisierung der ÖPNV-Infrastruktur mit allgemeiner Gültigkeit im Landkreis Coburg.....	167
11.4.2.2	Maßnahmen und Prüfaufträge zur Modernisierung der ÖPNV-Infrastruktur mit lokalem Bezug.....	170
11.4.3	Handlungsfeld III: „Fahrgastinformation und Marketing“	172
11.4.4	Handlungsfeld IV: „Sicherheit und Service“.....	176
11.5	Bewertung des Maßnahmenkonzeptes.....	179
12	Linienbündelungskonzept.....	180
12.1	Vorbemerkungen	180
12.2	Rahmenbedingungen.....	180

12.3	Festlegung der Linienbündel im Landkreis Coburg	181
13	Finanzierungskonzept	183
13.1	Betriebliches Leistungsangebot	183
13.2	Entwicklung des Finanzierungsbedarfs.....	183
13.2.1	Entwicklung der Einnahmensituation	184
14	Festlegung der Verkehrsbedienung	185

Tabellen

1	Grundanforderungen an die Gestaltung eines „barrierefreien ÖPNV“ aus Sicht verschiedener Nutzergruppen mit Mobilitätseinschränkungen	12
2	Ausstattungsstandards für Bus-Haltestellen	20
3	Verbindliche Ausstattungsstandards für Fahrzeuge mit Einsatz im Regionalverkehr im Landkreis Coburg	33
4	Definition der Verkehrszeiten und Rahmenbetriebszeitfenster im Landkreis Coburg.....	40
5	Standards „Erschließungsqualität“ Landkreis Coburg - Richtwerte für Haltestelleneinzugsbereiche	42
6	Standards der Bedienungsqualität für Verkehrstag Montag bis Freitag an Schultagen (Kategorie A – Verbindungen ins Oberzentrum Coburg)	44
7	Standards der Bedienungsqualität für Verkehrstag Montag bis Freitag an Schultagen (Kategorie B - Verbindungen ins nächste Unter- bzw. Kleinzentrum)	44
8	Raumstrukturelle Kennwerte Stadt und Landkreis Coburg	49
9	Bevölkerungsentwicklung im Nahverkehrsraum Stand 30.09.2014	51
10	Wohngebietsentwicklungen im Landkreis Coburg (> 2 ha oder 30 WE) seit 2008.....	52
11	Altersstrukturen im Landkreis Coburg	53
12	Fläche und Bevölkerung nach Stadtteilen in der Stadt Coburg (Stand 13.11.2014)	54
13	Einwohnerentwicklung nach Stadtteilen in Stadt Coburg	55
14	Altersstrukturen in der Stadt Coburg57	57
15	Größere Arbeitsplatzstandorte in Landkreis Coburg (Unternehmen > 250 Beschäftigte; Stand 2013)	58
16	Gewerbegebiete im Landkreis Coburg (> 10 ha) (Stand 2012)	60
17	Größere Arbeitsplatzstandorte in Stadt Coburg (Unternehmen > 250 Beschäftigte; Stand 2013)	61



18	Wichtige Pendlerbewegungen (> 400 Pendlerbewegungen Stand 30.06.2011)	63
19	Fremdenverkehr in Stadt und Landkreis Coburg (Stand 2012).....	67
20	Ziele in der Naherholung und im Tourismus (> 10.000 Besucher/ Jahr)	68
21	Übersicht SPNV-Angebot im Nahverkehrsraum (Fahrplanstand Juni 2014).....	71
22	Regionale Buslinien mit wesentlicher Bedeutung für den Landkreis Coburg („Hauptnetz“).....	77
23	Entwicklung der Fahrgastnachfrage 2009-2012	91
24	Leistungsparameter der Linien im Regionalverkehr des Landkreises Coburg (Stand 2012)	93
25	Siedlungsbereiche mit Defiziten in der Erschließung.....	104
26	Darstellung der variierenden Linienführungen einer Linie am Beispiel der Linie 8319 (Coburg – Untersiemau – LIF/ Itzgrund – Bamberg).....	115
27	Einschätzung zur Barrierefreiheit an ausgewählten Verknüpfungspunkten und Haltestellen im Landkreis Coburg	122
28	Übersicht über die Stärken des ÖPNV im Landkreis Coburg	126
29	Übersicht über die Schwächen des ÖPNV im Landkreis Coburg	127
30	Bereiche mit Erschließungsdefiziten in der Stadt Coburg.....	128
31	Einschätzung zur Barrierefreiheit an wichtigen Verknüpfungspunkten und (Innenstadt-) Haltestellen	134
32	Übersicht über die Stärken des ÖPNV in der Stadt Coburg	136
33	Übersicht über die Schwächen des ÖPNV in der Stadt Coburg.....	136
34	Tendenzen in der Entwicklung der ÖPNV-Nutzung im Landkreis Coburg bis 2020 nach Altersgruppen (gutachterliche Einschätzung)	147
35	Mittel- und langfristige Handlungsstrategien zur Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV.....	149
36	Festgelegte Verknüpfungspunkte im Landkreis Coburg	152
37	Maßnahme MA.1 – Neues Bedienungsmodell für den ÖPNV im Landkreis Coburg – Korridorweise Darstellung.....	156
38	Prüfauftrag PA.1 –Freizeit- bzw. Nachtverkehr	164
39	Prüfauftrag PA.2 – Anpassungen im ÖPNV bei Realisierung eines ICE- Systemhalts.....	164
40	Maßnahme MI.1 – Schaffung der Barrierefreiheit im ÖPNV	167
41	Prüfauftrag PI.1 – Optimieren der Haltestellenlagen.....	168
42	Prüfauftrag PI.2 – Ansätze zur Stärkung multimodaler Verkehre	169
43	Prüfauftrag PI.3 – Planung von Investitionen der ÖPNV-Infrastruktur der Städte und Gemeinden bis zum Jahr 2020	170

44	Prüfauftrag PI.4 – Ausbau von Haltestellen als Verknüpfungshaltestelle	171
45	Prüfauftrag PM.1 – Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation (DFI)	172
46	Prüfauftrag PM.2: Ergänzung des Fahrplanbuches mit zusätzlichen Fahrgastinformationen	173
47	Prüfauftrag PM.3 – Verbesserung der Fahrgastinformation an Haltestellen und Verknüpfungspunkten	174
48	Prüfauftrag PM.4 – Stärkung des zielgruppenorientierten und lokalen Marketings	175
49	Prüfauftrag PM.5 – Stärkung des lokalen Vertriebsangebotes	175
50	Maßnahme MM.1 – Aufbau einer weitgehend barrierefreien Internetseite der ARGE ÖPNV.....	176
51	Maßnahme MS.1 – Videoschutzeinrichtungen in den Fahrzeugen	176
52	Prüfauftrag PS.1 – Kontrollierter Einstieg	177
53	Prüfauftrag PS.2 – Weitere Prüfaufträge zur Verbesserung der (subjektiven) Sicherheit im ÖPNV	177
54	Prüfauftrag PS.3 – Prüfauftrag zur tariflichen Kooperation aller Verkehrsunternehmen im Landkreis Coburg	177
55	Linienbündel im Landkreis Coburg (Fahrplanstand Dezember 2014)	181
56		

Abbildungen

1	Beispiele für die barrierefreie Haltestellengestaltung in historischen geprägten bzw. städtebaulich sensiblen Umfeldern (links Marktplatz Leisnig (Sachsen); rechts Heiligendamm (Mecklenburg-Vorpommern))	17
2	Haltestellenausbau in der Stadt Coburg als „Musterhaltestelle“ für Städte und Gemeinden im Landkreis (im Bild Haltestelle Klinikum)	19
3	Relationskategorien für die Bewertung der Bedienungs- und Verbindungsqualität im Landkreis Coburg	39
4	Erschließungswirkung von Haltestellen in einem Siedlungsbereich	41
5	Beispiel für ins Umfeld eingepasste ÖPNV-Zugangsstellen mit barrierefreiem Ausbau (Ahorn, Bürgerhaus)	86
6	Ausstattung der im Regionalbusverkehr eingesetzten Fahrzeuge (Stand Winter 2013/14)	87
7	Nachfrageentwicklung im Stadtbus Rödental im Zeitraum 2010 bis 2014 (Werte November/ Dezember 2014 geschätzt)	92
8	: Entwicklung der Nachfrage im Stadtbus Coburg	94
9	Kennwertevergleich „Fahrgäste pro Einwohner und Jahr“ (Städte bis 60.000 EW)	96
10	Kennwertevergleich: „Bus-km pro EW“	97

11	Ausstattung von Haltestellen mit Fahrgastinformationen (links: Stadtverkehr Rödental, Stadtzentrum Rathaus; rechts: OVF, Ebersdorf (b. Co.) Kirche)	118
12	Beispiel für zentrale Haltestelle mit (richtungsbezogen) hohem Ausbauzustand im Hinblick auf die Barrierefreiheit (links: Neustadt, Arnoldplatz, Nordseite; rechts: Ahorn, Bürgerhaus)	121
13	Ausstattung von Haltestellen mit Fahrgastinformationen (links: Coburg, Theaterplatz; rechts: Coburg, Klinikum).....	132
14	Indikatoren der Entwicklung der ÖV-Nachfrage	137
15	Bevölkerungsprognose für den Landkreis Coburg nach Altersgruppen im Zeitraum 2015 bis 2020	140
16	Bevölkerungsprognose für den Landkreis Coburg nach Altersgruppen im Zeitraum 2015 bis 2020 in Prozent	141
17	Bevölkerungsprognose für die Stadt Coburg nach Altersgruppen im Zeitraum 2015 bis 2020	144
18	Bevölkerungsprognose für die Stadt Coburg nach Altersgruppen im Zeitraum 2015 bis 2020 in Prozent	145

Karten

1	Zentralörtliche Gliederung des Nahverkehrsraums	49
2	Raum- und Siedlungsstruktur Landkreis Coburg	51
3	Raum- und Siedlungsstruktur Stadt Coburg	55
4	ÖPNV-relevante Ziele im Landkreis Coburg	69
5	ÖPNV-relevante Ziele in der Stadt Coburg	69
6	Liniennetz Regionalverkehr (Bestand Fahrplan 2014)	81
7	Liniennetz Regionalverkehr 9:00 Uhr bis 11:30 Uhr (montags bis freitags; Bestand Fahrplan 2014)	81
8	Liniennetz Regionalverkehr nach 18:00 Uhr (montags bis freitags; Bestand Fahrplan 2014)	81
9	Tagesliniennetz Stadtbus Coburg (Bestand Fahrplan 2014)	83
10	Bewertung der Angebotsqualität im Landkreis Coburg	111
11	ÖPNV-Erschließung Stadt Coburg	130
12	Neues ÖPNV-Bedienungsmodell im Landkreis Coburg (ab September 2016) .	155

Prozess der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes

Der Landkreis und die Stadt Coburg als Aufgabenträger für den ÖPNV im Nahverkehrsraum habe in ihren jeweiligen Gremiensitzungen im Juni 2013 die Fortschreibung des gemeinsamen Nahverkehrsplans beschlossen. Hintergrund der Fortschreibung ist die zum 01.09.2016 anstehende Neuvergabe der Liniengenehmigungen im Landkreis Coburg. Der Nahverkehrsplan soll mit seinen Festlegungen auf das bevorstehende Vergabeverfahren ausgerichtet werden.

Seite | 1

Mit den Arbeiten zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans wurde im August 2013 begonnen.

Zu Beginn der NVP-Bearbeitung wurden gutachterlicherseits Fragebögen an die kreisangehörigen Kommunen und die OVF versandt. Diese Fragebögen dienten der Abfrage der vorhandenen Strukturdaten, der Übermittlung von Informationen, Hinweisen und Anregungen der Beteiligten an die Gutachter und die Verwaltung, sowie der Weitergabe von Unterlagen mit verkehrsplanerischer Relevanz. Die erhobenen Daten und Informationen wurden für die Erstellung des NVP erfasst, ausgewertet und für die Entwicklung des Maßnahmenkonzeptes verwendet.

Im November 2013 fanden erste Abstimmungs- und Informationsgespräche zu Qualitätsstandards, Anforderungen an die Barrierefreiheit und Anforderungen an den Schulverkehr mit Verkehrsunternehmen und verschiedenen Trägern öffentlicher Belange (u. a. Schulträger, Vertreter von Behinderten und Senioren und Fahrgastverbände) statt. Im Anschluss wurde das Anforderungsprofil für den Landkreis Coburg erarbeitet, welches der ÖPNV-Ausschuss des Landkreises in seiner Sitzung am 12.02.2014 als Grundlage für den weiteren Erarbeitungsprozess beschlossen hat.

Parallel wurde mit der Erarbeitung des Linienbündelungskonzeptes begonnen. Hierüber sowie über erste Planungen bei kreisgrenzenüberschreitenden Linien wurden die Nachbar-Aufgabenträger von der Verwaltung informiert und um eine Stellungnahme gebeten.

Der Kreistag hat in seiner Sitzung im September 2014 sowohl das Anforderungsprofil als auch die Linienbündelung beschlossen.

Im November 2014 wurde der ÖPNV-Beirat von Stadt und Landkreis Coburg über die Inhalte des NVP informiert.

Neben der Erarbeitung umfangreicher Raumstruktur-, Angebots- und Defizitanalysen wurde im Herbst/Winter 2014/2015 außerdem eine Fahrgasterhebung durchgeführt.

Das aufgrund der Analyse sowie der Ergebnisse der Fahrgasterhebung entwickelte „neue Bedienungsmodell“ für den Landkreis Coburg wurde dem ÖPNV-Ausschuss im November 2014 erstmals vorgestellt und in der Sitzung am 26.03.2015 bestätigt.

Vorab wurde den verschiedenen Fahrgast-, Behinderten- und Seniorenvertretern sowie den Schulträgern und dem Verkehrsunternehmen Anfang März 2015 die Gelegenheit angeboten, sich im Rahmen des weiteren Aufstellungsverfahrens über den

nunmehr vorliegenden Entwurf des NVP für Landkreis und Stadt Coburg unter gutachterlicher Beteiligung zu informieren.

Zur vertiefenden Abstimmung aller Verfahrensschritte bestand während des gesamten Erarbeitungsprozesses intensiver Kontakt zwischen dem Gutachter und den Fachvertretern der ARGE ÖPNV und des Landkreises.

Seite | 2

Seit Mai 2015 haben die Vertreter der ARGE und des Landratsamtes außerdem an verschiedenen Gemeinderatssitzungen in den Kommunen teilgenommen, zudem haben bedarfsgerechte Abstimmungen mit den Kommunen stattgefunden.

Mit der Freigabe im Kreistag des Landkreises Coburg am 12.05.2015 begann am 13.05.2015 ein fünfwöchiges, umfassendes Anhörungsverfahren mit Beteiligung der kreisangehörigen Städte und Gemeinden, der Verkehrsunternehmen, der Nachbar-Aufgabenträger, der Fachämter des Landkreises und der Stadt Coburg, Behinderten-, Senioren- und Fahrgastverbände sowie weitere relevanter Träger öffentlicher Belange.

Am 25. Juni 2015 wurde der Nahverkehrsplan für Landkreis und Stadt Coburg zunächst im Rat der Stadt Coburg beschlossen, der Beschluss des Kreistags folgte dann am 16. Juli 2015.



1 Rahmenbedingungen und Zielvorgaben

1.1 Gesetzliche Grundlagen

Für die Nahverkehrsplanung im Landkreis und in der Stadt Coburg gelten insbesondere folgende Grundlagen:

- EU-Verordnung (EG) 1370/2007
- Personenbeförderungsgesetz (PBefG) (Novelle 2012)
- Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG)
- Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)
- Landesentwicklungsprogramm Bayern
- Regionalplan Oberfranken West

1.1.1 EU-Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Entwicklung des EU-Rechtes

Das Europäische Parlament und der Rat haben am 23.10.2007 die Verordnung (EG) 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) 1191/69 und (EWG) 1107/70 beschlossen. Sie ist am 03.12.2009 in Kraft getreten und gilt ab diesem Zeitpunkt unmittelbar in jedem EU-Mitgliedsstaat.

Die Verordnung enthält neben beihilferechtlichen Anforderungen an die Finanzierung von Verkehrsdiensten auch Regelungen über die Vergabe. In der VO (EG) Nr. 1370/2007 bestehen mehrere Möglichkeiten zur Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge. Dabei ist jedoch zu beachten, dass zwischen diesen Varianten keine Wahlfreiheit besteht. Vielmehr ist eine abgestufte Vorgehensweise einzuhalten. Neben dem wettbewerblichen Verfahren besteht unter gewissen Voraussetzungen auch die Möglichkeit einer Direktvergabe der Verkehrsleistungen entweder als sogenannte „Inhouse-Vergabe“ an einen internen Betreiber oder aber als „De minimis-“ (geringe wirtschaftliche Bedeutung), Not- und Eisenbahnverkehrsvergaben.

Artikel 1 definiert den Zweck und den Anwendungsbereich:

„Zweck dieser Verordnung ist es festzulegen, wie die zuständigen Behörden unter Einhaltung des Gemeinschaftsrechts im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs tätig werden können, um die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse zu gewährleisten, die unter anderem zahlreicher, sicherer, höherwertiger oder preisgünstiger sind als diejenigen, die das freie Spiel des Marktes ermöglicht hätte.“

Hierzu wird in dieser Verordnung festgelegt, unter welchen Bedingungen die zuständigen Behörden den Betreibern eines öffentlichen Dienstes eine Ausgleichsleistung für die ihnen durch die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung verursachten Kosten und/oder ausschließliche Rechte im Gegenzug für die Erfüllung

solcher Verpflichtungen gewähren, wenn sie ihnen gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegen oder entsprechende Aufträge vergeben werden.“

Die Verordnung gilt unmittelbar und setzt sich gegen nationale Rechtsnormen durch.

1.1.2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Das PBefG beschreibt die nationalen rechtlichen Grundlagen für die unternehmerische Betätigung im Öffentlichen Personennahverkehr sowie für das Genehmigungsverfahren. Es legt den Ordnungsrahmen für den ÖPNV fest. Das PBefG wurde aktuell zum 01.01.2013 im Kontext mit der EU-Verordnung 1370/ 2007 novelliert.

Die Anforderungen an die Aufstellung und die Inhalte eines Nahverkehrsplans werden in § 8, Absatz 3 geregelt. Der Aufgabenträger als zuständige Behörde definiert im Nahverkehrsplan *„die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen“*. Der Nahverkehrsplan ist somit das Steuerungsinstrument der Aufgabenträger zur Entwicklung des ÖPNV.

Das PBefG beinhaltet im § 8, Absatz 3 modifizierte, weitreichendere Anforderungen an die Inhalte eines Nahverkehrsplans hinsichtlich der Zielsetzungen der Barrierefreiheit:

„Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“

Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die im Nahverkehrsraum vorhandenen Verkehrsunternehmen frühzeitig zu beteiligen. Weiterhin sind Behindertenbeauftragte, -beiräte und – verbände sowie Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.

Die Länder können weitere Einzelheiten über den Inhalt und die Aufstellung der Nahverkehrspläne bestimmen.

Gemäß § 12, Abs. 1 PBefG soll der Antrag auf Erteilung einer Liniengenehmigung *„eine Darstellung der Maßnahmen zur Erreichung der möglichst weitreichenden barrierefreien Nutzung des beantragten Verkehrs entsprechend den Aussagen im Nahverkehrsplan (§ 8 Abs. 3 Satz 3)“* enthalten. Die Liniengenehmigung kann versagt werden, wenn der beantragte Verkehr nicht mit dem Nahverkehrsplan im Einklang steht (§ 13, Abs. 2a PBefG).



1.1.3 Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG)

Allgemein

Die vorab dargestellten europäischen und nationalen Vorgaben werden durch Gesetze der einzelnen Bundesländer konkretisiert. Der Freistaat Bayern hat im „Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern“ (BayÖPNVG)¹ die Verantwortung für den gesamten öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) festgelegt; es werden insbesondere die Aufgabenverantwortung für den allgemeinen ÖPNV (Art. 8-14) und die Finanzierung des allgemeinen ÖPNV (Art. 19-28) geregelt.

Das BayÖPNVG definiert den Öffentlichen Personennahverkehr als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge (Art. 2 Abs. 1 BayÖPNVG). Es werden außerdem Zielsetzungen definiert, die bei der Ausgestaltung des ÖPNV zu berücksichtigen sind.

Aufgabenträgerschaft

Nach Art. 8 BayÖPNVG sind die Landkreise und kreisfreien Städte Aufgabenträger für den ÖPNV und damit zuständig für die Erstellung des Nahverkehrsplans. Sie übernehmen als freiwillige Aufgabe die Planung, Organisation und Sicherstellung des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs im eigenen Wirkungskreis mit Ausnahme des mit Eisenbahnen betriebenen Schienenpersonennahverkehrs (SPNV). Für diesen nimmt die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) die entsprechenden Aufgaben wahr.

Der Landkreis Coburg und die Stadt Coburg als Aufgabenträger haben sich im verkehrlich erforderlichen Umfang sowohl mit den Nachbar-Aufgabenträgern, als auch mit der BEG bei der Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes abzustimmen. Auch die im Nahverkehrsraum tätigen Verkehrsunternehmen sind insbesondere im Hinblick auf alle Fragen der Linienführung, der Fahrplanabstimmung, des Tarifs, der gegenseitigen Anerkennung von Fahrscheinen, der Bedienungshäufigkeit der betroffenen Linien sowie der wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung in die Zusammenarbeit mit einzubeziehen.

Nahverkehrsplan

In Art. 13 werden die Aufstellung, der Prozess der Aufstellung und die Inhalte des Nahverkehrsplans geregelt.

Der Nahverkehrsplan soll als Instrument dazu dienen, eine tragfähige und finanziell realistische Grundlage für die Ausgestaltung des ÖPNV zu schaffen. Dem Nahverkehrsplan sind die Ziele der Raumordnung und Landesplanung ebenso wie die bereits vorhandenen Verkehrsstrukturen und die Belange des Städtebaus zugrunde zu

¹ Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) in der Bekanntmachung vom 30.07.1996, zuletzt geändert durch Gesetz vom 22.07.2008.

legen. Zudem sind die Belange der Barrierefreiheit im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes, die Belange des Umweltschutzes sowie die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit zu beachten.

Die Bedeutung des Nahverkehrsplans ist in den letzten Jahren zunehmend gestiegen. Er dient zunächst insbesondere der politischen Willensbildung des Landkreises und der Stadt Coburg und definiert die ausreichende bzw. erforderliche Verkehrsbedienung. Darüber hinaus dient er der Genehmigungsbehörde als Steuerungsinstrument für die Gestaltung und Berücksichtigung bei einer integrierten Verkehrsbedienung. Zudem gilt er für die Genehmigungsbehörde als Rahmenplan bei der Erteilung von Liniengenehmigungen. Insbesondere beim Vorliegen mehrerer konkurrierender Genehmigungsanträge durch verschiedene Bewerber (Verkehrsunternehmen) erlangt der Nahverkehrsplan mit seinen Aussagen eine hohe Bedeutung, damit die Interessen der Aufgabenträger im Genehmigungsverfahren ausreichend Berücksichtigung finden können.

Des Weiteren haben die Festlegungen im Nahverkehrsplan direkte Auswirkungen bei der Bewilligung verschiedener im BayÖPNVG ausgewiesener Fördermöglichkeiten.

Nach dem BayÖPNVG ist der Nahverkehrsplan in regelmäßigen Abständen zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben.

Dieser Pflicht kommen der Landkreis und die Stadt Coburg mit Aufstellung dieses Nahverkehrsplans nach. Er ist im Verständnis der gemeinsame Nahverkehrsplan für Stadt und Landkreis Coburg, der in Kooperation der beiden Aufgabenträger erstellt wird. Die Zuständigkeit für den regionalen straßengebundenen ÖPNV im Landkreis liegt hierbei beim Landkreis Coburg, Aufgabenträger für den Stadtbus Coburg ist die Stadt Coburg. Stadt und Landkreis haben zur Erfüllung dieser Aufgabe über eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung eine Arbeitsgemeinschaft (ARGE ÖPNV Stadt und Landkreis Coburg) gegründet.

1.1.4 Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)

Neben dem PBefG und dem BayÖPNVG sind im Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) Aussagen zur barrierefreien Gestaltung des ÖPNV festgesetzt.

Gemäß § 8 Abs. 2 des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG)² vom 27.04.2002 ist die „Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr“ zu gewährleisten. Dort heißt es:

- „Sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im Öffentlichen Personenverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten. Weitergehende landesrechtliche Vorschriften bleiben unberührt.“

² Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) in der Fassung vom 01.05.2002.



Barrierefreiheit wird im § 4 BGG wie folgt definiert:

- „Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“

Aufgrund der zunehmenden Bedeutung der Gewährleistung einer barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV und seiner Anlagen – zunehmende Alterung der Gesellschaft, steigenden Anzahl hochbetagter und/ oder funktional eingeschränkter Menschen – wird die Thematik im Entwicklungskonzept des Nahverkehrsplans gesondert aufgegriffen. Die Verbände behinderter Menschen sind entsprechend zu beteiligen.

1.2 Übergeordnete Ziele und Rahmenvorgaben der Raumordnung- und Landesplanung

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

1.2.1 Leitlinien zur Nahverkehrsplanung in Bayern

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

1.2.2 Rahmen- und Fachplanungen

Die Ziele der Raumordnung und Landesplanung für den Landkreis Coburg orientieren sich an den Vorgaben der bundes- und landesrechtlichen Vorschriften des Raumordnungsgesetzes (ROG) sowie des Bayerischen Landesplanungsgesetzes (BayLPIG). Allgemeine Ziele der Raumordnung und Landesplanung für Bayern sind im Landesentwicklungsprogramm für Bayern (LEP) 2013 festgeschrieben. Konkrete Ziele und Festlegungen der Raumordnung für den Nahverkehrsraum sind dem Regionalplan Region Oberfranken West zu entnehmen.

Allgemeine Ziele der Raumordnung und Landesplanung

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

Seite | 8

- Die „ländlichen Räume mit Verdichtungsansätzen“ [zentrales Kreisgebiet mit der Stadt Coburg] sollen so entwickelt und geordnet werden, dass die Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung sowie der Ausbau und der Erhalt eines zeitgemäßen öffentlichen Personennahverkehrs in enger interkommunaler Abstimmung erfolgen.
- Der „ländliche Raum“ ist unter „[...] besonderer Wahrung seiner Eigenarten und gewachsenen Strukturen als gleichwertiger und eigenständiger Lebensraum zu entwickeln, zu ordnen und zu sichern“. Hierzu gehören u. a. „[...] die Schließung noch bestehender Lücken bei der Verkehrsinfrastruktur und der bedarfsgerechte Erhalt bzw. Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs“.
- Im „ländlichen Raum mit Verdichtungsansätzen“ kommt im Hinblick auf die Entwicklungsdynamik und die Verdichtung einer interkommunalen Abstimmung über den Erhalt und den Ausbau eines abgestimmten ÖPNV eine hohe Bedeutung zu.

Für den Verkehr im Allgemeinen sind im Landesentwicklungsprogramm Bayern Grundsätze und Ziele zur nachhaltigen Entwicklung definiert. Als Grundsätze werden die abgestimmte staatliche und kommunale Planung, die bevorzugte Stärkung umweltfreundlicher Verkehrsträger, eine Optimierung des Verkehrsablaufs, eine Vernetzung der Verkehrsmittel, die Kooperation der Verkehrsträger und die barrierefreie Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur festgesetzt.⁴

- Die Verkehrsverhältnisse in den Verdichtungsräumen und in stark frequentierten Tourismusgebieten sollen insbesondere durch die Stärkung des öffentlichen Personenverkehrs verbessert werden. Hierzu gehört u. a. ein gut ausgebautes und den Ansprüchen von Gesellschaft und Wirtschaft genügendes, weitgehend barrierefreies Verkehrsnetz mit verkehrsträgerübergreifenden Schnittstellen.
- Neben einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur soll ein qualitativ und quantitativ überzeugendes Angebot im Öffentlichen Personenverkehr – insbesondere im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) – geschaffen werden. Ein attraktives Angebot im ÖPNV zeichnet sich u. a. durch verkehrsträgerübergreifend gute Anschlusssituationen, weitgehende Barrierefreiheit sowie kurze Reisezeiten aus.
- Im ländlichen Raum ist eine leistungsfähige Verkehrserschließung wichtig, um dessen Standortqualität zu erhalten bzw. zu verbessern. Die Verbesserung der Flächenbedienung trägt auch zur Vernetzung mit den Fernverkehrshaltepunkten und somit zum Anschluss des ländlichen Raums an den öffentlichen Personen-

³ Quelle: Bayerische Staatsregierung, Landesentwicklungsprogramm Bayern (Teil A), 2013.

⁴ ebenda



fernverkehr bei. Der ÖPNV ist gerade im ländlichen Raum auf eine leistungsfähige Straßenverkehrsinfrastruktur angewiesen. [...] Das Angebot im ÖPNV soll an diese Rahmenbedingungen flexibel angepasst werden.

- Das Schienenwegenetz soll erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden. Dazu gehören attraktive, barrierefreie Bahnhöfe.

Regionalplan Region Oberfranken-West

Konkrete räumliche Ziele der Raumordnung und Landesplanung für den Nahverkehrsraum sind im Regionalplan für die Region Oberfranken-West dargestellt.⁵

Das Verkehrsleitbild enthält folgende Aussagen zum ÖPNV:

- Beim weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ist es von besonderer Bedeutung, die Belange des Individualverkehrs und des öffentlichen Personennahverkehrs stärker aufeinander abzustimmen. Dabei ist auf eine Erhöhung des Anteils des öffentlichen Personennahverkehrs hinzuwirken.
- Es ist anzustreben, dass bei der Ausweisung neuer Siedlungsgebiete verstärkt auf die Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr geachtet wird.

Neben allgemeinen Grundsätzen und Zielen werden folgende für den Nahverkehrsplan relevante Aussagen zum ÖPNV getroffen:

- Es ist anzustreben, die Verkehrsbedienung durch den öffentlichen Personennahverkehr in allen Teilen der Region durch Verbesserungen der Erschließung und des Bedienungsstandards, durch die Verlängerung der täglichen Betriebszeiten, eine Verdichtung der Taktzeiten sowie durch eine enge Abstimmung zwischen den Nahverkehrsträgern zu sichern und auszubauen.
- Im Stadt- und Umlandbereich Coburg soll der öffentliche Personennahverkehr als Alternative zum motorisierten Individualverkehr ausgebaut werden. Die Nahverkehrsbeziehungen zu den benachbarten Regionen und nach Thüringen [...] sollen verbessert werden.
- Im ländlichen Raum soll eine angemessene Erschließung aller Kommunen durch den ÖPNV sichergestellt werden.
- Der Schienenpersonennahverkehr auf den Verbindungen [...] Bamberg – Lichtenfels – Coburg – Neustadt b. Coburg (-Sonneberg ((Thüringen))) soll in Abstimmung mit dem Freistaat Bayern als regionsweites Rückgrat des ÖPNV weiter gestärkt werden. Zwischen dem Mittelzentrum Sonneberg (Thüringen), dem Mittelzentrum Neustadt b. Coburg und dem Oberzentrum Coburg soll ein intensiver Schienenpersonenverkehr als regelmäßiger und verdichteter Taktverkehr betrieben werden. Dieser soll bis zum Mittelzentrum Lichtenfels und bis zum Unterzentrum Bad Rodach weitergeführt werden. *[Mit Betriebsaufnahme des Dieselnetzes Oberfranken und des E-Netzes Franken in 2011 realisiert.]*

⁵ Quelle: Regionalplan Region Oberfranken West (4), 1999, Verordnung zur Änderung des Regionalplans Oberfranken-West vom 4. Mai 2011.

- Es ist anzustreben, das übrige ÖPNV-Angebot in den Mittelbereichen und Nahverkehrsräumen auf das Angebot im Schienenpersonennahverkehr abzustimmen und auf eine Verknüpfung mit dem Individualverkehr auf der Straße (park&ride) hinzuwirken.
- Die Durchlässigkeit zwischen den Verkehrsverbänden und Nahverkehrsräumen in der Region ist durch Abstimmung der Fahrpläne und der Tarife zu verbessern. Der Beitritt der Region Oberfranken-West zum Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) ist darüber hinaus von besonderer Bedeutung.
- In den Oberzentren Bamberg und Coburg sollen die Bahnhöfe und ihr Umfeld so gestaltet und ausgebaut werden, dass sie ihrer Verknüpfungs- und Verteilerfunktion zwischen dem Schienenfernverkehr und dem Regional- und Nahverkehr gerecht werden können.
- Es ist anzustreben, die bestehenden Nahverkehrsstrecken durch die Einrichtung attraktiver Taktverkehre und eine bessere Gestaltung der Haltestellen und Bahnhöfe in ihrem Bestand zu sichern. Auf die langfristige Sicherung der bestehenden Bahnhaltepunkte ist hinzuwirken. Von besonderer Bedeutung ist die Schaffung neuer und die Verlegung bestehender Haltepunkte.



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

2.1 Grundsätze

Belange der Barrierefreiheit

Der Begriff „Barrierefreiheit“ wurde im Verkehrsbereich in der Außendarstellung in der Vergangenheit meist vordergründig auf die Nutzergruppen der Rollstuhlfahrer sowie teilweise auch der Gehbehinderten und der zeitweise Mobilitätseingeschränkten (Personen mit Kinderwagen oder schweren Gepäck) fokussiert („behindertengerecht“ gleich „rollstuhlgerecht“). Das Verständnis zur Barrierefreiheit im ÖPNV geht jedoch weiter. In der konsequenten Umsetzung des BGG (§ 4) umfasst die Barrierefreiheit grundsätzlich alle Benutzergruppen mit eingeschränkter Mobilität (z. B. auch hochbetagte Nutzer, gehörlose Personen, greifbehinderte Personen, Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigung)⁶.

Für diese ist in der Konsequenz die Möglichkeit zur eigenständigen, selbstbestimmten, unabhängigen und sicheren Nutzung des ÖPNV zu gewährleisten.

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) präzisiert in der aktuellen Fassung mit Gültigkeit ab dem 01.01.2013 in § 8 „Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr“ im Absatz 3 die Anforderungen an den von den zuständigen Behörden (Aufgabenträgern) aufzustellenden NVP (vgl. Ausführungen in Kapitel 1.1.2). Der NVP muss mit den hier geregelten gesetzlichen Vorgaben die zentrale Steuerungsfunktion zur Schaffung eines „vollständig barrierefreien ÖPNV“ übernehmen.

Anforderungen von Nutzergruppen mit unterschiedlichen Mobilitätseinschränkungen

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

In der nachfolgenden Tabelle sind Grundanforderungen an die Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur dargestellt.

⁶ Vgl.: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen: Schriftenreihe „direkt“ des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung; Heft 64/ 2008.

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

Benutzergruppe mit Mobilitätseinschränkung ⁷	wesentliche Grundanforderung an die Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur aus Sicht der jeweiligen Nutzergruppe ⁸
Gehbehinderte Personen mit und ohne Rollator/ Gehwagen (auch Fahrgäste mit Kinderwagen bzw. sperrigem Gepäck)	<ul style="list-style-type: none"> • niveaugleiche, nahezu spaltfreie sowie neigungsarme (< 6%) Erreichbarkeit der Bahn- bzw. Bussteigkante • niveaugleicher, nahezu spaltfreier sowie neigungsarmer Einstieg in das Fahrzeug • niveaugleiche, nahezu spaltfreie sowie neigungsarme Erreichbarkeit der geeigneten Sitzplätze/ Stellflächen im Fahrzeug • Haltestangen und –griffe im Eingangsbereich der Fahrzeuge/ Stellflächen • rutschfeste/ rutschhemmende Oberflächen
Blinde und sehbehinderte Personen	<ul style="list-style-type: none"> • (visuell und taktil) kontrastierende Gestaltung der Anlagen und Elemente • (visuelle und taktile) Wahrnehmbarkeit von Einbauten, räumlichen Einschränkungen usw. (z. B. Möblierung) • durchgängige, lückenlose Orientierbarkeit/ Wegleitung zur Bahn- bzw. Bussteigkante • Wahrnehmbarkeit der Einstiegsbereiche und der Fahrzeugtüren • Wahrnehmbarkeit der wesentlichen Bedienelemente, möglichst einheitliche Gestaltung der Bedienelemente aus Gründen der Merkbarkeit und Wiedererkennbarkeit • Wahrnehmbarkeit von Informationen („Zwei-Sinne-Prinzip“)

⁷ nach: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen: Schriftenreihe „direkt“ des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung; Heft 64/ 2008.

⁸ nach: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen: Schriftenreihe „direkt“ des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung; Heft 64/ 2008 und Deutscher Behindertenrat (DBR); Standards der Barrierefreiheit für den öffentlichen Personennahverkehr (<http://www.vdk.de/deutscher-behindertenrat/mime/26375D1086261559.pdf>).

Benutzergruppe mit Mobilitätseinschränkung	wesentliche Grundanforderung an die Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur aus Sicht der jeweiligen Nutzergruppe
Personen mit Rollstuhl	<ul style="list-style-type: none"> • niveaugleiche, nahezu spaltfreie sowie neigungsarme (< 6%) Erreichbarkeit der Bahn- bzw. Bussteigkante (Aufzüge, ggf. Rampen) • niveaugleicher, nahezu spaltfreier sowie neigungsarmer Einstieg in das Fahrzeug • niveaugleiche, nahezu spaltfreie und neigungsarme Erreichbarkeit von Infrastrukturelementen im Haltestellenbereich, wie Witterungsschutz, Fahrscheinautomat, Rufsäule bzw. Notruftaster • niveaugleiche, schwellenlose und neigungsarme Erreichbarkeit der (direkt an den Türen anzuordnenden) Mehrzweckflächen im Fahrzeug • ausreichende Bewegungsflächen, z. B. im Fahrzeug, im Einstiegsbereich und an Fahrstühlen (180°-Wende ermöglichen) • niveaugleiche, nahezu spaltfreie und neigungsarme Erreichbarkeit von Infrastrukturelementen im Fahrzeug, wie Taster, Notruf-Sprech-Anlagen, Vertriebstechnik • leicht befahrbare Oberflächen (rutschhemmend, erschütterungsarm) • ausreichende Durchfahrtsbreiten (> 90 cm) • horizontale Erreichbarkeit von Bedienelementen (Höhe 0,85 m) • Sicherung von Sichtbeziehungen (Vermeiden von Sichthindernissen unterhalb einer Höhe von 0,85 m)
Gehörlose Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Wahrnehmbarkeit der Fahrgastinformationen („Zwei-Sinne-Prinzip“) • visuell wahrnehmbare Warnhinweise
Hochbetagte Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Zugang zum ÖPNV und Benutzung der Fahrzeuge mit geringem körperlichen Aufwand (Vermeidung von längeren Rampen) • Laufflächen mit hoher Lauf- und Standsicherheit • nutzbare Haltegriffe, Handläufe und andere Festhaltemöglichkeiten • Wahrnehmbarkeit der Fahrgastinformationen („Zwei-Sinne-Prinzip“) • einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahrscheinautomaten, Rufsäulen, Fahrstühlen usw.
Greifbehinderte Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Bedienelementen (ausreichende Größe) • Benutzbarkeit von Handläufen und Festhaltemöglichkeiten

Benutzergruppe mit Mobilitätseinschränkung	wesentliche Grundanforderung an die Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur aus Sicht der jeweiligen Nutzergruppe
Kleinwüchsige Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Bedienelementen (Höhen über 0,85 cm vermeiden) • Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Sitzmöglichkeiten • Erreichbarkeit von Handläufen und Festhaltemöglichkeiten • Sicherung von Sichtbeziehungen (Vermeiden von Sichthindernissen unterhalb einer Höhe von 0,85 m)
Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigungen	<ul style="list-style-type: none"> • Übersichtlichkeit in baulichen Anlagen, einfaches Auffinden von Ausgängen, Fahrstühlen usw.; Vermeiden von engen, unzureichend beleuchteten Bereichen • ausreichende Bewegungsflächen⁹ • einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahrscheinautomaten, Rufsäulen, Fahrstühlen usw. • einfache, unzweifelhafte Erkenn- und Wahrnehmbarkeit von statischen und dynamischen Informationen (visuelle und akustische Informationen¹⁰)
Personen mit Gleichgewichtsstörungen	<ul style="list-style-type: none"> • ausreichend breite Bewegungsflächen • zusätzliche Haltemöglichkeiten (z. B. auf schmalen Bewegungsflächen, durchgängige Geländer an Treppen) • Absicherung von Höhenunterschieden
Personen mit kognitiver Beeinträchtigung/ Personen mit Lernschwierigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> • einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahrscheinautomaten, Rufsäulen, Fahrstühlen usw. • einfache, unzweifelhafte Erkenn- und Wahrnehmbarkeit von statischen und dynamischen Informationen (visuelle und akustische Informationen) • standardisierte Informationen (Piktogramme) • leichtverständliche Sprache

⁹ Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigungen benötigen größere Bewegungskorridore, da sie längere Zeiträume zum Begreifen der jeweiligen Situation (z. B. nach dem Aussteigen, Orientierung auf dem Bahn- oder Bussteigsteig) benötigen.

¹⁰ Vor diesem Hintergrund sind akustische Fahrgastinformationen mit höchstmöglicher Qualität vorzusehen (d. h. keine Dialekte oder Stimmimitatoren).

2.2 Leitsätze

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

Seite | 15

Dieses langfristig angelegte Ziel gilt es kontinuierlich und sukzessive

- in Abhängigkeit der finanziellen Möglichkeiten der Stadt und des Landkreises Coburg sowie der kreisangehörigen Städte und Gemeinden
- unter Berücksichtigung des noch erforderlichen Ausbaubedarfs
- in einem kontinuierlichen Anpassungsprozess und
- in Abstimmung mit den Verfahrensbeteiligten

zu erreichen.

Grundlage für die Zielerreichung bilden hierzu die in den Kapiteln 2.3 und 3.2 aufgeführten Empfehlungen für die Ausstattung von Haltestellen und Fahrzeugen. Da das Ziel der „vollständigen Barrierefreiheit“ bis zum Jahr 2022 (zeitliche Vorgabe PBefG) ausdrücklich nicht erreicht werden kann, gilt es darüber hinaus, unter Berücksichtigung des noch erforderlichen Ausbaubedarfs, Ausnahmen von den zeitlichen Vorgaben des PBefG festzulegen.

1. **Schaffung eines barrierefreien ÖPNV**

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

- eines barrierefreien Zugangs und einer barrierefreien Nutzbarkeit
- für alle Benutzergruppen
- mit einer flächendeckenden Gewährleistung im Kreisgebiet (mit Ausnahme von Haltestellen und Fahrzeugen ohne (erkennbare) Bedeutung für Mobilitätseingeschränkte)

2. **Gewährleistung durchgängig barrierefreier Mobilitätsketten**

Im ÖPNV-System sind die Mobilitätsketten grundsätzlich durchgängig, d. h. lückenlos, barrierefrei zu gestalten.¹¹

¹¹ Die Mobilitätskette erstreckt sich jeweils beginnend mit dem Weg von der Haustür zur Haltestelle über die Zugänge und die Wege innerhalb der Haltestelle, den Aufenthalt an der Haltestelle, weiter über den Fahrzeugzugang und –aufenthalt bis hin zum Fahrzeugausstieg und Haltestellenabgang. Zu einer vollständigen Mobilitätskette gehört außerdem auch die Reisevorbereitung.

3. ***Priorisierung nachfragestarker bzw. bedeutsamer Haltestellen***

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

4. ***Durchgängige Barrierefreiheit bei neuen Anlagen und Fahrzeugen***

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

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

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

In Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen sowie den Städten und Gemeinden bzw. den Straßenbaulastträgern werden unter Einbindung der Behindertenvertreter im Nahverkehrsplan von den beiden Aufgabenträgern die Ausnahmen von der im PBefG als Ziel festgelegten, und bis zum 1. Januar 2022 zu erreichenden „vollständigen Barrierefreiheit“ definiert. Unterstützend wirkt hier das in Kapitel 2.3 entwickelte „Baukastensystem“ zur Einordnung von Haltestellen in Ausbaukategorien. Hierauf aufbauend sollen von den einzelnen Kommunen Prioritätenlisten für den Um-/Ausbau von Haltestellen erstellt werden.

2.3 Anforderungen zur Ausstattung an Bus-Haltestellen (Haltestellenkatalog)

2.3.1 Grundsätze

Der Landkreis und die Stadt Coburg definieren im Nahverkehrsplan Anforderungen an die Ausgestaltung der Bus-Haltestellen. Die Aufgabenträger verstehen sich dabei als Koordinatoren für den Haltestellenausbau im Kreisgebiet und nehmen damit ihre Rolle entsprechend der Vorgaben des § 8, Absatz 3 ein¹².

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

¹² Vgl. Kapitel 1.1.2



Die barrierefreie Gestaltung der Haltestellen kann im Einzelfall im Zielkonflikt zu Anforderungen und Zielsetzungen der Stadtgestaltung bzw. der Dorferneuerung stehen. Vor dem Hintergrund dieser möglichen Zielkonflikte sollten frühzeitig verbindliche Abstimmungen zwischen den Maßnahmenträgern, den Fördermittelgebern und den Behindertenvertretern durchgeführt werden¹³. Deutschlandweit zeigen viele Beispiele von umgebauten Haltestellen in historischen Bereichen, dass eine beachtenswerte Gestaltung von barrierefreien Haltestellen im Kontext mit den Ansprüchen städtebaulich sensibler Umfeldern möglich ist.



Abbildung 1: Beispiele für die barrierefreie Haltestellengestaltung in historischen geprägten bzw. städtebaulich sensiblen Umfeldern (links Marktplatz Leisnig (Sachsen): rechts Heiligendamm (Mecklenburg-Vorpommern))

2.3.2 Haltestellenkategorien

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

¹³ Hingewiesen wird an dieser Stelle ausdrücklich auf die Rechte der Behindertenverbände hinsichtlich der Einreichung von Verbandsklagen bei der Nichtbeachtung der Belange der Barrierefreiheit bei Vorhaben.

Es werden folgende Kategorien definiert:

- **Kategorie A:** Bushaltestellen an Verknüpfungspunkten 1. Ordnung¹⁴
- **Kategorie B:** Bushaltestellen an anderen Verknüpfungspunkten bzw. Bushaltestellen mit hoher Verkehrsbedeutung
 - Bus-Haltestellen an Verknüpfungspunkten 2. Ordnung¹⁵
 - Bus-Haltestellen mit mehr als 200 Ein- und Aussteigern pro Haltestellenpaar pro Tag)¹⁶
 - zentrale Bus-Haltestellen in den Stadt- und Ortszentren der zentralen Orte
 - Bus-Haltestellen an Infrastruktureinrichtungen mit besonderer Bedeutung für Mobilitätseingeschränkte
- **Kategorie C:** Bushaltestellen mit mittlerer bis geringer Verkehrsbedeutung
 - Bus-Haltestellen mit hohem bis mittlerem Fahrgastaufkommen (50 bis 200 Ein- und Aussteiger pro Haltestellenpaar pro Tag)
- **Kategorie D:** Bushaltestellen mit sehr geringer Verkehrsbedeutung
 - (< 50 Ein- und Aussteiger pro Haltestellenpaar pro Tag)

2.3.3 Musterhaltestelle

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

Die Haltestellen im Kreisgebiet sollten sich in ihrer Ausstattung an dem im Stadtgebiet Coburg etablierten Standard orientieren, um im Kreisgebiet sukzessive ein möglichst einheitliches Bild der Haltestellengestaltung erreichen zu können. Dies betrifft insbesondere die Ausbildung der taktilen Leitsysteme (Bodenindikatoren), deren funktionelle Einheitlichkeit für die Nutzung durch sehbehinderte Menschen von hoher Bedeutung ist. Die aus Sicht der Aufgabenträger anzustrebende Einheitlichkeit bedeutet ausdrücklich nicht, dass ortstypische Belange nachrangig zu beachten sind.

Mit der Novellierung des PBefG im Jahr 2013 wird ein deutlicher Schwerpunkt auf die Schaffung der „vollständige Barrierefreiheit“ im ÖPNV bis zum Jahr 2022 gelegt,

¹⁴ Verknüpfungspunkte 1. Ordnung: Hauptumsteigepunkte mit systematischen Verknüpfungen von SPNV mit mindestens zwei Buslinien bzw. Bus-/ Bus-Verknüpfungen mit mindestens drei Buslinien sowie mindestens 200 Umsteiger in alle Relationen (im Bestand Coburg ZOB/ Bahnhof und Neustadt b. Coburg Bahnhof)

¹⁵ Verknüpfungspunkt 2. Ordnung: Verknüpfungspunkte mit regelmäßiger Verknüpfung SPNV mit Busverkehr bzw. Bus-/ Bus-Verknüpfungen mit mindestens drei Buslinien (Bad Rodach, Ebersdorf b. Coburg, Meeder und Rödental)

¹⁶ Die Ein- und Aussteigerzahlen sind im Zweifelsfall punktuell für konkrete umzubauende Haltestelle zu ermitteln.



der einer weitergehenden Konkretisierung der Anforderungen an die Ausstattung der Bushaltestellen erfordert (vgl. Kapitel 2.3.4).



Abbildung 2: Halstellenausbau in der Stadt Coburg als „Musterhaltestelle“ für Städte und Gemeinden im Landkreis (im Bild Haltestelle Klinikum)

2.3.4 Ausstattungsstandards

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

Tabelle 2: Ausstattungsstandards für Bus-Haltestellen

Ausstattungsmerkmal	A	B	C	D
Definition: <input checked="" type="checkbox"/> erforderliche Ausstattung <input type="checkbox"/> grundsätzlich anzustrebende Ausstattung bei Neu- bzw. Umbau (Prüfung des jeweiligen Nutzen-/ Kosten-Verhältnisses)				
1. Barrierefreiheit				
Stufenfreier Zugang zum Bussteig/ zur Fahrbahnkante	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Spalt- und stufenarmer Ein- und Ausstieg zum/ aus dem Fahrzeug	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Hochbord als Formstein; Buskapstein als Regelanwendung ¹⁷ (Bordhöhen: 18 cm ¹⁸)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Befestigte Oberfläche im Bereich der Türen	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
3,00 m Mindesttiefe der Aufstellfläche	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
2,00 m Mindesttiefe der Aufstellfläche; Durchgangsbreiten mind. 1,50 m (Bewegungsräume für Personen mit Mobilitätseinschränkung) ¹⁹			<input checked="" type="checkbox"/>	
hindernisfreie Fläche 2,50 x 2,50 m im Bereich der zweiten Bustür (absolute Mindestgröße 2 x 2 m) ^{20,21}	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
rutschfester Belag (Kopfsteinpflaster nur bei Anforderung aus dem städtebaulichen Umfeld ²²)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

¹⁷ Vorzusehen sind Bordsteine, die ein Heranfahren des Busses an die Haltestellen mit geringem Spalt zwischen Fahrzeug und Bordsteinkante ermöglichen, beim Kneeling (seitliches Absenken des Fahrzeuges) Verletzungsgefahren für die Fahrgäste ausschließen sowie eine Beschädigung der Reifenflanken und ein Klettern der Reifen verhindern.

¹⁸ Bei Busbuchten 16 cm (Gewährleistung des fahrdynamisch ggf. erforderlichen „Überfahrens“ der Haltestellenbereiche). Im Falle unebener bzw. gewölbter Fahrbahnoberflächen im Ausnahmefall an Busbuchten 14 cm.

¹⁹ Im Einzelfall kann die Anforderung unterschritten werden (jedoch Mindestbreite 90 cm), wenn die spezifischen Straßenraumverhältnisse die Realisierung nicht ermöglichen.

²⁰ Für 180-Grad-Wende von Personen im Rollstuhl.

²¹ Im Einzelfall kann die Anforderung unterschritten werden.

²² Bei Nässe, Schnee- und Eisglätte birgt Kopfsteinpflaster für Personen mit Rollstuhl, Rollator und für gehbehinderte Menschen massive sicherheitstechnische Probleme.



Ausstattungsmerkmal	A	B	C	D
Definition: <input checked="" type="checkbox"/> erforderliche Ausstattung <input type="checkbox"/> grundsätzlich anzustrebende Ausstattung bei Neu- bzw. Umbau (Prüfung des jeweiligen Nutzen-/ Kosten-Verhältnisses)				
vollständiges taktiles Leitsystem als „geschlossene Kette“ im Haltestellenbereich (einheitl. System von Auffindestreifen, Aufmerksamkeitsfelder, Einstiegsfeld und Leitstreifen, farblich kontrastierend)	■	■	□	
Auffindestreifen (inkl. Einstiegsfeld in Höhe der ersten Bustür)			■	
2. Sicherheit				
im Falle der Realisierung eines Fahrgastunterstandes : transparente Gestaltung des Fahrgastunterstandes mit Einsicht von mindestens drei Seiten und kontrastreiche Warnmarkierung für Sehbehinderte an den Scheiben; Werbeflächen auf der Seite in Fahrtrichtung (Einsehbarkeit der Wartehalle für Busfahrer beim Bedienen der Haltestelle)	■	■	□	
ausreichende Beleuchtung (direkt oder indirekt) an Haltestellen	■	■	■	■
3. Komfort und Kundenservice				
Witterungsschutz/ Fahrgastunterstand für alle Fahrtrichtungen (Mindestgröße 4,3 x 1,5 m; mind. drei Sitzplätze); im Einzelfall für ggf. zwei Haltepositionen ²³	■			
Witterungsschutz/ Fahrgastunterstand in der Hauptlastrichtung (reine „Ausstiegs-Richtungshaltestellen“ benötigen keinen Witterungsschutz) ²⁴		■	■	

²³ Grundsätzlich Bestandsschutz für vorhandene Fahrgastunterstände, die funktionsfähig im Sinne der definierten Anforderungen sind und über ein ansprechendes Erscheinungsbild verfügen.

²⁴ Im Einzelfall kann die Anforderung unterschritten werden, wenn die spezifischen Straßenraumverhältnisse die Realisierung nicht ermöglichen.

Ausstattungsmerkmal	A	B	C	D
Definition: <input checked="" type="checkbox"/> erforderliche Ausstattung <input type="checkbox"/> grundsätzlich anzustrebende Ausstattung bei Neu- bzw. Umbau (Prüfung des jeweiligen Nutzen-/ Kosten-Verhältnisses)				
Sitzgelegenheit (wenn kein Fahrgastunterstand vorgesehen wird) ²⁵			■	
Abfallbehälter	■	■	□	□
4. Information				
Haltestellen-Schild (in Höhe der ersten oder der zweiten Tür; Kombination mit Auffindestreifen)	■	■	■	■
Fahrplan, Tarifinformationen und Übersichtsplan Liniennetzplan (auch für kleinwüchsige Personen und Personen im Rollstuhl lesbar; freie Erreichbarkeit für alle Fahrgäste; ausreichende Beleuchtung (direkt oder indirekt))	■	■		
Fahrplanaushang, Tarifinformationen, Telefonnummer für Rückfragen			■	■
Bussteigkennzeichnung	■			
Wegweisung innerhalb des Verknüpfungspunktes	■			

In Anlehnung an:

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

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

- Haltestellen sind so anzulegen bzw. zu verlegen, dass sie aus möglichst allen Richtungen über direkt geführte, weitgehend barrierefreie und ausreichend beleuchtete Wege erreichbar sind.

²⁵ Im Einzelfall kann die Anforderung unterschritten werden, wenn die spezifischen Straßenraumverhältnisse die Realisierung nicht ermöglichen.

- Richtungs-Haltestellen sollten sich nah gegenüberliegen, um dem Fahrgast die Orientierung erleichtern zu können; in der unmittelbaren Nähe der Haltestellen sollten, soweit erforderlich, Querungsanlagen angelegt sein.
- potenzielle Konflikte mit dem Radverkehr im Haltestellenbereichen sollten in Abwägung der jeweiligen Situation minimiert werden, z. B. durch Anordnung der Radwege hinter den Fahrgastaufenthaltsbereichen oder im Innerortsbereich auch durch Führung auf der Fahrbahn (Ausweisung und Markierung als Radfahrstreifen oder als Schutzstreifen).

2.3.5 Ausnahmen von der vollständigen Barrierefreiheit an Haltestellen

Gemäß § 8 Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) in der aktualisierten Fassung mit Gültigkeit ab dem 01.01.2013 müssen im Nahverkehrsplan Ausnahmen von der „vollständigen Barrierefreiheit“ konkret benannt und begründet werden, wenn das politische Planungsziel einer Zielerfüllung bis zum Jahr 2022 ausdrücklich nicht realisiert werden kann.

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

- die Verkehrsbedeutung der Haltestelle sehr gering ist (< 50 Ein- und Aussteiger pro Schulwerktag; mindestens eine Haltestelle pro Orts- bzw. Stadtteil soll barrierefrei ausgebaut werden),
- nachweislich kein Bedarf hinsichtlich der Nutzung durch Mobilitätseingeschränkte besteht (z. B. reine Schulverkehrshaltestellen ohne Anforderung Inklusion),
- die räumlichen Randbedingungen problematisch sind (z. B. zu schmaler Bordstein für Benutzung mit Rollstuhl),
- die Kosten für den Ausbau unverhältnismäßig hoch ausfallen würden,
- in direkter Nähe eine Haltestelle mit barrierefreiem Ausbau zur Verfügung steht und die Nutzung dieser Haltestelle für Mobilitätseingeschränkte zumutbar ist (Prüfung der Wegeverbindung),
- die Haltestelle aufgrund der topografischen und/ oder der räumlichen Situation für Mobilitätseingeschränkte objektiv nicht oder nur stark eingeschränkt nutzbar ist) oder
- die Haltestelle möglicherweise im Zuge von absehbaren Linienwegsänderungen aufgelassen werden soll.

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

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

- von einem Anheben der Haltestellenplattform/ -fläche ist abzusehen, wenn die Schnittstellen zum Umfeld nicht barrierefrei hergestellt werden können (z. B. Haltestellen an unbefestigten Randstreifen,
- Haltestellen, die nicht optimal fahrdynamisch an allen Türen spaltfrei anfahrbar sind, sollten nicht mit niederflurgerechtem Hochbord ausgebaut werden,
- an Gehwegen, die eine Breite von unter 1,5 m aufweisen und somit auf diesen ein Manövrieren mit dem Rollstuhl nicht möglich ist, sollten Haltestellen ohne Bord ausgebaut werden (wenn die Haltestelle nicht kleinräumig verlegbar ist),
- auf Wartehallen ist zu verzichten, wenn diese eine Haltestellennutzung durch Rollstuhlfahrer unmöglich machen.



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

3.1 Rahmenziele der Nahverkehrsplanung

Seite | 25

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

Bei der Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes und der ÖPNV-Infrastruktur ist der demografischen Entwicklung im Landkreis Coburg, die bereits heute durch deutliche Veränderungen in der Altersstruktur und einem nennenswerten Rückgang der Schülerzahlen gekennzeichnet ist, Rechnung zu tragen. Aus diesem Grund werden die Mobilitätsbedürfnisse älterer Menschen verstärkt berücksichtigt. Die gezielte Verbesserung der Nutzbarkeit des ÖPNV insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen prägt insofern die langfristige Zielsetzung eines „vollständig barrierefreien ÖPNV“ im Landkreis Coburg (siehe Kapitel 2.2).

3.2 Anforderungen an die Erbringung der Verkehrsleistungen

3.2.1 Grundsätze

Die im Nahverkehrsplan nachfolgend definierten Anforderungen an die Verkehrsdurchführung gelten ab **01.09.2016** (Beginn der Neugenehmigung der Linienerkehre). Bis zu diesem Datum sind die im Nahverkehrsplan 2009 festgelegten Standards weiterhin gültig, um eine ausreichende Kontinuität für die Verkehrsunternehmen im Hinblick auf getätigte Investitionen im Zusammenhang mit der noch kurzen Laufzeit der gültigen Genehmigungen gewährleisten zu können.

Die im Nahverkehrsplan definierten Standards gelten verbindlich für die Liniengenehmigungen im Verantwortungsbereich des Aufgabenträgers Landkreis Coburg. Abweichungen von den Standards sind im Einzelfall mit dem Aufgabenträger rechtzeitig zu vereinbaren. Die Standards gelten nicht, wenn in Betrauungsakten oder anderen vertraglichen Regelungen andere Bestimmungen vorgesehen sind.

3.2.2 Qualitätskontrolle und -sicherung

Die Qualitätskontrolle soll mit der Neuvergabe der Liniengenehmigungen ab 01.09.2016 mit einem modifizierten Grundprinzip erfolgen. Das Verkehrsunternehmen weist dabei die Leistungserbringung nach und meldet mindestens monatlich die Nicht- und Schlechtleistungen an den Aufgabenträger. Für die Nicht- und

Schlechtleistungen wird (je nach Vergabeart) eine Verminderung der Vergütung bzw. eine Reduzierung des Zuschusses fällig. Im Falle der Nichtmeldung von Nicht- und Schlechtleistungen greifen zusätzliche Sanktionen in Form von Vertragsstrafen.

Der Aufwand für die Qualitätskontrolle bzw. den Leistungsnachweis bleibt mit diesem Ansatz in einem für den Aufgabenträger und auch für den Genehmigungsinhaber beherrschbaren Rahmen. Anzustreben ist eine möglichst direkte Leistungsmessung, z. B. mittels RBL-Daten, oder über Kundenzufriedenheitsmessungen. Weiterhin sollten auch gezielte Qualitätskontrollen und Kundenbeschwerden in das Qualitätssicherungssystem einfließen.

3.2.3 Anforderungen an die Verkehrsdurchführung

3.2.3.1 Anforderungen Fahrpersonal

Von den Verkehrsunternehmen dürfen grundsätzlich nur ausreichend ausgebildete und geschulte Fahrer eingesetzt werden.

Die nachfolgend definierten Anforderungen sind zu gewährleisten:

- Das Fahrpersonal hat eine einheitliche Dienstkleidung zu tragen. Ausnahmen können für Personale, die nur kurzzeitig in Verstärkerverkehren und Schulverkehrsfahrten zum Einsatz kommen, vereinbart werden. Erwartet wird ein gepflegtes und seriöses Erscheinungsbild der mit Kundenkontakt tätigen Mitarbeiter.
- Auf den Linien des Aufgabenträgers Landkreis Coburg ist eine „sichere Beherrschung“ der deutschen Sprache in Wort und Schrift erforderlich. Das Personal muss bei Auskünften und Ansagen sprachlich ebenso sicher sein wie bei Störungen oder in Konfliktsituationen.
- Dem Fahrpersonal müssen die wichtigsten Verhaltensregeln im Umgang mit mobilitätseingeschränkten Personen bekannt sein und von ihnen angewendet werden.
- Das Fahrpersonal muss in der Lage sein, die Informations- und Verkaufseinrichtungen umfassend und sicher bedienen zu können. Zudem muss das Fahrpersonal über die Fähigkeit verfügen, Fehlfunktionen oder Ausfälle direkt zu erkennen und der Betriebsleitstelle zu melden.
- Erforderlich sind weiterhin ausreichende Kenntnisse des Fahrpersonals hinsichtlich der Netz- und Tarifstruktur sowie Grundkenntnisse in der Ortskundigkeit. Die Verkehrsunternehmen haben dazu eine „Grundqualifikation“ mit nachweisbarer Abnahmeprüfung sicherzustellen. Der Landkreis Coburg behält sich in Zweifelsfällen vor, eine Prüfung der Kenntnisse durchzuführen.
- Die Fahrer haben sich gegenüber den Fahrgästen und anderen Verkehrsteilnehmern freundlich, zuvorkommend und hilfsbereit zu verhalten. Im Falle des Ausfalls der digitalen Haltestellenansage sind die Haltestellen mit deren Namen rechtzeitig (d.h. zeitlich ausreichend für den Aussteigevorgang der Fahrgäste) und deutlich akustisch anzukündigen. Über Änderungen im Betriebsab-



lauf (Fahrweg, Haltestellenbedienung, Verspätungen) sind die Fahrgäste rechtzeitig und ausführlich zu informieren.

- Das Fahrpersonal hat besondere Rücksichtnahme auf mobilitätseingeschränkte Fahrgäste zu nehmen. Personen mit Mobilitätseinschränkungen, Personen mit Rollator sowie Personen mit Kinderwagen sind beim Ein- und Ausstieg nötigenfalls zu unterstützen.
- Das Fahrpersonal hat sich einer besonderen Verantwortung für Kinder und Jugendliche bewusst zu sein. Diese Verantwortung bedeutet u. a., dass Kinder und Jugendliche auch bei fehlenden Fahrausweisen nicht von der Beförderung ausgeschlossen werden, wenn dies zu einer Gefährdung oder zu einer unzumutbaren Situation für die Kinder und Jugendlichen führen kann.
- Vom Auftragnehmer sind mindestens zweimal pro Jahr Fahrerschulungen zur Orts-, Verkehrs- und Tarifenkenntnis (inkl. Trainingsmaßnahmen zur Bewältigung von Konfliktsituationen) durchzuführen.

3.2.3.2 Anforderungen Betriebsstätte, Ansprechpartner und Leitstelle

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

Das Verkehrsunternehmen hat weiterhin im Nahverkehrsraum, nicht zwingend am Ort der Betriebsstätte, eine Betriebsleitstelle zu betreiben. Diese Leitstelle muss eine lückenlose Kommunikation mit den eingesetzten Fahrzeugen sicherstellen und ist durchgängig Montag bis Freitag im Zeitraum von 30 Minuten vor der ersten Fahrplanfahrt bis 18:30 Uhr durch einen verantwortlichen (entscheidungs- und handlungsbefugten) Mitarbeiter zu besetzen. Zu den anderen Verkehrszeiten ist ein Bereitschaftsdienst mit Handlungskompetenz und Mobilfunkerreichbarkeit vorzuhalten.

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

3.2.3.3 Betrieb, Verspätungs- und Störfallmanagement

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

Das Verkehrsunternehmen hat anhand der Wettermeldungen vorausschauend Abstimmungen mit dem Aufgabenträger bzgl. der Handlungsoptionen bei gravierenden Witterungssituationen vorzunehmen. Ohne Zustimmung des Aufgabenträgers darf nur eine Unterbrechung des Betriebes vorgenommen werden, wenn die Einflüsse unvorhergesehen eintreten oder wenn eine unmittelbare Gefahr für Personen und Sachgegenstände besteht.

Das Verspätungsmanagement obliegt dem Verkehrsunternehmen. Es hat dazu die Verfügbarkeit von Reservefahrzeugen in einer Höhe von mindestens 5% der in der Spitzenlast eingesetzten Fahrzeuge während der gesamten täglichen Betriebszeit zu gewährleisten. Vom Verkehrsunternehmen ist ein RBL/ ITCS-System einzurichten und vorzuhalten. Sicherzustellen ist eine Schnittstellenfunktion zur Abstimmung mit dem SPNV und mit anderen Busverkehren (z. B. Anschlusssicherung). Die Fahrzeuge sind mit Funk oder anderen funktionstüchtigen Kommunikationsmöglichkeiten auszurüsten.

Der Betrieb gilt als pünktlich, wenn die Abfahrt in einem Zeitfenster von bis zu drei Minuten nach der definierten Anfahrtszeit erfolgt. Das Abfahren mit Verfrühung ist untersagt.

Als Zielwert wird eine Pünktlichkeitsquote

- von 95% in Coburg und in den Hauptgemeinden,
- von 90% an anderen Haltestellen

festgelegt.

Die Auswertung der Pünktlichkeit hat vom Verkehrsunternehmen durch das RBL-System zu erfolgen.

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

Bei Verspätungen von über 60 Minuten sind unverzüglich Reservebusse einzusetzen. Dies gilt auch, wenn die Verspätung bzw. der Fahrzeugausfall nicht vom Auftragnehmer zu vertreten ist.²⁶

Der Einsatz von Einsatzfahrzeugen ist bei Überlastungen innerhalb von 20 Minuten zu veranlassen. Bei umfassenderen, absehbar längeren Störungen sind unverzügliche Ersatzverkehre einzurichten. Die Fahrgäste sind unverzüglich mit aktuellen Informationen über Störungen und Ersatzverkehre zu versorgen (im Bus, an Haltestellen, über Print- und Radiomedien, Internet).

3.2.3.4 Fahrzeugzustand und -reinigung

Für den Zustand der Fahrzeuge und deren Reinigung werden folgende Anforderungen definiert:

- In den Fahrzeugen sind möglichst angemessene klimatische Verhältnisse, bezogen auf die jeweilige Jahreszeit, zu gewährleisten.
- Zum täglichen Betriebsbeginn müssen die Fahrzeuge innen und außen in einem optisch sauberen Zustand sein. Neben den für die technische und verkehrliche

²⁶ Bei extremen Verhältnissen, wie Glatteis, unvorhergesehenem Wintereinbruch, Sturmböen, unvorhersehbaren gravierenden Verkehrsstaus, verspätungsrelevanten Tagesbaustellen usw. können mit dem Aufgabenträger Ausnahmeregelungen zu den Regelungen im Verspätungsmanagement abgestimmt werden.



Sicherheit relevanten Einrichtungen müssen alle fahrgastrelevanten Ausstattungselemente funktionstüchtig sein.

- Die Fahrzeuge sind täglich innen zu reinigen. Die Außenreinigung hat mindestens zweimal pro Woche zu erfolgen. In längeren Trockenperioden sind längere Zyklen der Außenreinigung zulässig. Im Winter ist ggf. zur Gewährleistung eines optisch saubereren Eindrucks ein häufigeres Waschen erforderlich.
- Gravierende Verunreinigungen des Fahrzeuginnenraumes während der Verkehrsdurchführung sind bei nächstmöglicher Gelegenheit zu beseitigen, wenn ein schnellstmöglicher Fahrzeugaustausch betrieblich nicht realisierbar ist.
- Defekte Fahrscheindrucker (Bordcomputer) sind unverzüglich auswechseln.
- Grobe Vandalismusschäden und großflächige Schmierereien sind unverzüglich zu beseitigen.

3.2.3.5 Beschwerdemanagement

Die Annahme und Bearbeitung von Kundenresonanzen (Beschwerden und Hinweisen der Fahrgäste) liegt im Verantwortungsbereich des Verkehrsunternehmens. Im Beschwerdemanagement sind die nachfolgend definierten Leistungen zu erbringen.

- Für die Annahme von Kundenresonanzen sind grundsätzlich alle eingesetzten Personale verantwortlich. Auch Fahrpersonale müssen Beschwerden und Hinweise aufnehmen, soweit bzw. sobald es die Betriebslage zulässt.
- Als Kundenresonanzen sind alle beim Verkehrsunternehmen eingehenden schriftlichen, telefonischen und mündlichen Beschwerden und Hinweise aufzunehmen.
- Vom Auftragnehmer sind die bei ihm eingegangenen und aufgenommenen Beschwerden und Hinweise EDV-gestützt in der Aufnahme und Bearbeitung zu dokumentieren.
- Über Eskalationen o. Ä. im Zusammenhang mit der Annahme von Kundenresonanzen ist der Aufgabenträger unverzüglich zu informieren.
- Vom Auftragnehmer sind Stellungnahmen zu allen Kundenbeschwerden, welche die Verkehrsdurchführung betreffen, zu bearbeiten und zu beantworten. Als Zielwerte wird festgelegt, dass 90% der Kundenresonanzen innerhalb von zwei Wochen abschließend zu bearbeiten sind.
- Die Kundenresonanzen sind halbjährlich vom Verkehrsunternehmen aufzubereiten und in abgestimmten Kategorien dem Aufgabenträger zur Verfügung zu stellen.

3.2.3.6 Kundenservice und Vertrieb

Die Maßnahmen im Bereich der Fahrgastinformation und der Kundenkommunikation, inkl. der Herstellung der Fahrplanaushänge an den Haltestellen, werden von den jeweiligen Verkehrsunternehmen entwickelt, koordiniert und durchgeführt. Vorzusehen ist eine Abstimmung mit dem Aufgabenträger. Darüber hinaus stellt das

jeweilige Verkehrsunternehmen dem Aufgabenträger Landkreis Coburg vier Wochen vor Druck des Fahrplanbuches die entsprechenden Fahrplandaten in druckfähiger Form zur Verfügung. Die Erstellung und Herausgabe eines Fahrplanbuches liegt beim Aufgabenträger.

Weiterhin ist eine Internetseite mit Fahrgastinformationen und aktuellen Information zur Betriebssituation bei Abweichungen zu betreiben, welche auch für mobile Endgeräte tauglich ist. Die Fahrplaninformationen der Internetseite sind barrierefrei zu gestalten, alternativ ist eine Verlinkung auf eine barrierefreie Internetseite vorzusehen.²⁷

Über permanente Angebotsanpassungen, temporäre Angebotsveränderungen (z.B. in Folge von Baustellen oder anderen Einschränkungen) oder Sonderverkehre sind die Fahrgäste vom Verkehrsunternehmen rechtzeitig über die örtliche Presse zu informieren.

Im Falle von geplanten oder kurzfristigen Angebotsveränderungen ist eine unverzügliche Information der Fahrgäste über verschiedenen Informationskanäle, insbesondere Printmedien, Internet und Handzettel o. Ä. in den Fahrzeugen, sicherzustellen.

Der Ticketvertrieb hat mindestens über Fahrscheindrucker und über ein Kundencenter in Coburg zu erfolgen. Weitere Vertriebswege, wie z. B. Fahrscheindrucker an Haltestellen oder private Vertriebspartner, sind ausdrücklich erwünscht. Das Kundencenter kann in Kooperation mit anderen Anbieter des Öffentlichen Verkehrs oder anderen öffentlichen Mobilitätsanbietern betrieben werden. Nicht zulässig ist aus beihilferechtlichen Gründen die Kombination mit einem eigenen Reisebüro.

3.2.3.7 Fahrgastinformationen an Haltestellen und Kontrolle des Haltestellenzustandes

Zum jährlichen Fahrplanwechsel ist vom Verkehrsunternehmen an den von ihm bedienten Haltestellen der Austausch der gesamten Fahrgastinformationen rechtzeitig vor dem Fahrplanwechsel sicherzustellen. Die Fahrgastinformationen zum Aushängen sind vom Verkehrsunternehmen zu produzieren.

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

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

²⁷ Kriterien siehe: BITV 2.0 - Verordnung zur Schaffung barrierefreier Informationstechnik nach dem Behindertengleichstellungsgesetz (Barrierefreie-Informationstechnik-Verordnung) vom 12. September 2011 und Hegner, Marcus (2005): Gestaltung barrierefreier Webseiten; Informationszentrum Sozialwissenschaften der Arbeitsgemeinschaft Sozialwissenschaftlicher Institute e.V. (ASI) IZ-Arbeitsbericht Nr. 35; April 2005 (http://www.gesis.org/fileadmin/upload/forschung/publikationen/gesis_reihen/iz_arbeitsberichte/ab_35.pdf; Download 13.03.2014).



3.2.3.8 Berichtswesen

Bei besonderen Vorkommnissen, längeren Betriebsunterbrechungen und schweren Unfällen ist der Aufgabenträger unverzüglich zu informieren.

Die Erfüllung der Qualitäts- und Leistungsstandards sowie die Nicht- und Schlechtleistungen sind monatlich zu melden (siehe auch Kapitel 3.2.2.).

Zum Beginn des Jahres ist ein Status-Bericht zum Vorjahr zu erstellen. Dieser hat zu beinhalten:

- Erfüllung der Qualitäts- und Leistungsstandards,
- Entwicklung Fahrgastnachfrage,
- Aufbereitung der Kundenresonanzen in Kategorien
- Leistungsdaten
- Entwicklung Fahrzeugbestand und Umweltstandards
- Stand „Barrierefreiheit“
- besondere Ereignisse
- ggf. weitere Daten und Informationen im Kontext mit der Veröffentlichungspflicht der „Behörde“ nach Artikel 7 der EU-VO 1370/ 2007

3.2.4 Anforderungen an die Fahrzeugausstattung

3.2.4.1 Allgemein

Der Fahrzeugeinsatz soll bei den im Nahverkehrsraum tätigen Verkehrsunternehmen, soweit es die betrieblichen Belange zulassen, hinsichtlich der Ausstattungsqualität vorrangig nach der verkehrlichen Bedeutung der Linien erfolgen.

Bei Neuanschaffung von Fahrzeugen ist die EU-Richtlinie 2001/85/EG zu beachten²⁸.

Von besonderer Bedeutung für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sind folgende Ausstattungsmerkmale:

- Niederflurtechnik mit ausklappbaren Rampen für Rollstuhlfahrer als Einstiegshilfe und Kneeling-Technik,
- ausgewiesene Sitzplätze für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste sowie ausreichende Abstellflächen für Rollstühle und Kinderwagen (Sondernutzungsflächen),

²⁸ Richtlinie über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und zur Änderung der Richtlinien 70/156/EWG und 97/27/EG (Richtlinie 2001/85/EG des Europäischen Parlaments und des Rates) i. d. Fassung vom 18. Mai 2004.

Die Richtlinie beinhaltet u. a. Regelungen über technische Einrichtungen für Personen mit eingeschränkter Mobilität, wie z. B. behindertengerechte Einstiege, Einstiegshilfen (Rampen, Absenkvorrichtungen, etc.), tlw. stufenfreie Sitzbereiche in Türrähe usw.

- bedarfsgerechte Ausstattung der Fahrzeuge, z. B. Stellplätze für Rollstühle in Türnähe gemäß der EU-Richtlinie 2001/85/EG und
- gut lesbare (kontrastierende) bzw. hörbare Fahrgastinformationen (Linien- und Zielanzeige, Haltestellenanzeige oder -ansage etc.) in und an den Fahrzeugen auch für Seh- und Hörbehinderte.

Hochflurbusse mit Hubliften sind in der Einschätzung des Landkreises Coburg nicht „vollständig barrierefrei“, da sie insbesondere von Gehbehinderten nicht barrierefrei nutzbar sind.

3.2.4.2 Festlegung Fahrzeugstandards

Für die Fahrzeugstandards werden folgende Kategorien festgelegt:

- Kategorie I: Fahrzeug für Hauptlinien
- Kategorie II: Regelfahrzeug
- Kategorie III: Fahrzeuge für Linien mit sehr unregelmäßiger Bedienung und/ oder Verstärkerfahrzeuge

Mit dieser Kategorisierung wird der unterschiedlichen Bedeutung der Verkehre und den differenzierten Anforderungen Rechnung getragen. Berücksichtigt werden damit auch wirtschaftliche Aspekte der Betriebsdurchführung, wie die Möglichkeit des Einsatzes von älteren Fahrzeugen für Verstärkerfahrten.

Für die Ausstattung der Fahrzeuge mit Einsatz im Regionalverkehr im Landkreis Coburg werden von Seiten des Aufgabenträgers folgende Standards festgelegt (siehe Tabelle 3):



Tabelle 3: Verbindliche Ausstattungsstandards für Fahrzeuge mit Einsatz im Regionalverkehr im Landkreis Coburg

Merkmal	Kategorie		
	I	II	III
●	Ausrüstungsstandard ist vollständig von allen Fahrzeugen der Kategorie zu erfüllen		
● (mind. 50% der Fahrzeuge)	Ausrüstungsstandard ist von 50% der Fahrzeuge der Kategorie zu erfüllen		
1. Fahrzeughöchstalter			
Fahrzeugalter max. 2 Jahre zum 01.09.2016 (wachsendes Alter)	●		
Fahrzeugalter max. 6 Jahre zum Einsatzzeitpunkt		● (mind. 50% der Fahrzeuge)	
Fahrzeugalter max. 12 Jahre zum Einsatzzeitpunkt		●	
Fahrzeugalter max. 16 Jahre zum Einsatzzeitpunkt			●
Fahrzeugalter max. 20 Jahre zum Einsatzzeitpunkt			nur als Ersatzfahrzeuge zulässig
2. Abgasnorm			
<i>Geltungszeitraum 01.09.2016 bis 31.08.2021</i>			
Euro VI-Norm	●		
Euro V-Norm		● (mind. 50% der Fahrzeuge)	
Euro III-Norm		●	●
<i>Geltungszeitraum ab 01.09.2021</i>			
Euro IV-Norm (ab 01.09.2021)		●	●
Euro V-Norm und besser (ab 01.09.2021)		● (mind. 75% der Fahrzeuge)	
Euro VI-Norm (ab 01.09.2021)		● (mind. 25% der Fahrzeuge)	

Merkmal	Kategorie		
	I	II	III
3. Fahrzeugtyp			
Standardlinienbus	●	● (mind. 50% der Fahrzeuge)	
Kombibusse		● (max. 50% der Fahrzeuge)	●
Reisebusse			Übergangsregelung für Reisebusse mit noch laufender Fördermittelbindung
4. Barrierefreiheit			
Niederflurtechnik/ Low-Entry ²⁹	●	● (mind. 50% der Fahrzeuge)	
(manuell) ausklappbare Rampe für Rollstuhlfahrer an der zweiten Tür; Länge mind. 900 mm (Tragfähigkeit mindestens 350 kg; geeignet für Elektrorollstühle)	●		
Sondernutzungsfläche 2.000x900 mm	●	● (mind. 50% der Fahrzeuge)	
Sondernutzungsfläche 1.300x750 mm		●	●
zusätzlich Rückhaltesystem für Rollatoren an der seitlichen Haltestange	●		
kontrastreiche und taktile Markierung/ Gestaltung der Eingangsbereiche, Haltegriffe und -stangen, Kanten, Bedienelemente, Taster usw. mit Verwendung einer einheitlichen Signalfarbe in und an allen Fahrzeugen	●		

²⁹ Merkmale der „Niederflurtechnik“: Einstiegshöhe 320 mm + 20 mm, Kneeling-System mit Absenkungen um ca. 70 mm und Einstiegshilfe, z. B. Rampe (siehe Ralph Pütz: Einführung in die Linienbustechnik; VDV-Akademie (Herausgeber); Alba-Fachverlag GmbH + Co. KG, Düsseldorf 2012); die Anforderung „Niederflurfahrzeug“ erfüllen Fahrzeuge, bei denen „mindestens 35% der für Fahrgäste verfügbaren Stehplatzflächen (bzw. des vorderen Teilfahrzeugs bei Gelenkbussen bzw. der unteren Fahrgastebene bei Doppeldeckerfahrzeugen) eine stufenlose Fläche bilden und Zugang zu mindestens einer Betriebstür bieten“; siehe auch EU-Richtlinie 2001/ 85/ EG (sog. „EU-Busrichtlinie“).

Merkmal	Kategorie		
	I	II	III
mind. zwei Türen für den Fahrgastwechsel, davon mind. eine Doppeltür mit zweiflügeligen Türen und Durchgangsmaß mind. 1.200 mm	●	●	●
Bereich zwischen Tür 1 und Tür 2 ohne Außenwerbung an den Scheiben (inkl. Tür 2 und Sondernutzungsfläche)	●		
Fahrgastinformation			
digitale Fahrgastinformation Außen (vorn, rechte Seite, hinten und linke Seite)	●		
digitale Fahrgastinformation Außen (vorn, rechte Seite und hinten)		●	●
digitale (akustische und visuelle) Fahrgastinformation Innen	●	● (mind. 50% der Fahrzeuge)	
TFT-Multifunktions-innenanzeigen (Anzeige der nächsten vier Haltestellen und integrierter Anzeige „Wagen hält“; ggf. weitere Infos)	●		

Merkmal	Kategorie		
	I	II	III
Sonstige Ausstattung			
Klimaanlage	●	● (mind. 50% der Fahrzeuge)	
Videoschutz Vorrüstung für Videokameras inkl. Verkabelung (Bildschirm beim Fahrer)	●		
Rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL)	●	●	●
Notruffunktion	●	●	
LSA-Anforderung	●	●	
Haltewunschtasten (mind. im Bereich jeder dritten Sitzbank)	●	●	
rutschhemmender Fußbodenbelag	●	●	
Bestuhlung als „Kon- ferenzbestuhlung“ (Rundsitzecke)	●		
Beleuchtung der Einstiegsbereiche bei Türöffnung	●		
Anordnung von zwei Klappsitzen im Bereich der Sondernutzungsfläche in Fahrtrichtung	●		
Ausstattung Vertrieb & Kommunikation			
1 Fahrscheindrucker pro Fahrzeug (Fahrerarbeitsplatz mit Zahl Tisch und Geldwechsler)	●	●	●
Lautsprechanlage innen; Mikrofon für Fahrer	●	●	●

Bei grenzüberschreitenden Linien sind eine Abstimmung mit dem jeweiligen Nachbargaufgabenträger und eine einvernehmliche Festlegung erforderlich.

3.3 Anforderungen an die ÖPNV-Bedienung (Bedienungsstandards)

3.3.1 Grundsätze

3.3.1.1 Rolle der Bedienungsstandards im Nahverkehrsplan

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

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

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

- Erschließungsqualität,
- Bedienungsqualität,
- Verbindungsqualität.

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

Können die Anforderungen von den Verkehrsunternehmen im Zusammenhang mit Angebotsveränderungen aus unterschiedlichen Gründen nicht eingehalten werden, ist der Landkreis Coburg als Aufgabenträger rechtzeitig vor der geplanten Veränderung zu informieren. Der Aufgabenträger entscheidet, ob vom Verkehrsunternehmen von den Anforderungen abgewichen werden kann. Eine Entscheidung zugunsten einer Abweichung von den Anforderungen ist grundsätzlich nur möglich, wenn die Einhaltung zu einer nennenswerten Verschlechterung der Wirtschaftlichkeit führen würde und/ oder die Einhaltung keine wesentliche Verbesserung der Nachfrage erwarten lässt.

3.3.1.2 Methodischer Ansatz

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

- Die **Erschließungsqualität** beschreibt die räumliche Wirkung der Haltestelleneinzugsbereiche im Teilraum. Die Ermittlung der Erschließungswirkung erfolgt stadt- bzw. ortsteilweise. Die Standarderfüllung wird anhand der erschlossenen Einwohner und ggf. der erschlossenen Arbeitsplätze in Bezug zur Gesamtzahl im Stadt-/ Ortsteil bewertet.
- Die **Bedienungsqualität** wird für Relationen aus dem jeweiligen Stadt-/Ortsteil in das jeweilige Unterzentrum sowie in das Oberzentrum Coburg analysiert. Im Mittelbereich Neustadt b. Coburg werden die Anbindungen an das Mittelzentrum Neustadt b. Coburg betrachtet. Die Bedienungsstandards umfassen Mindestfahrtenfolgen bzw. Mindestwerte an Fahrten für die einzelnen Verkehrszeiten.
- Die **Verbindungsqualität** wird für die relevanten Relationen mit dem Kriterium Umsteigenotwendigkeit bewertet.

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

Für die Städte und Gemeinden im Landkreis Coburg werden für zwei Kategorien Anforderungen an die ÖPNV-Verbindungen definiert (siehe Abbildung 3):

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



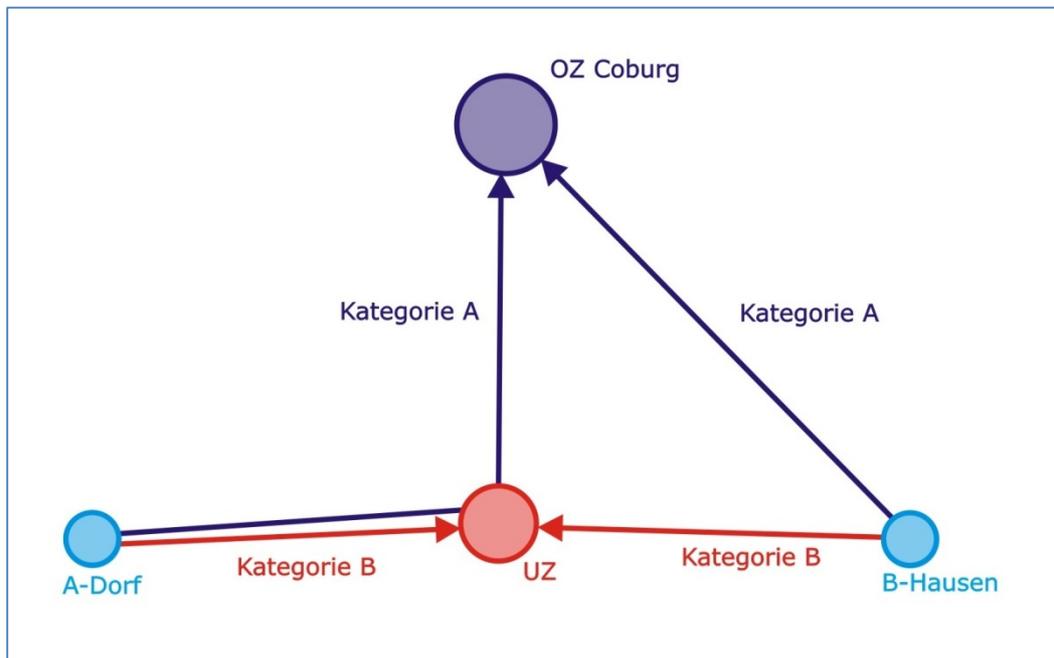


Abbildung 3: Relationskategorien für die Bewertung der Bedienungs- und Verbindungsqualität im Landkreis Coburg

3.3.2 Verkehrszeiten

3.3.2.1 Allgemein

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

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

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

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

Aus den definierten Betriebszeitfenstern ist ausdrücklich nicht die Anforderung ableitbar, dass eine Linie zu diesen Zeiten betrieben werden muss. Darüber hinaus können die Verkehrszeiten bei der Anbindung von Zielen mit besonderen

Anforderungen (z. B. Gewerbestandorte, Kliniken, Freizeitstandorte) flexibel gehandhabt werden.

3.3.2.2 Definition der Verkehrszeiten

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

Normalverkehrszeit (NVZ)

Die Normalverkehrszeit umfasst allgemein den Zeitraum von montags bis samstags außerhalb der Zeitfenster der Hauptverkehrszeit (HVZ) und der Schwachverkehrszeit (SVZ). Die Normalverkehrszeit ist gekennzeichnet durch Einkaufs-, Besorgungs- und Freizeitverkehr.

Hauptverkehrszeit (HVZ)

Die Hauptverkehrszeiten innerhalb der Normalverkehrszeit sind gekennzeichnet durch die prägenden Belange des Schul-, Ausbildungs- und Berufsverkehrs sowie am Nachmittag auch des Einkaufsverkehrs.

Diese Verkehre sind somit zeitlich an die Anfangs- und Endzeiten der Schulen, Arbeitsstätten und Einkaufsstandorte sowie räumlich an deren Standorte gebunden.

Schwachverkehrszeit (SVZ)

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

Tabelle 4:

Definition der Verkehrszeiten und Rahmenbetriebszeitfenster im Landkreis Coburg

Verkehrstag	Verkehrszeit	Abk.	Betriebszeitfenster
Mo-Fr	Schwachverkehrszeit	SVZ I	vor 06:30 Uhr
	Hauptverkehrszeit	HVZ I	06:30 – 08:00
	Normalverkehrszeit	NVZ I	08:00 – 12:30
	Hauptverkehrszeit	HVZ II	12:30 – 16:30*
	Normalverkehrszeit	NVZ II	16:30 – 19:00
	Schwachverkehrszeit	SVZ II	nach 19:00
Sa	Schwachverkehrszeit	SVZ I	vor 09:00
	Normalverkehrszeit	NVZ	09:00 – 14:00
	Schwachverkehrszeit	SVZ II	nach 14:00
So und Feiertag	Schwachverkehrszeit	SVZ	gesamter Bedienzeitraum

* abhängig von Ausprägung des Ganztagsunterrichtes (ggf. HVZ II bis 14:30 Uhr)



3.3.3 Standards für die ÖPNV-Angebotsqualität

3.3.3.1 Anforderungen an die Erschließungsqualität

Allgemeine Anforderungen

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

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

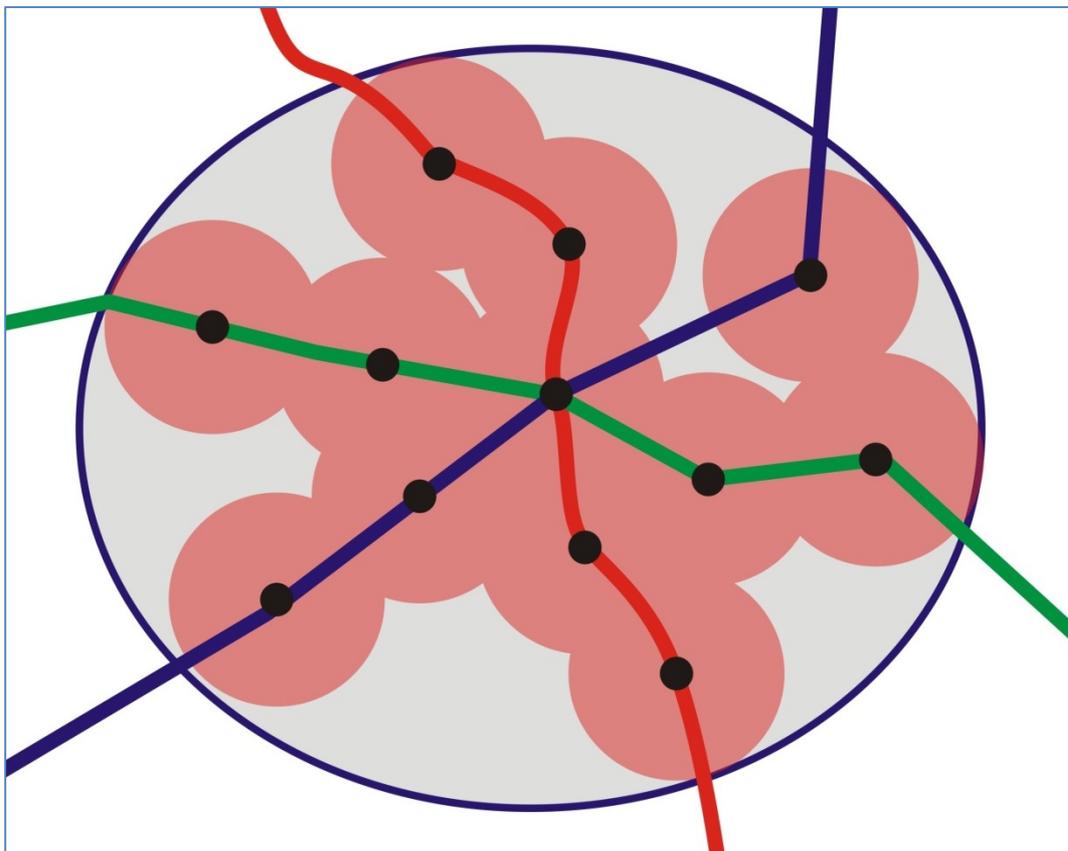


Abbildung 4: Erschließungswirkung von Haltestellen in einem Siedlungsbereich

Anzustreben ist eine möglichst direkte Erschließung der wichtigen Ziele:

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

Die im Folgenden als Anforderungen an die Erschließungswirkung im Landkreis Coburg definierten Richtwerte für die Haltestelleneinzugsbereiche orientieren sich an den Empfehlungen des VDV³⁰.

Tabelle 5: Standards „Erschließungsqualität“ Landkreis Coburg - Richtwerte für Haltestelleneinzugsbereiche

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

Ein Siedlungsbereich gilt als erschlossen, wenn

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

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

3.3.3.2 Anforderungen an die Bedienungsqualität

Allgemeine Anforderungen

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

Als Richtwerte für die Bedienungsqualität werden Mindestwerte der Bedienungshäufigkeit definiert. Diese gelten unabhängig davon, ob es sich bei der Verbindung um eine Umsteige- oder eine Direktverbindung handelt. Auch sind die Bedienungsstandards relationsbezogen zu sehen und nicht zwingend als Maßstab für das Bedienungsangebot einer einzelnen Linie zu betrachten. Die Bewertung erfolgt im jeweiligen Ortsteil für die festzulegenden Referenzhaltestellen, die als „maßgebend“ für die Erschließung und Bedienung des jeweiligen Ortsteils wirken.

³⁰ VDV: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen – Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV; Beka-Verlag 2001.

Die in den nachfolgenden Tabellen hinterlegten Bedienungsstandards orientieren sich an der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern³¹ sowie an den Empfehlungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)³².

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

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

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

Im Landkreis Coburg ist für alle Städte und Gemeinden eine angemessene Bedienungsqualität entsprechend der Nachfragepotenziale und der Bedienungsanforderungen zu gewährleisten. In Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage können die genannten Standards auch bedarfsgesteuert z. B. mit flexiblen Bedienungsformen gewährleistet werden, um damit auch einen wirtschaftlicheren Betrieb ermöglichen zu können.

³¹ Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie: Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern, Juli 1998.

³² Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV); Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV, VDV-Schriften 4; 6/ 2001.

Tabelle 6: Standards der Bedienungsqualität für Verkehrstag Montag bis Freitag an Schultagen (Kategorie A – Verbindungen ins Oberzentrum Coburg)

Gebietskategorie	Mindest-Bedienungsqualität Fahrtenfolge bzw. Anzahl Fahrten			Max. Umsteigen
	HVZ	NVZ	SVZ	
A1 Kernbereiche der zentralen Orte	stündlich + Verdichter Schulverkehr	Zweistündlich	1 Fahrt in Ri. OZ früh 2 Fahrten aus Ri. OZ abends	0
A2 Orte, Ortsteile bzw. Stadtteil größer 1.000 EW	stündlich + Verdichter Schulverkehr	zweistündlich	1 Fahrt in Ri. OZ früh 1 Fahrt aus Ri. OZ abends	1
A3 Orte und zusammenhänge Siedlungsbereiche 500 bis 1.000 EW	zweistündlich + Verdichter Schulverkehr	1 Fahrt in Ri. OZ vormittags 1 Fahrt in Ri. OZ nachmittags 2 Fahrten aus Ri. OZ nachmittags	keine Anforderung	1
A4 Siedlungsbereiche 200 bis 500 EW	zweistündlich + Verdichter Schulverkehr	1 Fahrt in Ri. OZ vormittags 1 Fahrt aus Ri. OZ nachmittags	keine Anforderung	2

Tabelle 7: Standards der Bedienungsqualität für Verkehrstag Montag bis Freitag an Schultagen (Kategorie B - Verbindungen ins nächste Unter- bzw. Kleinzentrum)

Gebietskategorie	Mindest-Bedienungsqualität Fahrtenfolge bzw. Anzahl Fahrten			Max. Umsteigen
	HVZ	NVZ	SVZ	
A1 Kernbereiche der zentralen Orte	nicht relevant	nicht relevant	nicht relevant	
A2 Orte, Ortsteile bzw. Stadtteil größer 1.000 EW	stündlich + Verdichter Schulverkehr	zweistündlich	1 Fahrt in Ri. UZ früh	0
A3 Orte und zusammenhänge Siedlungsbereiche 500 bis 1.000 EW	zweistündlich + Verdichter Schulverkehr	1 Fahrt in Ri. UZ vormittags 1 Fahrt in Ri. UZ nachmittags 2 Fahrten aus Ri. UZ nachmittags	keine Anforderung	0
A4 Siedlungsbereiche 200 bis 500 EW	zweistündlich + Verdichter Schulverkehr	1 Fahrt in Ri. UZ vormittags 1 Fahrt aus Ri. UZ nachmittags	keine Anforderung	1



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

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

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

4.1 Rahmenziele der Nahverkehrsplanung

Vgl. Kapitel 3.1 im Anforderungsprofil für die Weiterentwicklung und Ausgestaltung des Regionalverkehrs im Landkreis Coburg.

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

Es gelten die Anforderungen aus dem Nahverkehrsplan 2009 (Kapitel 6.2.1 Leistungsbeschreibung Stadt).



5 Raumstrukturanalyse Stadt und Landkreis Coburg

5.1 Überblick

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

Der Landkreis Coburg besteht seit der 1978 durchgeführten Gemeindegebietsreform aus vier Städten und 13 Gemeinden.³³ Die Gemeinden Grub am Forst und Niederfüllbach bilden eine Verwaltungsgemeinschaft.

Die kreisfreie Stadt Coburg ist in 13 Stadtteile gegliedert und hat mit Stand November 2014 insgesamt 41.200 Einwohner (Hauptwohnsitz). Die Kernstadt Coburg ist mit der größten Fläche auch der einwohnerstärkste Stadtteil mit ca. 26.100 Einwohnern.³⁴

Die verkehrliche Erschließung des Nahverkehrsraumes ist durch mehrere Verkehrsachsen gekennzeichnet. In Nord-Süd-Richtung verläuft im Straßennetz die Bundesstraße B4 von Thüringen durch die Stadt Coburg bis in den Nürnberger Raum. Die West-Ost-Achse verbindet mit der B303, am südlichen Stadtrand Coburgs entlang, Schweinfurt mit Tschechien. Seit 2008 prägt die Bundesautobahn A73 in Nord-Süd-Ausrichtung das Straßennetz im Kreisgebiet.³⁵

Die Erschließung des Nahverkehrsraums durch den Schienenverkehr erfolgt auf zwei regionalen Schienenstrecken. Insbesondere die Strecke Nürnberg – Bamberg – Lichtenfels – Coburg – Sonneberg bildet eine regional wichtige Verbindungsachse und erschließt maßgeblich das östliche Landkreisgebiet. Die zweite Achse, Bad Rodach – Coburg – Lichtenfels – Weiden, erschließt den westlichen Nahverkehrsraum. Der Bahnhof in Coburg ist Knotenpunkt für die den Landkreis erschließenden SPNV-Strecken. Ab 2017 soll die ICE-Neubaustrecke Nürnberg-Erfurt von München über Nürnberg, Erfurt bis Berlin mit Halt in der Stadt Coburg in Betrieb genommen werden.

³³ Quelle: Landkreis Coburg; <http://www1.landkreis-coburg.de/landkreis-coburg/geschichte>.

³⁴ Quelle: Stadt Coburg, Einwohneramt, Daten mit Hauptwohnsitz, Datenstand November 2014.

³⁵ Quelle: Wikipedia; <http://de.wikipedia.org/wiki/Coburg>.

5.2 Zentralörtliche Gliederung

Im Regionalplan für die Region Oberfranken-West sind die kreisfreie Stadt Coburg als Oberzentrum und die Große Kreistadt Neustadt bei Coburg sowie die Stadt Rödenthal als Mittelzentrum ausgewiesen.³⁶

Seite | 48

Unterzentren sind die Stadt Bad Rodach im Nordwesten und die Gemeinde Ebersdorf bei Coburg im Südosten. Kleinzentren sind im Norden die Gemeinden Meeder sowie Dörfles-Esbach und Lautertal als zentraler Doppelort, im mittleren Bereich die Gemeinden Weitramsdorf sowie die Gemeinden Grub am Forst und Niederfüllbach als zentraler Doppelort. Im südlichen Bereich die Stadt Seßlach und die Gemeinde Untersiemau sowie die Gemeinden Sonnefeld und Weidhausen bei Coburg als zentraler Doppelort.

Die zentralen Orte innerhalb des Untersuchungsraums übernehmen neben Versorgungsfunktionen auch Funktionen im Dienstleistungs- und Freizeitbereich sowie Bildungs- und Arbeitsplatzfunktionen. Im Oberzentrum Coburg (Sitz der Kreisverwaltung) sind entsprechende Verwaltungseinrichtungen angesiedelt. Außenstellen mit einzelnen Ämtern gibt es in den jeweiligen Verwaltungen.

Der Regionalplan für die Region Oberfranken-West definiert das zentrale Kreisgebiet mit der Stadt Coburg als „Stadt und Umlandbereich im ländlichen Raum“, die äußeren Gebiete (Bad Rodach, Neustadt b. Coburg, Seßlach, Großheirath, Itzgrund, Weidhausen b. Coburg und Sonnefeld) als „Ländlicher Teilraum, dessen Entwicklung in besonderem Maße gestärkt werden soll“.³⁷

Das Coburger Land hat, laut Regionalplan Oberfranken-West „Mittlerfunktion zu Thüringen“.³⁸ Durch die Wiedervereinigung haben sich nach 1989 vielfältige wirtschaftliche Beziehungen ergeben oder sind wiederhergestellt worden. Die Stadt Neustadt b. Coburg hat eine historisch gewachsene geographische und ökonomische Verbindung zu der thüringischen Partnerstadt Sonneberg.³⁹

Im Untersuchungsraum sind vier Entwicklungsachsen von überregionaler Bedeutung ausgewiesen, die vom Oberzentrum, der Stadt Coburg ausgehen und weitestgehend den Hauptverkehrsachsen entsprechen:

- Coburg - Bad Rodach St2205,
- Coburg - Lichtenfels – Kronach B303 /B4,
- Coburg - Schweinfurt B303,
- Coburg - Sonneberg B4.

³⁶ Quelle: Landesentwicklungsprogramm Bayern, Anhang 2 (gültige Fassung ab 01.09.2013)

³⁷ Quelle: Regionalplan Oberfranken-West/Verordnung vom 25.07.2011 (OFrABI Nr. 7/2011) (http://www.oberfranken-west.de/regplan/Raumstruktur_ofr-w_2011.pdf).

³⁸ Quelle: Landkreis Coburg; <http://www1.landkreis-coburg.de/landkreis-coburg/geschichte/>

³⁹ Quelle: http://de.wikipedia.org/wiki/Neustadt_bei_Coburg



Tabelle 8: Raumstrukturelle Kennwerte Stadt und Landkreis Coburg⁴⁰

Stadt und Landkreis Coburg (Untersuchungsgebiet)	
Einwohner	128.028 (Stand: 31.12.2012) ⁴¹
Fläche	638,76 km ² ⁴¹
Einwohnerdichte	200,43 EW je km ²
Zentralörtliche Gliederung der Stadt und des Landkreises Coburg	
Oberzentrum	Kreisfreie Stadt Coburg
Mittelzentrum	Große Kreisstadt Neustadt bei Coburg
	Stadt Rödentel ⁴²
Unterzentrum	Ebersdorf bei Coburg
	Stadt Bad Rodach
Kleinzentrum	Dörfles-Esbach / Lautertal
	Grub am Forst
	Meeder
	Niederfüllbach
	Seßlach
	Sonnefeld
	Untersiemau
	Weidhausen bei Coburg
	Weitramsdorf
Weitere Gemeinden	Ahorn
	Großheirath
	Itzgrund

Karte 1: Zentralörtliche Gliederung des Nahverkehrsraums

⁴⁰ Quelle: Regionalplan Oberfranken-West/Verordnung vom 25.07.2011 (OFrABI Nr. 7/2011) (http://www.oberfranken-west.de/regplan/Raumstruktur_ofr-w_2011.pdf)

⁴¹ Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung (Stand 31.12.2012, Basis der Daten: Zensus 2011)

⁴² Quelle: Bayerische Staatsregierung, Landesentwicklungsprogramm Bayern (Teil A), 2013.

5.3 Siedlungsstruktur und Einwohner

5.3.1 Nahverkehrsraum

Der Nahverkehrsraum, bestehend aus der Stadt Coburg und dem Landkreis Coburg, umfasst eine Fläche von 639,76 km² und hat rund 128.000 Einwohnern.⁴³ Die Spannbreite der Bevölkerungszahlen der einzelnen Gemeinden liegt (gerundet) zwischen 1.570 Einwohnern in der Gemeinde Niederfüllbach bis 41.000 Einwohnern in der Stadt Coburg.⁴³

Mit einer Bevölkerungsdichte von ca. 200 Einwohner/km² ist der Nahverkehrsraum (inkl. der Stadt Coburg) überdurchschnittlich dicht besiedelt. Die Durchschnittswerte des Regierungsbezirkes Oberfranken (146 EW/km²) und des Freistaates Bayern (177 EW/km²) werden deutlich überschritten.⁴³

Die Bevölkerungsentwicklung im Nahverkehrsraum ist seit dem Jahr 2011 weitgehend stabil, wobei die Zahl der Einwohner innerhalb der Stadt Coburg tendenziell zunimmt, während im Landkreis Coburg die Bevölkerungsentwicklung innerhalb der betrachteten Zeitspanne bis 30.09.2014 leicht rückläufig war (vgl. Tabelle 9).

Die Bevölkerungsstruktur unterscheidet sich hinsichtlich der Altersstruktur nicht wesentlich von der anderer Städte und Landkreisen im regionalen Umfeld. Der Anteil der „unter 18-Jährigen“ liegt mit 16,0% leicht unter dem Durchschnittswert für die Region Oberfranken (16,3%). Ebenso der Anteil der „möglichen Berufstätigen“ zwischen 18 und 65 Jahren, dieser liegt mit 62,2% leicht unter den Werten für die Region (62,7%) und dem Durchschnittswert des Freistaates (63,4%). Demgegenüber ist der Anteil der Bevölkerungsgruppe der über 65-Jährigen im Untersuchungsgebiet mit 21,8% etwas höher als in der Region (21,1%) bzw. erkennbar höher als in Bayern (19,5%).⁴⁴ Die Überalterung der Bevölkerung ist im Nahverkehrsraum in der Tendenz erkennbar.

5.3.2 Landkreis Coburg

Im Landkreis Coburg (ohne Stadt Coburg) leben mit Stand 30.09.2014 etwa 86.800 Einwohner⁴⁵. Die Bevölkerungsdichte von 147 EW/km² entspricht in etwa dem Wert des Regierungsbezirks Oberfranken (146 EW/km²). Im Vergleich mit den Nachbarlandkreisen Kronach (106,05 EW/km²) und Lichtenfels (129,07 EW/km²) ist der Landkreis Coburg deutlich dichter besiedelt.

Innerhalb des Kreisgebietes lassen sich deutliche Unterschiede ausmachen (vgl. auch Einzelaufstellung im Anlagenband I). Von den Gemeinden in der Nachbarschaft des Oberzentrums Coburg (Kleinzentren Dörfles-Esbach und Niederfüllbach,

⁴³ Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung (Stand 30.09.2014, Basis der Daten: Zensus 2011).

⁴⁴ Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, Stand 31.12.2010.

⁴⁵ Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung (Stand 30.09.2014, Basis der Daten: Zensus 2011).



Gemeinde Ahorn) mit hohen Einwohnerdichten von über 600 EW/km² nehmen die Werte tendenziell mit zunehmender Entfernung zu Coburg ab. Ausnahmen bilden das Mittelzentrum Rödental (262 EW/km²) und das Kleinzentrum Weidhausen bei Coburg (329 EW/km²) mit mittleren Einwohnerdichten, darüber hinaus das Mittelzentrum Neustadt b. Coburg (247 EW/km², gesamtes Stadtgebiet)).

Auffällig ist die geringere Einwohnerdichte mit unter 100 Einwohnern pro km² entlang der westlichen Grenze zum Landkreis Haßberge.

Karte 2: Raum- und Siedlungsstruktur Landkreis Coburg

Einwohnerentwicklung

Die Bevölkerungsentwicklung im Landkreis ist seit Jahren durch einen leichten Rückgang gekennzeichnet, zwischen den Jahren 2011 und 2014 um annähernd - 1%. Dies entspricht einem absoluten Rückgang von etwa -600 Einwohnern im gesamten Landkreis (ohne Stadt Coburg).

Innerhalb des Landkreises lassen sich regional unterschiedliche Entwicklungen der Einwohnerzahlen erkennen. Während die nördlichen Gebiete um das Oberzentrum Coburg vergleichsweise stabile Bevölkerungszahlen verzeichnen, sind die südlichen und östlichen Bereiche durch stärkere Rückgänge in den letzten Jahren gekennzeichnet (vgl. Tabelle 9).

Tabelle 9: Bevölkerungsentwicklung im Nahverkehrsraum Stand 30.09.2014⁴⁶

Kommune	EW 31.12.2008	EW 31.12.2011	EW 30.09.2014	Entwicklung 2011-2014	
				absolut	proz.
Stadt Coburg	41.316	40.991	41.105	+114	+0,3%
LK Coburg gesamt	89.503	87.404	86.799	-605	-0,7%
Ahorn	4.381	4.293	4.217	-76	-1,8%
Dörfles-Esbach	3.742	3.696	3.615	-81	-2,2%
Ebersdorf b. Coburg	6.122	6.052	5.955	-97	-1,6%
Großheirath	2.595	2.610	2.527	-83	-3,2%
Grub a. Forst	3.078	2.938	2.873	-65	-2,2%
Itzgrund	2.340	2.327	2.289	-38	-1,6%
Lautertal	4.107	4.122	4.183	+61	+1,5%
Meeder	3.922	3.807	3.722	-85	-2,2%
Neustadt b. Coburg,	16.109	15.359	15.316	-43	-0,3%

⁴⁶ Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, Basis der Daten: bis zum 30.06.2011 Volkszählung 1987, nach dem 30.06.2011 Zensus 2011.

Kommune	EW 31.12.2008	EW 31.12.2011	EW 30.09.2014	Entwicklung 2011-2014	
				absolut	proz.
Niederfüllbach	1.614	1.578	1.570	-8	-0,5%
Bad Rodach	6.365	6.312	6.381	+69	+1,1%
Rödental	13.450	13.197	13.109	-88	-0,7%
Seßlach	4.065	4.021	3.985	-36	-0,9%
Sonnefeld,	5.094	4.911	4.890	-21	-0,4%
Untersiemau	4.170	4.061	4.107	+46	+1,1%
Weidhausen b. Coburg	3.251	3.125	3.157	+32	+1,0%
Weitramsdorf	5.098	5.098	4.903	-92	-1,8%

Hinweis: unterschiedliche Datengrundlagen: EW-Daten 31.12.2008 Basis Volkszählung 1987/ EW-Daten 31.12.2011 und 30.09.2014 Basis Zensus 2011.

Leicht positive Entwicklungen weisen seit dem Stichtag 31.12.2011 die Städte und Gemeinden Coburg, Bad Rodach, Untersiemau, Weidhausen und Lautertal auf, bei allen anderen Kommunen setzt sich der Trend der vergangenen Jahre im Hinblick auf leichte Einwohnerrückgänge fort.

Seit 2008 wurden im Landkreis Coburg folgende nennenswerte Wohngebietsentwicklungen > 2 ha bzw. > 30 Wohneinheiten (WE) realisiert:

Tabelle 10: Wohngebietsentwicklungen im Landkreis Coburg (> 2 ha oder 30 WE) seit 2008⁴⁷

Kommune	Lage (Ortsteil, Straße)	Maßnahme	Größe	Realisierungszeitpunkt
Ahorn	Schorkendorf, Stangenäcker	Neubaugebiet mit Einfamilienhäusern	o. A.	laufend
Lautertal	Lautertal, Oberlauter Sonnenleite	Ausweisung Bebauungsplan "Am Lauterberg"	4 ha, 40 WE	2013
	Lautertal, Blauer Hügel	Ausweisung Bebauungsplan "Blauer Hügel"	4 ha, 49 WE	2011 - 2013
Neustadt bei Coburg	Baugebiet Rödenauen IV (Wildenheid)	Wohnbauerschließung	30 WE	2009
	Baugebiet Thanner Weg III	Wohnbauerschließung	32 WE	2013

⁴⁷ Quelle: Befragung der Städte und Gemeinden im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans für Stadt und LK Coburg, September 2013).

Demografische Struktur und Entwicklung

Hinweis:

Zur Darstellung der demografischen Entwicklung im Landkreis werden die auf Basis der Volkszählung fortgeschriebenen Einwohnerzahlen des Bayerischen Landesamtes für Statistik bis 2010 verwendet, da sich nur aus diesen Daten die für den Prozess wichtigen Tendenzen der Entwicklung ableiten lassen. Die auf Basis der Zensus-Erhebung fortgeschriebenen Bevölkerungszahlen sind insgesamt niedriger als die hier dargestellten Daten, die tatsächlichen demografischen Auswirkungen sind absolut somit voraussichtlich noch weiter rückläufig als dargestellt.

Seite | 53

Innerhalb eines 10-Jahres-Zeitraums von 2000-2010 hat sich die Bevölkerungsstruktur im Landkreis Coburg stark verändert. Während die Bevölkerung in den Altersgruppen ab 40 Jahre, insbesondere bei den Senioren, im genannten Zeitfenster sowohl prozentual im Vergleich zur Gesamtbevölkerung als auch absolut deutlich angestiegen ist, ist in den meisten anderen Altersklassen der Bevölkerungsrückgang zum Teil stark spürbar. Während die hochmobilen Altersgruppen der „18- bis unter 30-Jährigen“ insgesamt noch vergleichsweise stabil sind, sind die Verluste bei den Kindern und Jugendlichen auffällig hoch. Auch der Anteil der „30- bis unter 40-Jährigen“ ist stark rückläufig.

Tabelle 11: Altersstrukturen im Landkreis Coburg⁴⁸

Altersstufen	2000	2008	2010	Entwicklung 2000-2010	
				absolut	%
unter 6	5.667	4.158	3.866	-1.801	-43,3%
6 bis unter 15	10.137	8.309	7.776	-2.361	-28,4%
15 bis unter 18	3.161	3.289	3.001	-160	-4,9%
18 bis unter 25	6.551	7.065	7.121	570	8,1%
25 bis unter 30	4.799	4.440	4.349	-450	-10,1%
30 bis unter 40	15.538	10.334	9.366	-6.172	-59,7%
40 bis unter 50	13.673	15.668	15.320	1.647	10,5%
50 bis unter 65	16.824	17.365	18.703	1.879	10,8%
über 65	15.893	18.875	18.691	2.798	14,8%
<i>LK gesamt</i>	<i>92.243</i>	<i>89.503</i>	<i>88.193</i>	<i>-4.050</i>	<i>-4,5%</i>

⁴⁸ Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, Stand 31.12.2010, Basis der Daten: Volkszählung 1987.

5.3.3 Stadt Coburg

Die durchschnittliche Bevölkerungsdichte der Stadt Coburg liegt bei ca. 850 EW/km². Das ist im Vergleich zu Mittelstädten in der Region wie Bamberg (1.279 EW/km²)⁴⁹ und Schweinfurt (1.484 EW/km²)⁵⁰ deutlich unter den dortigen Bevölkerungsdichten, jedoch deutlich über den Durchschnittswerten für den Freistaat Bayern (177 EW/km²) und den Regierungsbezirk Oberfranken (146 EW/km²)⁵¹.

Hierbei sind die starken strukturellen Unterschiede zwischen den innerstädtischen Bereichen und den westlichen und östlichen Stadtrandbereichen zu beachten. Während die Einwohnerdichte in dem dicht bebauten und besiedelten Siedlungsschwerpunkt in der Innenstadt bei etwa 1.880 EW/km² liegt, schwanken die Zahlen in den westlichen und östlichen Randbereichen zwischen ca. 100 und etwa 470 EW/km². Auch im restlichen Stadtgebiet unterliegen die Zahlen starken Schwankungen. Insgesamt gibt es ein typisches Gefälle von der Innenstadt in die Randbereiche (siehe Tabelle 12).⁵²

Tabelle 12:
Fläche und Bevölkerung nach Stadtteilen in der Stadt Coburg (Stand 13.11.2014)⁵³

Stadtteile	Bevölkerung 2014 [EW]		Fläche in km ²	EW/km ²
	EW	% Stadt		
Kernstadt	26.100	63,4%	13,9	1.878
Neuses	1.655	4,0%	2,7	613
Bertelsdorf	1.608	3,9%	4,0	402
Beiersdorf	1.451	3,5%	7,3	199
Scheuerfeld	2.234	5,4%	4,8	465
Wüstenahorn	1.574	3,8%	1,2	1.312
Ketschendorf	1.667	4,1%	1,8	926
Creidlitz	1.674	4,1%	2,3	728
Cortendorf	1.570	3,8%	1,7	924
Seidmannsdorf	650	1,6%	2,0	325

⁴⁹ Quelle: <https://www.stadt.bamberg.de>.

⁵⁰ Quelle: <http://www.schweinfurt.de/verwaltungspolitik/stadt/zahlendatenundfakten>.

⁵¹ Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung (Stand 30.09.2014, Basis der Daten: Volkszählung 1987, nach dem 30.06.2011, auf der Basis Zensus 2011).

⁵² Quelle: Daten und Fakten, Ausgabe 2011/12; Wirtschaftsförderungsgesellschaft der Stadt Coburg mbH, November 2011.

⁵³ Quelle: eigene Berechnung aus Daten der Stadt Coburg; Einwohnermeldeamt, Daten mit Hauptwohnsitz, November 2014.

Stadtteile	Bevölkerung 2014 [EW]		Fläche in km ²	EW/km ²
	EW	% Stadt		
Lützelbuch	379	0,9%	1,0	379
Rögen	354	0,9%	3,1	114
Neu-Neershof	254	0,6%	2,5	102
<i>Stadt Coburg</i>	<i>41.170</i>	<i>100,0%</i>	<i>48,3</i>	<i>852</i>

Karte 3: Raum- und Siedlungsstruktur Stadt Coburg

Einwohnerentwicklung

Die Einwohnerentwicklung in der Stadt Coburg ist über Jahre weitgehend stabil, im Jahr 2014 stiegen die Bevölkerungszahlen im Vergleich zum Jahr 2010 sogar leicht an. Dies hängt u. a. damit zusammen, dass erstmals wieder ein positives natürliches Bevölkerungssaldo in der Stadt zu verzeichnen ist, d. h. die Zahl der Geburten ist höher als die der Verstorbenen.

Unterschiede zeigen sich in der Entwicklung der Stadtteile. Während die Kernstadt (ca. +0,6%) sowie insbesondere die angrenzenden Stadtteile Cortendorf (ca. +9,4%), Bertelsdorf (ca. +2,0%) und Ketschendorf (ca. +4,4%) von den Stadtentwicklungsprojekten der letzten Jahre profitieren konnten, verlieren die in den Randbereichen gelegenen Stadtteile Wüstenahorn (ca. -11,1%), Rögen und Lützelbuch (zusammen ca. -8,0%), Seidmannsdorf (ca. -4,1%) und Beiersdorf (ca. -3,1%) seit Jahren Einwohner.

Tabelle 13: Einwohnerentwicklung nach Stadtteilen in Stadt Coburg

Stadtteil	EW 2007 ⁵⁴	EW 2010 ⁵⁵	EW 2014 ⁵⁶	Entwicklung 2007-2014	
				absolut	proz.
Kernstadt	25.934	25.841	26.100	166	0,6%
Neuses	1.673	1.644	1.655	-18	-1,1%
Bertelsdorf	1.577	1.601	1.608	31	2,0%
Beiersdorf	1.497	1.487	1.451	-46	-3,1%
Scheuerfeld	2.202	2.291	2.234	32	1,5%

⁵⁴ Quelle: ISEK CO Erläuterungsbericht Kapitel 13, Stand 2008.

⁵⁵ Quelle: Daten und Fakten, Ausgabe 2011/12; Wirtschaftsförderungsgesellschaft der Stadt Coburg mbH, November 2011.

⁵⁶ Quelle: Stadt Coburg, Einwohnermeldeamt, Datenstand 13.11.2014.

Stadtteil	EW 2007 ⁵⁴	EW 2010 ⁵⁵	EW 2014 ⁵⁶	Entwicklung 2007-2014	
				absolut	proz.
Wüstenahorn	1.771	1.705	1.574	-197	-11,1%
Ketschendorf	1.596	1.635	1.667	71	4,4%
Creidlitz	1.725	1.707	1.674	-51	-3,0%
Cortendorf	1.435	1.500	1.570	135	9,4%
Seidmannsdorf	678	667	650	-28	-4,1%
Rögen/Lützelbuch	797	788	733	-64	-8,0%
Neu-Neershof	258	254	254	-4	-1,6%
<i>Stadt Coburg</i>	<i>41.143</i>	<i>41.120</i>	<i>41.170</i>	<i>27</i>	<i>0,1%</i>

Demografische Struktur und Entwicklung

Hinweis:

Zur Darstellung der demografischen Entwicklung in der Stadt werden die auf Basis der Volkszählung fortgeschriebenen Einwohnerzahlen des Bayerischen Landesamtes für Statistik bis 2010 verwendet, da sich nur aus diesen Daten die für den Prozess wichtigen Tendenzen der Entwicklung ableiten lassen. Die auf Basis der Zensus-Erhebung fortgeschriebenen Bevölkerungszahlen sind insgesamt niedriger als die hier dargestellten Daten, die tatsächlichen demografischen Auswirkungen sind absolut somit voraussichtlich noch weiter rückläufig als dargestellt.

Der Anteil der unter 18-Jährigen in der Stadt Coburg liegt mit 14,8% deutlich unter dem Durchschnittswert des Landkreises Coburg (16,6%) und dem des Freistaates Bayern (17,1%). Demgegenüber ist der Anteil der „über 65-jährigen in der Stadt Coburg“ mit 23 % bereits höher als im Regelfall in der Region Oberfranken (21,1%) bzw. auch im restlichen Bayern (19,5%). Ähnliche Altersstrukturen weisen auch die im südöstlichen Umfeld gelegenen Städte Hof, Bayreuth, und Bamberg auf.⁵⁷

Im Vergleich mit den Altersstrukturen in 2000 und 2008 ist in Coburg eine deutliche Veränderung festzustellen. Während die Bevölkerung in der Altersgruppe der 40- bis 65-Jährigen und auch in der Altersklasse von 18 bis unter 30 Jahre im genannten Zeitfenster sowohl prozentual im Vergleich zur Gesamtbevölkerung als auch absolut deutlich angestiegen ist, wird in den anderen Altersklassen ein zum Teil starker Rückgang konstatiert. Insbesondere der Bevölkerungsrückgang in der Altersgruppe der 30 bis unter 40-Jährigen, die durch die Kombination von Arbeits-, Versorgungs- und Besorgungswegen üblicherweise durch eine hohe Mobilität gekennzeichnet ist, hat Auswirkungen auf die Nachfrage im ÖPNV.⁵⁷

⁵⁷ Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, Stand 31.10.2010.



Tabelle 14: Altersstrukturen in der Stadt Coburg⁵⁷

Altersgruppen	2000	2008	2010	Entwicklung 2000-2010	
				absolut	in %
unter 6	2.132	1.911	1.871	-261	-12,2%
6 bis unter 15	3.823	3.177	3.069	-754	-19,7%
15 bis unter 18	1.370	1.261	1.139	-231	-16,9%
18 bis unter 25	3.209	3.514	3.606	397	12,4%
25 bis unter 30	2.354	2.398	2.546	192	8,2%
30 bis unter 40	6.991	4.666	4.276	-2.715	-38,8%
40 bis unter 50	5.986	6.974	6.856	870	14,5%
50 bis unter 65	7.955	7.785	8.279	324	4,1%
über 65	8.936	9.630	9.434	498	5,6%
<i>Stadt gesamt</i>	<i>42.756</i>	<i>41.316</i>	<i>41.076</i>	<i>-1.680</i>	<i>-3,9%</i>

5.4 Wirtschaftsstruktur

Im Nahverkehrsraum sind insgesamt 57.409 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte⁵⁸ am Arbeitsort gemeldet (Stand 30.06.2011). Die meisten Arbeitsplätze sind in der Stadt Coburg vorhanden (ca. 31.400 Beschäftigte). Weitere Kommunen mit jeweils mehr als 2.000 Beschäftigten am Arbeitsort sind darüber hinaus die Städte Neustadt bei Coburg (ca. 4.800 Beschäftigte), Rödentel (ca. 4.100 Beschäftigte) und Bad Rodach (ca. 3.600 Beschäftigte) sowie die Gemeinde Ebersdorf bei Coburg (ca. 2.800 Beschäftigte).

5.4.1 Landkreis Coburg

Im Landkreis Coburg sind die größten Unternehmen mit mehr als 500 Mitarbeitern in Bad Rodach (Haba (1.850) und Valeo (800)), in Rödentel (St. Gobain (ca. 500)) und in Neustadt bei Coburg (Fa. Sauer (ca. 500)) ansässig. Durch ihre Lage im relativ direkten Bahnhofsumfeld verfügen die genannten Firmen alle über eine Bahn-anbindung, die im Zuge der Umsetzung des neuen und verdichteten Schienenfahrplans ab 2011 deutlich verbessert werden konnte.

Weitere Wirtschaftsschwerpunkte sind die großen Gewerbegebiete entlang der ST2202 zwischen den südwestlichen Bereichen von Dörfles-Esbach bis nach

⁵⁸ Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer sind alle Arbeiter, Angestellten und Personen in beruflicher Ausbildung, die in der gesetzlichen Rentenversicherung, Krankenversicherung, Pflegeversicherung und/oder Arbeitslosenversicherung pflichtversichert sind oder für die Beiträge zur gesetzlichen Rentenversicherung gezahlt werden. Nicht zu den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten zählen dagegen Selbstständige, mithelfende Familienangehörige und Beamte.

Neustadt bei Coburg. Im Gewerbegebiet Dörfels-Esbach (Dörfles-West und Süd-West) sind große Unternehmen wie Großmärkte, Autohäuser, u. a. ansässig. Auch hier ist eine adäquate ÖPNV-Anbindung sowohl durch den Stadtbus Coburg (Linie 3) in der kleinräumigen Erschließung als auch durch die Bahn gewährleistet. Der Regionalverkehr (Linie 8312) ergänzt das Angebot mit einzelnen Fahrten in zeitlichen Randlagen.

Tabelle 15: Größere Arbeitsplatzstandorte in Landkreis Coburg (Unternehmen > 250 Beschäftigte; Stand 2013)⁵⁹

Standort (Kommune)	Arbeitsplatzstandort	Arbeitsplätze
Ahorn	WEFA	400
	M24 GmbH (Möbel), Ahorn-Triebsdorf; Holzwerkstatt Janson Tischlerei, Ahorn, Krause Schreinerei, Ahorn	insges. 250
Dörfles-Esbach	<i>Dörfles West, Neustadter Str., Coburger Straße:</i> <ul style="list-style-type: none"> • Coburger Kartonagen-Fabrik, GmbH & Co. KG (Kartonagenherstellung): ca. 250-300 • Real (Verbrauchermarkt): ca. 125 • Junghans (Polstergestellherstellung): ca. 100 • Bittner (Werkzeugherstellung und Stanzerei): ca. 30 • verschiedene Autohäuser 	insges. > 500
	<i>Esbach, Rosenauer Straße, Ziegelei:</i> <ul style="list-style-type: none"> • Reichenbacher-Hamuel (CNC Sondermaschinenbau für Holz-, Kunststoff-, Aluminium- und Verbundstoffbearbeitung): ca. 70 • Eurofoam KFM GmbH (Schaumstoffverarbeitung): ca. 110 • Christborn (Christbaumschmuckherstellung): ca. 30 • Intersport Wohlleben (Sport und Fahrradmarkt): ca. 40 • Flyerwire (Vermittlung von Druckaufträgen): ca. 30 • Sportland (kommerzielle Sportanlage): ca. 20 • verschiedene Märkte und Einzelhandelsgeschäfte: ca. 50 	insges. > 350

⁵⁹ Quelle: Befragung der Städte und Gemeinden im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans für Stadt und LK Coburg, September 2013.

Standort (Kommune)	Arbeitsplatzstandort	Arbeitsplätze
Ebersdorf b. Coburg	Fa. Martin Metallbau, OT Kleingardstadt Am Hummelsberg	o. A.
	Fa. Schumacher (produzierendes Gewerbe – Wellpappe) OT Friesendorf	o. A.
	Fa. Willi Schillig, Ebersdorf, OT Frohnlach	o. A.
	Ewald Schillig GmbH & Co. KG, Ebersdorf, OT Frohnlach	
Meeder	Milchwerke Oberfranken West e. G. (Milchprodukte), Wiesenfeld	ca. 350
Neustadt b. Coburg	DIEPA Drahtseilwerk Dietz GmbH & Co. KG	ca. 350
	Prysmian	ca. 350
	Sauer GmbH & Co. KG	ca. 540 mit Sonneberg zusammen
Bad Rodach	Haba / Wehrfritz, Holzverarbeitung, Einrichtungen/ Ausstattung für Kindertagesstätten, Spielzeug	1.850
	Valeo (Klimaanlagen für Autos)	800
	Medical Park (Reha-Klinik)	400
Rödental	<i>Oeslauer Straße:</i> <ul style="list-style-type: none"> • St. Gobain, Industriekeramik (ca. 400) • Firma Wöhner GmbH&Co. KG, Elektrotechn. Systeme (ca. 200) 	> 600
	<i>Neustadter Straße:</i> <ul style="list-style-type: none"> • Firma Schulze GmbH & Co. KG, Möbelhaus • Firma Bauer GmbH & Co. KG, Feinkostwaren • Firma Hummel Manufaktur GmbH • Firma Coburger Handtuch-u. Mattenservice 	> 400
Untersiemau	Brose, Seiler, Göhring	300
	Düschlick, Winzer, Hundt, Wacker, DKL	300
	Hamann-Komplex, Staubitzer-Anlage, Weiser-Immobilie	zus. 250

Eine gemeindescharfe Übersicht der Arbeitsplätze sowie der Ein- und Auspendlerdaten ist im Anlagenband I dargestellt.

Seit dem Jahr 2008 wurden im Landkreis nur vereinzelt Gewerbegebietserweiterungen, maßgeblich im Bestand, realisiert.⁶⁰ Tabelle 16 beinhaltet eine Auflistung der größten Gewerbegebiete im Landkreis Coburg mit Darstellung der Verfügbarkeit in 2012. Die mit Abstand größten Gewerbegebiete im Landkreis sind die „MEGA-Gewerbefläche“ (100 ha) in Neustadt bei Coburg sowie das Gewerbegebiet Rodach-Elsaer Straße (94 ha) in Bad Rodach.

Tabelle 16: Gewerbegebiete im Landkreis Coburg (> 10 ha) (Stand 2012)

Kommune	Gewerbegebiet ⁶¹	Netto-Fläche in ha	Verfügbarkeit in ha
Bad Rodach	GE Rodach-Elsaer Straße, Bad Rodach, Stadt	94 ha	5,1 ha
Ebersdorf b. Coburg	Ebersdorf West Zeickhorner Straße/ A73, Ebersdorf b. Coburg	17 ha	o. A.
Neustadt b. Coburg	MEGA-Gewerbefläche, Neustadt bei Coburg	100 ha	100 ha
	Industrie- u. GG Neustadt 2, Aussiedlerhof/ St2708, Neustadt b. Coburg, Stadt, Gemarkung: Neustadt	12 ha	12 ha
	Sonneberger Straße, Neustadt b. Coburg, Stadt, Gebrannte Brücke, Gebrannte Brücke, Gemarkung: Ebersdorf, bei Neustadt	18,5 ha	13,5 ha ⁶²
Niederfüllbach	Industriegeb. a. Rennberg, Standort, Niederfüllbach	13 ha	o. A.
Rödental	Industrie-/Gewerbepark Blumenrod, Standort, Rödental, Gemarkung: Blumenrod	67 ha	40 ha
Seßlach	Stadtteil: Dietersdorf, Teilfläche Dietersdorf, Bahnhofplatz	17,2 ha	o. A.

Eine vollständige Liste aller ÖPNV-relevanten Strukturentwicklungen im Landkreis seit 2008 ist im Anlagenband I aufgeführt.

⁶⁰ Quelle: Befragung der Städte und Gemeinden im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans für Stadt und LK Coburg, September 2013.

⁶¹ Quelle: Landratsamt Coburg, Fachbereich Wirtschaftsförderung; <http://www1.landkreis-coburg.de/wirtschaft/gewerbeimmobilien>.

⁶² Quelle: website: Bayerischer Industrie- und Handelskammertag BIHK e.V. (BIHK e.V.), <http://www.sisby.de/de/Gewerbeflaeche/index.jsp?gkzlkname=Lkr.+Coburg&gkzrbname=Oberfranken>.

5.4.2 Stadt Coburg

In der Stadt Coburg sind mehrere große und mittelständige Unternehmen ansässig. Die mitarbeiterstärksten Arbeitgeber sind die Firmen HUK-Coburg (ca. 5.000 Mitarbeiter), Brose Fahrzeugteile (ca. 3.100), Kaeser Kompressoren (ca. 1.600) und das Klinikum Coburg (1.800).⁶³

Bedingt durch verschiedene Standorte der großen Gewerbegebiete sind die Beschäftigungsschwerpunkte über das gesamte Stadtgebiet verteilt. Die Schwerpunkte befinden sich in den Gewerbegebieten in der Kernstadt und im nordöstlich gelegenen Gewerbegebiet „Lauterer Höhe“ mit 25 ha (Baumarkt, Discounter, Drogeriemarkt u. a.).⁶⁴ Weitere wichtige Wirtschaftsstandorte sind parallel zur B4 die Unternehmen in der Bamberger Straße, in der Ketschendorfer Straße und in der Dieselstraße in Ketschendorf sowie in der Creidlitzer Straße in Creidlitz.⁶⁵

Große Gewerbegebiete in der Stadt Coburg mit freien Gewerbeflächen sind der Dienstleistungspark Bertelsdorfer Höhe und das Gewerbegebiet Glend.

Tabelle 17: Größere Arbeitsplatzstandorte in Stadt Coburg (Unternehmen > 250 Beschäftigte; Stand 2013)⁶⁶

Stadtteil	Arbeitsplatzstandort	Arbeitsplätze
Kernstadt	Klinikum Coburg	ca. 1.800 ⁶⁸
Kernstadt	Brose Fahrzeugteile GmbH & Co. KG	ca. 3.100 ⁶⁸
Kernstadt	Städtischen Werke Überlandwerke Coburg	ca. 400 ⁶⁷
Kernstadt	Waldrich Coburg	ca. 800 ⁶⁸
Kernstadt	LEISE GmbH & Co. KG ⁷⁰	o. A.
Kernstadt	ALTEN GmbH ⁷⁰	o. A.
Bertelsdorf	KAESER Kompressoren AG	ca. 1.600 ⁶⁸
Bertelsdorf	HUK-COBURG-Versicherungsgruppe, mit den Standorten Bertelsdorfer Höhe und Bahnhof	ca. 5.000 ⁶⁹
Cortendorf	LASCO Umformtechnik GmbH	ca. 250 ⁶⁸
Creidlitz	Schenker Deutschland AG ⁷⁰	o. A.

⁶³ Quelle: Homepages der jeweiligen Unternehmen und Wikipedia.

⁶⁴ Quelle: Wirtschaftsraum Coburg, Daten und Fakten, Ausgabe 2011/12 Wirtschaftsförderungsgesellschaft der Stadt Coburg mbH.

⁶⁵ Quelle: STADTBOTE, Bürgerinformation der Stadt Coburg. Herausgeber: Stadt Coburg, Mai 2008.

⁶⁶ Quelle: Befragung der Städte und Gemeinden im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans für Stadt und LK Coburg, September 2013.

⁶⁷ Quelle: <http://www.suec.de/Unternehmen/Portraet/uebersicht-portraet.php>.

⁶⁸ Quelle: Wikipedia (<http://de.wikipedia.org/wiki/Coburg>).

⁶⁹ Quelle: http://www.huk.de/ueber-uns/daten-und-fakten/personalbericht_2012.jsp.

Stadtteil	Arbeitsplatzstandort	Arbeitsplätze
Neuses und Cortendorf	Kapp GmbH Werkzeugmaschinenfabrik, Maschinen und Maschineteile	ca. 500 ⁶⁸
Neuses	Gaudlitz	ca. 340 ⁶⁸

5.4.3 Pendlerbeziehungen

Die Pendlerstatistiken der Bundesagentur für Arbeit geben einen Hinweis auf die verkehrlichen Verflechtungen im Berufsverkehr. Ausgewiesen werden allerdings ausschließlich die sozialversicherungspflichtig beschäftigten Personen.⁷¹ Aussagen über die Pendlerhäufigkeit und Dauer können von diesen Statistiken nicht abgeleitet werden.

Während annähernd 20.500 Menschen aus dem Landkreis hinaus pendelten, der Großteil davon in die Stadt Coburg, wurden nur etwa 11.500 Einpendler in den Kreis gezählt. Somit ergibt sich für das Jahr 2011 insgesamt ein negatives Pendler-saldo von etwa 9.000 Menschen.

Aufgrund der hohen Arbeitsplatzdichte weist die Stadt Coburg einen deutlichen Einpendlerüberschuss auf. Im Jahr 2011 pendelten rund 16.900 Beschäftigte mehr in das Oberzentrum ein, als auspendelten. Der Binnenpendleranteil in Coburg liegt bei etwa 30%.⁷² Ein deutlich positives Verhältnis Ein- zu Auspendlern hat darüber hinaus auch die Stadt Bad Rodach (ca. 1.200), die mit Arbeitsplatzschwerpunkten wie Haba, Valeo und dem Medical-Park Arbeitskräfte aus dem Umland anzieht.

Aus den meisten Kommunen pendeln täglich jedoch deutlich mehr Menschen aus als ein. Städte und Gemeinden mit einem ausgeprägt negativen Pendlersaldo sind die Kommunen Weitramsdorf (ca. -1.600), Lautertal (ca. -1.300), Rödental (ca. -1.200), Ahorn (ca. -800), Neustadt bei Coburg (ca. -800), Großheirath (ca. -700), Itzgrund (ca. -700), Meeder (ca. -700), Seßlach (ca. -700), Sonnefeld (ca. -700) und Grub a. F. (ca. -550).⁷³

Die Städte und Gemeinden mit den größten Einpendlerzahlen nach Coburg sind Rödental (ca. 2.100), Neustadt bei Coburg (ca. 1.200), Weitramsdorf (ca. 1.130) und Lautertal (ca. 1.000). Hauptziel der Berufsauspendler aus der Stadt Coburg ist die Nachbarstadt Rödental. Weitere Pendlerrelationen mit nennenswerter Relevanz für den ÖPNV sind die Beziehungen zwischen Neustadt b. Coburg und Rödental.

Neben den Bindungen an das Oberzentrum Coburg zeigen die Pendlerströme hinsichtlich ihrer räumlichen Ausrichtung weitere Schwerpunkte in die bzw. aus den

⁷⁰ Quelle: <http://www.coburg.de/startseite/wirtschaft/Unternehmen/Top-Unternehmen.aspx>.

⁷¹ Ohne Beamte, Freiberufler etc.; ohne Bildungs- und Ausbildungspendler.

⁷² Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Beschäftigungsstatistik, Stichtag 30.06.2011.

⁷³ Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Beschäftigungsstatistik, Stichtag 30.06.2011



angrenzenden Nachbarstädten auf. Die wichtigsten Relationen über die Kreisgrenze hinweg sind zwischen Sonneberg und Neustadt b. Coburg, außerdem gibt es in nennenswertem Umfang Einpendlerströme aus Sonneberg, Lichtenfels, Eisfeld, Bad Staffelstein und Kronach nach Coburg sowie aus Hildburghausen nach Bad Rodach.

Tabelle 18: Wichtige Pendlerbewegungen (> 400 Pendlerbewegungen Stand 30.06.2011)⁷⁴

Kommune	Einpendler aus	Anzahl	Auspendler nach	Anzahl
Coburg	Rödental	2.103	Rödental	442
	Neustadt b. Coburg	1.212		
	Weitramsdorf	1.132		
	Lautertal	1.024		
	Ahorn	917		
	Dörfles-Esbach	892		
	Meeder	790		
	Ebersdorf b. Coburg	784		
	Untersiemau	735		
	Bad Rodach	728		
	Seßlach	627		
	Grub a. Forst	530		
	Sonnefeld	513		
	Sonneberg	626		
Großheirath	496			
Lichtenfels	489			
Neustadt b. CO	Sonneberg	486	Rödental	464

Eine Aufstellung der wichtigsten Pendlerbeziehungen mit mehr als 200 Pendlerbewegungen pro Tag befindet sich im Anlagenband I.

⁷⁴ Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Beschäftigungsstatistik, Stichtag 30.06.2011.

5.5 Schulstandorte

5.5.1 Landkreis Coburg

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

Im Landkreis Coburg konzentriert sich das Angebot an weiterführenden Schulen mit einer großen Anzahl an Fahrschülern auf die beiden Städte Coburg und Neustadt b. Coburg. Mittelschulen gibt es außerdem noch in Ebersdorf b. Coburg, Lautertal, Bad Rodach, Rödental, Seßlach, Sonnefeld und Untersiemau. Mit Ausnahme der Gemeinde Niederfüllbach haben alle anderen kreisangehörigen Städten und Gemeinden mindestens eine Grundschule. Eine vollständige Liste aller Schulen im Nahverkehrsraum ist Bestandteil des Anlagenbandes I.

5.5.2 Stadt Coburg

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

Bei größeren Schulstandorten (ca. >1.000 Schülerinnen und Schüler) handelt es sich i. d. R. um Berufsschulen, welche in Kernstadt angesiedelt sind. Überdurchschnittlich hohe Schülerzahlen erreicht zudem die Staatliche Realschule Coburg II (1.000 Schüler/-innen)⁷⁵.

In Coburg gibt es eine Hochschule für angewandte Wissenschaften mit ca. 4.800 Studierenden und 580 Mitarbeitern.⁷⁶ Neben dem Hauptstandort an der Friedrich-Streib-Straße westlich des Bahnhofs, ist seit Ende 2012 das Design- und Dienstleistungszentrum Hofbräuhaus Coburg Standort der Studiengänge Architektur, Innenarchitektur, Integriertes Produktdesign und Bauingenieurwesen. Beide Standorte werden über den Stadtbus Coburg mit einem regelmäßigen Angebot erschlossen.

⁷⁵ Quelle: Wirtschaftsraum Coburg, Daten und Fakten, Ausgabe 2011/12, Wirtschaftsförderungsgesellschaft der Stadt Coburg mbH.

⁷⁶ Quelle: Homepage der Hochschule Coburg <http://www.hs-coburg.de/ueberuns/profil/zahlen-daten-fakten.html> [Zugriff 26.11.2014].



5.6 Versorgungsstandorte

5.6.1 Landkreis Coburg

Auch im Landkreis Coburg ist der weit verbreitete Trend erkennbar, dass sich der Einzelhandel immer mehr aus den zentralen Bereichen der Städte und Gemeinden zurückzieht und sich zu den Siedlungsrändern hin orientiert. Während im Mittelzentrum Neustadt bei Coburg sowie in einzelnen Kommunen (z. B. Dörfles-Esbach und Sonnefeld) auch innerorts gute Einkaufsmöglichkeiten zur Deckung des kurzfristigen Bedarfs bestehen, zieht es in vielen Gemeinden die Discounter immer mehr an den Ortsrand.⁷⁷

Eine Liste aller größeren Einzelhandelseinrichtungen in Stadt und Landkreis Coburg (> 1.000 m²) ist dem Anlagenband I beigefügt.⁷⁸

5.6.2 Stadt Coburg

Die Stadt Coburg bietet ein breites Spektrum in den Bereichen Einzelhandel, Dienstleistung und Gastronomie. Eine zentrale Bedeutung im Einkaufsverkehr der Region für den mittel- und langfristigen Bedarf übernimmt insbesondere die Innenstadt Coburgs. Hier konzentrieren sich über 300 Fachgeschäfte, Kaufhäuser, Boutiquen, Restaurants und Cafés.⁷⁹ Laut Befragungen im Rahmen der ISEK- Untersuchungen 2008 für die Stadt Coburg zum Einkaufsverhalten der Bevölkerung der Stadt und des Landkreises Coburg⁸⁰ wird die Innenstadt Coburgs hauptsächlich zum Einkaufen besucht, nur wenige Besucher kommen wegen der Kultur- und Freizeiteinrichtungen direkt in die Innenstadt. Die Innenstadt wird hier als Hauptversorger für Kleidung, Bücher und Schuhe/Lederwaren genannt, die Nachfrage im kurzfristigen Bereich wird überwiegend an anderen Standorten gedeckt.

Die Geschäfte an den Einzelhandelsschwerpunkten in den Randgebieten der Stadt, werden aufgrund der günstigen Preise, des Waren- und des Parkplatzangebotes von einer Mehrheit der Befragten genutzt.⁸¹ Wichtige Einzelhandelsschwerpunkte außerhalb der Innenstadt Coburgs sind Geschäfte in der Bamberger-, Ketscherdorfer- und Dieselstraße, in den Gewerbegebieten „Lauterer Höhe“ (Baumarkt, Discounter) und entlang der Hauptverkehrsstraßen sowie in Creidlitz an der Creidlitzer Straße bzw. dem Fabrikweg⁸², bis in die umliegenden Kommunen, wie Dörfles-Esbach und Rödental.

⁷⁷ Quelle: Befragung der Städte und Gemeinden im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans für Stadt und LK Coburg, September 2013.

⁷⁸ ebenda

⁷⁹ Quelle: Wirtschaftsraum Coburg, Daten und Fakten, Ausgabe 2011/12 Wirtschaftsförderungsgesellschaft der Stadt Coburg mbH.

⁸⁰ Quelle: ISEK-Erläuterungsbericht, Grundlagen und Analyse, 2008.

⁸¹ ebenda

⁸² Quelle: STADTBOTE, Bürgerinformation der Stadt Coburg. Herausgeber: Stadt Coburg, Stand Mai 2008.

Eine zentrale Bedeutung im Einkaufsverkehr innerhalb der Region übernehmen neben der Stadt Coburg das Mittelzentrum Neustadt bei Coburg sowie das mögliche Mittelzentrum Stadt Rödentel. Für die Versorgung im kurz- und mittelfristigen Bedarf sind in den Städten Bad Rodach, Seßlach, und den Gemeinden Meeder, Untersiemau, Weitramsdorf und den zentralen Doppelorten Dörfles-Esbach/ Lautertal, Weidhausen b. Coburg/ Sonnefeld, der Verwaltungsgem. Grub am Forst verschiedene Einzelhandelseinrichtungen vorhanden. Das Warenangebot ist im Wesentlichen auf Angebote für den allgemeinen täglichen Bedarf ausgerichtet.

5.7 Krankenhäuser und Seniorenheime Stadt und Landkreis Coburg

Krankenhäuser und Kliniken sind publikumsintensive Einrichtungen. Für die Nahverkehrsplanung ist eine unmittelbare Anbindung dieser Einrichtungen mit dem ÖPNV dahingehend von Bedeutung, dass Beschäftigte, Besucher und Patienten zusammen ein nicht zu vernachlässigendes Fahrgastpotenzial bilden. Außerdem wird durch die kleinräumige Anbindung an den ÖPNV die Lagegunst einer Einrichtung erhöht.

Standorte von Kliniken mit einer für den ÖPNV relevanten Größenordnung im Nahverkehrsraum sind das Klinikum Coburg (ca. 510 Betten) und die Klinik Neustadt in Neustadt bei Coburg (ca. 70 Betten). In unmittelbarer Nähe des Klinikums Coburg sind darüber hinaus eine Tagesklinik für Psychiatrie und Psychotherapie sowie eine Institutsambulanz für Kinder-/ Jugendpsychiatrie und –psychotherapie ansässig. Die ÖPNV-Anbindung wird über die jeweiligen Stadtverkehre abgedeckt. Von Bedeutung insbesondere für die Stadt Neustadt bei Coburg ist darüber hinaus der Krankenhausstandort in Sonneberg. Die Erschließung erfolgt über den Stadtverkehr Sonneberg-Neustadt.

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

5.8 Tourismus, Kultur- und Freizeiteinrichtungen Stadt und Landkreis Coburg

Naherholung und Tourismus werden in der Stadt und im Landkreis Coburg stark von kulturhistorischen und naturräumlichen Zielen geprägt, aber auch Ziele für Sport, Freizeit und Familie erfreuen sich reger Beliebtheit. Der Landkreis Coburg bietet hier eine breite Palette an Möglichkeiten sowohl für die aktive Freizeitgestaltung als auch für einen Erholungsurlaub und ist somit für Urlauber ebenso wie für Einheimische attraktiv zur Freizeitgestaltung. Die relevanten Ziele werden weitgehend von Tagestouristen bzw. Kurzurlaubern oder Einheimischen besucht. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer der Gäste lag im Jahr 2012 in der Stadt bei 2,2 Tagen im Landkreis bei etwa 4,9 Tagen (vgl. Tabelle 19).



Tabelle 19: Fremdenverkehr in Stadt und Landkreis Coburg (Stand 2012)⁸³

Kommune	Ankünfte		Übernachtungen		Übernachtungen 2008-2012	
	2008	2012	2008	2012	absolut	%
Coburg	61.455	63.575	123.192	141.142	+17.950	+15%
Ahorn	3.731	2.747	11.461	6.614	-4.847	-42%
Grub a. F.	4.394	4.137	6.940	8.098	+1.158	+17%
Lautertal	6.295	.	16.230	.		
Neustadt b. CO.	5.187	4.376	8.658	7.457	-1.201	-14%
Bad Rodach	21.690	28.541	97.204	217.241	+120.037	+123%
Rödental	7.460	9.727	14.536	17.822	+3.286	+23%
Seßlach	4.042	5.140	7.983	11.496	+3.513	+44%

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

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

In Tabelle 20 wird eine Auswahl an Freizeit- und Naherholungszielen genannt, die, mit Ausnahme weniger Einzelziele, aufgrund der Besucherzahlen jedoch nur sehr bedingt ÖPNV-Potenziale vermuten lassen. Alle hier aufgeführten Ziele sind räumlich mit dem ÖPNV erschlossen, aufgrund der Ausrichtung des ÖPNV im Landkreis auf den Schulverkehr ist die zeitliche Erreichbarkeit punktuell jedoch schwer mit der zeitlichen Ausrichtung des Freizeitverkehrs zu vereinbaren.

Zahlreiche Rad- und Wanderwege mit verschiedenen Themen wie z. B. die Tour der Fachwerkmantik oder der Luther-Wanderweg unterstreichen zusätzlich den Erlebnistourismus in der Region. Die mittelalterlichen Städte, wie Coburg mit seiner Stadtbild prägenden Veste und aber auch kleinere, wie Seßlach, die den Landkreis prägen, laden zum Verweilen ein.

⁸³ Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung (2012): Tourismus (Betriebe m. 10 oder mehr Betten u. Campingplätze): Gemeinden, Ankünfte, Übernachtungen, durchschn. Auslastung; Stand Berichtsjahr 2012).
Hinweis: Ab Berichtsjahr 2006 bis einschließlich 2011: Beherbergungsbetriebe mit neun oder mehr Gästebetten (Beherbergungsstätten) sowie Campingplätze mit drei oder mehr Stellplätzen, ab Berichtsjahr 2012: Beherbergungsbetriebe mit zehn oder mehr Gästebetten (Beherbergungsstätten) sowie Campingplätze mit zehn oder mehr Stellplätzen.

Daneben gibt es im Landkreis weitere Ziele mit Bedeutung für die Naherholung und den Tourismus, die jedoch aufgrund der Besucherstruktur und Besucherzahlen keine Relevanz für den ÖPNV aufweisen. Im Anlagengenband I ist eine Liste der Freizeitziele im Nahverkehrsraum hinterlegt.⁸⁴

Tabelle 20: Ziele in der Naherholung und im Tourismus (> 10.000 Besucher/ Jahr)⁸⁵

Kommune	Freizeiteinrichtung	Einzugsbereich	Besucher pro Jahr
Coburg	Hallen- und Freizeitbad Aquaria	überregional	ca. 254.000
	Veste mit Kunststammlung	überregional	ca. 80.000-90.000
	Schloss Ehrenburg	auch außerhalb des LK	ca. 23.200 ⁸⁶
	Landestheater	auch außerhalb des LK	ca. 105.000 ⁸⁷
	Stadtkern	überregional	o. A.
	Naturkundemuseum	lokal	ca. 25.000
Neustadt b. Coburg	Freibad Märchenbad	auch außerhalb des LK	ca. 38.000
	Hallenwellenbad Bademehr	auch außerhalb des LK	ca. 60.000
Bad Rodach	Therme Natur	überregional	ca. 240.000
	Medical Park	überregional	ca. 165.000
	Waldbühne	überregional	ca. 30.000
	Waldbad	gesamter LK	ca. 15.000
Seßlach	Altstadt Seßlach	überregional	ca. 50.000
Sonnefeld	Freibad Sonnefeld, Sonnefeld	auch außerhalb des LK	ca. 20.000-25.000
Weitramsdorf	Wildpark „Schloß Tambach“ OT Tambach	überregional	ca. 75.000 - 80.000 ⁸⁸
Rödental	Schloss Rosenau	lokal	ca. 14.900
Ahorn	Gerätemuseum	lokal	ca. 14.500

⁸⁴ Quelle: Befragung der Städte und Gemeinden im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans für Stadt und LK Coburg, September 2013.

⁸⁵ Quelle: Befragung der Städte und Gemeinden im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans für Stadt und LK Coburg, September 2013.

⁸⁶ Quelle: Bayerische Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen (Stand 2013).

⁸⁷ Quelle: Stadt Coburg, Beteiligungsbericht 2012 der Stadt Coburg.

⁸⁸ Quelle: Wildpark Schloss Tambach; durchschnittliche jährliche Besucherzahlen.

Karte 4: ÖPNV-relevante Ziele im Landkreis Coburg

Karte 5: ÖPNV-relevante Ziele in der Stadt Coburg

5.9 Pkw-Dichte Stadt und Landkreis Coburg

Seite | 69

Erfahrungsgemäß geben der Motorisierungsgrad bzw. die Pkw-Dichte innerhalb einer Kommune Aufschluss über die ÖPNV-Affinität der Bevölkerung. Einwohner in Städten bzw. Gemeinden mit einer hohen Pkw-Dichte sind im Vergleich meist weniger ÖPNV-affin als Einwohner in Kommunen mit geringerer Pkw-Dichte.

Im Nahverkehrsraum liegt die durchschnittliche Pkw-Dichte mit Stand 23.10.2013 bei 598 Pkw pro 1.000 Einwohner. Dieser Wert liegt leicht über dem Wert des Freistaates (Pkw-Dichte Bayern 2012: 576 Kfz pro 1.000 EW). Im Vergleich zur gesamten Region Oberfranken ist die Pkw-Verfügbarkeit in Stadt und Landkreis Coburg durchschnittlich (Pkw-Dichte 2012: 597 Kfz pro 1.000 EW).⁸⁹

Kommunen mit deutlich überdurchschnittlichen Werten der Pkw-Dichte (> 650 Kfz pro 1.000 EW) sind die Gemeinden Meeder (660), Niederfüllbach (679), Untersiemau (666) und die Stadt Seßlach (651).

Demgegenüber weisen die Städte Coburg (570) und Neustadt bei Coburg (562) deutlich unterdurchschnittliche Werte der Pkw-Verfügbarkeit auf. Hier wirkt sich augenscheinlich das gute ÖPNV-Angebot bzw. auch die Anbindung an den SPNV positiv auf die ÖPNV-Affinität der Einwohner aus. Diese Tendenz ist auch weiträumiger zu beobachten, dahingehend, dass die Pkw-Dichte bei den Gemeinden mit Anbindung an den SPNV in Teilbereichen spürbar niedriger ist als bei Gemeinden, die außerhalb der Einzugsbereiche des SPNV liegen (z. B. Rödental, Dörfles-Esbach, Ebersdorf b. Coburg, Bad Rodach; alle unter 600 Pkw pro 1.000 EW).

Weitergehende eindeutige Trends in der Verteilung der Pkw-Dichte können nicht abgeleitet werden.

Ein gemeindescharfer Überblick über die Pkw-Dichte aller im Nahverkehrsraum gelegenen Kommunen ist im Anlagenband I dokumentiert.

⁸⁹ Eigene Berechnungen aus Daten des Bayerischen Landesamtes für Statistik und Datenverarbeitung (Stand 2013).

6 Bestandsaufnahme ÖPNV

Grundlage für die ÖPNV-Analyse ist das zum Analysestand Juni 2014 gültige Fahrplanangebot.

6.1 Aufgabenträgerschaft

Das ÖPNV-Angebot im Nahverkehrsraum ist hinsichtlich der Verantwortlichkeiten in der Aufgabenträgerschaft klar strukturiert. Das Landesnahverkehrsgesetz des Freistaates Bayern (BayÖPNVG) bestimmt in Art. 8 die Landkreise und kreisfreien Gemeinden zu Aufgabenträgern des allgemeinen öffentlichen ÖPNV, die entsprechend die Planung, Organisation und Sicherstellung des ÖPNV in dem entsprechenden Nahverkehrsraum übernehmen. Stadt und Landkreis Coburg haben zur Erfüllung dieser Aufgabe über eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung eine Arbeitsgemeinschaft (ARGE ÖPNV) gegründet. Damit nimmt die Geschäftsstelle der ARGE ÖPNV die Aufgaben der sogenannten Regie-Ebene wahr. Auf der Regie-Ebene wird die Ausgestaltung der Aufgabenträgerschaft durch Vorgaben zum Nahverkehrsangebot und Tarif, Erstellung des Nahverkehrsplans, Vergabe von Verkehrsleistungen, Bezahlung und Kontrolle der Leistungserstellung vorgenommen.

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

6.2 Schienenpersonennahverkehr

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

6.2.1 Eisenbahnverkehrsunternehmen

Der SPNV im Nahverkehrsraum wird von folgenden Eisenbahnverkehrsunternehmen betrieben:

- DB Regio Nordostbayern (DB Regio) (KBS 820),
- agilis Verkehrsgesellschaft (agilis V) (KBS 831, 820)



6.2.2 Strecken und Haltepunkte

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

Tabelle 21: Übersicht SPNV-Angebot im Nahverkehrsraum (Fahrplanstand Juni 2014)

KBS	Verlauf	Bahnhöfe und Haltepunkte im Nahverkehrsraum	Angebot (Mo.-Fr.)	Produkt/Angebot
820/830	Nürnberg – Bamberg – Lichtenfels – Coburg – Sonneberg (Thür)	Ebersdorf (b. Coburg) Grub am Forst Creidlitz Coburg Coburg Nord Dörfles-Esbach Rödental Rödental Mitte Mönchröden Neustadt (b. Coburg)	60-Minuten-Takt (RE); 60-Minuten-Takt (agilis) im Abschnitt CO – Ebersdorf b. CO – Lichtenfels einzelne Verdichter zu Hauptverkehrszeiten zw. Sonneberg u. Coburg (~30-Minuten-Takt)	agilis (ag) DB Regio (RE) <i>(Franken-Thüringen-Express)</i>
831	Coburg – Bad Rodach	Coburg Coburg-Neuses Wiesenfeld (b. Coburg) Meeder Großwalbur Bad Rodach	60-Minuten-Takt	agilis (ag)

Anmerkung: RE RegionalExpress, ag Agilis Eisenbahngesellschaft

Mit der Umsetzung des Fahrplankonzeptes im Rahmen der Ausschreibung der Schienenverkehrsleistungen, Dieselnetz Oberfranken und E-Netz Franken, mit Betriebsaufnahme in 2011 konnte das Gesamtangebot im SPNV im Landkreis Coburg verbessert werden.

Der Grundtakt ist der 60-Minuten-Takt. Auf bestimmten Strecken besteht durch Überlagerung verschiedener Schienenstrecken ein dichteres Angebot (Abschnitt Coburg – Ebersdorf b. Coburg – Lichtenfels ~ halbstündliches Angebot).

Mit der Kursbuchstrecke KBS 820 Nürnberg – Bamberg – Lichtenfels – Coburg – Sonneberg (Thür) erschließt eine Schienenstrecke mit Verbindungsfunktion zu den umliegenden Ober- bzw. Mittelzentren den östlichen Teilraum des Nahverkehrsraums im 60-Minuten-Takt; auf der Relation Coburg – Ebersdorf b. Co. – Lichtenfels wird das Angebot von der KBS 831 zu einem angenäherten Halbstundentakt überlagert. Die KBS 831 gewährleistet ebenfalls im 60-Minuten-Takt ein attraktives

Angebot zwischen dem Oberzentrum Coburg und dem nordwestlichen Kreisgebiet. Für die an der Schienenstrecke gelegenen Kommunen bildet der Bahnverkehr das Rückgrat der Anbindung an die benachbarten zentralen Orte.

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

Die SPNV-Haltepunkte sind flächig über das Untersuchungsgebiet verteilt, so dass eine vergleichsweise hohe Abdeckung erreicht wird. Insgesamt gibt es im Landkreis 15 SPNV-Haltepunkte. Wichtige Verknüpfungsfunktionen der SPNV-Linie untereinander übernimmt der Bahnhof Coburg. Dieser ist darüber hinaus der wichtigste Verknüpfungspunkt zwischen dem straßengebundenen ÖPNV und dem SPNV im Landkreis. Weiterhin bestehen auch an den Haltepunkten in Neustadt b. Coburg und Rödentel diverse Anschlussmöglichkeiten an den straßengebundenen ÖPNV.

Die Bahnstrecken, die im Landkreis verkehren, sind dem regionalen Netz zugeordnet, d. h. es halten keine Fernverkehrszüge. Die KBS 820 Nürnberg – Bamberg – Lichtenfels – Coburg – Sonneberg (Thür) hat allerdings auch Bedeutung im überregionalen Bahnverkehr, da über Lichtenfels, Würzburg und Nürnberg der Anschluss an das Fernverkehrsnetz gewährleistet ist.

6.3 Straßengebundener ÖPNV

6.3.1 Organisation

Der Landkreis Coburg bildet mit der kreisfreien Stadt Coburg einen gemeinsamen Nahverkehrsraum.

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

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

Das Landkreisgebiet wird an der Peripherie darüber hinaus von Linien anderer Verkehrsunternehmen der Nachbaraufgabenträger bedient. Dabei handelt es sich um die Omnibus Verkehrsgesellschaft mbH Sonneberg (OVG Sonneberg; Stadtverkehr Neustadt b. Coburg) und die Transdev GmbH⁹⁰ WerraBus Hildburghausen (Werra-Bus; Raum Bad Rodach).

⁹⁰ Bis 16.03.2015 Veolia Verkehr GmbH.



6.3.2 Tarifstruktur

Der Nahverkehr im Landkreis Coburg besteht aus dem Stadtbusnetz der SÜC Bus und Aquaria GmbH sowie den Regionalbuslinien der OVF (Omnibusverkehr Franken GmbH). Darüber hinaus führen auch Fahrten der OVG Sonneberg nach Coburg.

OVF und SÜC haben sich in der VGC (Verkehrsgemeinschaft Coburg) zusammengeschlossen. Eine Tarifgemeinschaft besteht hier zwar nicht, jedoch werden die Fahrscheine der SÜC und der OVF beim Umsteigen anerkannt.

Auf den OVF-Linien werden darüber hinaus gemeinsame Fahrausweise Bus/Schiene (B/S) ausgegeben.

Der Tarif der VGC im Orts- und Nachbarortslinienverkehr Coburg ist ein Zonentarif. Es gibt zwei Tarifzonen, wobei Tarifzone I das Stadtgebiet Coburg abdeckt, Tarifzone II den Nachbarortsverkehr.

Folgende Fahrausweisarten werden angeboten:

- Einzelfahrscheine Erwachsene/ Kinder
- 6er-Karten (Erwachsene/ Kinder)
- Schüler-Zeitkarten
 - Schülerwochenkarten
 - Schülermonatskarten
 - Semesterticket
- Jedermann-Zeitkarten
 - Tagesnetzkarte/ Familienkarte
 - Monatsnetzkarten (gesamter Bedienungszeitraum und ab 9:00 Uhr; übertragbar)
 - Jahresnetzkarten (gesamter Bedienungszeitraum und ab 9:00 Uhr; übertragbar)
 - Job-Ticket (übertragbar)
- Sozialticket (Einzel- und 6er-Ticket)
- Gruppenkarte (ab 10 Personen)

Die Tarifstruktur der OVF (außerhalb der VGC) basiert auf dem Kilometertarif. Der Tarif errechnet sich somit aus der Anzahl der gefahrenen Kilometer.

Folgende Fahrausweisarten werden angeboten:

- Einzelfahrscheine Erwachsene/ Kinder
- Einzelfahrscheine Erwachsene/ Kinder (mit Bahncard-Ermäßigung)
- 6er-Karten (Jedermann/ Senioren)
- Schüler-Zeitkarten

- Schülerwochenkarten (auch B/S)⁹¹
- Schülermonatskarten (auch B/S)
- Schülermonats-Abo B/S
- Jedermann-Zeitkarten
 - Monatskarten (übertragbar)
 - Stammkunden-Abo (übertragbar)
 - Wochenkarten (übertragbar)
- Stammkunden-Abonnement 60^{plus} für Senioren

Für die Stadtverkehre in Rödental und Neustadt b. Coburg gelten gesonderte Tarife.

6.3.3 Bedienungsformen

Der Busverkehr im Nahverkehrsraum wird überwiegend im Linienbetrieb mit Konzessionen nach § 42 PBefG abgewickelt. Der Verkehr zu den weiterführenden Schulen ist zu einem Großteil in den Linienverkehr integriert, dennoch gibt es eine Vielzahl freigestellter Schülerverkehre gem. § 1 Freistellungs-Verordnung (FrStllgV)⁹², die nicht Bestandteil der Nahverkehrsplanung sind.

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

Seit Sommer 2013 besteht im Raum Bad Rodach – Meeder ein bedarfsgesteuerter Rufbus-Verkehr, der zusätzlich zum bestehenden Angebot an zwei Tagen in der Woche jeweils mit 3 zeitlichen Angeboten die Anbindung der Ortsteile sicherstellt.

6.3.4 Grundstruktur des Liniennetzes

Mit Fahrplanstand 2014 verkehren im Landkreis Coburg 12 Regionalbuslinien⁹³, sowie neun Linien des Stadtbusverkehrs Coburg. Weitere Ortsverkehre im Landkreis gibt es in den Städten Neustadt b. Coburg (drei Linien) und Rödental (SBR 1a-1d und SBR2).

Die Verkehrsaufgaben im Busverkehr des Landkreises Coburg sind geprägt vom Schulverkehr, weiterhin bestehen umfangreiche regionale Verkehrsaufgaben, wie die Anbindung an den Verwaltungssitz Stadt Coburg sowie insbesondere aus dem westlichen Kreisgebiet an das Mittelzentrum Neustadt b. Coburg und die Anbindung

⁹¹ Gemeinsame Fahrausweise Bus/Schiene (B/S) gibt es nur auf den OVF-Linien.

⁹² Quelle: Verordnung über die Befreiung bestimmter Beförderungsfälle von den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes (Freistellungs-Verordnung), in der Fassung vom 04. Mai 2012.

⁹³ Linie 8311 ist in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Sonneberg.

an die SPNV-Verknüpfungspunkte. Darüber hinaus bestimmen lokale Funktionen, wie die Anbindung an die Gemeindehauptorte und auch innerörtliche Erschließungsaufgaben, den ÖPNV im Kreisgebiet. Das Netz an Buslinien gewährleistet somit die Erschließung des Kreisgebietes außerhalb der Schienenstrecken und ergänzt das Schienenangebot.

In der Grundstruktur ist das regionale Liniennetz im Landkreis in ein „Haupt-“ und ein „Ergänzungsnetz“ unterteilt. Im „Hauptnetz“ setzt sich das ÖPNV-Netz systemprägend aus radial auf das zentral im Kreisgebiet gelegene Oberzentrum und den Hauptschulort Coburg ausgerichteten Bedienungssachsen zusammen. Das „Ergänzungsnetz“ stellt im Wesentlichen die Bedienung der Schulstandorte Coburg und Neustadt b. Coburg zu schulverkehrsrelevanten Zeiten sicher. Verschiedene Streckenabschnitte werden hier durch zwei oder mehrere Linien bedient. Insbesondere in Räumen mit geringer Einwohnerdichte zeigen einzelne Linien eine starke Verästelung der Linienwege.

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

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

Die Gemeinden Ahorn, Lautertal (Unterlauter), Niederfüllbach und Dörfles-Esbach sind durch den Stadtbus Coburg erschlossen.

In Ergänzung zum Regelverkehr werden verschiedene Bereiche bzw. Zeiten mit geringen Nachfragepotenzialen bedarfsorientiert bedient (A.S.T. und Rufbus). So verkehren die wenigen Linien im Regionalverkehr, die an Sonn- und Feiertagen ein Bedienungsangebot aufweisen, an diesen Tagen häufig als A.S.T.-Verkehr (Linien 8306 und 8319).

Im Korridor Bad Rodach – Meeder – Coburg übernimmt darüber hinaus ein Rufbus in Ergänzung zu den Linien 8313 und 8315 an zwei Tagen in der Woche die Anbindung der Ortschaften im Raum Bad Rodach und Meeder an Coburg und zurück. Es gilt der reguläre OVF-Tarif.

Die Stadt Coburg bietet bereits seit längerem in Zusammenarbeit mit der SÜC ein umfassendes A.S.T.-Angebot mit Anbindung aller Ortsteile an die Innenstadt zu den Zeiten an, in denen der Stadtbus nicht fährt (wochentags bis 23:45 Uhr, am Wochenende und vor Feiertagen bis 03:45 Uhr und an Sonn-/ Feiertagen vormittags zwischen 08:00 und 10:45 Uhr). Es wird ein Zuschlag von 2,00 € pro Fahrt auf den normalen SÜC-Tarif erhoben.

Im Landkreis gibt es keinen gesonderten Nachtverkehr, es werden jedoch an einzelnen Wochenenden im Jahr zu größeren Veranstaltungen entsprechende Zusatzangebote vorgehalten (z. B. Samba-Festival).

6.3.5 Bedienungsangebot

6.3.5.1 Regionaler Busverkehr

Im Rahmen des Nahverkehrsplans 2009-2014 wurden vom Landkreis Coburg linienweise Anforderungen an die Ausgestaltung des Bedienungsangebotes im ÖPNV im Landkreis definiert. Die nachfolgenden Linienbeschreibungen sind eine zusammenfassende Darstellung der Aussagen aus dem Nahverkehrsplan 2009-2014 mit Bezug zum heutigen Angebot.

Hauptnetz

Fünf Linien besitzen im Bestand als regionale Linien in Ergänzung zum Schienenverkehr eine wesentliche Bedeutung für den Nahverkehrsraum, insbesondere in der Verbindungsfunktion zu den zentralen Orten auf den einwohnerstärkeren Achsen. Dieses „Hauptnetz“ umfasst die Linien 8301, 8306, 8313, 8318 und 8319. Auf diesen Linien wird auch an Ferientagen ein ähnliches Angebot vorgehalten und auch am Wochenende wird mit Ausnahme der Linie 8313 mindestens ein Grundangebot gewährleistet.

Die Linien des Hauptnetzes lassen sich dadurch charakterisieren, dass sie mindestens auf einem Stammabschnitt weitgehend einheitliche Linienführungen aufweisen. In weiten Teilen einheitliche Linienführung bestehen auf den Linienabschnitten Seßlach – Weitramsdorf – Coburg (Linie 8301), Sonnefeld – Coburg (Linie 8306) und Coburg – Lautertal – Eisfeld (ohne Dörfles-Esbach; Linie 8318). Die Linie 8319 hat im Schulverkehr eine sehr disperse Struktur, als Stammstrecke lässt sich der Abschnitt Coburg – Creidlitz – Untersiemau – Rossach herausfiltern. Auch für die Linie 8313 ist keine eindeutige Stammstrecke erkennbar, die Linie verläuft jedoch in weiten Teilen räumlich parallel zur Schiene und übernimmt den Netzschluss zwischen Bad Rodach und Hildburghausen. Die Linie wird im Rahmen des NVP hinsichtlich ihrer Bedeutung eingehender untersucht.

Mit Umsetzung des neuen Fahrplankonzeptes im SPNV im Jahr 2011 wurde eine deutliche Verbesserung des Bedienungsangebotes im SPNV erreicht. Maßgeblich betroffen sind von dieser Verbesserung im SPNV-Angebot die Linien 8312, 8313 und 8315, was sich auch in nennenswertem Umfang in den Fahrgastzahlen widerspiegelt (vgl. Kapitel 7.2.1). Zwar ist die Erschließungswirkung bei allen drei Linien im Vergleich zur Schiene als hoch zu bewerten, dennoch ist eine Überprüfung des Angebotes unter Nutzen-Kosten-Aspekten erforderlich.

Tabelle 22:

Regionale Buslinien mit wesentlicher Bedeutung für den Landkreis Coburg („Hauptnetz“)

Linie	Verlauf/ Bedienungskorridor	Grundangebot im LK		
		Mo. – Fr.	Sa.	So.
8301	Coburg – Seßlach (– Altenstein) (Hauptachse über Weitramsdorf) und zurück	~ stündlich zzgl. Verdichter im Schulverkehr	7/8 Fahrten	2/2 Fahrten
8306	Coburg – Grub a. Forst – Ebersdorf b. Coburg – Sonnefeld – Weidhausen (– Mitzwitz – Fürth a. Berg(Kronach) und zurück	~ stündlich	6/4 Fahrten	2/2 Fahrten (A.S.T.)
8313	Coburg – Bad Rodach (b. Coburg) – Hildburghausen und zurück	11/11 Fahrten	(1)/(1) Fahrt	-
8318 ⁹⁴	Coburg – Lautertal – Eisfeld	~ stündlich mit Lücken aber zzgl. Verdichter im Schulverkehr	3/3 Fahrten	2/2 Fahrten
8319	Coburg – Untersiemau – LIF/Itzgrund – Bamberg	33/38 Fahrten ⁹⁵	3/3 Fahrten	3/3 Fahrten (A.S.T.)

Linie 8301

Die Linie 8301 stellt die Verbindung von Seßlach über Weitramsdorf nach Coburg her. Diese wird weitgehend stündlich, mit einem taktorientierten Angebot bedient, zu schulverkehrsrelevanten Zeiten werden zusätzliche Verdichterfahrten eingesetzt. Die Hauptgemeinde Weitramsdorf und die Ortsteile Altenhof, Neundorf, Tambach, Weidach und Vogelherd sowie die Ortsteile Dietersdorf, Gemünda, Heilgersdorf, Autenhausen (Iastrichtungsbezogen) und der Kernort Seßlach werden regelmäßig angefahren, die meisten der übrigen Ortsteile (weitgehend unter 200 EW) verfügen über ein Angebot im Schülerverkehr.

Mehrfach am Tag gibt es in Weitramsdorf eine Umsteigebeziehung zur Linie nach Heldburg. Diese sollte aufrechterhalten werden, sofern auch von Thüringer Seite ein Bedarf besteht.

Linie 8306

Die Linie 8306 stellt die Verbindung von Weidhausen, Sonnefeld, Ebersdorf bei Coburg und Grub am Forst an das Oberzentrum Coburg sicher. Derzeit ist die Linie

⁹⁴ Das Fahrplanangebot der Linie 8318 wurde zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 überarbeitet. Es werden nur noch einzelne Fahrten bis Eisfeld durchgebunden, das Bedienungsangebot wurde punktuell angepasst.

⁹⁵ Unterschiedlichste Linienabschnitte und Linienführungen.

bis Kronach im Nachbarlandkreis durchgebunden. Innerhalb des Landkreises wird ein stündliches, taktorientiertes Angebot vorgehalten.

Die Durchbindung bis Kronach lässt eine klare Trennung der Lastrichtungen erkennen. Entsprechend der planerischen Überlegung des Landkreises Coburg wird im Rahmen der Nahverkehrsplanung der Fortbestand dieser Durchbindung geprüft, insbesondere vor dem Hintergrund der seit 2011 spürbar verbesserten Bahnanbindung zwischen Coburg und Kronach (2-stündige RE-Verbindung mit ca. 32 Minuten).

Stündlich bedient wird über die Linie 8306 neben den Hauptorten nur der Ortsteil Frohnlach (Ebersdorf). Über ein regelmäßiges Angebot über den Tag verfügen darüber hinaus die Ortsteile Neuensorg (Gemeinde Weidhausen) und Gestungshausen (Sonneberg). Alle anderen Ortsteile über 200 Einwohner werden mit Einzelfahrten bzw. über andere Linien mit einem deutlich reduzierten Angebot bedient.

Linie 8313

Die Linie 8313 Coburg-Bad Rodach-Hildburghausen verkehrt räumlich parallel zur Schienenstrecke Bad Rodach – Coburg. Im Zuge der Inbetriebnahme des Dieselnetz Oberfranken in 2011 wurde der Fahrplan der Linie 8313 bereits in Teilen überarbeitet, so dass der Bus nunmehr lediglich unterstützend zu stark nachgefragten Zeiten und in zeitlichen Zwischenlagen zum SPNV verkehrt. Mit Breitenau, Gauerstadt, Elsa und Heldritt (alle Bad Rodach) werden dabei auch Ortsteile außerhalb des Schieneneinzugsbereichs mitbedient. Die übrigen Ortschaften werden über die Ergänzungslinie 8315 zur Abwicklung des Schülerverkehrs in Abstimmung mit dem Schienenverkehr angebunden.

Weiterhin existiert seit Sommer 2013 ein bedarfsgesteuertes Rufbussystem für den Raum Bad Rodach und Meeder. Dieser, im Rahmen des MORO Aktionsprogramms zur regionalen Daseinsvorsorge initiierte Bedarfsverkehr, erschließt richtungsbezogen dreimal täglich an zwei Wochentagen auch jeweils die Ortsteile mit weniger als 200 Einwohner.

Zwischen den Bahnhöfen Bad Rodach und Hildburghausen besteht eine Lücke im Schienennetz. Die Leistungen der Linien 8313 decken diese Lücke derzeit ab. Entsprechend der planerischen Überlegung des Landkreises Coburg soll die Linie zukünftig in Bad Rodach gebrochen werden.

Im Zuge der anstehenden Vergabe zum 01.09.2016 zur Durchführung von Leistungen im Regionalbusverkehr im Landkreis Coburg ist grundsätzlich das Busangebot in diesem Raum zu überprüfen. Zu berücksichtigen sind dabei die Schülerzahlen, die sich im gesamten Raum Bad Rodach und Meeder nach wie vor in einer nennenswerten Größenordnung bewegen.

Linie 8318

Die Linie 8318 verbindet die Stadt Coburg mit der thüringischen Stadt Eisfeld. Dabei wird die Gemeinde Lautertal erschlossen. Da alle Gemeindeteile entlang der B 4 verlaufen, kann unabhängig von der Bevölkerungszahl die gesamte Gemeinde durch die Linie erschlossen werden. Auffällig ist, dass die Linie trotz vergleichsweise gutem Bedienungsangebot insgesamt eine unterdurchschnittliche Fahrgastnachfrage



ge aufweist. Im Vergleich der Jahre 2009 und 2012 ist die Nachfrage weiter leicht um etwa 1% zurückgegangen.

Während verschiedene Verknüpfungsmöglichkeiten mit den weiteren Regionalverkehrslinien am ZOB in Coburg und dem dortigen Bahnhof bestehen, ist die vom Landkreis Coburg angestrebte Verknüpfung in Eisfeld zum SPNV in und aus Richtung Meinigen in der derzeitigen Fahrplanlage nicht gegeben.

Das Fahrplanangebot der Linie 8318 wurde zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 überarbeitet. Es werden nur noch einzelne Fahrten bis Eisfeld durchgebunden, das Bedienungsangebot wurde punktuell angepasst.

Linie 8319

Die Linie 8319 verbindet die Gemeinden Itzgrund, Großheirath und Untersiemau mit der Stadt Coburg. Außerdem stellt sie eine Verbindung zwischen Untersiemau und Lichtenfels her, teilweise mit Anschluss an den SPNV. Auch die Linie 8319 hat im Zuge der Verdichtung des Zugangebotes bei Inbetriebnahme des Dieselnetzes Oberfranken in 2011 Anpassungen erfahren.

Weitgehend regelmäßig erschlossen werden die Gemeindeteile Gleußen, Kaltenbrunn, Lahm und Schottenstein der Gemeinde Itzgrund. In der Gemeinde Großheirath wird neben dem Hauptort Großheirath der Ortsteil Rossach, in der Gemeinde Untersiemau sind neben der Hauptgemeinde die Ortsteile Haarth, Meschenbach, Scherneck und Stöppach regelmäßig, richtungsbezogen erschlossen. Die übrigen Gemeinden mit mehr als 200 EW sind in der Regel mit einzelnen Fahrten im Schulverkehr an die Linie 8319 angebunden.

Einzelne Fahrten sind derzeit noch bis Bamberg durchgebunden. Im Rahmen des NVP wird geprüft, ob die bestehenden Fahrtbeziehungen das Angebot weiterhin rechtfertigen.

Die Direktverbindung zwischen der Gemeinde Untersiemau und Lichtenfels wurde mittlerweile auf wenige Fahrten im Schulverkehr reduziert. Es ist zu überlegen, ob hier zukünftig noch weitere Einsparungen denkbar sind. Zu berücksichtigen ist hierbei allerdings weiterhin die Anbindung des Lichtenfelser Ortsteils Buch a. F. an den Schulstandort Untersiemau. Die Sicherstellung der Anbindung von Buch a. F. nach Lichtenfels obliegt dem Nachbaraufgabenträger Lichtenfels.

Im Januar 2013 wurde ein bedarfsgesteuertes Rufbus-Angebot an Sonn- und Feiertagen eingeführt, welches richtungsbezogen jeweils in zwei zeitlichen Korridoren Ortsteile der Gemeinden Untersiemau, Großheirath und Itzgrund an Coburg anbindet.

Ergänzungsnetz

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

liegen. Linien dieses „Ergänzungsnetzes“ sind die Linien 8307, 8308, 8309, 8310, 8312 und 8315.

Insbesondere die Linien mit Ausrichtung auf den Schulverkehr verfügen über keinen einheitlichen Linienweg sondern befahren eine Vielzahl unterschiedlicher Linienwege. Auf einigen Streckenabschnitten treten zudem Überlagerungen verschiedener Linien auf.

8307

Die Linie 8307 verbindet Ortsteile der Gemeinden Weidhausen und Sonnefeld mit dem Schulstandort Coburg. Dabei werden auch die nördlichen Gemeindeteile von Ebersdorf bei Coburg und Grub am Frost mit bedient. Sichergestellt wird die Erreichbarkeit der Schulen zum Schulbeginn 8 Uhr. Rückfahrten werden zweistündlich am Nachmittag geleistet.

In Ergänzung zum Busverkehr besteht seit Januar 2013 ein Rufbus-Angebot an Sonn- und Feiertagen, welches Teile der Gemeinden Grub am Forst, Ebersdorf b. Coburg, Sonnefeld und Weidhausen bedient.

8312

Die Linie 8312 verbindet die Städte Sonneberg, Neustadt b. Coburg und Rödentel mit Coburg. Der Linienverlauf erfolgt dabei räumlich parallel zur Schienenstrecke. Mit Umsetzung des neuen Fahrplankonzeptes im SPNV in 2011 und den hieraus resultierenden Verbesserungen des Schienenangebots wurde das Angebot der Linie 8312 bereits angepasst, eine weitere Überprüfung erfolgt im Rahmen des NVP. Derzeit verkehrt die Linie in zeitlichen Randlagen bzw. zu Zeiten erhöhter Nachfrage in Ergänzung zum SPNV. Damit übernimmt die Linie in aller Regel sehr späte oder sehr frühe Verbindungen.

Die Erschließungswirkung des Busses ist vergleichsweise hoch, es werden 29 Halte bedient. Der Zug weist auf gleicher Strecke nur neun Halte auf, die Reisezeit ist entsprechend attraktiver.

8315

Eine zweite Linie, die den Schulstandort Coburg erreicht, ist die 8315 über die Langen Berge. Die Buslinie dient mit dem überwiegenden Teil der Fahrten den Bahnhof Großwalbur an. So können die Platzkapazitäten von Bus und Bahn optimal miteinander verknüpft werden.

Die Ortsteile der Gemeinde Meeder, die über diese Linie bedient werden, sind mit einer Ausnahme kleiner als 200 Einwohner. Auch die Ortsteile der Stadt Bad Rodach sind überwiegend sehr klein. Der mit etwa 460 Einwohnern größte Ortsteil Gauerstadt erhält über die Linien 8313 und 8315 eine etwas häufigere Bedienung.

8308/8309/8310

Die Linien 8308, 8309 und 8310 decken im östlichen Landkreis den Schülerverkehr mit Ausrichtung auf Neustadt bei Coburg ab. Für Weidhausen, Sonnefeld und Rödentel ist Neustadt der Standort der weiterführenden Schulen mit Realschule und Gymnasium.



Insbesondere die Schülerbeförderung aus der Stadt Rödental erfordert einen relativ hohen Aufwand. Die Schülerströme verteilen sich auf die weiterführenden Schulen in Neustadt bei Coburg und Coburg, wobei etwa 75% der Schüler aus Rödental die weiterführenden Schulen in Neustadt besuchen. Schüler aus Oeslau und Mönchröden, den beiden größten Ortsteilen, können dabei relativ problemlos mit dem Zug befördert werden. Für alle weiteren Stadtteile ist eine Beförderung mit dem Bus erforderlich. Neben den etwa 420 beförderungspflichtigen Schülern im Schuljahr 2014/2015, gibt es in Rödental außerdem eine nennenswerte Anzahl an Selbstzahlern.

Sonnefeld und Weidhausen haben zusammen etwa 330 Schüler (Schuljahr 2014/15), die überwiegend nach Neustadt befördert werden (ca. 75%). Die zentrale Haltestelle Feldstraße ist im direkten Umfeld der Schulen.

Das vorgehaltene Angebot auf den Linien orientiert sich zeitlich an den vorhandenen Nachfrageströmen. Vormittags ist das Angebot auf den Unterrichtsbeginn zur ersten Stunde ausgerichtet, Rückfahrten werden ab 13 Uhr mindestens zweistündlich angeboten. Zwischen ca. 08:00 und 13:00 Uhr findet auf den genannten Linien keine Bedienung statt.

Die Schulen sind aufgefordert, zeitnah zum Schuljahresbeginn die Stundenpläne für die genauere Abstimmung an das entsprechende Verkehrsunternehmen zu liefern.

8311

Die Linie 8311 ist in ihrer Lastrichtung eindeutig auf die Stadt Coburg ausgerichtet. Ihren Ursprung hat die Linie im Thüringer Grümpen. Die Linienführung erfolgt durch den Froschgrund und erschließt damit die nördlichen Stadtteile der Stadt Rödental. Aufgrund der Lastrichtungsausrichtung gibt es Fahrten am Vormittag und Nachmittag in Richtung Coburg und am Nachmittag in Richtung Thüringen.

Die Aufgabenträgerschaft für die Linie 8311 liegt beim Landkreis Sonneberg.

Eine Übersicht der im Untersuchungsgebiet verkehrenden Linien sowie über die detaillierten Leistungsparameter des Bedienungsangebotes sind dem Anlagenband I zu entnehmen. Darüber hinaus ist das Liniennetz im Untersuchungsgebiet in Karte 6 bis Karte 8 ausführlich kartographisch aufbereitet.

Karte 6: Liniennetz Regionalverkehr (Bestand Fahrplan 2014)

Karte 7: Liniennetz Regionalverkehr 9:00 Uhr bis 11:30 Uhr (montags bis freitags; Bestand Fahrplan 2014)

Karte 8: Liniennetz Regionalverkehr nach 18:00 Uhr (montags bis freitags; Bestand Fahrplan 2014)

Stadtverkehr Neustadt bei Coburg

Der Stadtverkehr Neustadt bei Coburg wird in eigener Verantwortung der Stadt durch die Linien A1-R, A1-B und A1-H der OVG Sonneberg betrieben. Während die Linie A1-R („Kernlinie“) montags bis freitags zwischen etwa 6.00 und 19.00 Uhr im 60-Minuten-Takt verkehrt und auch am Wochenende ein regelmäßiges Angebot im

120-Minuten-Takt aufweist (4 Fahrten an Samstagen, 2 Fahrten an Sonn- und Feiertagen), bindet die Linie A1-B in zeitlicher Ausrichtung auf den Bedarf die nördlich von Neustadt gelegenen Bergdörfer, Ketschenbach, Thann sowie Haarbrücken an die Kernstadt an. Durch die Linie A1-H werden einzelne Fahrten morgens im Schulverkehr abgedeckt.

Stadtverkehr Rödental

Der Stadtverkehr Rödental wird in eigener Verantwortung der Stadt Rödental betrieben. Derzeit übernehmen insgesamt fünf Linien in unterschiedlicher Ausprägung die flächendeckende Erschließung aller Ortsteile von Rödental. Während die Linien 1a und 1b als gegenläufige Ringlinien (mit unterschiedlicher Führung in der Innenstadt) jeweils im 120-Minuten-Takt die Anbindung und Erschließung des gesamten südlichen Teilraums übernehmen, verkehrt die Linie 1c als Verdichter zwischen Bahnhof und Stadtzentrum Rathaus. Die Linie 1d übernimmt stündlich die Anbindung des Industriegebietes West, während die Linie 2 stündlich bzw. zweistündlich den nördlichen Stadtbereich abdeckt. Somit besteht flächendeckend eine stündliche Anbindung aus den Ortsteilen an die Kernstadt und auch an den Bahnhof Rödental, wo regelmäßige Zuganschlüsse nach und aus Coburg und Sonneberg bestehen.

6.3.5.2 Stadtbus Coburg

Das ÖPNV-Bediensungsangebot der Stadt Coburg besteht im Kerngerüst aus den Linien der SÜC Bus und Aquaria GmbH (SÜC) mit ihren Hauptaufgaben in der Erschließung des Stadtgebietes. Ergänzt wird dieses durch das Bedienstungsangebot der Linien im Regionalbusverkehr. Anschluss an den Stadtbus Coburg haben die Gemeinden Niederfüllbach und Dörfles-Esbach sowie die Ortsteile Schorkendorf, Eicha, Witzmannsberg, Wohlbach und Schafhof der Gemeinde Ahorn und Unterlauter der Gemeinde Lautertal.

Das Verkehrsangebot der SÜC gliedert sich in ein Tages- und ein Freizeitliniennetz. Der Bedienstungszeitraum des Tagesliniennetzes findet in der Regel montags bis freitags von ca. 05:00 Uhr bis 19:45 Uhr und an Samstagen von ca. 06:00 Uhr bis 13:00 Uhr statt. Außerhalb dieser Zeiten sowie an Sonn- und Feiertagen während des gesamten Bedienstungszeitraums gilt das Freizeitnetz.

Im Tagesnetz fahren die Busse auf den Hauptlinien im Stadtgebiet in der Regel im 30-Minuten-Takt. Lediglich die Linie 4, die in der Hauptsache Verkehrsaufgaben im Nachbarortsverkehr der Gemeinde Ahorn übernimmt, verkehrt ganztags im 60-Minuten-Takt. Darüber hinaus wird die Verstärker-Linie 1A zeitweise im 30-/60-Minuten-Takt bedient, punktuell werden Abschnitte außerhalb des Stadtgebietes bzw. am Stadtrandbereich im 60-Minuten-Takt bedient (z. B. Unterlauter, Abschnitt Neershof – Rögen, Abschnitt Löbelstein – Veste). Die Linie 8 zur „Blauen Kehre“ verkehrt bedarfsgesteuert im 120-Minuten-Takt als Linientaxi.

Die Stadtbus-Linien verkehren in zwei Liniengruppen mit einem Teilrendezvous am Theaterplatz, so dass die zentralen Achsen im erweiterten Innenstadtbereich im 15-Minuten-Takt bedient werden. Da alle Linien die zentrale Busachse Mohrenstraße



zwischen ZOB und Theaterplatz bedienen, bestehen zwischen den einzelnen Stadtteilen Umsteigeverbindungen mit i. d. R. weniger als 15 Minuten Wartezeit. Außerdem gibt es häufige Verbindungen zwischen Bahnhof und Innenstadt in beide Richtungen.

Im Freizeitnetz fahren die Stadtbusse im 60-Minuten-Takt. Alle Busse treffen sich zum Rendezvous am zentralen Theaterplatz, so dass auch außerhalb der Hauptverkehrszeit umfassende Umsteigeverbindungen gewährleistet sind.

Ab etwa 21:00 Uhr wird im gesamten Stadtgebiet ein Anruf-Sammel-Taxi-Angebot ebenfalls im 60-Minuten-Takt vorgehalten. Dieses endet montags bis donnerstags und sonntags gegen 0:00 Uhr, in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag ist die letzte Abfahrt gegen 03:30 Uhr. Sonntags verkehrt das A.S.T. zusätzlich in der Zeit von 08:00 Uhr bis 11:00 Uhr.

Eine Übersicht der Linien im Stadtverkehr Coburg sowie über die detaillierten Leistungsparameter des Bedienungsangebotes sind dem Anlagenband I zu entnehmen. Darüber hinaus ist das Liniennetz im Untersuchungsgebiet in Karte 9 kartographisch aufbereitet.

Tagesliniennetz

Das Tagesliniennetz wird insgesamt aus sieben Haupt- und zwei Nebenlinien gebildet.

Das Netzgerüst im Stadtverkehr bilden die radial auf die Innenstadt ausgerichteten Hauptlinien. Mit Ausnahme der Linien 4 und 8 sind alle Stadtbuslinien als Durchmesserlinien konzipiert.

Die langlaufenden Durchmesserlinien erschließen weite Teile des Stadtgebietes, binden die zentralen Versorgungsbereiche außerhalb der Innenstadt an und gewährleisten die leistungsfähige Erreichbarkeit bedeutsamer Verkehrserzeuger (z. B. Hochschule für angewandte Wissenschaften, Klinikum, Gewerbegebiet „Lauterer Höhe“). Die Linien 1, 2, 3 und 4 übernehmen außerdem die Andienung benachbarter Gemeinden und Ortsteile an den Stadtverkehr. Ergänzt wird das Hauptliniennetz durch die Linien 1A und 8 (Linientaxi).

Außerdem dienen neun Linien im Regionalbusverkehr das Stadtgebiet an. Der Regionalbusverkehr beginnt und endet in der Regel am Bahnhof/ ZOB Coburg und fährt von hier in die umliegenden Städte und Gemeinden.

Karte 9: Tagesliniennetz Stadtbus Coburg (Bestand Fahrplan 2014)

Im Stadtverkehr wird auf den Hauptlinien von montags bis freitags und Samstag vormittags im Tagesliniennetz ein 30-Minuten-Takt vorgehalten:

- Linie 1 (Bertelsdorf – Neuses – Bahnhof ZOB – Stadtmitte – Klinikum – Ketschendorf – Creidlitz - Niederfüllbach)
- Linie 2 (Wüstenahorn - Am Ölberg - Bahnhof ZOB - Stadtmitte - Neustadter Straße - Unterlauter)

- Linie 3 (Sändleinweg - Scheuerfelder Straße - Bahnhof ZOB - Stadtmitte - Aquaria - Cortendorf - Dörfles)
- Linie 4 (Stadtmitte - Ahorn - Schorkendorf - Eicha - Witzmannsberg - Wohlbach - Ahorn - Bahnhof ZOB - Stadtmitte)
- Linie 5 (Veste - Löbelstein - Pilgramsroth - Friedhof - Stadtmitte - Bahnhof ZOB - Neuses - Beiersdorf)
- Linie 6 (Stadtmitte - Friedhof - Neue Heimat - Klinikum - Stadtmitte / Stadtmitte - Bahnhof ZOB - Heimatring - Falkenegg - Bahnhof ZOB - Stadtmitte)
- Linie 7 (Neershof - Seidmannsdorf - Friedhof - Stadtmitte - Bahnhof ZOB - Thüringer Viertel - Scheuerfeld)

Im Freizeitliniennetz wird auf den Hauptlinien ein stündliches Angebot vorgehalten. Der Linienweg der Linie 6 wird zu den Betriebszeiten des Freizeitliniennetzes (montags bis freitags ab etwa 20 Uhr, samstags ab 13:30 Uhr und sonn-/ feiertags ganztags) in die Linie 7 integriert. Mit wenigen Ausnahmen (z. B. Haltestellen Kürengrund und Dr.-Hans-Schack-Straße) werden alle Haltestellen entlang des Linienwegs der Linie 6 bedient.

Die Linie 1A verdichtet montags bis freitags etwa stündlich und samstags mit einzelnen Fahrten das Angebot der Linie 1 in Richtung Klinikum und übernimmt die Erschließung des Wohngebietes Hasenstein in Creidlitz.

Die Linie 8 wird bedarfsorientiert bedient. Sie bindet als Linientaxi mit sechs Fahrten am Tag (bzw. 5 Fahrten samstags, 3 Fahrten sonntags) die Veste Coburg (Blaue Kehre) und das Naturkundemuseum an die Innenstadt an.

An Schultagen werden aufgrund des verstärkten Fahrgastaufkommens in den Verkehrsspitzenzeiten zusätzliche Verstärkerbusse (Z-Fahrten) eingesetzt.

Die zentrale Haltestelle in der Innenstadt ist die Haltestelle Theaterplatz. Für den Stadtverkehr ist dies neben dem Bahnhof/ ZOB die wichtigste Verknüpfungshaltestelle im Stadtgebiet. Wichtigste Haltestelle und i. d. R. auch Endstelle für den Regionalverkehr ist der Bahnhof. Daneben sind die Haltestellen Hindenburgstraße / Post und Kongresshaus/ Ketschenanger von maßgeblicher Bedeutung im Regionalverkehr.

Freizeitliniennetz

Die Grundstruktur des Freizeitliniennetzes entspricht in weiten Teilen dem Tagesliniennetz. Lediglich die Linienführung der Linie 7 weist spürbare Unterschiede im Vergleich zum Tagesliniennetz auf. Neben der Führung über das Klinikum übernimmt die Linie außerhalb des Tagesverkehrs außerdem die Erschließung der Wohngebiete im Bereich Falkenegg und Thüringer Viertel. Sie übernimmt dabei in weiten Teilen die Linienführung der Linie 6. Der Bedienungszeitraum der Linie 6 endet entsprechend mit den Betriebszeiten des Tagesliniennetzes.

Das Grundangebot des Freizeitliniennetzes ist der 60-Minuten-Takt, ausschließlich die Linie 8 stellt ein Angebot von nur einzelnen Fahrten dar.



Nach Betriebsschluss des Stadtbus-Verkehrs wird zur Sicherstellung der Mobilität auf allen Relationen ein Anruf-Sammel-Taxi-Angebot vorgehalten.

6.3.6 Verknüpfungspunkte und Haltestellen

Verknüpfungspunkte

Seite | 85

Der wichtigste Verknüpfungspunkt im Nahverkehrsraum ist der im Sommer 2009 in Betrieb genommene ZOB am Hauptbahnhof in Coburg. Er liegt am nordwestlichen Randbereich der Innenstadt. Neben der Funktion als Schnittstelle zum SPNV ist er auch die zentrale Haltestelle für den Regionalbusverkehr mit neun in Coburg endenden Linien. Darüber hinaus dienen mit Ausnahme der Linie 8 alle Linien des Stadtbus Coburg den ZOB an.

Aufgrund der unterschiedlichen Ankunftszeiten des SPNV am Coburger Hauptbahnhof können die Anschlussbeziehungen zwischen SPNV und Regionalbusverkehr nur punktuell optimiert werden, oftmals sind Linien des Regionalbusverkehrs auf andere Anschlüsse im Linienverlauf ausgerichtet (z. B. Linien 8313 Bad Rodach Bahnhof).

Wichtigster Verknüpfungspunkt zwischen den Buslinien des Stadtverkehrs in Coburg ist die Ende 2007 in Betrieb genommene zentrale Haltestelle „Theaterplatz“. Hier besteht ein „Teilrendezvous“. Aufgrund des 30-Minuten-Taktes im Stadtbusverkehr wird so auf den Hauptachsen im Innenstadtbereich durch Überlagerung von Linien ein 15-Minuten-Takt sichergestellt.

Weitere Verknüpfungspunkte mit Bedeutung im Busverkehr sind der Bahnhof in Rödental und der Arnoldplatz in Neustadt b. Coburg. Hier werden die Anschlüsse an die jeweiligen Stadtverkehre sichergestellt.

Die Bahnhöfe im Raum Bad Rodach, Großwalbur, Meeder, Wiesenfeld sind wichtige Schnittstellen zum SPNV in und aus Richtung Coburg im Schulverkehr

Auch der Bahnhof in Ebersdorf b. Coburg dient der Verknüpfung zwischen SPNV und regionalem Busverkehr, die Ausrichtung des Anschlusses ist aktuell aufgrund verschiedener Anschlusszwänge an anderer Stelle sowie einer möglichst taktnahen Gestaltung der Linie 8306 zeitlich jedoch nicht immer lastrichtungsbezogen durchführbar.

Haltestellen

Die Haltestellen im Nahverkehrsraum weisen je nach Funktion der Haltestelle unterschiedliche Ausstattungsstandards auf. Die Mindestausstattung ist der Haltestellenmast mit Haltestellenschild.

Viele Haltestellen im Untersuchungsgebiet fügen sich gestalterisch gut in das jeweilige Ortsbild der Städte und Gemeinden ein, Sitzgelegenheiten und Witterungsschutz sind häufig vorhanden. Einige Haltestellenbereiche wurden seit dem Jahr 2008 im Zuge von Dorferneuerungsprogrammen mit gestaltet, so dass sich ein auf den ersten Blick ansprechendes Bild ergibt. An diversen Haltestellen im Landkreis

wurden Wartehäuschen aufgestellt, vereinzelt wurden Haltestellen behindertengerecht umgebaut.



Abbildung 5: Beispiel für ins Umfeld eingepasste ÖPNV-Zugangsstellen mit barrierefreiem Ausbau (Ahorn, Bürgerhaus)

Dennoch wird die Aufenthaltsqualität an vielen Haltestellen durch in der Gestaltung defizitäre bzw. fehlende Unterstände, fehlende Sitzgelegenheiten und Beleuchtung negativ beeinflusst. Die aufgezählten Aspekte sind vor allem in Hinblick auf die Etablierung eines barrierefreien ÖPNV-Systems sowie häufig auch unter Sicherheitsaspekten von Bedeutung.

Auch hinsichtlich der Fahrplaninformationen an Haltestellen sind vielerorts Defizite zu erkennen. Insbesondere an Haltestellen in kleineren Ortsteilen sowie außerorts fehlen diese teilweise. Demgegenüber sind die relevanten Fahrplaninformationen zumindest an den zentral gelegenen Haltestellen der Gemeinden meist vorhanden. Weitergehende Informationen z. B. zum Tarif oder Umgebungspläne sind weitgehend nicht vorhanden.

Nur wenige Haltestellen im Nahverkehrsraum sind barrierefrei nutzbar, dies ist insbesondere auf den mangelnden Ausbaustandard im Hinblick auf Hochborde und taktile Leitsystem für Blinde und Sehbehinderte zurückzuführen (siehe Kapitel 9.4.2).

6.3.7 Fahrzeuge im Regionalbusverkehr

Hinweis: Die Angaben im Kapitel 6.3.7 „Fahrzeuge im Regionalbusverkehr“ berücksichtigen ausschließlich die im Regionalbusverkehr eingesetzten Fahrzeuge.

Im Landkreis Coburg werden im Regionalbusverkehr Fahrzeuge eingesetzt, die zum Teil deutlich unterschiedliche Standards aufweisen.

Die Fahrzeugflotte, die im Landkreis zum Einsatz kommt besteht zu etwa 42% aus Standardlinienbussen, der Anteil der Kombibusse sowie der Reisebusse, die im Linienverkehr eingesetzt werden liegt insgesamt bei etwa 33%. Darüber hinaus werden Groß- bzw. Gelenkbusse und Klein- bzw. Midibusse zur Abwicklung des Busverkehrs im Nahverkehrsraum eingesetzt.

Ausstattungsstandards

Derzeit werden vom Genehmigungsinhaber OVF ca. 110 Fahrzeuge eingesetzt (inkl. Subunternehmer). Die Fahrzeuge besitzen zum Analysezeitpunkt (Winter 2013/14) ein Durchschnittsalter von etwa 7,5 Jahren und verfügen über z. T. deutlich unterschiedliche Ausstattungsmerkmale.

Der Anteil der Fahrzeuge, die mit Niederflurtechnik ausgestattet sind beträgt etwa 38% (Stand Winter 2013/14), über Rampen verfügt insgesamt nur etwa 1/5 aller eingesetzten Fahrzeuge. Diese Werte müssen auch für einen eher ländlich geprägten Raum als unterdurchschnittlich eingeschätzt werden, sind jedoch bedingt durch den hohen Anteil an Kombi- und Reisebussen mit Einsatz im Linienverkehr. Demgegenüber sind etwa 50% aller Fahrzeuge mit Klimaanlage ausgerüstet, was sich, insbesondere auf längeren Teilstrecken, positiv auf den Fahrgastkomfort auswirkt. Der Ausstattungsstandard im Hinblick auf die Fahrgastinformation ist als durchschnittlich für entsprechende Nahverkehrsräume zu bewerten. Der Anteil der Fahrzeuge mit Dynamischer Fahrgastinformationen (DFI) außen am Fahrzeug liegt bei gut 50%. Über DFI im Fahrzeuginnenraum verfügt annähernd die Hälfte aller Fahrzeuge.

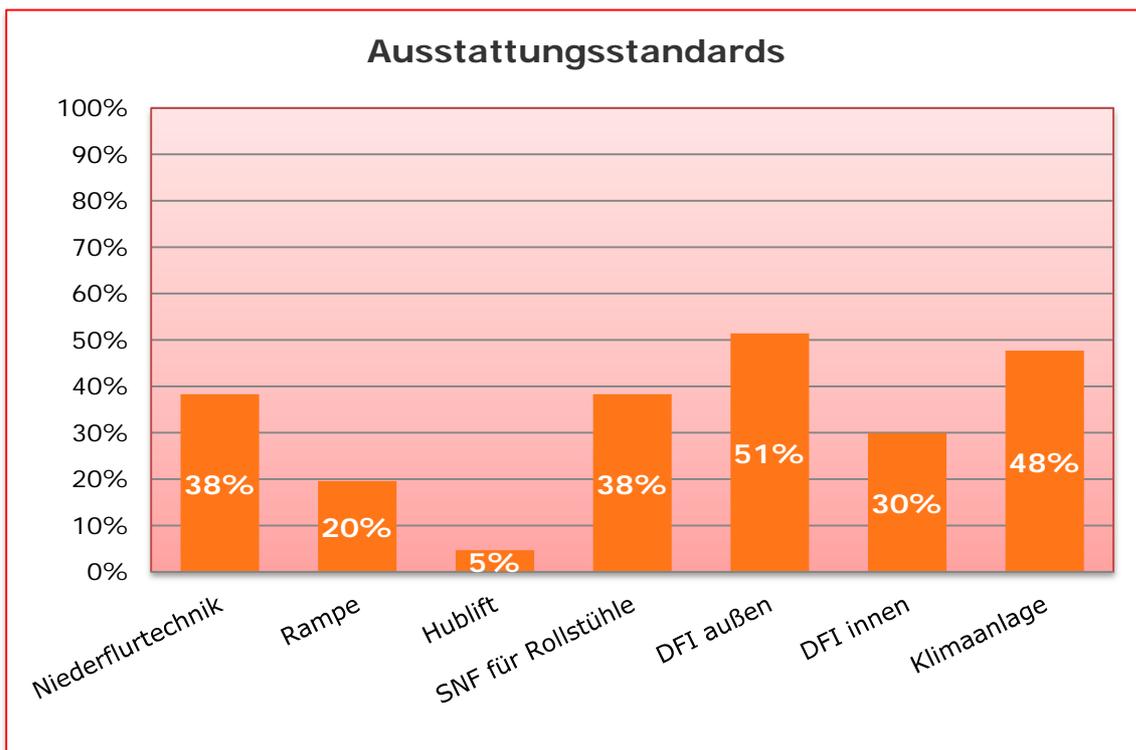


Abbildung 6: Ausstattung der im Regionalbusverkehr eingesetzten Fahrzeuge (Stand Winter 2013/14)

Umweltstandards

Von insgesamt 110 Fahrzeugen, die im Regionalverkehr eingesetzt werden, besitzen etwa 53% aller Fahrzeuge die Euro-Norm IV oder besser, 35% haben die Euro-Normen I bis III. 11% aller eingesetzten Fahrzeuge sind ohne Euro-Norm.⁹⁶

Seite | 88

Vor dem Hintergrund des durchschnittlichen Fahrzeugalters von etwa 7,5 Jahren kann der Anteil der Fahrzeuge, die über den Umweltstandard Euro IV und besser verfügen als durchschnittlich gewertet werden (Euro IV ab 2005). Lediglich die OVF-eigenen (ohne Subunternehmen) Euro V-Fahrzeuge sind mit Rußpartikelfiltern ausgestattet.

6.3.8 Fahrgastinformation

Die Fahrgastinformation im Landkreis Coburg erfolgt auf verschiedenen Wegen. Generell besteht die Möglichkeit sich telefonisch direkt bei den Verkehrsunternehmen sowie auch beim Landkreis Coburg zu informieren.

Weitere Informationen stehen dem Fahrgast durch die Fahrplanbücher für Stadt- und Regionalverkehr zur Verfügung. Die Fahrplanbücher bieten neben den Fahrplänen der einzelnen Linien auch schematisierte Liniennetzpläne über das jeweilige Angebot in Tages- und Freizeitverkehr. Beide Fahrplanbücher enthalten außerdem Angaben zu wichtigen (Ausflugs-) Zielen im Nahverkehrsraum inklusive der zugehörigen Anbindung im ÖPNV. Das erleichtert gerade ortsfremden Nutzern, häufig die Orientierung. Im Fahrplanbuch der SÜC sind zusätzlich auch die Z-Fahrten (Einsatzfahrten im Schulverkehr) hinterlegt.

Auch Aussagen zum Tarif können den Fahrplanbüchern entnommen werden. Während im Fahrplanbuch der SÜC die Tarifbestimmungen der VGC vergleichsweise ausführlich dargestellt sind (u. a. auch in den Linientabellen), beinhaltet der Fahrplan für die Region die Tarifbestimmungen der OVF (außerhalb der VGC) sowie für die Stadtverkehre in Rödental und Neustadt bei Coburg.

Das Fahrplanbuch der ARGE ÖPNV enthält neben den Linien des Regionalverkehrs und der Stadtbusverkehre Rödental und Neustadt bei Coburg auch die Fahrpläne des SPNV, mögliche Umsteigebeziehungen zum SPNV sind jedoch nur sehr vereinzelt dargestellt.

Auch im Fahrplanbuch der SÜC fehlt die Darstellung entsprechender Umsteigebeziehungen, der SPNV ist hier nicht dargestellt.

Positiv anzumerken ist die Kennzeichnung der behindertengerecht ausgebauten Haltestellen im Liniennetzplan.

Die SÜC betreibt ein InfoCenter in der Innenstadt direkt am Theaterplatz, in dem sowohl Fahrkarten erstanden werden können als auch weitergehende Informationen zum Fahrplanangebot und Fahrscheinsortiment eingeholt werden können.

⁹⁶ EU-Abgasstandards der im Regionalbusverkehr eingesetzten Fahrzeuge (Stand Winter 2013/2014).



Südlich der Innenstadt in der Bamberger Straße (Betriebshof SÜC / OVF) hat die OVF ein Verkaufsbüro.

Rund um die Uhr können Fahrplan und Tarifauskünfte, aber auch Informationen über das Bedienungsangebot im Stadt- und Regionalbusverkehr über das Internet abgerufen werden. Alle Fahrpläne im Regionalbusverkehr sind über die Homepage der OVF abrufbar, die Fahrpläne des Stadtverkehrs sind auf der Homepage der SÜC hinterlegt. Informationen zum Regionalbusverkehr können außerdem auf den Internetseiten des Landkreises abgerufen werden (link auf Homepage der ARGE Stadt und Landkreis Coburg), die Stadt Coburg verweist an verschiedenen Stellen auf die Homepage der SÜC sowie ebenfalls auf die Homepage der ARGE.

An diversen Haltestellen in der Innenstadt sind Dynamische Fahrgastinformationssysteme (DFI) installiert, die die Wartezeit bis zur Ankunft der nächsten Stadtbuslinie in Echtzeit anzeigen und die neben der visuellen Darstellung auch akustische Ansagen für sehbehinderte und blinde Fahrgäste bieten. Der Regionalverkehr ist an den Haltestellen, die angefahren werden, mit Soll-Zeiten integriert. Mit DFI ausgerüstet sind die Haltestellen Theaterplatz, Bahnhof/ ZOB, Albertsplatz, Mohrenstraße, Mohrenbrücke, Hindenburgstraße/ Post, Klinikum und Friedhof.

7 Nachfrage und Leistung im Busverkehr

7.1 Allgemein

7.1.1 Nachfragebestimmende Strukturdaten

Die Nachfrage im ÖPNV orientiert sich an den vorhandenen und den zu erwartenden Verkehrsbeziehungen im Nahverkehrsraum. Deren räumliche Auswirkungen und Intensität sind eng mit der Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur und deren Entwicklung verbunden.

Die Bevölkerungsverteilung und -entwicklung liefert im Rahmen der Nahverkehrsplanung wichtige Grundlagen zur Bewertung von Fahrgastpotenzialen und zur Entwicklung angemessener ÖPNV-Standards für die Weiterentwicklung des ÖPNV im Nahverkehrsraum.

Die Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Coburg ist in den letzten Jahren durch einen leichten Rückgang gekennzeichnet. Im Zeitraum von 2008 bis 2012 ist die Bevölkerung im Nahverkehrsraum insgesamt um etwa 2.500 Einwohner zurückgegangen (ca. -2,8%), die Stadt Coburg weist hierbei lediglich einen leichten Rückgang um ca. 300 Einwohner (ca. -0,7%) auf. Die Tendenz zum Rückgang der Schülerzahlen ist innerhalb dieses Zeitraums bereits deutlich erkennbar. Auch zukünftig muss hier von einem weiteren Rückgang in der Altersgruppe der Schüler ausgegangen werden. Dies kann mittel- bis langfristig direkte Auswirkungen auf die Schulstruktur im Landkreis haben und damit auf den Schülerverkehr im ÖPNV. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass Schulschließungen auch mit einem längeren Schulweg und einem erhöhten Beförderungsbedarf verbunden sein können.

Während in der Stadt Coburg die Altersgruppen der 18-30-Jährigen, die durch eine hohe Mobilität und ein zunehmend multimodales Verkehrsverhalten geprägt ist, in den letzten Jahren noch durch Zuwächse gekennzeichnet war, ist im Landkreis auch hier bereits ein leicht rückläufiger Trend erkennbar. Lediglich die Altersgruppe der heute über 50-Jährigen ist in den vergangenen Jahren im Landkreis deutlich gewachsen. Zukünftig wird demzufolge der Berufsverkehr zunehmend an Bedeutung verlieren, die Mobilitätsbedürfnisse der Senioren gewinnen dabei immer stärker an Relevanz. Hierbei ist aber die raumstrukturell bedingt unterschiedliche Bedeutung des ÖPNV für beruflich induzierte Wege zu berücksichtigen, denn diese nimmt innerhalb ländlich geprägter Räume im Vergleich zu Verdichtungsräumen nur eine nachgeordnete Rolle ein und wird nur für längere Berufswege in Oberzentren nennenswert genutzt.

Neben der Bevölkerungsentwicklung spielen auch weitere strukturbildende Rahmenbedingungen eine wichtige Rolle bei der Entwicklung der Nachfrage im ÖPNV. Im Bereich der Bevölkerungsverteilung und der räumlichen Struktur von Arbeits-, Versorgungs- und sonstigen Infrastruktureinrichtungen gab es in den vergangenen Jahren keine wesentlichen Veränderungen. Die Entwicklung der Gewerbeflächen hat sich weitgehend an vorhandenen Strukturen entwickelt bzw. orientiert.



7.2 Regionalverkehr

7.2.1 Nachfrage

Regionalverkehr

Im Vergleich zum Jahr 2009 ist die Nachfrage im Regionalverkehr im Jahr 2012 auf den meisten Linien zurückgegangen. Lediglich die Linie 8301 Coburg – Seßlach und die Linie 8307 Coburg – Großgarnstadt – Sonnefeld weisen steigende Fahrgastzahlen auf. Die Bedeutung der, insgesamt nachfrageschwächsten, Linie 8307 liegt hierbei maßgeblich im Schülerverkehr.

Insgesamt sind deutliche Unterschiede in der Nachfrageverteilung erkennbar. Wie in der Vergangenheit sind die Achsen Coburg – Lichtenfels/ Itzgrund, Coburg – Weitramsdorf – Seßlach und Coburg – Ebersdorf b. Coburg – Sonnefeld – Weidhausen von der höchsten Nachfrage im Busverkehr geprägt. Auffällig ist, dass die Linie 8318 trotz vergleichsweise gutem Bedienungsangebot eine deutlich unterdurchschnittliche ÖPNV-Nachfrage aufweist. Eine geringe Nachfrage im Busverkehr besteht auch entlang der Achsen Coburg – Bad Rodach und Coburg – Neustadt b. Coburg, wobei die Nachfrage in den letzten Jahren insbesondere im Korridor Coburg – Bad Rodach noch deutlich zurückgegangen ist. Dies ist insbesondere auf die Neuvergabe der SPNV-Leistungen in der Region zurückzuführen, wodurch mit Betriebsaufnahme in 2011 ein deutlich verbessertes Bedienungsangebot im SPNV erreicht werden konnte.

Tabelle 23: Entwicklung der Fahrgastnachfrage 2009-2012⁹⁷

Linie	Fahrgäste Schulwerktag (gesamte Strecke)	Anteil Schulverkehr	Fahrgäste Ferientag	Nachfrage- entwicklung 2009 - 2012
8301	1.316	80%	575	+11%
8306	1.056	67%	525	-7%
8307	200	97%	-	+20%
8308	319	90%	3	-14%
8309	590	100%	-	-10%
8310	383	99%	-	-14%
8312	150	83%	90	-18%
8313	330	54%	97	-58%
8315	299	87%	32	-14%
8318	325	72%	184	-1%
8319	1.381	70%	179	-4%

⁹⁷ Quelle: Zuarbeit des OVF im Rahmen der schriftlichen Befragung im Winter 2013/2014.

Stadtverkehr Rödental

Der Stadtverkehr Rödental wurde im Jahr 2010 grundlegend überarbeitet. Während sich dies im Folgejahr 2011 positiv auf die Nachfrageentwicklung auswirkte, war die Nachfrage zwischen 2011 und 2013 leicht rückläufig. Der Rückgang des Fahrgastaufkommens betrug in diesem Zeitraum rund 7%. Im Jahr 2014 konnte sich die Nachfrage wieder erholen, durch die Umstellung und Erweiterung von Haltestellen wird auch für das Jahr 2015 weiterhin ein leichter Anstieg der Fahrgastzahlen erwartet.⁹⁸

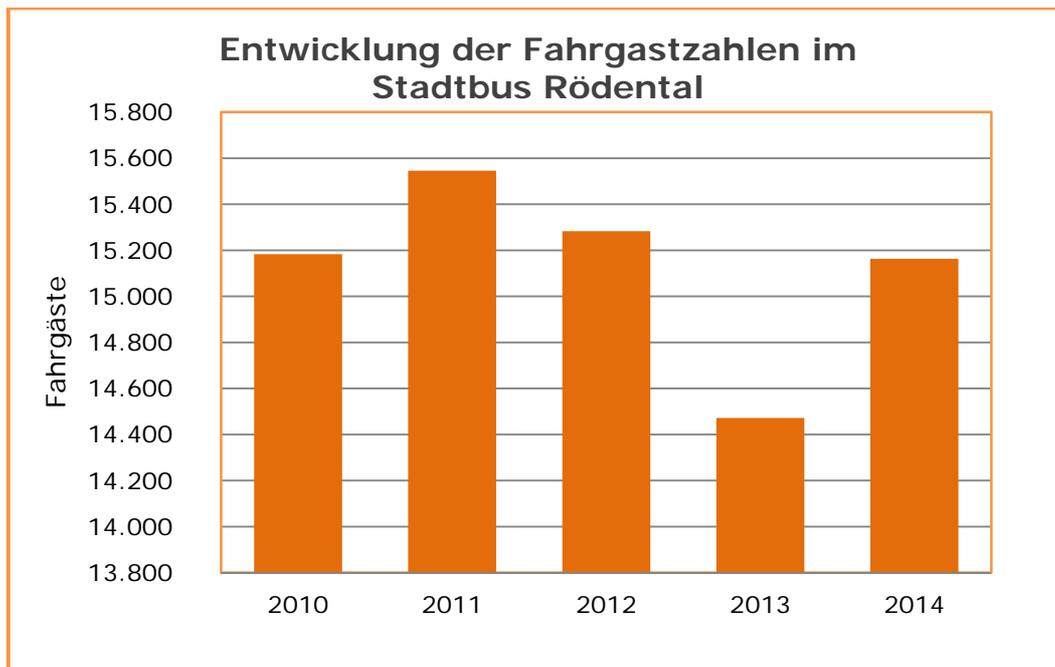


Abbildung 7: Nachfrageentwicklung im Stadtbus Rödental im Zeitraum 2010 bis 2014 (Werte November/ Dezember 2014 geschätzt)

[eigene Darstellung; Daten Stadt Rödental, Kämmerei]

Stadtverkehr Neustadt b. Coburg

Im Kalenderjahr 2013 wurden auf der Linie A 1 des StadtBus Sonneberg-Neustadt b. Coburg ca. 287.000 Personen befördert (ohne Partyexpress Neustadt). Der Anteil der Schüler, die auf Antrag der zuständigen Ämter befördert werden, liegt bei etwa 23%. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutet dies einen Rückgang um annähernd 7%, der sich gleichmäßig auf Schüler und Jedermann-Fahrgäste verteilt. Während auch zukünftig im Bereich der Schüler weitere Nachfragerückgänge wahrscheinlich sind (Prognose der Stadt Neustadt b. Coburg), wird mit einer stabilen Entwicklung im Jedermann-Verkehr gerechnet.⁹⁹

⁹⁸ Quelle: Stadt Rödental, Kämmerei, Entwicklung der Fahrgastzahlen zwischen 2010 und 2014 (Datenstand Oktober 2014).

⁹⁹ Quelle: Zuarbeit OVG Sonneberg, Dezember 2014

Für die Zukunft rechnet die Stadt Neustadt b. Coburg aufgrund der Nachfragerückgänge mit einer Ausdünnung im Bereich Ketschenbach/ Thann („Blaue Linie“), auch werden voraussichtlich vermehrt Kleinbusse, insbesondere an den Wochenenden, zum Einsatz kommen.

7.2.2 Leistung

Insgesamt beträgt die jährliche Verkehrsleistung im Regionalverkehr im Landkreis Coburg rund 1,25 Mio. Fahrplan-Kilometer (inkl. der die Landkreisgrenze überschreitenden Leistungen der Linien).

Auffällig ist, dass die vergleichsweise leistungsintensive Linie 8315 eine eher geringe Nachfrage generiert. Die ÖPNV-Erschließung der Flächengemeinden Meeder und Bad Rodach erfordert eine hohe Kilometerleistung im Busverkehr, die erschlossenen Ortsteile verfügen in der Regel jedoch über ein geringes Einwohneraufkommen, so dass die Nachfrage hier entsprechend gering ausfällt. Darüber hinaus besteht die Verkehrsaufgabe der Linie in erster Linie im Zu-/Abbringerverkehr zur Schiene, Direktanbindungen an Coburg sind eher die Ausnahme.

Tabelle 24: Leistungsparameter der Linien im Regionalverkehr des Landkreises Coburg (Stand 2012)¹⁰⁰

Linie	VU	Linienlänge [km]	Jahresfahrleistung [km/Jahr]
8301	OVF	45,30	263.314
8306	OVF	63,80	240.125
8307	OVF	22,00	48.320
8308	OVF	17,00	41.436
8309	OVF	21,00	56.410
8310	OVF	18,00	44.313
8312	OVF	39,70	32.211
8313	OVF	58,40	74.973
8315	OVF	103,00	121.725
8318	OVF	57,20	92.305
8319	OVF	37,40	230.090
<i>gesamt</i> ¹⁰¹			1.245.222

¹⁰⁰ Quelle: Schriftliche Befragung der OVF (Omnibusverkehr Franken GmbH) im Winter 2013/2014.

¹⁰¹ Inkl. der Landkreisgrenzen überschreitenden Leistungen der Linien.

7.3 Stadtbus Coburg

7.3.1 Nachfrage

Insgesamt erreichte der Stadtbus Coburg im Jahr 2013 eine Gesamtnachfrage im Linienverkehr von etwa 4,5 Mio. Fahrgästen. Das sind rund 2% mehr als im Vorjahr bei etwa gleichbleibender Verkehrsleistung (ca. 1,5 Mio. Nutz-km).¹⁰² Im Vergleich zum Jahr 2007 konnte das Fahrgastaufkommen um etwa 0,5% (ca. 17.000 Fahrgäste pro Jahr) gesteigert werden, während die jährliche Verkehrsleistung im ÖPNV um etwa 2,5% angestiegen ist.¹⁰³ Mit Einführung des Semestertickets zum Wintersemester 2012/2013 haben sich die Fahrgastzahlen im Stadtverkehr weiter leicht positiv entwickelt.



Abbildung 8: : Entwicklung der Nachfrage im Stadtbus Coburg

Der A.S.T.-Verkehr hat in den letzten Jahren hinsichtlich der Fahrgastnachfrage an Bedeutung gewonnen. Im Jahr 2012 wurden mit ca. 6.500 Fahrten etwa 7.700 Fahrgäste befördert. Während die Anzahl der abgerufenen Fahrten im Vergleich zum Vorjahr 2011 weitgehend stabil blieb sank die Anzahl der beförderten Fahrgäste im Monatsdurchschnitt um annähernd 100 Fahrgäste. Dies führte im Ergebnis zu einer leichten Erhöhung des Defizits. Im Jahr 2013 lagen die Fahrten- und Fahrgastzahlen wieder leicht über dem Niveau des Jahres 2011 (ca. 8.540 Fahrgäste

¹⁰² Quelle: Städtische Werke Überlandwerke Coburg (SÜC), Geschäftsbericht 2013.

¹⁰³ Quelle: Eigene Berechnungen, Datenquelle: Städtische Werke Überlandwerke Coburg (SÜC), Geschäftsbericht 2012 und VDV-Statistik 2012.

bei ca. 6.570 Fahrten). Der Besetzungsgrad stieg im Vergleich zum Jahr 2012 von 1,18 auf 1,3.¹⁰⁴

Von den erbrachten Verkehrsleistungen entfielen 2012 etwa 83% auf das Stadtgebiet Coburg, 17% der Stadtbus-Leistung wurde in den angrenzenden Landkreisgemeinden erbracht.

7.3.2 Markterfolg

Um die Ziele des Coburger Verkehrsentwicklungsplans, die Entlastung der Stadt vom MIV, erreichen zu können, ist ein leistungsfähiger Stadtbusverkehr zwingend erforderlich.

Mit etwa 80 Fahrten pro Einwohner im Einflussgebiet des Stadtbusverkehrs und Jahr¹⁰⁵ liegt Coburg hinsichtlich des Markterfolges im Spitzenfeld der Stadtbusverkehre in deutschen Städten bis 60.000 EW (vgl. Abbildung 9). Auch die Auslastung des Platzangebotes im ist Vergleich zu anderen deutschen Städten bis 60.000 EW gut, so dass ein ausgewogenes Verhältnis zwischen erreichter Fahrgastnachfrage und Ausprägung des Beförderungsangebotes besteht.

¹⁰⁴ Eigene Berechnungen, Datenquelle: Städtische Werke Überlandwerke Coburg (SÜC), Geschäftsberichte 2012 und 2013.

¹⁰⁵ Quelle: Eigene Berechnungen, Datenquelle: VDV-Statistik 2012.

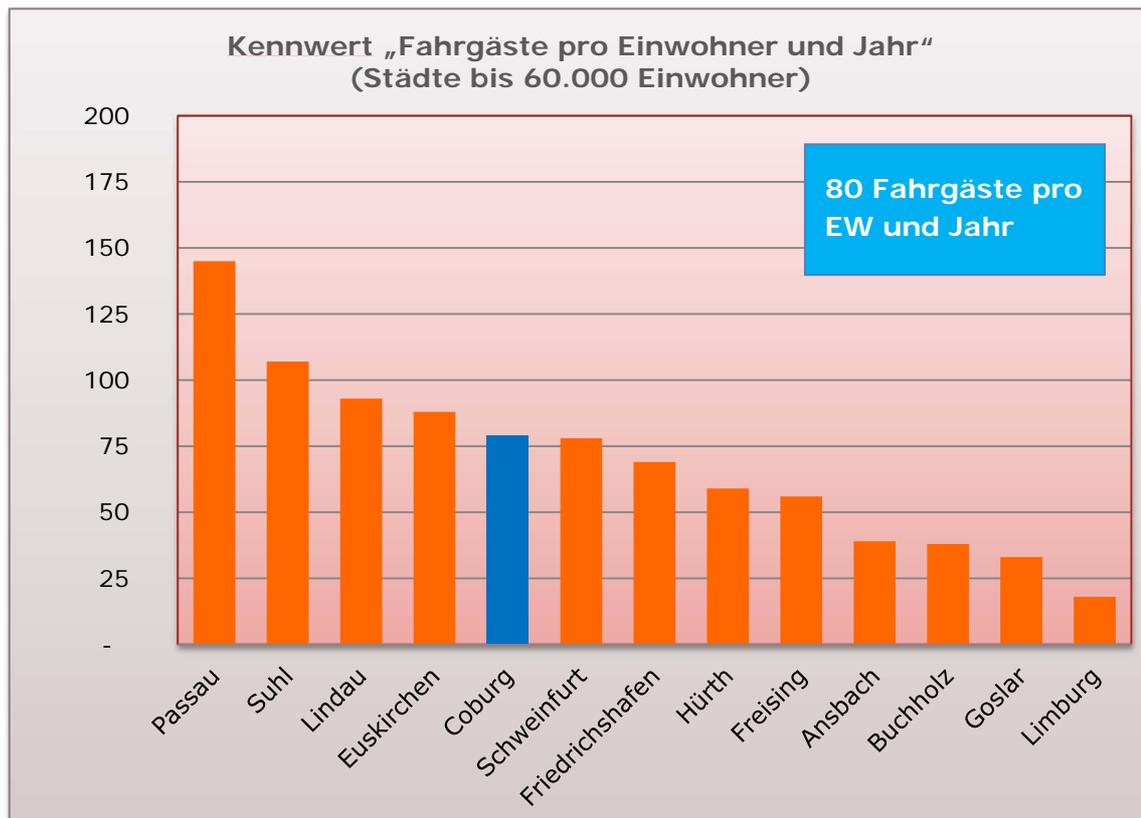


Abbildung 9: Kennwertevergleich „Fahrgäste pro Einwohner und Jahr“ (Städte bis 60.000 EW)¹⁰⁶

Der Kennwert „Bus-Kilometer pro Einwohner“ kann als Indiz zur Bewertung des Bedienungsangebotes gewertet werden. Im Vergleich verschiedener Städte mit bis zu 60.000 EW wird deutlich, dass Städte mit sehr hoher Marktausschöpfung in der Regel auch über ein ausgeprägtes Verkehrsangebot verfügen (vgl. Abbildung 10). Der Stadtbus Coburg mit dem 30-Minuten-Grundtakt auf allen Stadtbus-Linien liegt im Mittelfeld der betrachteten Städte. Stadtbusverkehre mit höherer Marktausschöpfung sind in der Regel durch dichtere Takte gekennzeichnet, andere Stadtverkehre, die in den letzten Jahren ihr Leistungsangebot angepasst haben, mussten infolge dessen Fahrgastrückgänge verzeichnen. Das Bedienungsangebot im Halbstundentakt tagsüber ist für eine Stadt dieser Größenordnung somit typisch und grundsätzlich als angemessen einzuschätzen.

¹⁰⁶ Eigene Berechnungen, Datenquelle: VDV-Statistik 2009.

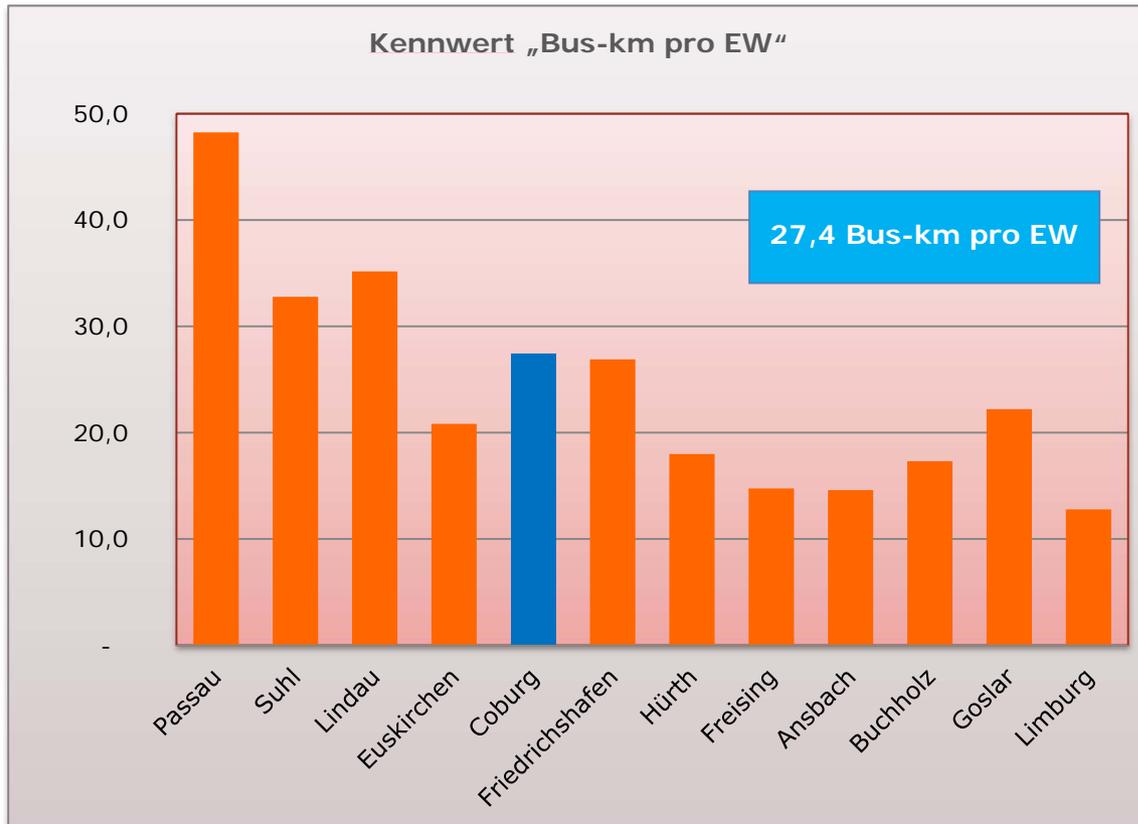


Abbildung 10: Kennwertevergleich: „Bus-km pro EW“¹⁰⁷

¹⁰⁷ Eigene Berechnungen, Datenquelle: VDV-Statistik 2009.

8 Rückblick – 3. Nahverkehrsplan für Stadt und Landkreis Coburg 2009 - 2014 – Bilanz der Umsetzung –

Neben den Erfordernissen, die durch die Ausschreibung der SPNV-Leistungen im Jahr 2008 (Betriebsaufnahme in 2011) entstanden sind, wurden im 3. Nahverkehrsplan für Stadt und Landkreis Coburg 2009-2014 die folgenden Ansätze zur Weiterentwicklung des ÖPNV verfolgt:

- Räumliche und zeitliche Bedienungslücken in der Ortschafterschließung
- Bedienungslücken im Wochenendverkehr
- Bedienungslücken im Spätverkehr

Aufbauend auf diesen Grundgedanken wurden in den Jahren seit 2009 verschiedene Maßnahmen zur Optimierung des ÖPNV-Angebotes realisiert.

Durch die Betriebsaufnahmen des Dieselnetzes Oberfranken und des E-Netzes Franken wurden diverse Maßnahmen im SPNV umgesetzt, die eine teils deutliche Attraktivierung sowohl des Angebotes als auch der Infrastruktur (sowohl anlagen- als auch fahrzeugseitig) hervorbrachten. In diesem Zuge wurde das Busnetz, insbesondere im nördlichen und östlichen Kreisgebiet, überarbeitet und an die neue Situation angepasst.

Darüber hinaus haben in den letzten Jahren fast in allen Bereichen teils kleinere, zum Teil aber auch größere bedarfsorientierte Überplanungen des Liniennetzes und auch des Bedienungsangebotes im Regionalbusverkehr stattgefunden, um das Angebot weiter an die tatsächlichen Bedürfnisse der Fahrgäste anzupassen. Hierzu gehört u. a. auch die Einführung eines bedarfsgesteuerten Rufbus-Angebotes im Raum Bad Rodach – Meeder – Coburg, welches im Jahr 2013 im Rahmen des MORO Aktionsprogramms zur regionalen Daseinsvorsorge eingeführt wurde.

Im Stadtbus Coburg wurde in den vergangenen Jahren das Angebot punktuell angepasst. Unter anderem wurde in Anlehnung an die gestiegenen Anforderungen im Freizeitverkehr das A.S.T.-Angebot in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag zeitlich ausgedehnt, die letzte Abfahrt aus Richtung Innenstadt ist jetzt gegen 03:30 Uhr.

Wichtige Veränderungen im ÖPNV-Angebot werden bei Herausgabe des neuen Fahrplanbuchs auf den ersten Seiten erläutert.

Im Zuge der Umsetzung des Haltstellenausbauprogramms der Stadt Coburg wurden in der Vergangenheit diverse Haltestellen barrierefrei umgebaut. Auch verschiedene SPNV-Zugangsstellen wurden in den letzten Jahren erneuert. Einzelne Haltestellen im Landkreis Coburg wurden bei Straßenbauarbeiten mit umgebaut.

Die Überlegungen des 3. Nahverkehrsplans, dem Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) beizutreten, wurden nicht realisiert. Im Dezember 2012 entschieden der Coburger Stadtrat und der Kreistag, nicht dem VGN beizutreten, da im Ergebnis der vorangegangenen Untersuchungen die Vorteile für die Fahrgäste augenscheinlich die Nachteile nicht aufwiegen könnten. So gäbe es zwar eine einheitliche Fahr-



karte für alle ÖPNV-Strecken im Nahverkehrsraum, im VGN wird jedoch im Gegensatz zum derzeit im Regionalverkehr im Landkreis Coburg gültigen OVF-Tarif die Bahncard nicht anerkannt, darüber hinaus sind die Fahrkarten nicht mehr übertragbar. Eine weit größere Rolle bei der Entscheidung gegen den VGN-Eintritt spielten darüber hinaus die hohen Binnenverkehrsanteile in der Stadt und im Landkreis Coburg und die Distanz zum VGN-Kernraum.

8.1 SPNV

8.1.1 Infrastruktur

Seit dem Nahverkehrsplan 2009 wurden die Bahnsteige in den Kommunen Neustadt b. Coburg, Rödental-Mönchröden, Rödental-Mitte und Rödental erneuert. Im Zuge dessen haben die jeweiligen Kommunen auch das Bahnhofsumfeld zum Teil deutlich attraktiviert.

8.1.2 Angebot

Mit der Umsetzung des Fahrplankonzeptes im Rahmen der Ausschreibung der Schienenverkehrsleistungen, Dieselnetz Oberfranken und E-Netz Franken, mit Betriebsaufnahme in 2011 konnte das Gesamtangebot im SPNV im Landkreis Coburg spürbar verbessert werden. Auf der Relation Sonneberg – Coburg – Lichtenfels verkehren Regionalexpresszüge der DB Regio im 60-Minuten-Takt, die seit Inbetriebnahme des E-Netz Franken im Dezember 2011 durch ebenfalls stündlich verkehrende RE-Züge auf der Relation Sonneberg – Coburg – Lichtenfels – Bamberg – Erlangen – Nürnberg verdichtet werden.

Ebenfalls stündlich bedient wird seit Juni 2011 die Relation Lichtenfels – Coburg – Bad Rodach im weiteren Verlauf bis Weiden in der Oberpfalz durch die Privatbahn Agilis.

8.2 Straßengebundener ÖPNV

8.2.1 Allgemein

Die Inbetriebnahme des neuen ZOB am Bahnhof in Coburg Ende August 2009 erforderte einige Fahrplanänderungen sowohl im Stadtverkehr als auch im Regionalbusverkehr. Einige Zuganschlüsse konnten optimiert werden, insbesondere beim Stadtbus gab es einige geringfügige Fahrzeitverlängerungen bei allen Linienabschnitten, die den ZOB bedienen.

Mit der Umsetzung des neuen SPNV-Konzeptes im Jahr 2011 wurde auch die Situation im straßengebundenen ÖPNV geprüft und in Teilbereichen angepasst, so wurden z. B. die Fahrzeiten auf einigen Linien geändert, um Zuganschlüsse in Coburg herzustellen.

Zum Wintersemester 2012/13 wurde für die Studierenden der Hochschule Coburg ein Semesterticket eingeführt, welches die Leistungen des Stadtbus Coburg (inkl. A.S.T.), alle Linien der OVF, die im Landkreis Coburg verkehren sowie die Verbindungen der DB Regio zwischen Sonneberg und Bamberg und die Verbindung Coburg – Bad Rodach der Privatbahn Agilis umfasst. Zum Wintersemester 2013/14 ist neu die Verbindung Coburg – Lichtenfels im SPNV hinzugekommen. Auswirkungen auf das Liniennetz oder Bedienungsangebot im Stadt- bzw. Regionalverkehr, die aus der Einführung des Semestertickets resultieren, gab es nicht (z. B. vermehrte Z-Fahrten aufgrund überfüllter Busse).

8.2.2 Landkreis Coburg

Infrastruktur

Seit einigen Jahren findet das Thema barrierefreier Haltestellenausbau in einzelnen Kommunen des Landkreises Coburg Berücksichtigung. In Neustadt bei Coburg werden die Haltestellen schrittweise umgebaut, in Ahorn, Unterlauter und Dörfles-Esbach sind ebenfalls erste Haltestellen fertiggestellt.

Angebot

Im Regionalverkehr wurden Anpassungen an die neue Situation ZOB Coburg (Eröffnung 2009) sowie auch im Zuge der Umsetzung des Dieselnetz Oberfranken und E-Netz Franken (beide 2011) vorgenommen (vgl. Aussagen in Kapitel 8.1.1 und in Kapitel 8.2.1).

Darüber hinaus waren die Fahrplanänderungen der letzten Jahre eher marginal. Punktuell gab es, in erster Linie am Wochenende, einzelne Streichungen von Fahrten, ansonsten wurden eher Fahrplanlagen an geänderte Rahmenbedingungen angepasst. So hat es zum Fahrplanwechsel 2012 auf den (Schüler)Linien von und nach Neustadt b. Coburg (8308, 8309, 8310) aufgrund von Veränderungen bei den Zugverbindungen und damit verbundenen Verschiebungen der Schulanfangszeiten Änderungen auf den genannten Linien gegeben.

Seit Sommer 2013 setzt die OVF bedarfsgesteuerte Rufbus-Verkehre auf den Linien 8306 und 8319 an Sonn- und Feiertagen sowie auf der Linie 8315 montags bis freitags ein.

Die Stadtverkehre in Neustadt bei Coburg und in Rödental wurden in den Jahren 2009 und 2010 grundlegend überarbeitet. Die Citybuslinien 1 und 2 des Stadtverkehrs in Neustadt wurden zum Fahrplanwechsel 2009/10 in das Liniennetz der OVG integriert, der Stadtbus Rödental wurde zum Oktober 2010 vollständig überarbeitet. Neu eingeführt wurden in diesem Zuge auch Fahrten am Samstag, die jedoch bereits ein Jahr später mangels Nachfrage wieder eingestellt wurden.



8.2.3 Stadt Coburg

Infrastruktur

Die Stadt Coburg hat in Umsetzung des 3. Nahverkehrsplans seit 2012 ein Busbeschleunigungssystem realisiert, welches maßgeblich auf ÖPNV-Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen (LSA) basiert. Im Vorfeld hat die SÜC ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL) eingerichtet.

Neben den „Leuchtturmprojekten“ der Vergangenheit, dem Neubau des Rendez-vouspunktes Theaterplatz in 2007 und des neugestalteten ZOB am Bahnhof in 2008 wurden darüber hinaus im Zuge der Umsetzung des Haltestelleausbauprogramms der Stadt in den letzten Jahren diverse Haltestellen barrierefrei um-/ausgebaut. Neben zentralen Innenstadthaltestellen wie dem Albertsplatz wurden auch Haltestellen mit erhöhtem Bedarf, wie z. B. die Haltestellen im Umfeld des Klinikums und am Seniorenzentrum, barrierefrei umgebaut. Auch einige Haltestellen mit lokaler Relevanz in den Stadtteilen wurden bereits modernisiert, so z. B. die Haltestellen „Neue Heimat/Mitte“ und Seidmannsdorf.

Angebot

Mit Inbetriebnahme des ZOB in Coburg im Jahr 2009 sowie auch im Zuge der Umsetzung des Dieselnetzes Oberfranken und des E-Netzes Franken in 2011 wurden zeitliche Anpassungen im Stadtbus-Angebot vorgenommen (vgl. Aussagen in Kapitel 8.1.1 und in Kapitel 8.2.1).

Seit dem Fahrplanjahr 2010 verlaufen die Streckenführungen der Linie 6 und der Freizeitnetz-Linie 7 über ZOB, die Haltestellen HBF Kanalstraße und Brückenstraße entfallen für diese Linie.

Mit Fertigstellung der HUK-Coburg Arena auf der Lauterer Höhe sowie den dortigen Haltestellen wurde die Linienführung der Linie 2 geändert (2010/2011). Die Haltestelle „Lauterer Höhe/Obi“ wird seitdem entsprechend von der Linie 2 nicht mehr bedient.

Zum Fahrplanwechsel 2012 wurden die aus Richtung Pilgramsroth kommenden Fahrten der Linie 5, die bisher am Theaterplatz endeten, bis zum Bahnhof ZOB verlängert.

Im Zuge der Freigabe der Seidmannsdorfer Straße nach längerer Umbauzeit wurden im Dezember 2012 erneut Fahrzeitänderungen vorgenommen.

9 Zustandsbewertung

Im Rahmen des Nahverkehrsplans definiert der Aufgabenträger Landkreis Coburg Qualitätsanforderungen an die ÖPNV-Bedienung im Regionalverkehr. Im Zuge der Analyse wird das bestehende ÖPNV-Angebot auf die Einhaltung der formulierten Anforderungen untersucht und bewertet (siehe Kapitel 3.3).

Seite | 102

Die Bewertung der Angebotsqualität im Stadtbus Coburg erfolgt auf der Grundlage von Richtwerten in Anlehnung an die Empfehlungen des VDV¹⁰⁸ und an Erfahrungswerte aus anderen Regionen.

Basis für die Mängelanalyse sind das Verkehrsangebot und die infrastrukturellen Gegebenheiten im Fahrplanjahr 2013/14.

Für die Städte, Gemeinden und Ortsteile im Nahverkehrsraum werden folgende Parameter untersucht:

- ÖPNV-Angebotsqualität
 - Erschließungsqualität:
Erreichbarkeit der nächsten ÖPNV-Haltestelle in den einzelnen Gemeinden
 - Bedienungsqualität:
Häufigkeit und Regelmäßigkeit des ÖPNV-Angebotes
 - Verbindungsqualität:
Fahrzeit und Umsteigeerfordernisse

Darüber hinaus werden weitere Qualitätsmerkmale, wie Systemtransparenz und Barrierefreiheit, analysiert und bewertet:

Die ÖPNV-Angebotsqualität im Landkreis Coburg wird für Orte/ Ortsteile mit einer differenzierten Bewertung nach Ortsgrößenklassen analysiert. Es wird ein einheitliches Untersuchungsrastrer unter vorrangig raumstrukturpolitischen Gesichtspunkten über alle Gemeinden (Ortsteile > 200 EW) im Landkreis Coburg zur transparenten Bewertung des ÖPNV-Angebotes gelegt. Betriebswirtschaftliche Aspekte, wie der Aufwand zur Gewährleistung der definierten Beurteilungswerte (beispielsweise von abseits liegenden Ortschaften), bleiben in dieser Bewertung zunächst unberücksichtigt. Für den Stadtverkehr Coburg erfolgt eine gesonderte Bewertung.

Ob und in welchem Umfang die festgestellten Defizite in der Erschließungs-, Bedienungs- und Verbindungsqualität unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten mit Verbesserungen im Fahrplanangebot tatsächlich behoben werden können, wird im Rahmen der Konzepterarbeitung geprüft. Hierbei ist ausschlaggebend, inwieweit ausreichende Nachfragepotenziale auf den Relationen bestehen, die eine Umschichtung bzw. Verdichtung der Verkehrsleistungen in diesen Bereichen wirtschaftlich vertretbar erscheinen lassen. Verbesserungen sollten in erster Linie auf Relationen angestrebt werden, auf denen die allgemeine Verkehrsnachfrage (Mobilitätsverflechtungen)

¹⁰⁸ VDV: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen – Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV; Beka-Verlag 2001.



darauf schließen lässt, dass hier Marktpotenziale durch das derzeitige Angebot nicht ausreichend ausgeschöpft werden können.

9.1 Bewertung der Angebotsqualität im Landkreis Coburg

9.1.1 Erschließungsqualität

Die Bewertung der Erschließungsqualität im Nahverkehrsraum erfolgt auf Basis der im Anforderungsprofil für die Weiterentwicklung und Ausgestaltung des Regionalverkehrs definierten Richtwerte für die Haltestelleneinzugsbereiche (vgl. Kapitel 3.3.3). Sie richtet sich nach der räumlichen Erschließungswirkung der ÖPNV-Haltestellen vor Ort.

Bewertung der Erschließungsqualität

Die räumliche Erschließungsqualität im Landkreis Coburg ist grundsätzlich als gut zu bewerten. Nur wenige Gebiete liegen außerhalb der definierten Haltestelleneinzugsbereiche.

Das ÖPNV-Netz im Untersuchungsgebiet mit den ausgewiesenen Haltestellen sowie den Haltepunkten im SPNV ist in weiten Teilen ohne gravierende Mängel in der Erschließung, die zentralen Bereiche der Kommunen sowie größere zusammenhängende Siedlungen sind ausreichend gut an den ÖPNV angeschlossen. Die ÖPNV-Erschließung in Coburg, Rödentel und Neustadt bei Coburg wird durch die dortigen Stadtverkehre weitestgehend abgedeckt.

Erschließungsdefizite

Kleinere Erschließungslücken konzentrieren sich weitgehend auf die Siedlungsrandlagen, lediglich in einzelnen Teilbereichen sind kleinere zusammenhängende Siedlungsbereiche nicht den definierten Standards entsprechend erschlossen. Darüber hinaus treten punktuell Defizite in der Erschließung im Umfeld von Gewerbegebieten auf, wobei Gewerbegebiete in den hier vorliegenden Größenordnungen bzw. Strukturen erfahrungsgemäß eher geringere Potenziale für den ÖPNV aufweisen. Für diese Gebiete erfolgt eine Bewertung der Situation vor Ort. Zu berücksichtigen ist hierbei, dass gerade im produzierenden Gewerbe häufig im Schichtbetrieb gearbeitet wird und eine ÖPNV-Erschließung durch ein System, welches in seiner Hauptaufgabe auf den Schulverkehr ausgerichtet ist, nur sehr eingeschränkt möglich ist.

Aufbauend auf den Ergebnissen wurde eine entsprechende qualitative planerische Einschätzung hinsichtlich Betroffenheit und Handlungsbedarf vorgenommen.

Ortsteile mit mehr als 200 Einwohnern, die außerhalb des Schulverkehrs über kein ÖPNV-Angebot verfügen sind lediglich die Ortsteile Friesendorf (ca. 270 EW; zu Ebersdorf b. Coburg), Buchenrod (ca. 240 EW; zu Großenheirath), Wörlsdorf (ca. 220 EW; zu Sonnefeld) und Fürth am Berg (ca. 330 EW; zu Neustadt b. Coburg).

Darüber hinaus wird in vielen Bereichen außerhalb der Schulzeiten ein stark eingeschränktes Bedienungsangebot vorgehalten. Ganz besonders betroffen sind hiervon das östliche Kreisgebiet sowie verschiedene Ortsteile der Gemeinden Großheirath und Itzgrund abseits der Hauptachse.

Die Analyse der nicht erschlossenen bzw. unzureichend bedienten Gebiete im Kreisgebiet zeigt nur in ganz wenigen Teilbereichen eine Defizitprägung, die mit einem gewissen Handlungsbedarf bewertet werden kann. Die Einschätzung der Betroffenheit als mindestens „mittlerer Handlungsbedarf“ bedeutet, dass hier ein nennenswerter Bedarf vorhanden ist, so dass das Defizit eine tieferegehende Betrachtung erfordert.

Die Ergebnisse der Analyse sind in Tabelle 25 zusammenfassend dargestellt.

Tabelle 25: Siedlungsbereiche mit Defiziten in der Erschließung

Ortsteil/ Siedlungsbereich	Defizit – Bewertung der Situation	Qualitative planerische Einschätzung zur Betroffenheit/ Handlungsbedarf
<i>Ahorn</i>		
Schorkendorf	<ul style="list-style-type: none"> • Nordwestliches Gebiet, Stangenäcker, Krebsmühlenweg ca. 30 Einfamilienhäuser liegen außerhalb des definierten Haltestelleneinzugsbereichs von 500 m 	→ geringer Handlungsbedarf;
<i>Bad Rodach</i>		
Kernort Bad Rodach	<ul style="list-style-type: none"> • Gewerbliche Einrichtungen an der Elsaer Straße liegt außerhalb des definierten Haltestelleneinzugsbereichs von 500m • Entfernung zur nächsten Haltestelle bis zu 1000 m 	→ kein bzw. sehr geringer Handlungsbedarf
<i>Dörfles-Esbach</i>		
Esbach	<ul style="list-style-type: none"> • Einzelne Häuser an der Bertelsdorfer Straße, Lauterbergstraße und Von Werthern-Straße liegen außerhalb des definierten Haltestelleneinzugsbereichs von 500m • Entfernung zur nächsten Haltestelle bis zu 900 m 	→ sehr geringer Handlungsbedarf

Ortsteil/ Siedlungs- bereich	Defizit – Bewertung der Situation	Qualitative planerische Einschätzung zur Betroffenheit/ Handlungsbedarf
<i>Ebersdorf bei Coburg</i>		
Kernort Ebersdorf bei Coburg	<ul style="list-style-type: none"> • Nördliche Wohnsiedlung „Am Frohnberg“ liegt außerhalb des definierten Haltestelleneinzugsbereichs von 500m Betroffenheit ca. 30 – 50 Einfamilienhäuser • Entfernung zur nächsten Haltestelle bis zu 700 m 	→ geringer bis mittlerer Handlungsbedarf
Frohnlach	<ul style="list-style-type: none"> • Östlicher Teilbereich liegt außerhalb des definierten Haltestelleneinzugsbereichs von 500m • Entfernung zur nächsten Haltestelle bis zu 800 m 	→ geringer Handlungsbedarf
<i>Großheirath</i>		
Kernort Großheirath	<ul style="list-style-type: none"> • keine ÖPNV-Erschließung des Gewerbegebiets Nord und an der Tonstraße (keine Betriebe/ Agglomeration in ÖPNV-relevanter Größenordnung) • Entfernung zur nächsten Haltestelle ca. 800-1.000 m 	→ kein bzw. sehr geringer Handlungsbedarf
	<ul style="list-style-type: none"> • Neubaugebiet im Südosten von Großheirath (Betroffenheit derzeit ca. 25 Ein- und Zweifamilienhäuser; Gebiet befindet sich in der Entwicklung) • Entfernung zur nächsten Haltestelle bis zu 700 m 	→ sehr geringer Handlungsbedarf <i>(Handlungsbedarf ist aktuell noch als sehr gering einzustufen; zukünftig, im Zusammenhang mit der weiteren Entwicklung, erfolgt ggf. eine erneute Überprüfung des Handlungsbedarfs)</i>
<i>Grub am Forst</i>		
Kernort Grub am Forst	<ul style="list-style-type: none"> • Das Wohngebiet im Bereich Am Renner im Nordosten von Grub am Forst liegt außerhalb des definierten Haltestelleneinzugsbereichs von 500 m (Betroffenheit ca. 50 Ein-Zweifamilienhäuser) • Entfernung zur nächsten Haltestelle bis zu 900 m 	→ geringer Handlungsbedarf

Ortsteil/ Siedlungs- bereich	Defizit – Bewertung der Situation	Qualitative planerische Einschätzung zur Betroffenheit/ Handlungsbedarf
Kernort Grub am Forst	<ul style="list-style-type: none"> • Der Randbereich des Siedlungsgebietes im Nordwesten von Grub am Forst liegt außerhalb des definierten Haltestelleneinzugsbereichs von 500 m (Betroffenheit ca. 20 Ein- und Zweifamilienhäuser und ein Großbetrieb) • Entfernung zur nächsten Haltestelle bis zu 900 m 	→ geringer Handlungsbedarf
<i>Itzgrund</i>		
Gleußen	<ul style="list-style-type: none"> • Wohn- und Neubaugebiet im Osten vom Gleußen wird nicht vom ÖPNV erschlossen (Betroffenheit ca. 70 Ein- und Zweifamilienhäuser) • Entfernung zur nächsten Haltestelle bis zu 900 m. 	→ geringer bis mittlerer Handlungsbedarf Überprüfen der Möglichkeiten zur Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle auf der Kloster-Banz-Straße auf Höhe der Zufahrt zum Wohngebiet zur Verbesserung der räumlichen Erschließungswirkung
Bodelstadt (bei Gleußen)	<ul style="list-style-type: none"> • keine ÖPNV-Erschließung • sehr geringe Betroffenheit (ca. 15 Ein- und Zweifamilienhäuser bzw. Höfe) • Erschließung der Grundschule im freigestellten Schülerverkehr • Entfernung zur nächsten Haltestelle ca. 900 m. 	→ kein Handlungsbedarf
Büdenhof	<ul style="list-style-type: none"> • Einzelne Gehöfte nicht erschlossen, ca. 2.500 m bis zur nächsten Haltestelle 	→ kein Handlungsbedarf
Schottenstein	<ul style="list-style-type: none"> • Wohngebiet im Bereich „Zur Mühle“ ganz im Osten von Schottenstein liegt außerhalb des definierten Haltestelleneinzugsbereichs von 500 m (Betroffenheit ca. 20 Ein- und Zweifamilienhäuser) • Entfernung zur nächsten Haltestelle bis zu 700 m 	→ kein bis sehr geringer Handlungsbedarf
Ferienhof Schloss Schenkenau bei Kaltenbrunn	<ul style="list-style-type: none"> • keine ÖPNV-Erschließung 	→ kein Handlungsbedarf



Ortsteil/ Siedlungs- bereich	Defizit – Bewertung der Situation	Qualitative planerische Einschätzung zur Betroffenheit/ Handlungsbedarf
<i>Lautertal</i>		
Unterlandauer	<ul style="list-style-type: none"> • neues Siedlungsgebiet im Bereich „Seerangen“ nördlich des Rosenauer Wegs liegt außerhalb des definierten Haltestelleneinzugsbereichs von 500 m (Betroffenheit derzeit ca. 30-50 Ein- und Zweifamilienhäuser; Gebiet befindet sich in der Entwicklung) • Entfernung zur nächsten Haltestelle bis zu 1.000 m 	<p>→ geringer Handlungsbedarf <i>Handlungsbedarf ist aktuell noch als sehr gering einzustufen; zukünftig, im Zusammenhang mit der weiteren Entwicklung, erfolgt ggf. eine erneute Überprüfung des Handlungsbedarfs)</i></p>
Oberlandauer	<ul style="list-style-type: none"> • Siedlungsgebiet im Bereich „Am Fröschengraben“ liegt außerhalb des definierten Haltestelleneinzugsbereichs von 500 m (Betroffenheit ca. 30 bis 50 Ein- und Zweifamilienhäuser) 	<p>→ geringer bis mittlerer Handlungsbedarf</p>
Tiefenlandauer	<ul style="list-style-type: none"> • Einzelne Häuser/ Gehöfte/ Ferienwohnung am Rand des 700m Einzugsbereiches nicht angeschlossen 	<p>→ kein Handlungsbedarf</p>
<i>Meeder</i>		
Kernort Meeder	<ul style="list-style-type: none"> • nordöstlicher Randbereich zwischen Drossenhäuser Weg und Saalfelder Straße liegt außerhalb des definierten Haltestelleneinzugsbereichs von 500 m (Betroffenheit < 20 Ein- und Zweifamilienhäuser) • Entfernung zur nächsten Haltestelle bis zu 700 m 	<p>→ sehr geringer Handlungsbedarf</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • einzelne Gehöfte im Norden von Meeder liegen außerhalb der definierten Einzugsradien von 500 m (sehr geringe Betroffenheit, ca. 10 Gehöfte) • Entfernung zur nächsten Haltestelle bis zu 900 m 	<p>→ kein Handlungsbedarf</p>

Ortsteil/ Siedlungs- bereich	Defizit – Bewertung der Situation	Qualitative planerische Einschätzung zur Betroffenheit/ Handlungsbedarf
<i>Niederfüllbach</i>		
Kernort Niederfüllbach	<ul style="list-style-type: none"> • Südlicher Randbereich liegt außerhalb des definierten Haltestelleneinzugsbereichs von 500 m (Betroffenheit ca. 30 Ein- und Zweifamilienhäuser) • dichtes Bedienungsangebot durch Anbindung mit Stadtbus Coburg (Linie 1 im 30-Minuten-Takt) • Entfernung zur nächsten Haltestelle bis zu 700 m 	➔ geringer Handlungsbedarf
<i>Seßlach</i>		
Setzelsdorf	<ul style="list-style-type: none"> • keine ÖPNV-Erschließung (Betroffenheit ca. 20 Häuser / Höfe) • Entfernung zur nächsten Haltestelle in Heilgersdorf ca. 1,5 km 	➔ kein Handlungsbedarf im festbedienten Linienverkehr
<i>Sonnefeld</i>		
Kernort Sonnefeld	<ul style="list-style-type: none"> • Randbereich des Gewerbegebietes im Westen von Sonnefeld liegt außerhalb des definierten Haltestelleneinzugsbereichs von 500 m • Entfernung zur nächsten Haltestelle bis zu 700 m 	➔ sehr geringer Handlungsbedarf Überprüfen der Möglichkeiten zur Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle auf der Frohnlacher Straße auf Höhe der Zufahrt zum Gewerbegebiet zur Verbesserung der räumlichen Erschließungswirkung
<i>Untersimau</i>		
Kernort	<ul style="list-style-type: none"> • Einzelne Gehöfte im Süden von Untersimau liegen außerhalb des definierten Haltestelleneinzugsbereichs von 500 m • Entfernung zur nächsten Haltestelle bis zu 800 m 	➔ kein Handlungsbedarf
<i>Weidhausen</i>		
Kernort Weidhausen	<ul style="list-style-type: none"> • kleinere Teilbereiche im Südosten von Weidhausen liegen am Rand des 500 m-Einzugsbereiches 	➔ sehr geringer Handlungsbedarf



Ortsteil/ Siedlungs- bereich	Defizit – Bewertung der Situation	Qualitative planerische Einschätzung zur Betroffenheit/ Handlungsbedarf
Weitramsdorf		
Weidach	<ul style="list-style-type: none"> • Neubaugebiet im Westen von Weidach liegt außerhalb des definierten Haltestelleneinzugs-bereichs von 500 m (Betroffenheit derzeit mind. 40 Einfamilienhäuser; Gebiet befindet sich in der Entwicklung) • Entfernung zur nächsten Haltestelle bis zu 800 m 	<p>➔ derzeit geringer Handlungsbedarf, der mit Fertigstellung des Wohngebietes ggf. zunehmen wird</p>

Aus den hier dargestellten Erschließungsdefiziten lässt sich nicht unmittelbar ein Handlungsbedarf ableiten. Es ist im Einzelfall zu prüfen, ob sich eine wirtschaftlich vertretbare und betrieblich bzw. verkehrlich sinnvolle ÖPNV-Erschließung umsetzen lässt, für die auch die Zustimmung der Verkehrsbehörde bzw. der Polizei notwendig sein kann.

9.1.2 Bedienungsqualität

Die Bewertung der Bedienungsqualität erfolgt differenziert für die Kommunen und ihre Ortsteile in Abhängigkeit der Einwohnergröße bzw. der Funktion als zentraler Ort mit entsprechenden Qualitätsmerkmalen (Methodik siehe Kapitel 3.3.3.2). Untersucht werden die Verbindungen aus allen Ortsteilen mit mehr als 200 Einwohnern zum Oberzentrum Coburg sowie zum jeweiligen Unter- bzw. Kleinzentrum. Für jeden Ort wird hierbei eine Referenzhaltestelle in zentraler Lage definiert. Bei Ortsteilen, die durch eine peripher gelegene Haltestelle ein deutlich besseres Bedienungsangebot aufweisen, wird diese bzw. werden beide Haltestellen in die Betrachtung einbezogen.

Bei der Bewertung der Bedienungshäufigkeit wird nicht nur die Anzahl der angebotenen Fahrten, sondern auch die regelmäßige Verteilung der Fahrten über den gesamten Tag bewertet. Insbesondere bei den in vielen Bereichen des Untersuchungsgebietes vorherrschenden nicht vertakteten Angeboten ist die zeitliche Anordnung der Fahrten zu berücksichtigen. Gerade längere Fahrplanlücken wirken sich negativ auf die ÖPNV-Nutzung im Besorgungs- und Freizeitverkehr aus.

Im Rahmen der Bewertung der Bedienungsqualität wird außerdem für die relevanten Relationen die Umsteigenotwendigkeit berücksichtigt, für wichtige Ziele der Grundversorgung, konkret Einrichtungen zur medizinischen Grundversorgung sowie Nahversorgern, wird darüber hinaus die ÖPNV-Reisezeit berücksichtigt.

Ergebnisse – Zusammenfassende Darstellung

Insgesamt ist das Bedienungsangebot im Nahverkehrsraum Landkreis Coburg stark durch den Schülerverkehr geprägt. Als „gut“ ist das Angebot insbesondere in den durch den SPNV erschlossenen Gebieten zu bewerten, sowie entlang der Hauptachsen im Busverkehr. Außerhalb dieser Hauptachsen können die definierten Standards für die Bedienungsqualität häufig nicht erfüllt werden.

Die unzureichende Bedienungsqualität in verschiedenen Ortschaften insbesondere im östlichen Kreisgebiet ist weitgehend auf eben diese starke Ausrichtung des Bedienungsangebotes auf den Schülerverkehr in diesen Bereichen zurückzuführen. Die dort angebotenen Fahrten werden fokussiert zu Zeiten mit einer Nachfrage im Schülerverkehr gefahren. Eine zeitliche Verteilung der Fahrten über den gesamten Tag, und damit die Möglichkeit der Nutzung für den Berufs-, Versorgungs- und Freizeitverkehr, ist in den teilweise stark ländlich geprägten Teilräumen nicht gegeben bzw. stark eingeschränkt. Zu nennen sind in diesem Zusammenhang insbesondere die in vielen Orten – vornehmlich im östlichen und südlichen Untersuchungsgebiet – auffällig ausgeprägten Bedienungslücken am Vormittag. Gerade diese Fahrplanlücken wirken sich gravierend auf die ÖPNV-Nutzung im Versorgungsverkehr aus.

Auch das Bedienungsangebot im Abendverkehr weist starke Defizite auf. Nur auf den Hauptlinien, also dort, wo auch außerhalb des Schülerverkehrs eine nennenswerte Nachfrage im Jedermannverkehr generiert wird, besteht auch nach 18 Uhr ein Angebot. Eine ÖPNV-Erschließung abseits dieser Hauptachsen ist im Abendverkehr nahezu nicht vorhanden.



Darüber hinaus wirkt sich das tlw. doch quantitativ deutlich geringere Angebot an Ferientagen einschränkend auf die Verteilung über den gesamten Tag aus.

Das Bedienungsangebot am Wochenende wird auf allen Linien stark reduziert, es werden meist nur einzelne Fahrtenpaare angeboten (Ausnahmen Linien 8301 und 8306), viele Linien werden, insbesondere sonntags, gar nicht bedient.

Karte 10: Bewertung der Angebotsqualität im Landkreis Coburg

Seite | 111

Anbindung der Ortsteile an das zugehörige Unter- bzw. Kleinzentrum

Grundsätzlich ist die Anbindung der Ortsteile an die jeweiligen Versorgungs- bzw. Verwaltungsstandorte in weiten Teilen als gut bzw. zufriedenstellend im Rahmen der definierten Richtwerte zu beurteilen. Die meisten der untersuchten Gemeindeteile verfügen weitgehend über ein Fahrtenangebot in der Relation an das nächste Unter- bzw. Kleinzentrum, das mindestens den geforderten Richtwerten entspricht.

Eine unzureichende Bedienungsqualität ist vor allem in kleineren Ortsteilen festzustellen. Aus den nordwestlichen Flächenkommunen Bad Rodach und Meeder abseits der Schienenstrecke sowie im östlichen Teilraum bestehen größere Defizite in der Bedienungsqualität. Mit Ausnahme der Hauptorte verfügen die Ortsteile hier lediglich über ein Grundangebot mit vereinzelt Fahrten bzw. über gar kein Angebot. Das ist vor allem auf die weitgehende Ausrichtung des Fahrplans auf den Schülerverkehr zurückzuführen und damit auf fehlende Bedienungsangebote am späten Vormittag und am Abend. Insbesondere vormittags zwischen 9:00 und 11:30 Uhr und nach 18 Uhr findet in vielen Bereichen abseits der Hauptachsen während diesen Zeiten eine stark eingeschränkte bzw. gar keine Bedienung statt.

Im Korridor Bad Rodach – Meeder – Coburg kann die Bedienungsqualität durch das im Jahr 2013 eingerichtete Bedarfsangebot zumindest an zwei Tagen in der Woche etwas verbessert werden.

Defizite bestehen außerdem in der Anbindung verschiedener Ortsteile von Großheirath und Itzgrund, die abseits der Hauptlinien liegen. Auch einzelne Ortsteile von Seßlach (z. B. Autenhausen) sind nicht den Richtwerten entsprechend an die zentralen Orte angebunden.

Anbindung an das Oberzentrum Coburg

Aufgrund der ausgeprägten Ausrichtung fast des gesamten Liniennetzes im Nahverkehrsraum auf die Kreisstadt Coburg wird das Oberzentrum aus vielen Bereichen des Landkreises direkt und ohne Umsteigeerfordernis erreicht. Häufig ist auch das Fahrtenangebot mindestens den Richtwerten entsprechend, aus einigen Bereichen ist die Anbindung sogar besser, als zum jeweiligen Unter- bzw. Kleinzentrum (z. B. Gemeinden Untersiemau und Großheirath). Dennoch wirkt sich auch hier die starke Ausrichtung des gesamten Systems auf den Schülerverkehr in bereits erwähntem Maße aus (stark ausgedünntes Angebot am Vormittag und Abend). Lediglich die an

den Schienenstrecken gelegenen Ortschaften verfügen ganztags über ein regelmäßiges, vertaktetes Angebot in und aus der Kreisstadt.

Auf verschiedenen Relationen, die nicht entsprechend der definierten Standards bedient werden, wird häufig ein lastrichtungsbezogenes Angebot vorgehalten. So wird z. B. vormittags die Anbindung an das Oberzentrum gewährleistet, nachmittags in Gegenrichtung (z. B. Anbindung Autenhausen, Gemeinde Seßlach, an Coburg).

Aus dem östlichen Kreisgebiet ist, nicht zuletzt aufgrund des schulischen Angebotes, eine deutliche Ausrichtung im ÖPNV auf das Mittelzentrum Neustadt b. Coburg erkennbar. Da die betreffenden Linien 8308, 8309 und 8310 jedoch ausschließlich an Schultagen und zu schulverkehrsrelevanten Zeiten verkehren, ist eine Nutzung außerhalb des schulischen Fahrtzwecks nur sehr eingeschränkt möglich. Während ein Großteil der Bevölkerung von Neustadt b. Coburg durch den gemeinsamen Stadtbusverkehr der OVG Sonneberg gut an die Kernstadt angebunden ist, verfügen die südlichen Stadtteile somit außerhalb des Schulverkehrs über kein Angebot.

Bedienungsangebot in den Abendstunden und am Wochenende

Im Vergleich zum Tagesangebot (montags bis freitags) wird das ÖPNV-Angebot im Nahverkehrsraum in den Abendstunden sowie am Wochenende, wie in ländlichen Räumen üblich, noch deutlich reduziert. Lediglich auf den SPNV-Linien besteht auch bis in die späten Abendstunden (ca. 23 Uhr) ein regelmäßiges Bedienungsangebot.

Auf den meisten Linien endet das Bedienungsangebot gegen bzw. vor 19 Uhr. Ausnahmen sind hier neben den SPNV-Linien in der Regel die Linienabschnitte, die auch außerhalb des Schülerverkehrs eine nennenswerte Nachfrage generieren können (z. B. Linien 8301, 8306 abschnittsweise, 8312 abschnittsweise, 8319 abschnittsweise). Auch die Stadtverkehre in Neustadt b. Coburg und Rödental enden bereits vor 19 Uhr.

Während an den Samstagen das Angebot im Landkreis bereits deutlich eingeschränkt wird, wird an Sonn- und Feiertagen neben den SPNV-Linien nur auf ganz wenigen ausgewählten Achsen ein ÖPNV-Angebot bereitgestellt. Neben dem Stadtverkehr Neustadt b. Coburg (OVG-Linie A1-R) verkehren die Linien 8301, 8306, 8312, 8318 und 8319 lediglich auf den jeweiligen Stammstrecken mit zwischen zwei und drei Fahrtenpaaren (tlw. bedarfsgesteuert).

9.1.3 Anschlusssituation

An keinem der Verknüpfungspunkte zum SPNV im Untersuchungsgebiet sind systematische Verknüpfungen erkennbar. Zwar sind in Einzelfällen die An- und Abfahrtszeiten zwischen Bus und Schiene an den Bahnhöfen z. B. in Bad Rodach, Wiesenfeld und Großwalbur aufeinander abgestimmt. Aufgrund der fehlenden Vertaktung bestehen diese Verknüpfungen aber nur zu bestimmten Zeiten. Gleiches gilt für die Abstimmung der Regionalbuslinien an der Verknüpfungshaltestelle Coburg Bahnhof ZOB.



An verschiedenen Haltestellen im Untersuchungsgebiet ergeben sich darüber hinaus über den Tag einzelne Umsteigeverbindungen meist im Schülerverkehr. Diese sind jedoch im Fahrplan nicht ersichtlich und somit insbesondere für den Gelegenheitskunden schwer nachvollziehbar.

9.1.4 Erreichbarkeit wichtiger Ziele

Erreichbarkeit von Einzelhandelsstandorten und medizinischer Versorgung

Die Erreichbarkeit diverser Lebensmittelgeschäfte zur Abdeckung der Grundversorgung ist aus den allermeisten Bereichen des Landkreises in weniger als 30 Minuten (Kombination ÖPNV+Fußweg) gewährleistet. Lediglich einzelne Ortschaften der Städte und Gemeinden Ebersdorf (Oberfüllbach, Kleingarnstadt, Randbereiche Großgarnstadt), Neustadt (Brück, Höhn), Meeder (Mirsdorf) und Bad Rodach (Niederndorf) benötigen mit dem ÖPNV bis zu 45 Minuten in der Anfahrt zum nächsten Lebensmittelgeschäft.¹⁰⁹

Bei der zeitlichen Erreichbarkeit des nächsten Allgemeinmediziners mit dem ÖPNV ist die Situation im Landkreis Coburg ähnlich wie in anderen ländlich geprägten Räumen bereits etwas angespannt. Zwar liegt die ÖPNV-Reisezeit im Hinblick auf die medizinische Versorgung aus den meisten Gebieten noch bei unter einer halben Stunde, im Vergleich zur Situation bei der Lebensmittelversorgung ist die Anzahl der Ortschaften, die mit dem ÖPNV mehr als 30 Minuten bis zum nächsten Arzt benötigen, jedoch höher. Insbesondere gilt dies für verschiedene Ortschaften aus dem Itzgrund.¹¹⁰

Die für den Landkreis Coburg relevanten Krankenhaus- und Klinikstandorte befinden sich in Coburg und (bedingt) Neustadt b. Coburg. Das Klinikum in Coburg wird umfänglich vom Stadtbuss erschlossen. Aus dem Raum Weidhausen – Ebersdorf b. Coburg – Grub am Forst besteht zudem eine direkte und regelmäßige Anbindung des Klinikums mit der Linie 8306. Das Krankenhaus in Neustadt b. Coburg wird über die Linie A1-B des Stadtverkehrs Neustadt b. Coburg erschlossen.

Erreichbarkeit von Arbeitsplatzstandorten

Die meisten der größeren Firmen und Arbeitsplatzschwerpunkte, die eine gewisse Relevanz für den ÖPNV aufweisen, sind räumlich vom ÖPNV erschlossen. So befinden sich die größten Arbeitgeber im Landkreis, die Firmen Haba und Valeo in direkter Lage zum Bahnhof Bad Rodach. Gleiches gilt auch für die größten Arbeitgeber in Rödental (u. a. Firma St. Gobain), Meeder und Neustadt b. Coburg. Punktuell treten Defizite in der Erschließung im Umfeld einzelner Gewerbegebiete auf, wobei Ge-

¹⁰⁹ Quelle: Müller-Teut & Bork GbR Systementwicklung & Analyse, Erreichbarkeitsmodellierung.

¹¹⁰ ebenda

werbegebiete in den hier vorliegenden Größenordnungen bzw. Strukturen erfahrungsgemäß eher geringere Potenziale für den ÖPNV aufweisen. Für diese Gebiete erfolgt eine Bewertung der Situation vor Ort.

Zu berücksichtigen ist insgesamt, dass gerade im produzierenden Gewerbe häufig im Schichtbetrieb gearbeitet wird und eine ÖPNV-Erschließung durch ein System, welches in seiner Hauptaufgabe auf den Schulverkehr ausgerichtet ist, nur sehr eingeschränkt möglich ist.

Erreichbarkeit von weiteren wichtigen (Freizeit-) Zielen

Die meisten Freizeit- und Ausflugsziele im Landkreis Coburg sind zwar räumlich mit dem ÖPNV erschlossen, aufgrund der Ausrichtung des ÖPNV im Landkreis auf den Schulverkehr ist die zeitliche Erreichbarkeit jedoch nicht immer mit der zeitlichen Ausrichtung des Freizeitverkehrs zu vereinbaren. Mit Ausnahme des Hallen- und Freizeitbad Aquaria in Coburg und der Therme Natur in Bad Rodach weisen die meisten der übrigen Freizeit- und Naherholungsziele im Nahverkehrsraum jedoch aufgrund der Besucherstruktur und Besucherzahlen insgesamt eine eher untergeordnete Relevanz für den ÖPNV aus.

9.2 Bewertung der Systemtransparenz im Regionalbusverkehr im Landkreis Coburg

9.2.1 Netz- und Angebotstransparenz

Die Linien im Landkreis Coburg sind durch eine unterschiedliche Ausprägung der Bedienungsangebote gekennzeichnet. Es reicht von Linien, die tagesdurchgängig ein regelmäßiges Angebot aufweisen bis zu Linien, die ausschließlich im Schulverkehr verkehren.

Die Transparenz des ÖPNV-Angebotes im Nahverkehrsraum wird durch die z. T. stark mäandrierenden und variierenden Linienwegführungen, teilweise auch außerhalb der schulverkehrsrelevanten Zeiten, eingeschränkt. Erschwerend kommt hinzu, dass innerhalb des Liniennetzes eine Unterscheidung der Linien nach ihrer Angebotsqualität anhand nachvollziehbarer funktionaler Kriterien kaum möglich ist (z. B. einheitliche Liniensystematik), so dass für den Kunden stärkere Hauptlinien kaum von schwächeren Ergänzungslinien zu unterscheiden sind.



Tabelle 26: Darstellung der variierenden Linienführungen einer Linie am Beispiel der Linie 8319 (Coburg – Untersiemau – LIF/ Itzgrund – Bamberg)

Nr.	Variierende Linienführung im Linienweg der Linie 8319
1	Coburg Bf./ZOB – [Erschließung in CO und Creidlitz] – Creidlitz Bf. – Creidlitz Süd – Niederfüllbach – Meschenbach Gh. Bräustüble – Untersiemau Coburger Straße – Untersiemau Rathaus Süd – Großheirath – Rossach – Abzw. Schottenstein – Gleußen Ort – Kaltenbrunn – Untermerzbach – Kaltenbrunn Süd 4 – Lahm
2	Coburg Bf./ZOB – [Erschließung in CO und Creidlitz] – Creidlitz Bf. – Creidlitz Süd – Niederfüllbach – Meschenbach Gh. Bräustüble – Untersiemau Coburger Straße – Untersiemau Steineller – Obersiemau – Buch am Forst – Lichtenfels Bf.
3	Coburg Bf./ZOB – Untersiemau Coburger Straße – Untersiemau Rathaus Süd – Großheirath – Rossach – Abzw. Schottenstein – Gleußen – Kaltenbrunn – Untermerzbach – Recheldorf – Hemmendorf – Lahm
4	Coburg Bf./ZOB – Untersiemau Rathaus Süd
5	Coburg Bf./ZOB – CO Kongresshaus/Ket.anger – Creidlitz Süd – Niederfüllbach – Meschenbach Gh. Bräustüble – Weißenbrunn am Forst – Untersiemau Schule
6	Haarth Abzw. Hohenstein – Stöppach – Scherneck – Ziegelsdorf – Untersiemau Schule
7	Schafhof – Wohlbach – Untersiemau Schule – Großheirath – Rossach – Gossenberg – Watzendorf – Neuses an den Eichen – Buchenrod
8	Coburg Bf./ZOB – CO Kongresshaus/Ket.anger – Finkenau – Tribsdorf – Haarth – Stöppach – Scherneck – Untersiemau Schule
9	Witzmannsberg – Eicha – Schorkendorf – Siebenwind – Ahorn – Untersiemau Schule
10	Untersiemau Schule – Untersiemau Steineller – Obersiemau – Buch am Forst
11	Coburg Schaumberger Schule – CO Bf./ZOB – CO Kongresshaus/Ket.anger – Creidlitz Süd – Niederfüllbach – Meschenbach – Weißenbrunn am Forst – Untersiemau Steineller – Obersiemau Schulbushaltestellen – Birkach am Forst – Obersiemau B289 – Buch am Forst (– Großheirath Rossach – Neuses a. d. Eichen – Schottenstein – Gleußen – Herreth – Kaltenbrunn)
12	Coburg Bf./ZOB – [Erschließung in CO und Creidlitz] – Creidlitz Bf. – Creidlitz Süd – Niederfüllbach – Meschenbach Gh. Bräustüble – Weißenbrunn am Forst – Untersiemau Rathaus Süd – Großheirath – Rossach
13	Coburg Bf./ZOB – CO Kongresshaus/Ket.anger – Finkenau – Tribsdorf – Haarth – Stöppach – Scherneck – Untersiemau Schule – Obersiemau Schulbushaltestellen – Birkach am Forst – Obersiemau B289 – Buch am Forst – Lichtenfels Bf.
14	Coburg Schaumberger Schule – CO Bf./ZOB – [Erschließung in CO und Creidlitz] – Creidlitz Bf. – Creidlitz Süd – Niederfüllbach – (Ziegelsdorf –) Meschenbach – Weißenbrunn am Forst – Untersiemau Rathaus Süd (– Gossenberg – Watzendorf – Neuses a. d. Eichen – Welsberg – Schottenstein – Gleußen – Herreth – Kaltenbrunn)
15	Coburg Bf./ZOB – CO Kongresshaus/Ket.anger – Untersiemau – Obersiemau B 289 – Buch am Forst
16	Coburg Bf./ZOB – [Erschließung in CO und Creidlitz] – Creidlitz Bf. – Creidlitz Süd – Niederfüllbach – Meschenbach Gh. Bräustüble – Untersiemau Coburger Straße –

	Untersiemau Rathaus Süd – Großheirath Ortsmitte – Rossach – Abzw. Schottenstein – Gleußen Ort – Kaltenbrunn – Untermerzbach – Memmelsdorf – Recheldorf – Hemmendorf – Lahm
17	Coburg Schaumberger Schule – CO Bf./ZOB – CO Kongresshaus/Ket.anger – (Finkenau) – Triebsdorf – Haarth – Stöppach – Scherneck – Ziegelsdorf – Gossenberg – Watzendorf – Neuses a. d. Eichen (- Welsberg – Schottenstein – Gleußen – Herreth – Kaltenbrunn)
18	Coburg Schaumberger Schule – CO Bf./ZOB – <i>[Erschließung in CO und Creidlitz]</i> – Creidlitz Bf. – Creidlitz Süd – Niederfüllbach – Meschenbach – Weißenbrunn am Forst – Untersiemau – (Obersiemau B 289 – Buch am Forst –) Großheirath – Rossach
19	Coburg Schaumberger Schule – CO Bf./ZOB – CO Kongresshaus/Ket.anger – Triebsdorf – Haarth – Stöppach – Scherneck – Untersiemau – (Obersiemau B 289 – Buch am Forst –) Großheirath (– Rossach)
(20)	Lahm – Bamberg

Hinweise:

- häufig bestehen außerdem innerorts unterschiedliche Linienführungen in den Kommunen; diese sind nicht explizit mit aufgeführt, bestehen jedoch umfangreich insbesondere in Coburg und Untersiemau
- () nur zum Aussteigen

Auch die fehlende Vertaktung wirkt sich, vor allem für Gelegenheitskunden, negativ auf die Begreifbarkeit des Systems aus. Ständig wechselnde Abfahrtsminuten sowie Bedienungszeitlücken im Tagesgang auch auf den wenigen taktorientierten Linien stellen gerade für Neu-/ Gelegenheitskunden sowie für Spontanfahrten eine Hemmschwelle für die Nutzung des ÖPNV dar.

Ein positiver Aspekt ist die konsequente Ausrichtung aller Linien im Nahverkehrsraum auf die zentralen Orte. Die meisten Linien sind radial auf das Oberzentrum Coburg ausgerichtet, die Linien 8308, 8309 und 8310 im östlichen Kreisgebiet außerdem bzw. ausschließlich auf das Mittelzentrum Neustadt bei Coburg.

9.2.2 Parallelverkehr

Die im Untersuchungsgebiet in gleichen Bedienungskorridoren neben Bahnlinien verlaufenden Buslinien dienen vorwiegend der Feinerschließung der abseits der Bahnstrecken gelegenen Ortschaften. Das Busnetz ergänzt das Schienenangebot dergestalt, dass es eine flächenhafte Erschließung der angrenzenden Siedlungsgebiete sichert und darüber hinaus als Zubringer zur Schiene fungiert. Eine konkurrierende Wirkung der Buslinien gegenüber dem SPNV wird hierbei nicht gesehen.

Mit der Umsetzung des neuen SPNV-Konzeptes im Jahr 2011 wurde auch die Situation im straßengebundenen ÖPNV geprüft und punktuell bereits angepasst (z. B. Linien 8312, 8313, 8315). Dennoch sollte bei diesem systembedingten „Nebeneinander“ von Bus und Bahn erneut überprüft werden, ob nicht die Möglichkeit besteht, die Angebote noch besser miteinander abzustimmen, das heißt möglichst zu verhindern, dass Busse fahrplanmäßig erst kurz nach Abfahrt des Zuges den



Bahnhof erreichen. Eine solche Entzerrung könnte auf verschiedenen Relationen ohne Mehraufwand eine Verbesserung der Bedienungsqualität bieten (z. B. Linie 8306 am Bahnhof Ebersdorf b. Coburg).

Nur in einzelnen Bereichen im östlichen Kreisgebiet erfolgt außerdem eine räumlich parallele Bedienung im Busverkehr, die aber insbesondere aufgrund der fehlenden Vertaktung sowie der variierenden Linienwegführung kaum zeitliche Überschneidungen bietet. Als konkurrenzierende Parallelverkehre werden also auch diese nicht gewertet, dennoch hat ein solches „Nebeneinander“ von Linien zur Folge, dass das Angebot sich nur sehr schlecht kommunizieren lässt. In solchen Bereichen können sogenannte Gesamtfahrpläne eine bessere Übersicht über das komplette Fahrplanangebot schaffen.

9.2.3 Fahrgastinformation

Die zentralen Informationen zum Fahrplanangebot sollten vollständig, leicht verständlich und jedem (potenziellen) Fahrgast zugänglich sein. Neben den Aushangfahrplänen an Haltestellen zählen zu den wichtigsten Instrumenten der Fahrgastinformation Linienfahrpläne, in denen die Fahrtenverläufe sowie die Fahrzeiten leicht verständlich dargestellt werden. Die einzelnen Linienfahrpläne sind im Internet auf der Homepage des Landkreises (link zur Arge ÖPNV) veröffentlicht und können bei den jeweiligen Verkehrsunternehmen erfragt werden. Aufgrund der zum Teil stark variierenden Linienverläufe, die sich mitunter abschnittsweise ergänzen, ist es für den Neukunden bzw. den Gelegenheitsfahrer jedoch schwer, allein mit Blick auf die Linienfahrpläne die für ihn richtige Fahrtbeziehung herauszufiltern. Hilfreich wären hier Korridorfahrpläne, in denen relationsbezogen alle Fahrtmöglichkeiten dargestellt sind (insbesondere im östlichen Untersuchungsraum). Diese gibt es zurzeit im Landkreis nicht.

Gerade für ländliche Regionen mit vergleichsweise schwer kommunizierbarem Fahrplanangebot bieten elektronische Fahrpläne mitunter eine erhebliche Erleichterung in der Angebotsdarstellung. Über das Fahrplanprogramm der BEG „Bayern Fahrplan für Bus und Bahn“ können die verschiedenen Fahrtmöglichkeiten im Nahverkehrsraum (in Echtzeit) herausgefiltert werden, so dass hier eine umfassende Informationsmöglichkeit besteht.

Positiv anzumerken sind die umfangreichen Informationen, die dem Fahrplanbuch entnommen werden können. Neben einer Linienübersicht und weitergehenden Informationen zum Tarif (inkl. Tarifinformationen zu den Stadtverkehren in Rödental und Neustadt b. Coburg) sind darüber hinaus auch wichtige (Ausflugs-) Ziele im Nahverkehrsraum mit der entsprechenden ÖPNV-Anbindung dargestellt.

Positiv ist außerdem, dass die Fahrpläne des SPNV im Fahrplanbuch des Regionalverkehrs abgebildet sind, möglichen Verknüpfungen zwischen Bus und Schiene an SPNV-Haltestellen sind jedoch nicht dargestellt. Desgleichen gilt für mögliche Anschlüsse im Busverkehr.

Wünschenswert wäre eine Darstellung der Informationen für Mobilitätseingeschränkte, wie eine Auflistung der barrierefrei ausgebauten Haltestellen im

Liniennetz, um so auch mobilitätseingeschränkten Personen die Nutzung des ÖPNV zu erleichtern (vgl. Darstellung der barrierefrei nutzbaren Haltestellen im Liniennetzplan der SÜC).

Die Homepage der ARGE ÖPNV enthält verkehrsmittelübergreifende Informationen zu den Mobilitätsangeboten im Nahverkehrsraum. Neben den Angeboten im ÖPNV (Regional- und Stadtverkehre) sind auch Informationen zu Fernbusanbindungen, zur Coburger Mitfahrbörse und zum Coburger Car-Sharing-Verein „Autoparat“ abrufbar, darüber hinaus Nützliches für Radfahrer und Fußgänger in Coburg.

Die meisten Haltestellen im Landkreis sind mit den Grundinformationen, also mindestens mit linienbezogenen Fahrplänen sowie einer Telefonnummer, ausgestattet. Über weitergehende Informationen wie Liniennetzpläne verfügen i. d. R. lediglich zentrale Haltestellen in den Stadtverkehrs-Städten Rödenthal und Neustadt b. Coburg.



Abbildung 11: Ausstattung von Haltestellen mit Fahrgastinformationen (links: Stadtverkehr Rödenthal, Stadtzentrum Rathaus; rechts: OVF, Ebersdorf (b. Co.) Kirche)

In der Stadt Coburg sind wichtige Haltestellen mit dynamischen Informationssystemen (DFI) ausgestattet. Neben den An- und Abfahrtszeiten der Linien der SÜC werden an den Haltestellen, die auch vom Regionalverkehr bedient werden, auch diese Linien entsprechend angezeigt (z. B. Bahnhof/ ZOB Coburg).

9.2.4 Tarif

Die Transparenz des ÖPNV-Tarifsystems ist infolge der unterschiedlichen Systeme, die im Landkreis zur Anwendung kommen nur bedingt als gut zu bewerten.

Zwar gibt es eine gegenseitige Fahrscheinanerkennung von SÜC und OVF im Rahmen der VGC, darüber hinaus gibt es jedoch auch gesonderte Fahrscheine für Linien der OVF außerhalb der VGC, jeweils eigene Tarife für die Stadtverkehre in Rödenthal und Neustadt b. Coburg und gemeinsame Fahrausweise Bus/Schiene auf

den OVF-Linien. Dies kann insbesondere für Gelegenheitsnutzer eine nicht zu unterschätzende Zugangshemmnis zum ÖPNV darstellen.

Das Fahrscheinsortiment umfasst das in Verkehrsgemeinschaften gängige Angebot von Einzelfahrscheinen, Mehrfahrtenkarten, Zeitfahrausweisen, Angebote für Familien und Studenten sowie gezielte Freizeitangebote wie Ferienpass und Museumskarte.

9.3 Probleme im Betriebsablauf (Pünktlichkeit)

Die Pünktlichkeit des Busverkehrs, und damit die Verlässlichkeit, ist ein wesentliches Qualitätsmerkmal des ÖPNV.

Betriebliche Defizite entstehen in der Regel durch Störungen im Verkehrsfluss, meist hervorgerufen durch Baustellen oder hohe Verkehrsbelastungen durch den motorisierten Individualverkehr. Auch nicht planbare Wartezeiten an LSA und Bahnübergängen stellen Behinderungen dar.

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurden von der OVF einzelne Behinderungen im Regionalbusverkehr genannt. Zu erheblichen Beeinträchtigungen des Betriebsablaufes kommt es insbesondere in Coburg im Bereich der Callenberger Unterführung in Fahrtrichtung ZOB. Darüber hinaus stellen auch die Bahnübergänge im gesamten Stadtgebiet Problempunkte dar, die zu regelmäßigen Verspätungen beitragen.¹¹¹

Beeinträchtigungen der Betriebsabwicklung resultieren außerdem aus parkenden Pkw im Haltestellenbereich. Konkret benannt wurde hier die Haltestelle Coburg Hindenburgstraße/Post.

¹¹¹ Quelle: schriftliche Befragung der OVF im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans für Stadt und Landkreis Coburg im Winter 2013/14.

9.4 Barrierefreiheit im ÖPNV im Regionalbusverkehr im Landkreis Coburg

9.4.1 Fahrzeuge im Regionalbusverkehr

Zum Analysezeitpunkt (Winter 2013/2014) werden im Regionalverkehr 41 Fahrzeuge mit Niederflurtechnik (ca. 40%) eingesetzt. Über Rampen verfügen nur 21 Busse (ca. 20%), Hublifte für Rollstuhlfahrer gibt es in 5 Fahrzeugen (< 5%).¹¹².

Dieser Ausstattungsstand bzgl. der Barrierefreiheit wird, auch für einen eher ländlichen Raum, als unterdurchschnittlich eingeschätzt und ist durch den hohen Anteil an Kombi- und Reisebussen mit Einsatz im Linienverkehr begründet.

9.4.2 Haltestellen

Aufgrund der Komplexität der Thematik kann im Nahverkehrsplan nicht für alle Komponenten des ÖPNV-Systems und für alle Formen von Mobilitätseinschränkungen eine detaillierte und vollständige Defizitliste erstellt werden. Vielmehr soll beispielhaft auf allgemeine und übergeordnete Mängel hingewiesen werden, die zu einer deutlichen Beeinträchtigung einer barrierefreien Reisekette führen.

Im Nahverkehrsplan des Landkreises Coburg wird der Fokus bei der Bewertung der Barrierefreiheit

- auf die Erreichbarkeit/ den Zugang zur Haltestellenkante,
- auf den stufenfreien Einstieg in das bzw. der Ausstieg aus dem Fahrzeug und
- auf die Ausrüstung der Haltestellen mit taktilen Bodenindikatoren

gelegt.

Grundsätzlich geht der Begriff „Barrierefreiheit“ jedoch über die genannten Kriterien hinaus und umfasst entsprechend BGG alle potenziellen Nutzer mit Mobilitätseinschränkung (z. B. Hochbetagte, Kleinwüchsige, Personen mit Orientierungsschwierigkeiten, Personen mit Gleichgewichtsstörungen, Personen mit geistiger Behinderung etc.).

Im Hinblick auf die Barrierefreiheit muss die Situation im Landkreis Coburg als stark verbesserungswürdig eingeschätzt werden. Nur wenige Haltestellen im Untersuchungsgebiet sind barrierefrei nutzbar. Konkrete Daten liegen nicht vor, so dass im NVP ein beispielhafter Auszug zur Einschätzung der Gesamtsituation gegeben wird.

Neben dem meist fehlenden niederflurgerechten Ausbau der Haltestellen ist auch der Ausbauzustand in Bezug auf taktile Leitsysteme im Landkreis Coburg als stark defizitär zu bewerten. Lediglich wenige Haltestellenbereiche sind überhaupt mit taktilen Bodenindikatoren ausgerüstet, auch viele der bereits niederflurgerecht ausgebauten Haltestellen verfügen nicht über Leitsysteme.

¹¹² ebenda



Problematisch ist die Situation außerdem an vielen Haltestellen hinsichtlich der Anfahrbarkeit der Haltestellenkante (z. B. Haltestelle Rödental, Marktplatz). Zu kurze Busbuchten und/ oder ungeordnetes Parken lassen oftmals auch bei Haltestellen mit Hochborden fahrdynamisch kein paralleles Anfahren an den Bordstein zu.

Der fehlende barrierefreie Ausbau von Haltestellen in Bereichen mit gesteigertem Bedarf (z. B. Behindertenwerkstätten in Seßlach, Niederfüllbach etc.) bedingt ungünstige Ein-, Aus- und Umsteigesituationen, die sich zusätzlich auch negativ auf die Pünktlichkeit auswirken können.

Die Stadt Neustadt b. Coburg forciert seit einiger Zeit den Haltestellenausbau. Ein positives Erscheinungsbild zeigt z. B. der Arnoldplatz. Der gesamte Platz erscheint in einem freundlichen Bild. Neben der zentralen Lage wirken sich der verglaste Unterstand sowie der großzügige und offene Haltestellenbereich positiv auf das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste aus. Im Hinblick auf die barrierefreie Gestaltung weisen die Haltepositionen richtungsbezogen jedoch deutliche Unterschiede auf. Während die Nordseite mit Hochborden ausgestattet ist, die die Nutzung des ÖPNV an dieser Halteposition für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen erleichtern, fehlen in der Gegenrichtung entsprechende Ausstattungselemente, hier liegt der Fokus eindeutig auf der Integration ins Stadtbild (vgl. Abbildung 12 und Tabelle 27).

Auch die Haltestelle Bürgerhaus in Ahorn ist eine positives Beispiel im Hinblick auf den niederflurgerechten Ausbau. Ein taktiles Leitsystem für Blinde und Sehbehinderte fehlt jedoch.



Abbildung 12: Beispiel für zentrale Haltestelle mit (richtungsbezogen) hohem Ausbaustand im Hinblick auf die Barrierefreiheit (links: Neustadt, Arnoldplatz, Nordseite; rechts: Ahorn, Bürgerhaus)

Tabelle 27 enthält eine Einschätzung zur Barrierefreiheit an ausgewählten Verknüpfungspunkten und Haltestellen im Landkreis Coburg.

Tabelle 27: Einschätzung zur Barrierefreiheit an ausgewählten Verknüpfungspunkten und Haltestellen im Landkreis Coburg

	<p>Rödental, Stadtzentrum Rathaus</p> <ul style="list-style-type: none">• Haltestelle nicht spaltfrei anfahrbar, Radien zu eng• kein niederflurgerechter Bord, keine gerade Haltestellenkante• Poller behindern Ein- und Ausstieg (Rollatoren, Kinderwagen, Rollstühle)
	<p>Ebersdorf b. Coburg, Bahnübergang</p> <ul style="list-style-type: none">• kein niederflurgerechter Bord• Busbucht zu kurz, Haltestellenkante dadurch nicht bordsteinparallel und spaltfrei anfahrbar (Südseite; an Nordseite Haltestellenkante gut anfahrbar)• kein taktiles Leitsystem
	<p>Neustadt b. Coburg, Bahnhof</p> <ul style="list-style-type: none">• Haltestelle nicht baulich herausgebildet, Beparken durch PKW• unzureichende Ausstattung für einen Verknüpfungspunkt SPNV/ Bus



**Neustadt b. Coburg, Arnoldplatz
(Südseite)**

- kein niederflurgerechter Bord
- kein taktiler Leitsystem
- Natursteinpflaster beeinträchtigt Orientierbarkeit für Blinde



Bad Rodach, Marktplatz

- kein niederflurgerechter Bord
- kein taktiler Leitsystem
- Möblierung, Schilder und Bepflanzung behindern Ein- und Ausstieg



Tambach

- keine niederflurgerechte Ausbildung
- unzureichende Ausstattung für Haltestelle an einem regional wichtigen Freizeitziel



Neustadt b. Coburg, Busbahnhof

- Hochbord
- kein taktiles Leitsystem



**Neustadt b. Coburg, Schule
Heubischer Straße**

- kein niederflurgerechter Bord
- kein taktiles Leitsystem



Scherneck, Kirche

- kein niederflurgerechter Bord
- kein taktiles Leitsystem
- Haltestelle nicht baulich herausgebildet, potenziell Beparken durch PKW





Meeder, Bahnhof

- kein niederflurgerechter Bord
- kein taktiler Leitsystem

9.4.3 Fazit

Die Beförderungsqualität an den Haltestellen im Nahverkehrsraum ist unterschiedlich ausgeprägt. Insgesamt muss die Situation an vielen Bushaltestellen im Landkreis Coburg hinsichtlich der Barrierefreiheit als verbesserungswürdig eingeschätzt werden. Neben den Defiziten im Zugang zum Fahrzeug sind darüber hinaus nur wenige Bushaltestellen mit einem taktilen und optischen Leitsystem ausgestattet. In der Konsequenz sind viele ÖPNV-Zugangsstellen im Kreisgebiet von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen nicht ohne Hilfe nutzbar.

Die Informationsmedien der den Landkreis Coburg bedienenden Verkehrsunternehmen sind hinsichtlich der Informationen für Mobilitätseingeschränkte als ausbaufähig zu bewerten.

Wünschenswert wären umfassendere Aussagen für mobilitätseingeschränkte ÖPNV-Nutzer in den print-Medien, z. B.

- Auflistung der Linien mit verbindlichem Einsatz von Bussen mit Rampen und
- Auflistung der niederflurgerecht ausgebauten Haltestellen im Fahrplanbuch (vgl. Liniennetzplan Stadtbus Coburg)

Gemäß dem PBefG und dem BGG nimmt die Bedeutung einer barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV deutlich zu.

Insgesamt ergibt sich vor dem Hintergrund der Anforderungen aus dem vorliegenden Nahverkehrsplan an einen „barrierefreien ÖPNV“ sowie den Anforderungen aus BGG und PBefG ein deutlicher Handlungsbedarf.

9.5 Anmerkungen der Städte und Gemeinden

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurden im Herbst 2013 alle Städte- und Gemeinden im Nahverkehrsraum hinsichtlich ihrer Anregungen und Hinweise zur Nahverkehrsplanung befragt. Von den Kommunen wurde dabei neben konkreten Problemen zu bestimmten Linien die Verbesserung des Bedienungsangebotes als maßgebliches Schwerpunktthema genannt.¹¹³

Eine Übersicht über alle genannten Anmerkungen ist im Anlagenband I dokumentiert.

9.6 Zusammenfassung der Stärken und Schwächen im Regionalbusverkehr im Landkreis Coburg

Tabelle 28: Übersicht über die Stärken des ÖPNV im Landkreis Coburg

Angebotsqualität
<ul style="list-style-type: none"> • flächendeckend grundsätzlich gute (dem Bedarf im ländlichen Raum angemessene) räumliche Erschließungsqualität ohne gravierende Mängel; kleinere Defizite konzentrieren sich weitgehend auf die Siedlungsrandlagen mit eher geringem Fahrgastpotenzial • die zentralen Bereiche der Kommunen sowie größere zusammenhängende Siedlungen sind gut an den ÖPNV angeschlossen • insgesamt gutes Bedienungsangebot; insbesondere im Stadt-Umland-Bereich von Coburg sowie entlang der SPNV-Korridore besteht ein gutes und dichtes ÖPNV-Angebot
Systemtransparenz
<ul style="list-style-type: none"> • Linienfahrpläne über die Homepage des Landkreises bzw. der Arge ÖPNV Stadt und Landkreis Coburg abrufbar • Fahrpläne des SPNV sind im Fahrplanbuch aufgeführt • umfangreiche Fahrgastinformationen im Fahrplanbuch (z. B. Linienübersicht, weitergehenden Informationen zum Tarif, wichtige (Ausflugs-) Ziele im Nahverkehrsraum) • alle Fahrpläne sind digital hinterlegt, so dass Fahrtrelationen mit dem Bayernfahrplan abgerufen werden können • umfangreiches und zielgruppenorientiertes Fahrscheinsortiment

¹¹³ Quelle: Befragung der Städte und Gemeinden im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans im Herbst 2013.



Tabelle 29: Übersicht über die Schwächen des ÖPNV im Landkreis Coburg

<p>Angebotsqualität</p> <ul style="list-style-type: none"> • stark ausgedünntes bzw. unzureichendes Bedienungsangebot in der schulfreien Zeit vor allem aus den östlichen Bereichen des Landkreises • stark ausgedünntes Angebot am Wochenende auf allen Linien, sonntags verkehren lediglich einzelne starke Linien • punktuell Defizite in der Erreichbarkeit des Gemeindezentrums bzw. des Oberzentrums Coburg • partiell Defizite im Abendverkehr (Bedienung nach 18 Uhr nur entlang der Hauptachsen)
<p>Systemtransparenz</p> <ul style="list-style-type: none"> • eingeschränkte Angebots- und Systemtransparenz (wechselnde Linienführung, Bedienungslücken) • häufig unübersichtliche Liniennetzstruktur mit stark mäandrierender Führung • keine Unterscheidung der Linien hinsichtlich ihrer Angebotsqualität • Defizite in der Fahrgastinformation (z. B. fehlende Korridorfahrpläne, fehlende Darstellung möglicher Anschlüsse im Busverkehr, keine Information für Mobilitätseingeschränkte zur Nutzung des ÖPNV) • Defizite in der Transparenz des Tarifsystems aufgrund der unterschiedlichen Systeme, die zur Anwendung kommen
<p>Beförderungsqualität</p> <ul style="list-style-type: none"> • Defizite in der Ausstattung und Gestaltung an vielen Haltestellen und Verknüpfungspunkten, insbesondere mit Blick auf die barrierefreie Ausgestaltung und Fahrplaninformationen

9.7 Bewertung des Stadtverkehrs in der Stadt Coburg

9.7.1 Angebotsqualität

Erschließungswirkung

In der Stadt Coburg wird insgesamt eine gute bis sehr gute räumliche ÖPNV-Erschließungswirkung erreicht. Der Erschließungsgrad beträgt insgesamt über 95%.

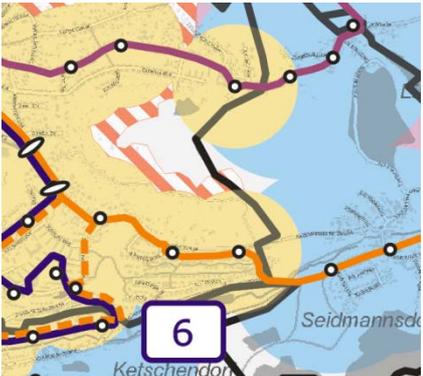
Die wichtigsten ÖPNV-affinen Infrastruktureinrichtungen verfügen über eine direkte Anbindung (z. B. Hochschule Coburg, Klinikum Coburg, Gewerbegebiet „Lauterer Höhe“). Es besteht eine weitgehend „harmonische“ ÖPNV-Erschließung des Stadtgebietes. Die zentralen Bereiche der Stadtteile sind durch eine hohe Erschließungswirkung gekennzeichnet, aufgrund der vergleichsweise kleinteiligen Netzstruktur gibt es lediglich punktuell kleinere Lücken in der Erschließung, insbesondere in den Randbereichen der Siedlungsgebiete sowie in klassischen „Zwischenlagen“ zwischen Hauptachsen.

Die Einwohnerbetroffenheit in diesen Bereichen ist vor dem Hintergrund der, bezogen auf die Gesamtstadt, vergleichsweise geringen Einwohnerzahlen in weitgehend allen Bereichen als nicht gravierend zu betrachten. Tabelle 30 beschreibt die nicht erschlossenen Gebiete im Stadtgebiet.

Tabelle 30: Bereiche mit Erschließungsdefiziten in der Stadt Coburg

Stadtbereich/ betroffene Bevölkerung (geschätzt)	Bewertung der Situation	Handlungsbedarf
Cortendorf 	<ul style="list-style-type: none"> AOK-Hauptgeschäftsstelle am Rand des 500m-Einzugsbereiches der Haltestelle Kleingartensiedlung an der Gärtnersleite nicht erschlossen. Entfernung bis zur nächsten Haltestelle bis ca. 1.000 m (Stadtbus-Linie 3 im 30-Minuten-Takt). 	sehr geringer Handlungsbedarf
Kernstadt (Westen)/ Neuses 	<ul style="list-style-type: none"> Westlicher Siedlungsrandbereich an der Von-Thümmel-Straße und Falkeneggstraße (ca. 20 Ein- und Zweifamilienhäuser) Gebiet in klassischer Randlage Lage am Rand des 300m-Einzugsbereichs verschiedener Haltestellen der Linie 6 im 30-Minuten-Takt (bzw. 7 stündlich im Freizeitliniennetz) Entfernung bis ca. 500 m zur nächsten Haltestelle. 	sehr geringer Handlungsbedarf

Stadtbereich/ betroffene Bevölkerung (geschätzt)	Bewertung der Situation	Handlungsbedarf
<p>Kernstadt (Südwesten)</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Siedlungsbereich entlang des Heckenwegs (ca. 50 Einfamilienhäuser) • Lage am Rand des 300m-Einzugsbereichs verschiedener Haltestellen der Linien 2, 3 und 7 im 30-Minuten-Takt; dichtes Bedienungsangebot durch zeitlichen Versatz der beiden Linien • Gebiet liegt zwischen zwei ÖPNV-Korridoren • Entfernung ca. 500 m zur nächsten Haltestelle. 	<p>geringer Handlungsbedarf</p>
<p>Kernstadt (Mitte)</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • einzelne Mehrfamilienhäuser im Bereich Kalenderweg • Lage am Rand des 300m-Einzugsbereichs verschiedener Linien im Stadtbus- und Regionalverkehr (Linien 1, 1A, 8313 und 8315) • Entfernung bis ca. 500 m zur nächsten Haltestelle. 	<p>kein Handlungsbedarf</p>
<p>Kernstadt (im Osten)</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Einzelne Ein- und Zweifamilienhäuser am Wolfsgaben, im Köcherweg, Hahnweg und Beerhügel nicht erschlossen (ca. 25 Einfamilienhäuser) • Lage am Rand des 300m-Einzugsbereichs verschiedener Haltestellen der Linie 3 mit Bedienung im 30-Minuten-Takt • Lage am Rand des 300m-Einzugsbereichs verschiedener Haltestellen der Linie 5 mit einzelnen Fahrten und Linientaxi Linie 8 im 120-Minuten-Takt • augenscheinlich hohe Pkw-Affinität 	<p>geringer Handlungsbedarf</p>

<p>Kernstadt (Osten)</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Siedlungsbereich nördlich „Lange Gasse“ liegt außerhalb der definierten Einzugsbereichs (Ein- bis Zweifamilienhausbebauung; ca. 65 Wohnhäuser). • Lage am Rand des 300m-Einzugsbereichs verschiedener Haltestellen der Linie 5 (und Lini-entaxi Linie 8 im 120-Minuten-Takt) • Gebiet liegt zwischen zwei ÖPNV-Korridoren • Entfernung bis ca. 500 m zur nächsten Haltestelle. • augenscheinlich hohe Pkw-Affinität 	<p>gering</p>
<p>Kernstadt (Südosten)/ Seidmannsdorf</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • einzelne Ein- und Zweifamilienhäuser und Höfe zwischen Eupenstraße und Eckardtsberg nicht erschlossen. • Lage am Rand des 300m-Einzugsbereichs verschiedener Haltestellen der Linien 5 und 7 jeweils im 30-Minuten-Takt. • Gebiet liegt zwischen zwei ÖPNV-Korridoren • Entfernung bis ca. 500 m zur nächsten Haltestelle. 	<p>kein Handlungsbedarf</p>

Aus den hier dargestellten Erschließungsdefiziten lässt sich nicht unmittelbar ein Handlungsbedarf ableiten. Es ist im Einzelfall zu prüfen, ob sich eine wirtschaftlich vertretbare und betrieblich bzw. verkehrlich sinnvolle ÖPNV-Erschließung auf Basis des vorhandenen Marktpotenzials umsetzen lässt.

Karte 11: ÖPNV-Erschließung Stadt Coburg

Bedienungsqualität

Die im Stadtbusverkehr Coburg erreichte Marktausschöpfung von 80 Fahrten pro Einwohner und Jahr kann als Erfolg und als grundsätzliche Bestätigung des derzeitigen ÖPNV-Angebotes gewertet werden. Der 30-Minuten-Grundtakt, der derzeit im Stadtbus-System vorgehalten wird, ist typisch für Stadtverkehre in ähnlicher Größenordnung und mit entsprechender Zentralität und Struktur.

Aufgrund der sternförmigen Ausrichtung des Busnetzes auf die Innenstadt und der Bedienung der zentralen Busachse Mohrenstraße durch alle Stadtbus-Linien sind die

Ziele in der Innenstadt aus allen Stadtteilen ohne Umstieg erreichbar. ÖPNV-relevante Ziele wie die Hochschule und das Klinikum sind i. d. R. mit einmaligem Umstieg erreichbar. Das Prinzip des „Teilrendezvous“ an der zentralen Haltestelle Theaterplatz bietet für diese und auch alle anderen stadtteilverknüpfenden Relationen tagsüber maximale Wartezeiten von 15 Minuten. Am Wochenende und abends, wenn die meisten Linien im 60-Minuten-Takt verkehren, wird ein Rund-um-Anschluss gewährleistet.

Bereiche im SÜC-Bedienungsgebiet, die nicht regelmäßig alle 30 Minuten vom Stadtverkehr angefahren werden sind:

- Bereiche entlang der Linie 4 (Anbindung von Ahorn; Stichfahrt über Schafhof Mitte bis Wohlbach unregelmäßig)
- Bereich Pelzhügel und Hasenstein
- Brückenstraße/ Callenberger Straße
- Bereich Spittleite/ St. Marien/ Seniorenzentrum
- Löbelstein
- Veste (alle zwei Stunden)

Dies führt nicht automatisch zu einer negativen Bewertung des ÖPNV-Angebotes in diesen Bereichen, vielmehr ist die generierbare Verkehrsnachfrage zur Ermöglichung eines wirtschaftlichen Betriebs aufgrund der geringen Potenziale an diesen Stellen fraglich. Das Angebot wird somit auch hier als ausreichend gewertet.

Auch das Angebot am Wochenende ist als angemessen zu bewerten. Grundangebot ist der 60-Minuten-Takt, der auf den meisten Relationen am Samstag bis mittags auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet wird.

Abends überzeugt der Stadtverkehr durch das umfangreiche Anruf-Sammel-Taxi-Angebot. Während der festbediente Linienverkehr zwischen 20 und 21 Uhr den Betrieb auf allen Linien einstellt, wirkt im Anschluss wochentags bis Mitternacht, in den Nächten auf Samstage, Sonn- und Feiertage sogar bis gegen 4 Uhr das A.S.T. als Erweiterung des Stadtbusangebotes in allen Bereichen, die tagsüber auch der Stadtbus bedient.

9.7.2 Systemtransparenz

Netz- und Angebotstransparenz

Der Stadtverkehr Coburg bietet für eine Stadt dieser Größenordnung durch das vertaktete Fahrplanangebot und die weitgehend einheitlichen Linienwege insgesamt ein attraktives und transparentes Bedienungsangebot auf allen Stadtbus-Linien, welches sich auch ungeübten und ortsfremden Nutzern vergleichsweise leicht erschließt.

Die Bedienungsqualität zeichnet sich durch den Halbstundentakt auf allen Hauptlinien sowie durch die für eine Mittelstadt ungewöhnlich breite Verfügbarkeit des

Stadtbusverkehrs im Tagesverlauf aus (Frühverkehr vor 6 Uhr, Abendverkehr, regelmäßiger Sonntagsverkehr).

Bedingt durch die radiale Ausrichtung auf die Innenstadt gibt es aus allen Stadtteilen sowie aus den im Stadtverkehr bedienten Landkreiskommunen Direktanbindungen an den zentralen Bereich und an den Bahnhof/ZOB. Die Durchmesserlinien bewirken, dass in der Konsequenz der Netzgestaltung ein Großteil der Fahrgäste umsteigefrei zu ihrem Ziel gelangt.

Fahrgastinformation

In der Stadt Coburg besteht grundsätzlich ein gutes Angebot von Informationsmöglichkeiten über den ÖPNV. Die Fahrgäste im Stadtverkehr haben verschiedene Möglichkeiten sich über das Angebot zu informieren. Das Fahrplanbuch der SÜC stellt dafür ein wesentliches Instrument dar. Es beinhaltet neben der Darstellung der Fahrpläne auch einen beigelegten Liniennetzplan mit Tarifzonen in vereinfachter Form sowie Informationen zum Tarif, zu den Beförderungsbedingungen und zu wichtigen (Ausflugs-) Zielen im Nahverkehrsraum.

Positiv herauszustellen ist die Darstellung der niederflurgerecht ausgebauten Haltestellen im Bedienungsgebiet des Stadtbusses.

Die Haltestellen im Stadtbus Coburg sind mindestens mit den Grundinformationen, also mindestens mit linienbezogenen Fahrplänen sowie einer Telefonnummer, ausgestattet. Die meisten Haltestellen verfügen darüber hinaus über weitergehende Informationen wie Liniennetzpläne und Informationen zum Tarif. Wichtige Haltestellen sind zusätzlich mit DFI-Anzeigen ausgestattet, die über die nächste Abfahrtsminute hinaus auch die nächsten ankommenden Linien mit Richtungsangabe und Abfahrtszeit anzeigt.



Abbildung 13: Ausstattung von Haltestellen mit Fahrgastinformationen
(links: Coburg, Theaterplatz; rechts: Coburg, Klinikum)



9.7.3 Barrierefreiheit im Stadtbus Coburg

Fahrzeuge

Die Situation im Stadtverkehr Coburg ist hinsichtlich der Barrierefreiheit im Fahrzeug als sehr positiv zu bewerten. Zum Einsatz kommen moderne Niederflurfahrzeuge, die über eine entsprechende Standardausstattung mit Niederflurtechnik, Rampe und akustischem Fahrgastinformationssystem im Fahrzeuge verfügen.

Haltestellen

Im Zuge der Umsetzung des „Konzeptes zur barrierefreien Gestaltung von ÖPNV-Haltestellen im Coburger Stadtgebiet“ wurden in den letzten Jahren seit 2007 bereits diverse Haltestellen im Stadtgebiet umfangreich umgebaut und es sollen auch zukünftig noch weitere Haltestellen entsprechend des Haltestellenkonzeptes umgebaut werden. Der Fokus lag in der Vergangenheit auf dem Ausbau der Möblierung (z. B. Witterungsschutz), der Fahrgastinformation und dem niederflurgerechten Hochbord (Mindesthöhe 18 cm). Ein weiterer Punkt war die hindernisfreie Erreichbarkeit der Haltestellen. Im Zuge des neuen PBefG aus dem Jahr 2013 wird zukünftig die barrierefreie Ausgestaltung der Haltestellen noch weiter in den Vordergrund rücken müssen.

Insgesamt sind mit Stand Herbst 2014 bereits rund 30% aller Haltestellen in der Stadt Coburg mindestens in einer Richtung barrieregerecht ausgebaut. „Leuchttürme“ der ÖPNV-Infrastruktur sind die beiden Verknüpfungspunkte Theaterplatz und ZOB, die in den Jahren 2007 bzw. 2008 umfangreich umgebaut wurden. Entstanden sind attraktive ÖPNV-Zugangsstellen, die sich optisch sehr gut in das Stadtgefüge einpassen, die jedoch hinsichtlich des barrierefreien Ausbaus auch Defizite aufweisen. So bestehen an beiden Haltestellen in unterschiedlicher Ausprägung Mängel in der Ausbildung der Bodenindikatoren (vgl. Tabelle 31).

Der Hauptbahnhof als bedeutende Zugangsstelle zum SPNV im Stadtgebiet weist hinsichtlich des barrierefreien Ausbaus noch spürbare Mängel auf. Zwar hat der Bahnhof zwischen 2007 und 2009 eine Teilsanierung mit neuem Bahnhofsvorplatz, neuen Bahnsteigdächern und Bestuhlung erfahren, der barrierefreie Ausbau des Bahnhofs konnte jedoch bis heute nicht realisiert werden.

Im Stadtgebiet sind acht Haltestellen mit DFI ausgestattet, die neben der visuellen Darstellung auch akustische Ansagen für sehbehinderte und blinde Fahrgäste bieten.

Tabelle 31 enthält eine Einschätzung zur Barrierefreiheit an ausgewählten Verknüpfungspunkten und Haltestellen in der Stadt Coburg.

Tabelle 31: Einschätzung zur Barrierefreiheit an wichtigen Verknüpfungspunkten und (Innenstadt-) Haltestellen

	<p>Coburg ZOB</p> <ul style="list-style-type: none">• niederflurgerechter Hochbord• taktiler Leitsystem• Ausstattung mit DFI
	<p>Coburg Theaterplatz</p> <ul style="list-style-type: none">• niederflurgerechter Hochbord• hohe städtebauliche Anforderungen im Kontext zum historischem Umfeld führen zu Kompromissen• taktiler Leitsystem• Ausstattung mit DFI
	<p>Coburg Albertsplatz</p> <ul style="list-style-type: none">• niederflurgerechter Hochbord• taktiler Leitsystem• Ausstattung mit DFI





Coburg Marienhaus

- niederflurgerechter Hochbord
- taktiles Leitsystem (Einstiegsfeld an der ersten Tür)



Coburg Mohrenstraße

- kein niederflurgerechter Bord
- kein taktiles Leitsystem
- Ausstattung mit DFI



Coburg Kongresshaus

- kein niederflurgerechter Bord
- kein taktiles Leitsystem
- Führung des Radwegs zwischen Wartehalle und Ein- und Ausstiegsbereich (Konfliktpotenzial zwischen Radfahrern und Fahrgästen)
- Ausstattung mit DFI

9.7.4 Zusammenfassung der Stärken und Schwächen im Stadtbus-Verkehr in der Stadt Coburg

Tabelle 32: Übersicht über die Stärken des ÖPNV in der Stadt Coburg

Angebotsqualität
<ul style="list-style-type: none"> • gute Erschließungswirkung ohne gravierende Mängel, die zentralen Bereiche der Stadtteile sind durch eine hohe Erschließungswirkung gekennzeichnet • insgesamt gutes und dichtes Bedienungsangebot im gesamten Stadtgebiet • gute und direkte Erreichbarkeit des zentralen Versorgungsbereichs Innenstadt aus allen Stadtteilen
Systemtransparenz
<ul style="list-style-type: none"> • systematische Netzstruktur mit Ausrichtung der Buslinien auf den zentralen Verknüpfungspunkt „Theaterplatz“ und den Bahnhof/ZOB • insgesamt hohe Systemtransparenz infolge der durchgängigen Vertaktung und der einheitlichen Linienführung • Darstellung der niederflurgerecht ausgebauten Haltestellen im Bedienungsgebiet im Liniennetzplan der SÜC • umfangreiches und zielgruppenorientiertes Fahrscheinsortiment • wichtige Haltestellen mit DFI
Beförderungsqualität
<ul style="list-style-type: none"> • insgesamt hohes Ausstattungsniveau bei den Fahrzeugen, insbesondere im Hinblick auf Niederflurtechnik • einzelne Haltestellen und Verknüpfungspunkte mit hohem Ausbaustandard hinsichtlich der Barrierefreiheit (z. B. Marienhaus, Albertsplatz, Theaterplatz, ZOB); rund 30% der Haltestellen im Stadtgebiet sind mindestens in einer Richtung niederflurgerecht ausgebaut

Tabelle 33: Übersicht über die Schwächen des ÖPNV in der Stadt Coburg

Angebotsqualität
<ul style="list-style-type: none"> • einzelne Lücken in der Erschließung insbesondere in den Randbereichen der Siedlungsgebiete sowie in klassischen „Zwischenlagen“ zwischen den Hauptachsen
Beförderungsqualität
<ul style="list-style-type: none"> • Defizite in der Ausstattung und Gestaltung an verschiedenen Haltestellen, insbesondere mit Blick auf die barrierefreie Ausgestaltung (z. B. Haltestelle Kongresshaus, Steinweg)

10 Prognose

Für die Abschätzung der zukünftigen Entwicklung der ÖV-Nachfrage werden für den Nahverkehrsraum die drei beeinflussenden Indikatoren „Bevölkerungsprognose“, „Demografische Entwicklung“ sowie „stadt- bzw. ortsentwicklungsrelevante Planungsprojekte“ dargestellt und bewertet.

Seite | 137

Neben der Bevölkerungsentwicklung insgesamt werden darüber hinaus die demografischen Entwicklungen der schulrelevanten Altersgruppe, der Altersgruppe der Berufstätigen und der Senioren dargestellt und kurz erläutert, da in den verschiedenen Altersgruppen die Mobilitätsbedürfnisse unterschiedlich ausgeprägt sind. Im Landkreis Coburg tragen insbesondere die Entwicklungen im Bereich Schulen und Schülerverkehr maßgeblich zur Entwicklung der ÖV-Nachfrage bei.

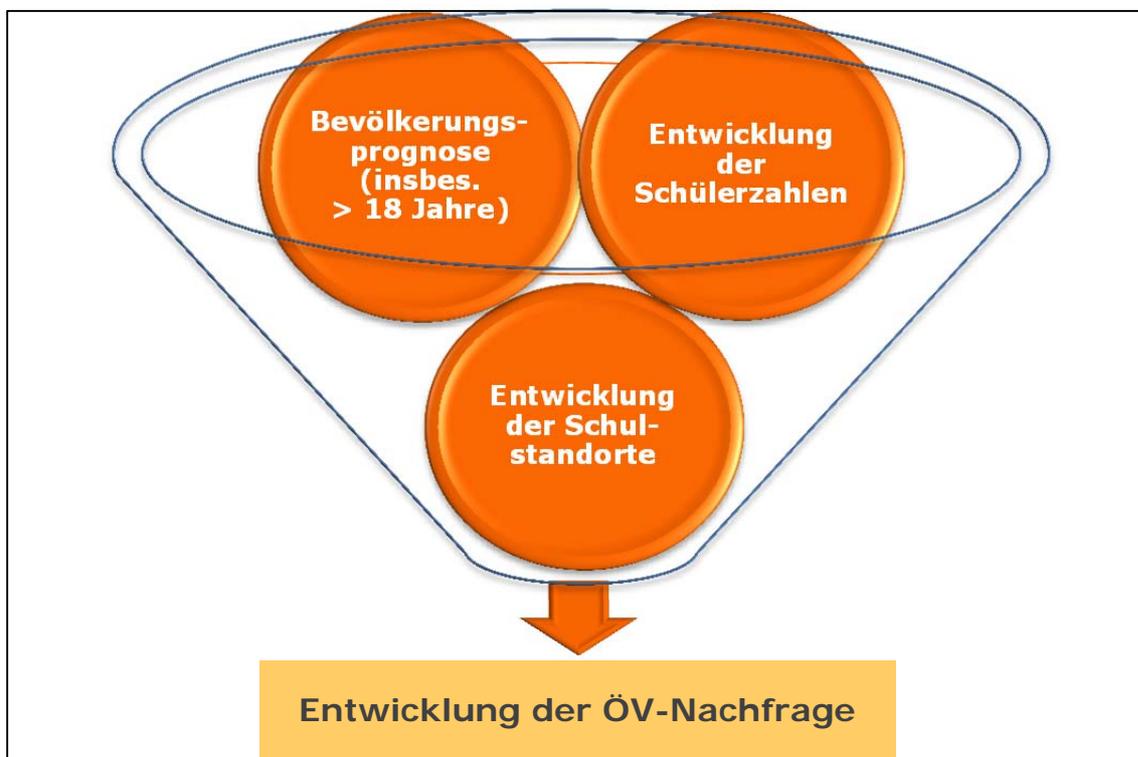


Abbildung 14: Indikatoren der Entwicklung der ÖV-Nachfrage

Als Grundlage für die Bevölkerungsprognose und die demografischen Rahmenbedingungen im Landkreis Coburg wird das Modellvorhaben der Raumordnung „Aktionsprogramm regionale Daseinsvorsorge“ des Landkreises Coburg¹¹⁴ herangezogen. Basisjahr für die Vorausschätzung ist das Jahr 2010, Prognosezeitraum für den NVP sind die Jahre 2015 bis 2020.

Das Bayerische Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung hat im Juni 2014 die regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2032 herausgegeben (Basisjahr der Vorausberechnung ist 2013). Das demografische Profil für den Land-

¹¹⁴ Datenquelle: Modellvorhaben der Raumordnung „Aktionsprogramm regionale Daseinsvorsorge“ des Landkreises Coburg.

kreis Coburg zeigt hierbei zwar einen ähnlichen Trend auf, weicht jedoch insgesamt etwas von den Entwicklungen ab, wie sie in 2009/2010 zu Beginn des MORO-Projektes absehbar waren. Aus diesem Grund werden die nachfolgenden Auswertungen punktuell im Hinblick auf die Plausibilität und Aktualität mit den Daten des Landesamtes für Statistik abgeglichen werden.

Die Prognose der Bevölkerungsentwicklung für die Stadt Coburg basiert auf Daten des Statistisches Bundesamtes zur Bevölkerungsprognose der Stadt Coburg (Modus Bamberg) und bildet den Zeitrahmen 2011 bis 2025 ab. Aus Gründen der Vergleichbarkeit mit den Entwicklungen im Landkreis wird im NVP als zeitlicher Bezug für die Prognose der Zeitraum zwischen 2015 und 2020 gewählt.

Neben dem soziodemografischen Faktor und den heutigen Verkehrsbeziehungen sind auch die verkehrlichen Auswirkungen der absehbaren ÖPNV-relevanten infrastrukturellen Veränderungen zu berücksichtigen. Aus diesem Grund werden die Schwerpunkte der infrastrukturellen und städtebaulichen Entwicklungsvorhaben im Nahverkehrsraum als gegensteuernde Maßnahmen zu den prognostizierten Bevölkerungsrückgängen verstanden und als solche dargestellt und bewertet.

10.1 Bevölkerungsprognose für den Landkreis Coburg

10.1.1 Gesamtbevölkerung Landkreis Coburg

Bereits in der Vergangenheit ist eine rückläufige Bevölkerungsentwicklung erkennbar und dieser Trend wird sich auch zukünftig weiter fortsetzen. Nach den Prognosen, die im Rahmen des Modellvorhabens der Raumordnung „Aktionsprogramm regionale Daseinsvorsorge“ ermittelt wurden, werden die Einwohnerzahlen mittelfristig, bis zum Jahr 2020 mindestens um weitere ca. 4.600 EW bzw. etwa 5% abnehmen (Bezugsjahr 2010). Innerhalb einer 5-Jahresspanne zwischen 2015 und 2020 ist ein Rückgang um bis zu 3% zu erwarten. Während die Prognosen zum Modellvorhaben noch von einem Einwohnerrückgang auf bis zu 86.300 Einwohner bis zum Jahr 2020 ausgehen, wurde dieser Wert tatsächlich bereits 2014 erreicht. Die neuesten Prognosen des Bayerischen Landesamtes für Statistik und Datenverarbeitung erwarten bis 2020 ein Rückgang auf etwa 83.600 Einwohner im gesamten Landkreis.¹¹⁵ Die demografischen Entwicklungen ähneln stark denen aus dem Modellvorhaben und bewegen sich lediglich auf einem leicht niedrigeren Gesamtniveau.

¹¹⁵ Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, Beiträge zur Statistik Bayerns – Auszug für Landkreise, Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2032 – Demographisches Profil für den Landkreis Coburg. Juni 2014.



10.1.2 Demografie Landkreis Coburg

Demografischer Wandel und Mobilitätsverhalten

Die Gründe für die Schrumpfung liegen zum einen in einem negativen Wanderungssaldo sowie in dem verstärkten Geburtenrückgang in den letzten Jahrzehnten. In den kommenden Jahren wird es vor diesem Hintergrund zu weiteren deutlichen Veränderungen im Aufbau der Alterspyramide kommen. Die Auswirkungen des demografischen Wandels und die absehbaren Veränderungen im Mobilitätsverhalten werden sich auf die künftig zu erwartende Verkehrsnachfrage und damit einhergehend auf die Nahverkehrsplanung niederschlagen.

Im Landkreis Coburg wird dies in den kommenden Jahren in folgenden Punkten besonders deutlich:

- Die Bevölkerung im Landkreis Coburg wird ausgehend vom Jahr 2015 bis zum Jahr 2020 weiter leicht um bis zu 3% zurückgehen.
Der Rückgang der Wohnbevölkerung geht in der Regel mit einer Abnahme des gesamten Verkehrsaufkommens einher (Anzahl Wege bzw. Anzahl Fahrten). Dies wird voraussichtlich nicht durch die in den letzten Jahren leicht anwachsende persönliche Mobilität kompensiert.
- Besonders gravierend ist der Rückgang bei den Bevölkerungsgruppen der 6 – 18-jährigen Schüler und Auszubildenden. Hier wird ein durchschnittlicher Rückgang zwischen den Jahren 2015 und 2020 von bis zu 15% prognostiziert (an weiterführenden Schulen um bis zu 19%). Langfristig wird dies voraussichtlich prägende Auswirkungen auf den ÖPNV haben, da gerade diese Bevölkerungsgruppe zu den vorrangigen Nutzern des ÖPNV zählt und außerhalb großstädtischer Ballungsräume das Hauptpotenzial speziell im straßengebundenen ÖPNV darstellt. Ein Rückgang der ÖV-Nachfrage für den Schülerverkehr wird erwartet, dennoch wird sich der Beförderungsaufwand mit hoher Wahrscheinlichkeit auch zukünftig in ähnlicher Größenordnung bewegen.
- Mit besonderer Bedeutung für die ÖPNV-Nutzung außerhalb des Schulverkehrs ist der Rückgang in der Gruppe der „19 bis 29-Jährigen“. Zwar ist der Rückgang hier noch vergleichsweise moderat, die jungen Erwachsenen, die sich überwiegend in der Ausbildung befinden, sind bei entsprechend attraktiven ÖPNV-Angeboten jedoch wesentlich ÖPNV-affiner als die älteren Bevölkerungsgruppen.
- Weitgehend stabil mit einem lediglich marginalen Rückgang entwickelt sich die überdurchschnittlich mobile Altersgruppe der „30-44-Jährigen“¹¹⁶. Diese Altersgruppe ist in der Regel in ihrem Mobilitätsverhalten tendenziell auf den MIV ausgerichtet.
- Ähnlich wie in anderen Regionen wird im Landkreis Coburg die Zahl der Senioren, und hier insbesondere die Anzahl der Hochbetagten (über 80 Jahre),

¹¹⁶ Erwerbstätige Frauen stellen die Gruppe mit den meisten Wegen pro Tag (hochmobile Personengruppe), da sie berufliche Wege mit Einkäufen und Erledigungen, Freizeit, Bringen und Abholen kombinieren.

ungeachtet einer sinkenden Gesamteinwohnerzahl weiter deutlich zunehmen (vgl. Abbildung 15). Die größer werdende Gruppe der älteren Senioren kann die Nachfragerückgänge seitens der Jugendlichen als Fahrgäste im ÖPNV jedoch höchstens in Ansätzen kompensieren. Zwar wird die Mobilität der „jungen“ Senioren zukünftig spürbar zunehmen, vielleicht sogar auf das Niveau der mittleren Altersgruppen, die Altersgruppe der Hochbetagten ist jedoch nach wie vor weniger mobil als die jüngeren Altersgruppen und durch geringere Außer-Haus-Anteile gekennzeichnet. Dennoch hat diese Entwicklung zukünftig Auswirkungen auf die zeitliche Verteilung der Nachfrage. Insbesondere an werktäglichen Vormittagen wird der ÖPNV-Bedarf steigen, da die Hauptversorgungswege der Senioren erfahrungsgemäß zu diesen Zeiten stattfinden.

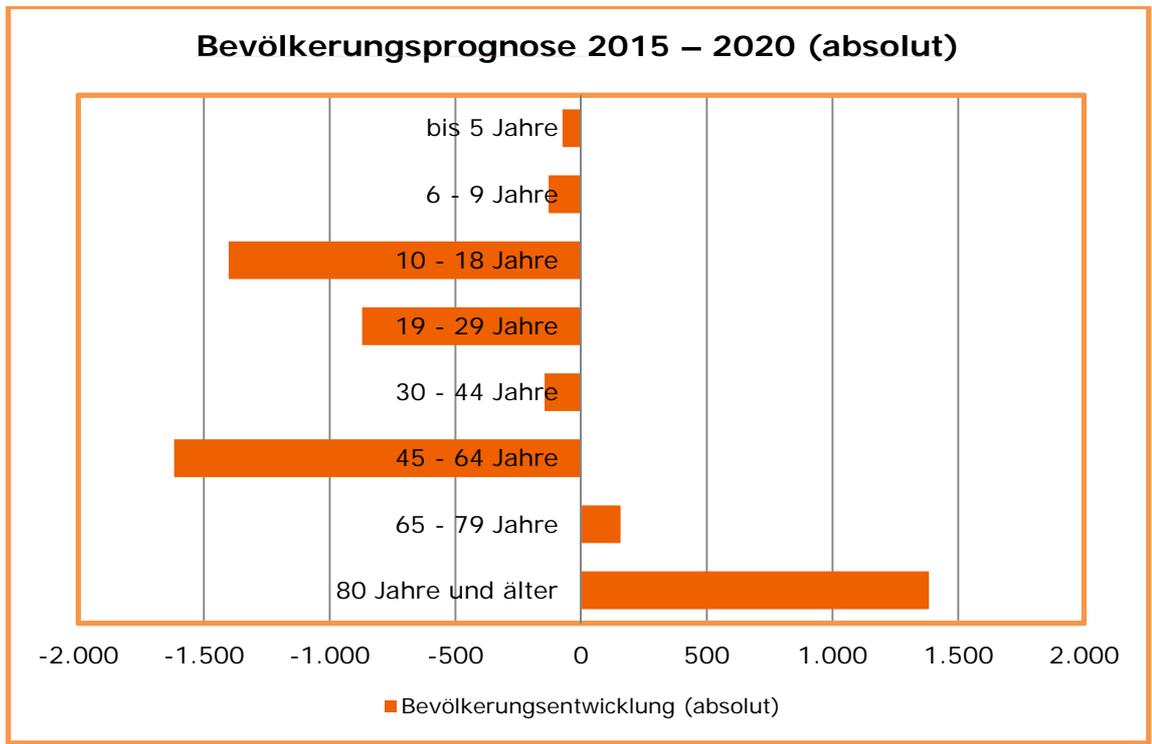


Abbildung 15: Bevölkerungsprognose für den Landkreis Coburg nach Altersgruppen im Zeitraum 2015 bis 2020

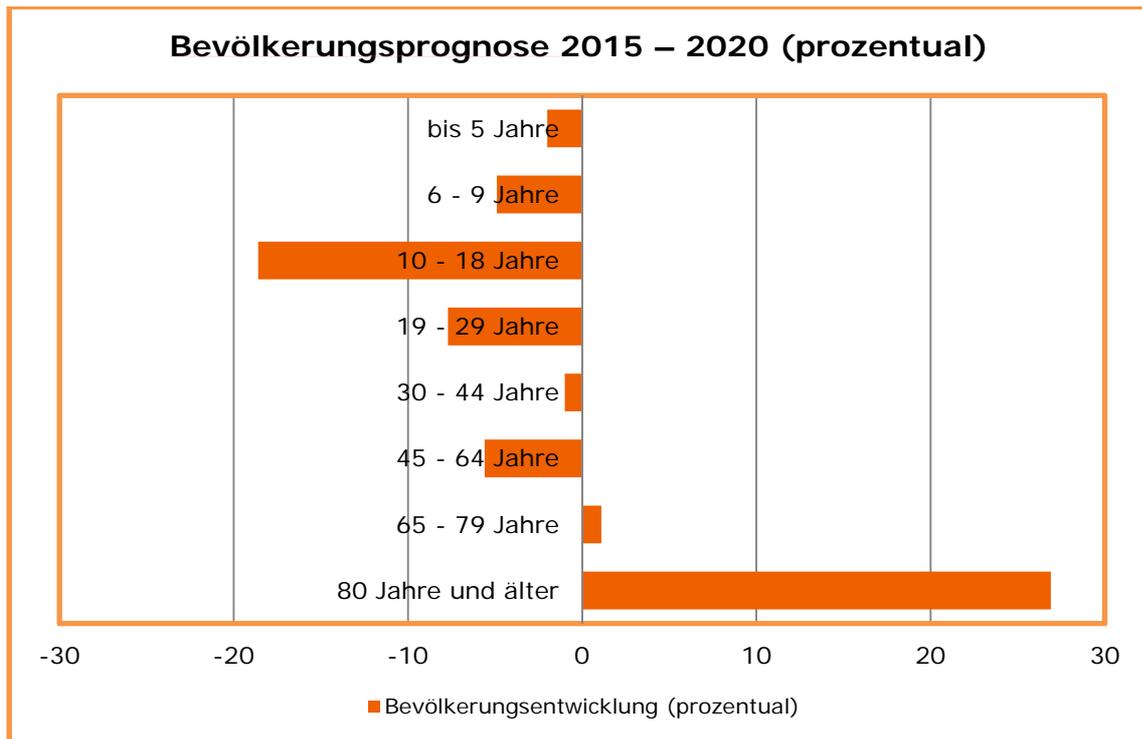


Abbildung 16: Bevölkerungsprognose für den Landkreis Coburg nach Altersgruppen im Zeitraum 2015 bis 2020 in Prozent

10.1.3 Entwicklung der raumstrukturellen Rahmenbedingungen im Landkreis Coburg

Aktuell sind keine von den Schulträgern für den Landkreis Coburg verbindlich geplanten Änderungen in der Schulstruktur, die für die Nahverkehrsplanung im Untersuchungsraum relevant sein könnten, bekannt.

Mittel- bis langfristig wird aufgrund der demografischen Entwicklung ein deutlicher Rückgang der ÖV-Nachfrage für den Schülerverkehr im Landkreis erwartet, der Beförderungsaufwand nimmt voraussichtlich jedoch nicht linear mit den Schülerzahlen ab (Besetzung der Busse wird geringer). Durch die Ausweitung des Nachmittagsunterrichtes werden ggf. punktuell noch zusätzliche Fahrten erforderlich.

Im Rahmen der Befragung der Städte und Gemeinden im Untersuchungsgebiet zur Nahverkehrsplanung wurden stadt- bzw. ortsentwicklungsrelevante Planungsvorhaben bis zum Jahr 2020 mit Relevanz für den ÖPNV abgefragt:

- Im Geltungszeitraum des Nahverkehrsplans (bis zum Jahr 2020) ist lediglich in Dörfles-Esbach die Erschließung neuer Wohngebiete in Größenordnungen von 2 ha bzw. 7 ha geplant. Weitere Entwicklungen in der Siedlungsstruktur orientieren sich räumlich an bestehenden Strukturen.¹¹⁷
- Positiv auf die kleinräumige Entwicklung des Arbeitsmarktes wirkt sich ggf. die geplante Erweiterung des Gewerbegebietes Neustadt II (9 ha, sobald Nachfragen eingehen) aus.
- In Ahorn und ggf. in Weitramsdorf sind in den kommenden Jahren Erweiterungen im Bereich der Einzelhandelsstandorte in den Ortsteilen (z. B. Schorkendorf) geplant.
- Erweiterungen im Bereich von Freizeiteinrichtungen sind in Untersiemau (Reaktivierung Lern- und Erlebniszentrum) und Sonnefeld (Veranstaltungshalle) geplant.
- Darüber hinaus laufen in verschiedenen Kommunen im Untersuchungsgebiet Dorferneuerungsprogramme (z. B. Gemeinde Itzgrund).

Insgesamt sind die bis zum Jahr 2020 angedachten Planungsvorhaben in den Kommunen eher von kleinräumiger Bedeutung, Auswirkungen auf die Nachfragestrukturen im ÖPNV sind wenig bis nicht erkennbar.

Eine Übersicht über alle genannten Planungsvorhaben ist dem Anlagenband I beigelegt.

¹¹⁷ Quelle: Befragung der Städte und Gemeinden im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans für Stadt und LK Coburg, September 2013.



10.2 Bevölkerungsprognose für die Stadt Coburg

10.2.1 Gesamtbevölkerung Stadt Coburg

Auch in der Stadt Coburg setzt sich der bereits seit Mitte der 1990er Jahre erkennbare Trend im Hinblick auf die rückläufigen Einwohnerzahlen weiter fort. Nach den vorliegenden Prognosen der Stadt werden die Einwohnerzahlen mittelfristig, ausgehend vom Jahr 2015 bis zum Jahr 2020 mindestens um weitere ca. 1.400 EW bzw. etwa 3,5% abnehmen (Basisjahr der Vorausberechnung ist 2011).¹¹⁸

10.2.2 Demografie Stadt Coburg

Demografischer Wandel und Mobilitätsverhalten

Ähnlich wie im Landkreis Coburg wird auch in der Stadt Coburg ein moderater Rückgang in den Altersgruppen bis 80 Jahre eintreten, die Ausprägung unterscheidet sich je nach Altersgruppe jedoch zum Teil deutlich von den Tendenzen im Landkreis:

- Auch in der Stadt Coburg ist die Gesamtbevölkerung in den kommenden Jahren weiter leicht rückläufig, zwischen den Jahren 2015 und 2020 wird von einem moderaten Rückgang um etwa 3,5% ausgegangen.
- Der Rückgang bei den Bevölkerungsgruppen der 6 – 18-jährigen Schüler und Auszubildenden ist im Stadtgebiet deutlich weniger ausgeprägt als in der Region, die Zahl der Grundschüler scheint sich im betrachteten Zeitraum sogar zu stabilisieren. Dennoch sind auch hier langfristig Auswirkungen auf den ÖPNV zu erwarten, da gerade diese Bevölkerungsgruppe zu den vorrangigen Nutzern des ÖPNV zählt und außerhalb großstädtischer Ballungsräume einen hohen Nutzer-Anteil speziell im straßengebundenen ÖPNV darstellt. Ein Rückgang der ÖV-Nachfrage für den Schülerverkehr ist wahrscheinlich.
- Mit besonderer Bedeutung für die ÖPNV-Nutzung außerhalb des Schulverkehrs ist der vergleichsweise deutliche Rückgang in der Gruppe „18 bis 26 Jahre“ um rund 600 Einwohner (- 13%). Diese Altersgruppe ist überwiegend in der Ausbildung bzw. steht am Beginn des Arbeitslebens und kann bei entsprechend attraktiven ÖPNV-Angeboten wesentlich ÖPNV-affiner als die älteren Bevölkerungsgruppen sein.
- Auffällig ist die rückläufige Einwohnerentwicklung bei den Senioren zwischen 65 und 79 Jahren. Während für den Landkreis insgesamt eine Stagnation vorhergesagt wird, wird für die Stadt ein moderater Rückgang erwartet. Demgegenüber wird die Anzahl der über 80-Jährigen ungeachtet einer leicht sinkenden Gesamteinwohnerzahl deutlich zunehmen. Es kann aber nicht damit gerechnet werden, dass die größer werdende Gruppe der älteren Senioren die Nachfrage-

¹¹⁸ Quelle: Statistisches Bundesamt: Bevölkerungsprognose der Stadt Coburg (Modus Bamberg).

rückgänge seitens der Jugendlichen als Fahrgäste im ÖPNV mengenmäßig ansatzweise ersetzt. Zwar nehmen die Senioren heute intensiver am gesellschaftlichen Leben teil als noch vor wenigen Jahrzehnten, dennoch ist die Mobilität bei den Hochbetagten nachweislich weniger ausgeprägt als bei den anderen Altersgruppen und auch die ÖPNV-Affinität bei jüngeren Senioren geht zukünftig weiter zurück (vgl. Ausführungen Kapitel 10.3).

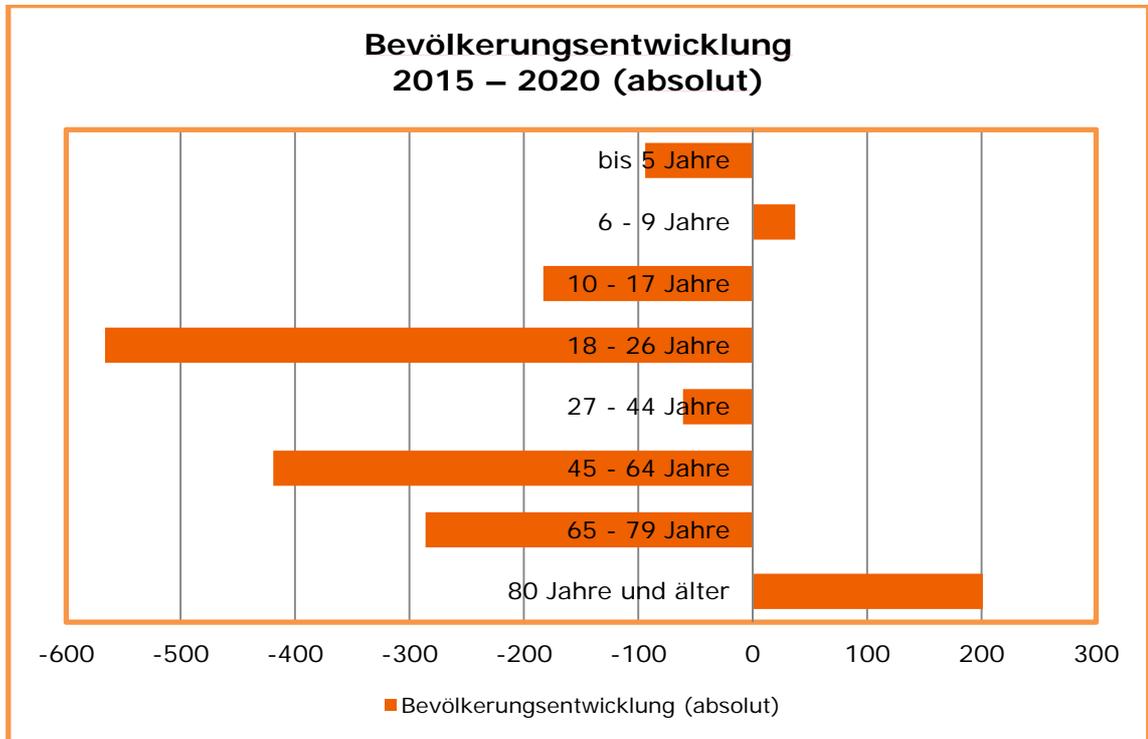


Abbildung 17: Bevölkerungsprognose für die Stadt Coburg nach Altersgruppen im Zeitraum 2015 bis 2020

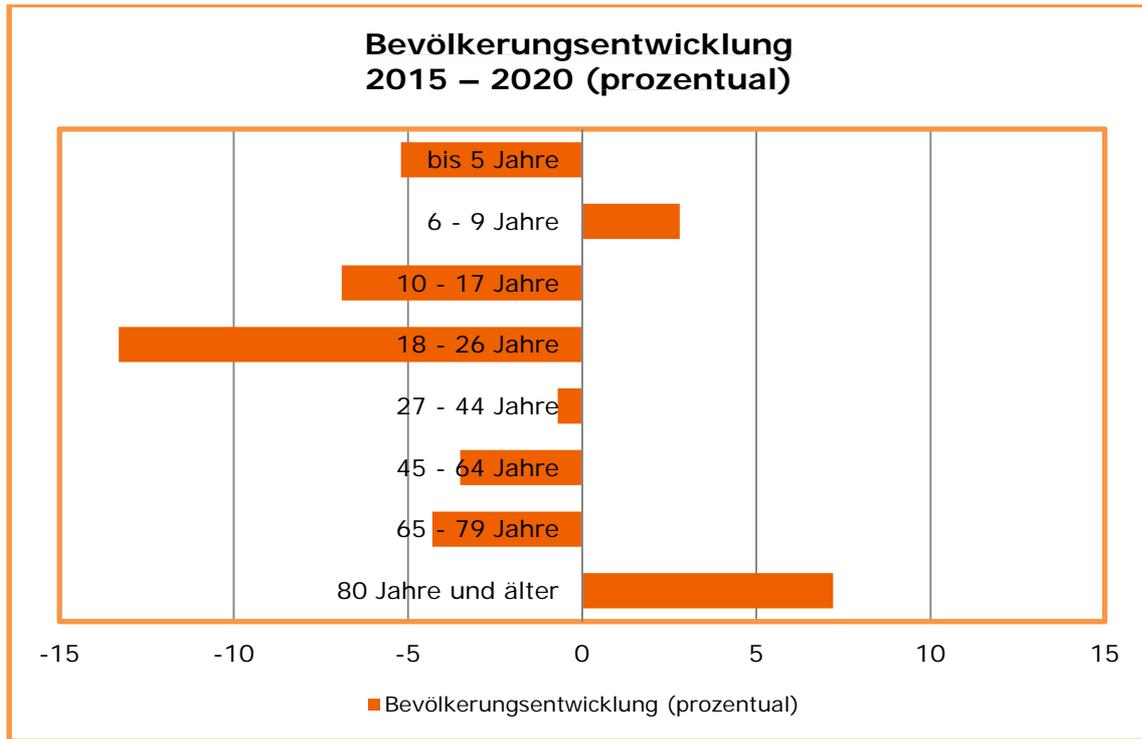


Abbildung 18: Bevölkerungsprognose für die Stadt Coburg nach Altersgruppen im Zeitraum 2015 bis 2020 in Prozent

10.2.3 Entwicklung der raumstrukturellen Rahmenbedingungen in der Stadt Coburg

Ein Kernpunkt des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes der Stadt Coburg ist die „Stärkung der Position Coburgs im Raum“. Ziel ist in diesen Zusammenhang die Stabilisierung der Einwohnerzahlen bis 2020 bei etwa 40.000 Einwohnern. Aufgrund der voraussichtlich auch zukünftig weiter sinkenden durchschnittlichen Haushaltsgröße wird das Wohnungsziel für die Gesamtstadt bis zum Jahr 2020 mit etwa 24.550 Wohnungen angesetzt, was einen zusätzlichen Bedarf ausgehend vom Jahr 2008 von etwa 1.400 Wohnungen bedeutet. In der Konsequenz wird die Zahl der Versorgungswege zur Abdeckung des Bedarfs zukünftig voraussichtlich steigen. Die Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung werden im Stadtbereich Mitte (Gemarkungen Coburg, Cortendorf, Bertelsdorfer Höhe), Wüstenahorn, Scheuerfeld und Creidlitz gesehen. Darüber hinaus kommt der Sanierung von Wohngebieten eine hohe Bedeutung zu.¹¹⁹

Auch zukünftig werden die Beschäftigungsschwerpunkte in der Stadt Coburg über die gesamte Stadt verteilt sein, einzelne Schwerpunkte befinden sich insbesondere im nördlichen und nordöstlichen Stadtgebiet sowie in den zentralen Bereichen.

¹¹⁹ Quelle: Städtebau Prof. Ackers und CIMA Beratungs + Management GmbH, Integriertes Stadtentwicklungskonzept Coburg. Dezember 2008.

Stadtprägenden Unternehmen wie z. B. Brose, HUK-Coburg, Kaeser, und Lasco sollen in ihrer Rolle als Arbeitsplatzschwerpunkte weiter unterstützt werden.

Es besteht das Bestreben, Betriebe mit einer hohen Affinität zu den Wachstumskerne in deren Umfeld anzusiedeln. In diesem Zuge sollen die derzeit schwach strukturierten Bereiche entlang von Bahn und Itz im Coburger Süden zu einem „Band für Wissenschaft, Technik und Design“ aufgewertet werden. Flächen bieten hierfür u. a. der ehemalige Güterbahnhof sowie der stillgelegte Schlachthof.¹²⁰

Die ehemalige Bundesgrenzschutz-Kaserne bildet ein langfristiges Entwicklungspotenzial u. a. als mögliche Entwicklungsfläche für die HUK-Coburg oder zur Ansiedlung HUK-affiner Betriebe.

Im Fokus der zukünftigen Entwicklung im Bereich Verkehr steht die Realisierung einer ICE-Anbindung und damit verbunden der Ausbau von Coburg zum Systemhalt mit Inbetriebnahme der Neu- und Ausbaustrecke Nürnberg – Erfurt (geplant für Dezember 2017).

10.3 Auswirkungen des demografischen Wandels auf die Mobilität

Für die Bewertung der zukünftigen Mobilitätsentwicklung im Landkreis und in der Stadt Coburg liegen keine spezifischen Daten vor. Aufbauend auf bundesweiten Untersuchungen können jedoch allgemeine Entwicklungstendenzen herausgearbeitet werden.

Der demografische Wandel wird in den nächsten zehn Jahren auch weiterhin spürbare Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten und damit auf die ÖPNV-Nutzung haben. Im Kontext mit den Entwicklungen der oben dargestellten Rahmenbedingungen sind folgende Auswirkungen auf die zeitliche und räumliche Verkehrsverteilung zu erwarten¹²¹:

- der Motorisierungsgrad der privaten Haushalte wächst weiter,
- die prognostizierte Zunahme der Ein-Personen-Haushalte führt zu deutlich mehr Versorgungswegen,
- die Anzahl der kinderlosen Haushalte wird zunehmen,
- der Anteil der Bürger mit Migrationshintergrund wird größer (Hinweis: regional unterschiedliche Entwicklungen)
- die Pluralisierung der Lebensstile wird zunehmen,

¹²⁰ Stadt Coburg, Integriertes Stadtentwicklungskonzept Coburg (Coburg, Dezember 2008).

¹²¹ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.), Mobilität in Deutschland 2008, Ergebnisbericht, Struktur – Aufkommen – Emission – Trends, Bonn und Berlin 2010 (http://mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2008_Abschlussbericht_I.pdf, download 14.06.2014).



- die Polarisierung der älteren Altersgruppen bzgl. ihrer Einkommens- und Vermögenssituation nimmt zu,
- das höhere Bildungsniveau und das höhere Einkommensniveau bei Teilen der älteren Bevölkerung führen zu einer Zunahme der Freizeitwege in dieser Altersgruppe,
- insgesamt wird die Gruppe der älteren Menschen heterogener (Spannbreite von „Zurückziehen“ bis „ausgeprägte Aktivität“)¹²²
- der Berufsverkehr verliert weitere an Bedeutung, insbesondere in den frühen Morgenstunden,
- die Verkehrsspitzen werden sich mengenmäßig abflachen, vor allem in den Nachmittagsstunden (mittägliche bzw. nachmittägliche HVZ),
- der Einkaufs-, Versorgungs- und Freizeitverkehr gewinnt gegenüber dem Berufsverkehr an Bedeutung,
- die Dezentralität der Verkehrsverteilung im Einkaufs- und Freizeitverkehr (z. B. Supermärkte an der Peripherie der Städte anstelle im Stadtkern) nimmt zu und erschwert damit eine Bündelung der Verkehrsströme,
- die in den letzten zehn Jahren erkennbaren Trends eines verstärkten multimodalen Verkehrsverhaltens und einer intensiveren ÖPNV-Nutzung bei den jüngeren Altersgruppen¹²³ sowie einer höheren Pkw-Affinität und einer geringeren ÖPNV-Affinität in der Mobilität bei den jüngeren Senioren könnten sich zumindest im Oberzentrum Coburg noch stärker ausprägen.

Tabelle 34: Tendenzen in der Entwicklung der ÖPNV-Nutzung im Landkreis Coburg bis 2020 nach Altersgruppen (gutachterliche Einschätzung)

Altersgruppe	Tendenzen der ÖPNV-Nutzung bis 2020	Entwicklung der ÖPNV-Affinität
0 bis 5 Jahre	→ / ↘	→
6 bis 9 Jahre	↘	→
10 bis 18 Jahre	↓	→
19 bis 29 Jahre	↘	→ / ↗
30 bis 44 Jahre	↘	→
45 bis 64 Jahre	↓	→
65 bis 79 Jahre	→ / ↘	↘
80 und älter	→ / ↗	→ / ↘

¹²² Kasper, Birgit; Mobilität älterer Menschen; in „Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung“; 49. Ergänzungs-Lieferung 11/2007; Herbert Wichmann Verlag, Heidelberg.

¹²³ Auch wenn dieser Trend der höheren ÖPNV-Affinität bei den Jüngeren insbesondere in Großstädten erkennbar ist, ist dies auch für Coburg als Hochschulstandorte und Oberzentrum relevant.

Entscheidend für die Entwicklung des Fahrgastpotenzials des ÖPNV ist, dass sich das Verkehrsverhalten der Senioren spürbar ändern wird. Zwar werden diese tendenziell mobiler, die ÖPNV-Affinität wird im ländlichen Raum jedoch weiter zurückgehen (Anteil an Pkw-Selbstfahrern steigt). Auch die Hochbetagten werden tendenziell eher als Pkw-Mitfahrer mobil sein, so dass trotz steigender Bevölkerungszahlen in der Altersgruppe der Hochbetagten die ÖPNV-Nutzung bis zum Jahr 2020 tendenziell nur leicht steigen wird.

Die Veränderungen der räumlichen und zeitlichen Verkehrsverteilung wirken zukünftig nicht unbedingt zugunsten des ÖPNV. Zwar werden die Verkehrsspitzen aufgrund der weiterhin zunehmenden Flexibilisierung von Arbeit- und Öffnungszeiten entzerrt, so dass mittelfristig mit einer zunehmenden Nachfrage-Verlagerung aus den Hauptverkehrszeiten in die derzeitigen Normal- und Schwachverkehrszeiten zu rechnen ist („Abflachen der Verkehrsspitzen“). Demgegenüber werden die Verkehrsströme, nicht zuletzt aufgrund der zunehmenden Bedeutung des Freizeitverkehrs, disperser, individuelle Wegketten werden immer „komplizierter“. Darüber hinaus ist in den kommenden Jahren mit einer Zunahme der Nachfrage in den Abend- und Nachtstunden zu rechnen. Geschuldet ist dies den absehbaren steigenden Freizeitverkehrsanteilen, der zunehmenden Schaffung von Freizeit- und Einkaufseinrichtungen mit regionaler Anziehungskraft und der steigenden Bereitschaft, vor allem jüngerer Nutzergruppen, weitere Entfernungen zurückzulegen.

10.4 Abschätzung der Entwicklung des Fahrgastaufkommens

Landkreis Coburg

Zusammenfassend kann abgeleitet werden, dass die Fahrgastnachfrage im Regionalverkehr vor dem Hintergrund der absehbaren Entwicklungen in den nächsten Jahren weiter zurückgehen wird:

Im Jedermannverkehr wird sich mittelfristig der demografische Faktor stärker bemerkbar machen. Bis 2020 wird, ausgehend vom Niveau 2012 (Nachfragedaten OVF 2012, vgl. Kapitel 7.2.1), ein Rückgang um 10 bis 15% prognostiziert. Mit einer Umstrukturierung des Netzes, u. a. im Hinblick auf eine verbesserte Ausrichtung auf den Einkaufs- und Besorgungsverkehr in den Vormittagsstunden sowie eine Attraktivierung für die jüngere und mittlere (multimodal orientierte) Generation, könnte der Rückgang gedämpfter gestaltet werden.

Für den Schulverkehr ist aktuell keine quantifizierbare Prognose der Entwicklung des Fahrgastaufkommens möglich. Die mittel- und langfristigen Bevölkerungsprognosen lassen eine deutliche Reduzierung der Schülerzahlen, und damit der beförderungspflichtigen Fahrschüler, erwarten (siehe Abbildung 15). Da sich bereits heute die Standorte der weiterführenden Schulen im Landkreis Coburg auf die Städte Coburg und in Neustadt b. Coburg konzentrieren, ist jedoch nicht davon auszugehen, dass mit dem Rückgang der Fahrschülerzahlen auch der Beförderungsaufwand zurückgeht. Erfahrungsgemäß werden sich die Fahrschülerzahlen an den einzelnen Standorten vermindern und anstelle „voller Busse“ werden nur noch „halbvolle



Busse“ unterwegs sein. Bei Entscheidungen zu Schulstandorten sollten die Auswirkungen auf Fahrschüleranteile und staatliche Ausgleichsleistungen in der Gesamtkostenrechnung mit berücksichtigt werden.

Stadt Coburg

Auch im Stadtverkehr Coburg ist, unter der Annahme eines gleichbleibenden Angebotes, bis zum Jahr 2020 mit leichten Rückgängen in der Fahrgastnachfrage zu rechnen. Diesem Trend könnte mit gezielten Angeboten für Jugendliche und junge Erwachsene entgegengesteuert werden (z. B. Ausweitungen im Abend- und Nachtverkehr).

Der Schülerverkehr wird nach 2020 stärker zurückgehen. Die Aufwendungen für die Spitzenverkehre könnten sukzessive abgebaut werden, dafür ist jedoch in Abstimmung mit dem Landkreis Coburg eine flankierende Schulstandortpolitik erforderlich.

10.5 Konsequenzen für die Finanzierung im Landkreis Coburg

Aufgrund der prognostizierten Fahrgastrückgänge ist sukzessive von einem weiteren Rückgang der Fahrgeldeinnahmen auszugehen. Mit dem Rückgang der Schülerzahlen wird auch ein Rückgang der Schülerzeitkarten-Einnahmen für die Verkehrsunternehmen sowie der staatlichen Ausgleichszahlungen für die Schülerbeförderung einhergehen.

Darüber hinaus ist eine zusätzliche Steigerung des vom Landkreis zu tragenden Defizites durch eine allgemeine Kostensteigerung in der Betriebsdurchführung, durch erhöhte Betriebskosten infolge erhöhter Umweltauforderungen und Vorgaben zu Barrierefreiheit zu erwarten.

Mittel- bis langfristig sind Handlungsstrategien für die nachhaltige ÖPNV-Finanzierung im Landkreis Coburg zu entwickeln. Hierzu bestehen grundsätzlich drei verschiedene Strategien (siehe Tabelle 35). Eine Gewährleistung der ÖPNV-Bedienung in der heutigen Quantität und Qualität ist sukzessive nur mit einer zusätzlichen (steigenden) Finanzierung in wesentlich höherer Ausprägung durch den Aufgabenträger und/ oder einer wesentlichen Steigerung der Tarife möglich.

Tabelle 35: Mittel- und langfristige Handlungsstrategien zur Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV

A	B	C
Landkreis finanziert das steigende Defizit	nachhaltige Reduktion der Leistung (Risiko: stärkerer Rückgang der Fahrgastnachfrage im Jedermannverkehr → in einigen Bereichen des Landkreises Aufgabe der Grundversorgung)	deutliche Erhöhung der Fahrpreise (Konsequenz: höhere Kosten für Schulträgerkarten; Risiko: stärkerer Rückgang der Fahrgastnachfrage im Jedermannverkehr)

11 Entwicklungskonzept ÖPNV

11.1 Grundsätze

Für eine zukunftsfähige Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes im Landkreis Coburg werden im Entwicklungskonzept Ansätze vorgeschlagen, die sich an den Grundstrukturen des bestehenden Bedienungsangebotes sowie an den im Anforderungsprofil definierten Anforderungen orientieren. Dabei wird das Ziel einer weitgehenden Stabilisierung der Nachfrage trotz prognostiziertem Bevölkerung- und insbesondere Schülerrückgang mit Priorität verfolgt.

Darüber hinaus wird vor dem Hintergrund der prognostizierten demografischen Entwicklungen und der novellierten Gesetzeslage der Umsetzung infrastruktureller Maßnahmen zur Verbesserung der barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV bzw. der entsprechenden Anlagen eine sehr hohe Bedeutung beigemessen.

Die Weiterentwicklung des ÖPNV im Nahverkehrsraum erfolgt auf Basis

- der Analyse der Raumstruktur und des aktuellen ÖPNV-Angebotes,
- der Ergebnisse der Zustandsbewertung und Mängelanalyse,
- der Anregungen der Planungspartner (Städte und Gemeinden sowie Verkehrsunternehmen),
- verkehrspolitischer Zielvorgaben für die Nahverkehrsplanung und
- der Zielvorgaben der Aufgabenträger, wie sie im Anforderungsprofil formuliert sind.

Im Rahmen der Weiterentwicklung sollen außerdem die folgenden zentralen Aspekte aus Fahrgastsicht Berücksichtigung finden:

- umfassende Überplanung des Linien- und Bedienungsangebotes mit dem Ziel, möglichst weiten Bereiche des Landkreises eine ÖPNV-Angebot auch über den reinen Schulverkehr hinaus zu bieten
- bedarfsorientierte Gestaltung des ÖPNV zur Sicherung der Mobilitätsbedürfnisse der nichtmotorisierten Bevölkerung in den ländlich geprägten, einwohnerschwachen Räumen,
- Stärkung des ÖPNV-Bediensungsangebotes in Ausrichtung auf die sich voraussichtlich weiter flexibilisierende Verkehrsnachfrage im Einkaufs- und Freizeitverkehr,
- gezielte Verbesserung der Nutzbarkeit des ÖPNV für Mobilitätseingeschränkte mit dem langfristig zu erreichenden Ziel eines „barrierefreien ÖPNV“,
- verstärktes Umdenken im Hinblick auf die sich ändernden Rahmenbedingungen insgesamt, wie z. B. Demografie, ansteigende Bedeutung des Marktsegmentes „Einkaufs- und Freizeitverkehr“, höhere Pkw-Verfügbarkeit etc. um so die sich zunehmend ändernden Belange der Nutzer zu erkennen und die vorhandenen ÖPNV-Strukturen entsprechend marktorientiert weiterentwickeln zu können,
- Attraktivierung des ÖPNV-Angebotes durch Verbesserung in der Transparenz.



Für die Bevölkerung im Untersuchungsgebiet soll in der Weiterentwicklung des ÖPNV das gegenwärtige Angebot im Busverkehr quantitativ auf dem derzeitigen Niveau gewährleistet werden, wenn Rückgänge der Nachfragepotenziale und Wirtschaftsaspekte dem nicht entgegenstehen bzw. Angebotsanpassungen erforderlich machen. Grundsätzlich ist die Weiterentwicklung des ÖPNV im Landkreis Coburg unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit und eines effizienten Einsatzes der vorhandenen Finanzmittel zu gestalten.

11.2 Schulverkehr

Für die Nahverkehrsplanung sind u. a. folgende Anforderungen für die Schülerbeförderung im Landkreis Coburg zu berücksichtigen (Beschluss des Kreistages am 24.07.2014):

Wartezeiten

- Folgende Wartezeiten (Fahrzeiten ohne Wegezeiten) sind den Schülern zuzumuten:
 - Wartezeiten vor Unterrichtsbeginn
 - 1. bis 4. Schuljahr 15 Minuten
 - ab 5. Schuljahr 30 Minuten
 - Wartezeiten nach Unterrichtsschluss
 - 1. bis 4. Schuljahr bis zu 20 Minuten
 - ab 5. Schuljahr bis zu 60 Minuten
(bezogen auf die definierten Rückfahrten)
- Bei der Beförderung der Schüler im öffentlichen Personennahverkehr, bei dem der Buseinsatz zu fahrplanmäßig vorgegebenen Zeiten erfolgt, sind längere als die o. g. Wartezeiten zumutbar, wenn aufgrund öffentlicher Interessen eine Verlegung der Fahrzeiten nicht zu vertreten ist.

Maximale Schulwegzeiten

- Die maximale Schulwegzeit (Geh-, Warte- und Fahrzeit) soll jeweils für den Hin- bzw. den Rückweg
 - bei Grundschulern 30 Minuten,
 - bei Schülern an Haupt- und Mittelschulen 45 Minuten
 - bei allen anderen Schülern 60 Minutennicht überschreiten
- Beim Umsteigen soll die Wartezeit für Schüler 15 Minuten nicht überschreiten.

An- und Abfahrten

- Das Verkehrsunternehmen hat mindestens folgende Schulanfahrten und -abfahrten abzusichern:
 - für alle Schulen eine Hinfahrt
 - für Grundschulen eine Rückfahrt
 - für Mittelschulen zwei Rückfahrten (freitags eine Rückfahrt)
 - für Realschulen und Gymnasien werden maximal drei Rückfahrten am Nachmittag (freitags eine Rückfahrt) angestrebt
 - Förderschulen an drei Tagen drei Rückfahrten, sonst zwei Rückfahrten

Auslastung

- Wenn 80% der zu befördernden Schüler in einem Bus länger als 10 Minuten unterwegs sind, ist höchstens eine Auslastung von 75% der im Fahrzeugschein ausgewiesenen Stehplatzkapazitäten zulässig.

11.3 Verknüpfungssystematik

Systematische Übergänge zwischen den Angeboten im ÖPNV sollen ein „Fahren im System“ ermöglichen. Bei der Zuweisung der Verknüpfungspunkte werden neben den vorhandenen und zukünftigen Netzstrukturen raumstrukturelle Aspekte berücksichtigt.

Es werden nachfolgende Verknüpfungspunkte mit Umsteigemöglichkeiten **SPNV/ Bus** definiert (Tabelle 36). Dabei bestehen insbesondere Anschlüsse zwischen dem SPNV und den Hauptlinien des Regionalverkehrs. Soweit möglich und sinnvoll sollen auch Verknüpfungen zwischen den Buslinien gewährleistet werden.

An Verknüpfungspunkten **Bus/ Bus** sind die Hauptlinien des Regionalverkehrs untereinander sowie mit Linien des Ergänzungsnetzes bzw. der Stadtverkehre verknüpft (Tabelle 36).

Tabelle 36: Festgelegte Verknüpfungspunkte im Landkreis Coburg

Verknüpfungspunkte SPNV/ Bus
<ul style="list-style-type: none"> • Coburg, Bahnhof • Bad Rodach, Bahnhof • Meeder, Bahnhof • Bahnhof Rödental/ Oeslau
Verknüpfungspunkte Bus/ Bus
<ul style="list-style-type: none"> • Seßlach, Schule • Ebersdorf, Bahnhof • Sonnefeld, Domänenplatz

- Neustadt b. Coburg, Bahnhof
- Neustadt b. Coburg, Arnoldplatz

11.4 Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV

Für eine zukunftsfähige Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes im Landkreis Coburg werden punktuelle Maßnahmen und Prüfaufträge vorgeschlagen.

Hinsichtlich des strategischen Ansatzes erfolgt dabei eine Differenzierung in vier Handlungsfelder:

- Handlungsfeld I „Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes“
- Handlungsfeld II „Modernisierung der ÖPNV-Infrastruktur“
- Handlungsfeld III „Fahrgastinformation und Marketing“
- Handlungsfeld IV „Sicherheit und Service“

11.4.1 Handlungsfeld I: „Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes“

11.4.1.1 Neues Bedienungsmodell für den ÖPNV im Landkreis Coburg

Insbesondere aufgrund der demografischen Entwicklungen im Landkreis Coburg (vgl. Kapitel 10) werden die Einnahmen für die im Landkreis tätigen Verkehrsunternehmen weiter gravierend zurückgehen. Dazu kommt insgesamt eine Kostensteigerung in der Betriebsführung und für die Erbringung der Leistungen. Wenn also die ÖPNV-Bedienung im Landkreis auch zukünftig in der heutigen Quantität und Qualität gewährleistet werden soll, ist sukzessive eine zusätzliche Finanzierung in wesentlich höherer Ausprägung und/ oder eine wesentliche Steigerung der Tarife erforderlich (vgl. Kapitel 10.5, Tabelle 35 „Mittel- und langfristige Handlungsstrategien zur Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV“).

Verkehrlich werden für den Landkreis mittelfristig die folgenden Faktoren maßgeblich an Bedeutung zunehmen:

- der Berufsverkehr verliert an Bedeutung, insbesondere in der Früh-SVZ vor 06:30 Uhr
- der Schülerverkehr geht zurück, der Beförderungsaufwand bleibt mit hoher Wahrscheinlichkeit jedoch gleich (Rückgang der Schülerzeitkarten-Einnahmen für Verkehrsunternehmen und der Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG, Kosten der Verkehrserstellung bleiben gleich bzw. steigen weiter an)
- Zunahme des ÖPNV-Bedarfs am Vormittag an Werktagen
→ insbesondere ältere Seniorinnen

Im Zuge des für 2016 erstmals anstehenden Vergabeverfahrens besteht für den Landkreis Coburg die Chance, seine Aufgabenträgerverantwortung für das Ver-

kehrsangebot im Landkreis als Steuerungsinstrument für den Bedienungsumfang einzusetzen. Um den zukünftigen Anforderungen gerecht zu werden entwickelt der Landkreis vor diesem Hintergrund ein neues Bedienungsmodell für den ÖPNV, welches mit einer umfassenden Überplanung des Linien- und Bedienungsangebotes einhergeht. Dabei soll kein Bereich des Landkreises schlechter gestellt werden als unter heutigen Bedingungen. Vielmehr besteht die Möglichkeit, bestehende Defizite im Angebot auszugleichen.

Der konzeptionelle Ansatz sieht hierzu folgende Ansätze vor:

- den Ausbau der Hauptachsen im stringenten Taktverkehr,
- in anderen Bereichen Schulverkehr als Grundbedienung; morgens und nach der 6. Stunde mit direkter Führung, alle anderen Fahrten als gebrochene Verkehre mit Ausrichtung auf definierte Verknüpfungspunkte (SPNV bzw. Hauptbuslinie),
- Einzelfahrten außerhalb des Schulverkehrs und
- eine Ergänzung mit bedarfsgesteuerter Bedienung in Teilräumen in der NVZ an allen Wochentagen

Das neue Bedienungsmodell soll somit festbediente Linienverkehre auf Hauptrelationen und zu Hauptverkehrszeiten mit bedarfsgesteuerten Elementen außerhalb der Hauptverkehrszeiten und zur Bedienung in der Fläche kombinieren.

Folgende Anforderungen bestimmen das neue Modell:

- Parameter „Festbedienung“
 - Hauptachsen mit klarer Vertaktung
 - Einzelfahrten außerhalb des Schulverkehrs
 - Schulverkehr (außerhalb der Fahrten zur 1. und nach der 6. Stunde als gebrochene Verkehre)
- Parameter „bedarfsgesteuerte Bedienung“
 - Ergänzung der Bedienung an allen Wochentagen in der NVZ am Vormittag
 - Ergänzung der Bedienung an allen Wochentagen in der NVZ
 - Grundbedienung am Wochenende

Der Landkreis Coburg sieht in diesem Bedienungsmodell diverse Vorteile gegenüber dem heutigen Angebot. Zum einen kann das Angebot besser an den (zukünftigen) Bedarf angepasst werden. So sollen Achsen gestärkt werden, die bereits heute eine gewisse Nachfrage generieren und auf denen durch Realisierung des Konzeptes potenziell neue Fahrgäste gewonnen werden können. Im Gegenzug wird das Angebot in Bereichen angepasst, die heute eine sehr geringe Nachfrage aufweisen bzw. auch dort, wo Verkehrsangebote (Bus/ SPNV) parallel nebeneinander existieren. In vielen Teilräumen kann der ÖPNV durch eine regelmäßige Ergänzung mit flexibler, nachfragegesteuerter Bedienung an allen Wochentagen gestärkt werden. So werden zukünftig auch Bereiche bedient, die heute außerhalb des Schulverkehrs über kein Angebot im ÖPNV verfügen (in Ferienzeiten somit gar nicht). Des Weiteren



wird der ÖPNV im Landkreis durch das neue System mit den vertakteten Hauptlinien transparenter.

Um den Verkehr weiterhin wirtschaftlich darstellen zu können, ist es zukünftig erforderlich, mehr Verkehre als bisher zu brechen. Während im Schulverkehr vor der 1. und nach der 6. Schulstunde weiterhin direkte Verbindungen in alle Ortschaften bereitgestellt werden, wird zu den übrigen Zeiten die Erschließung der Fläche i. d. R. über Zu- bzw. Abbringerverkehre mit Anschluss an die jeweiligen Hauptbuslinie bzw. an den SPNV abgewickelt. Ein vergleichbarer Ansatz wird im Landkreis Coburg bereits heute im Raum Bad Rodach – Meeder erfolgreich praktiziert. Die meisten Verbindungen in und aus Coburg werden hier über die Schiene mit Umstieg an den Bahnhöfen Großwalbur bzw. Bad Rodach auf eine Anschlusslinie abgewickelt.

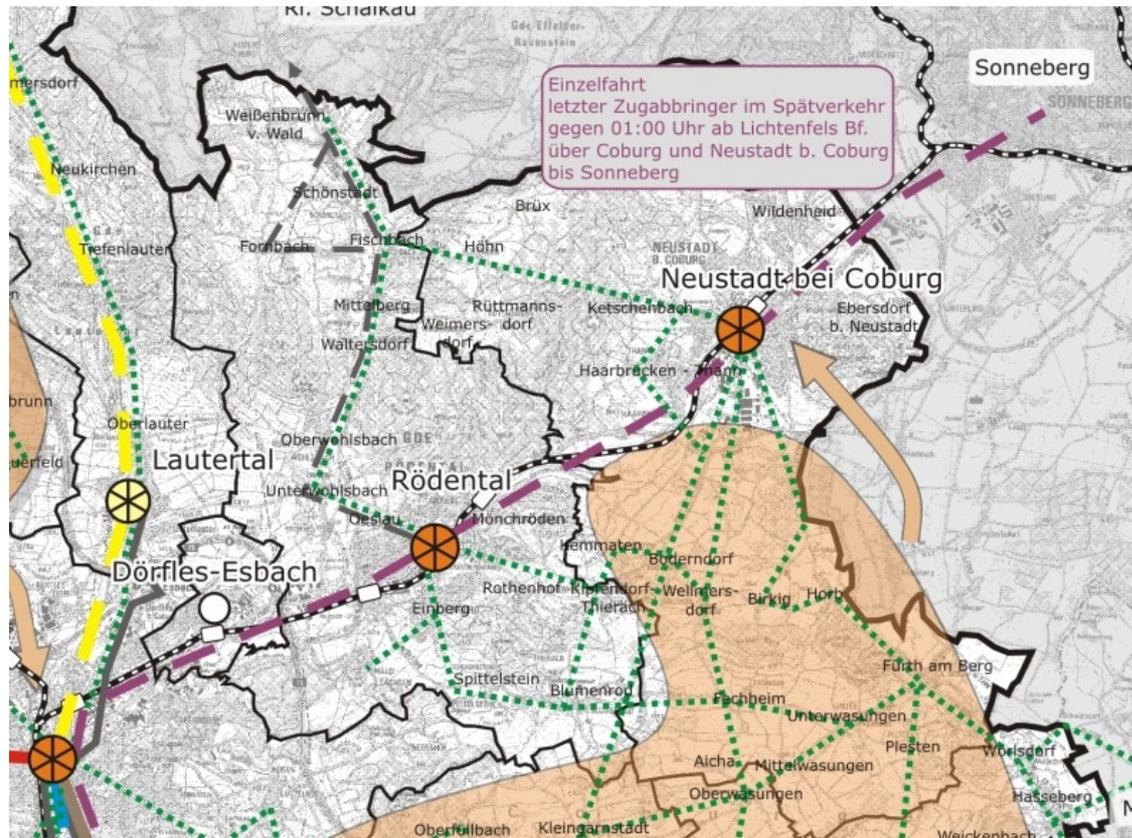
In Tabelle 37 werden die einzelnen Korridore des neuen Bedienungsmodells beschrieben. Eine linienweise Darstellung des nach heutigem Ermessen zu erbringenden Bedienungsangebotes ist in Form von Liniensteckbriefen in Kapitel 14 des NVP beschrieben.

Karte 12: Neues ÖPNV-Bedienungsmodell im Landkreis Coburg (ab September 2016)

Tabelle 37: Maßnahme MA.1 –
Neues Bedienungsmodell für den ÖPNV im Landkreis Coburg – Korridorweise Darstellung

<p>MA.1: Neues Bedienungsmodell für den ÖPNV im Landkreis Coburg - Korridorweise Darstellung -</p>
<p>Korridor Coburg – Lautertal</p>
<p><i>Hintergrund:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Seit 01.Mai 2015 verkehrt eine beim Landkreis Hildburghausen konzessionierte Expressbus-Linie zwischen Eisfeld und Coburg über die Autobahn.
<p><i>Planungsansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Einkürzen der heutigen Linie 8318 an der LK-Grenze in Rottenbach, die Anbindung von Eisfeld über die Linie 8318 wird eingestellt Linie 8318 als Schulverkehrslinie mit (Bedarfs-)Fahrten außerhalb des Schulverkehrs
<p><i>Bewertung:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> bedarfsgerechte Anbindung der Gemeinde Lautertal an das Oberzentrum Coburg

Korridor Coburg – Rödenttal – Neustadt b. Coburg (– Sonneberg)



Hintergrund:

- Die Linie 8312 verkehrt heute räumlich wie auch zeitlich parallel neben dem Schienenkorridor ohne zusätzliche Erschließungsaufgaben (Ausnahme Haarbrücken).

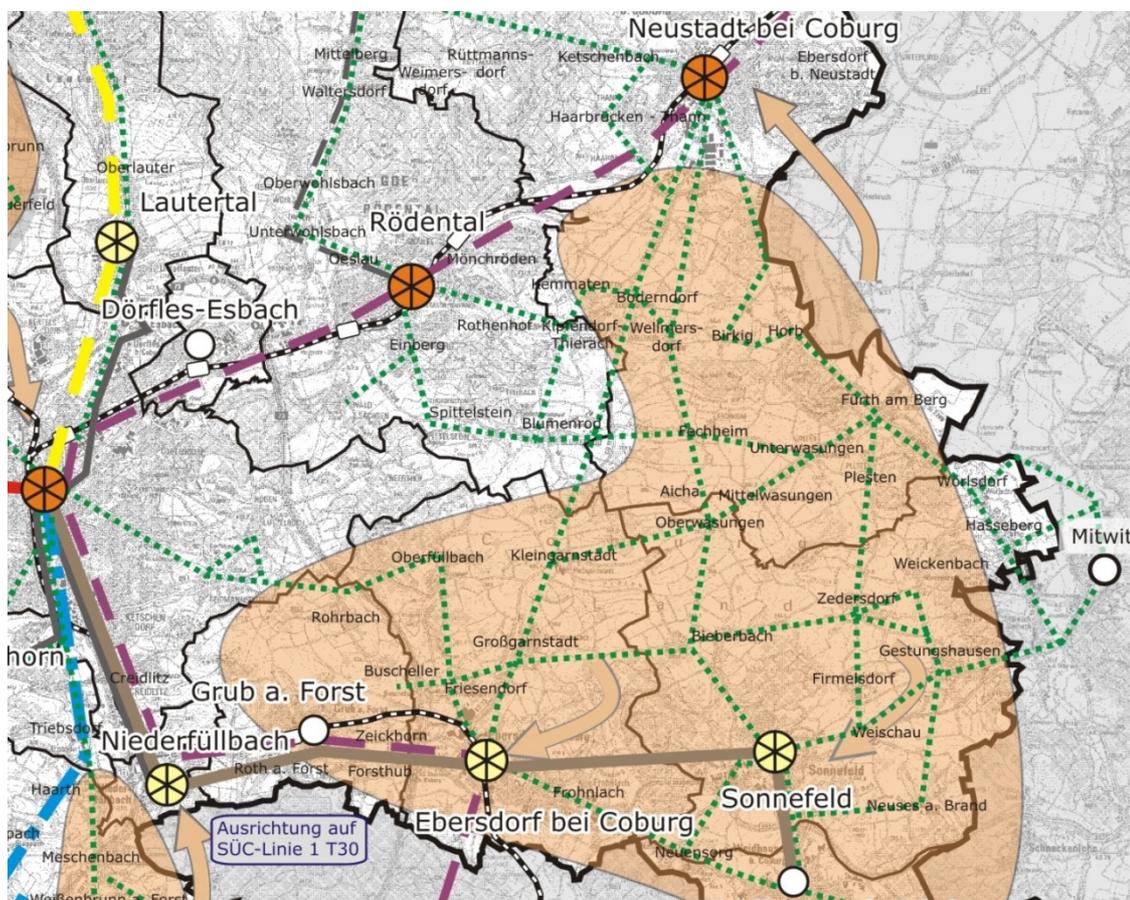
Planungsansatz:

- die Bedienung der Linie wird zukünftig aufgelassen und die frei werdenden Leistungen werden an anderer Stelle für Angebotsverbesserungen eingesetzt
- die täglich zwischen Coburg und Sonneberg verkehrende Spätfahrt gegen 01:40 Uhr wird beibehalten (letzter Zugabbringer im Spätverkehr gegen 01:00 Uhr ab Lichtenfels Bahnhof über Ebersdorf b. Coburg, Coburg und Neustadt b. Coburg bis Sonneberg)
 - ➔ Anschluss auf RE aus Nürnberg über Bamberg am Bahnhof Lichtenfels

Bewertung:

- Anpassen des Bedienungsangebotes an den Bedarf

**Korridor Coburg – Ebersdorf b. Coburg – Sonnefeld – Weidhausen b. Coburg
Coburg (– Neustadt b. Coburg) (südlich der KBS 820/ 830)**



Planungsansatz:

- Linie 8306 als Hauptlinie im 60´-Takt (zzgl. Verstärker im Schulverkehr) zwischen Coburg, Ebersdorf und Weidhausen
- Einkürzen der heutigen Linie 8306 in Weidhausen; die Anbindung der Orte im Nachbar-LK Kronach wird eingestellt
- Einrichten eines bedarfsgesteuerten Angebotes in der Fläche an allen Wochentagen zwischen 08:00 und 14:00 Uhr für die abseits der Hauptlinie gelegenen Ortsteile von Grub am Forst, Ebersdorf b. Coburg, Weidhausen und Sonnefeld sowie für die südlich der Schiene gelegenen Ortsteile von Neustadt b. Coburg mit Ausrichtung auf einen definierten Verknüpfungspunkt
- Ausrichten des bedarfsgesteuerten Angebotes auf definierte Verknüpfungspunkte; Ansatz:
 - zur geraden Stunde Ausrichtung auf Ebersdorf b. Co., Bahnhof und/ oder Sonnefeld, Domänenplatz mit garantiertem Anschluss an den SPNV bzw. auf die Hauptlinie 8306 in und aus Richtung Coburg
 - zur ungeraden Stunde Ausrichtung auf Neustadt b. Coburg, Bahnhof mit garantiertem Anschluss auf die KBS 820/830 in und aus Richtung Coburg

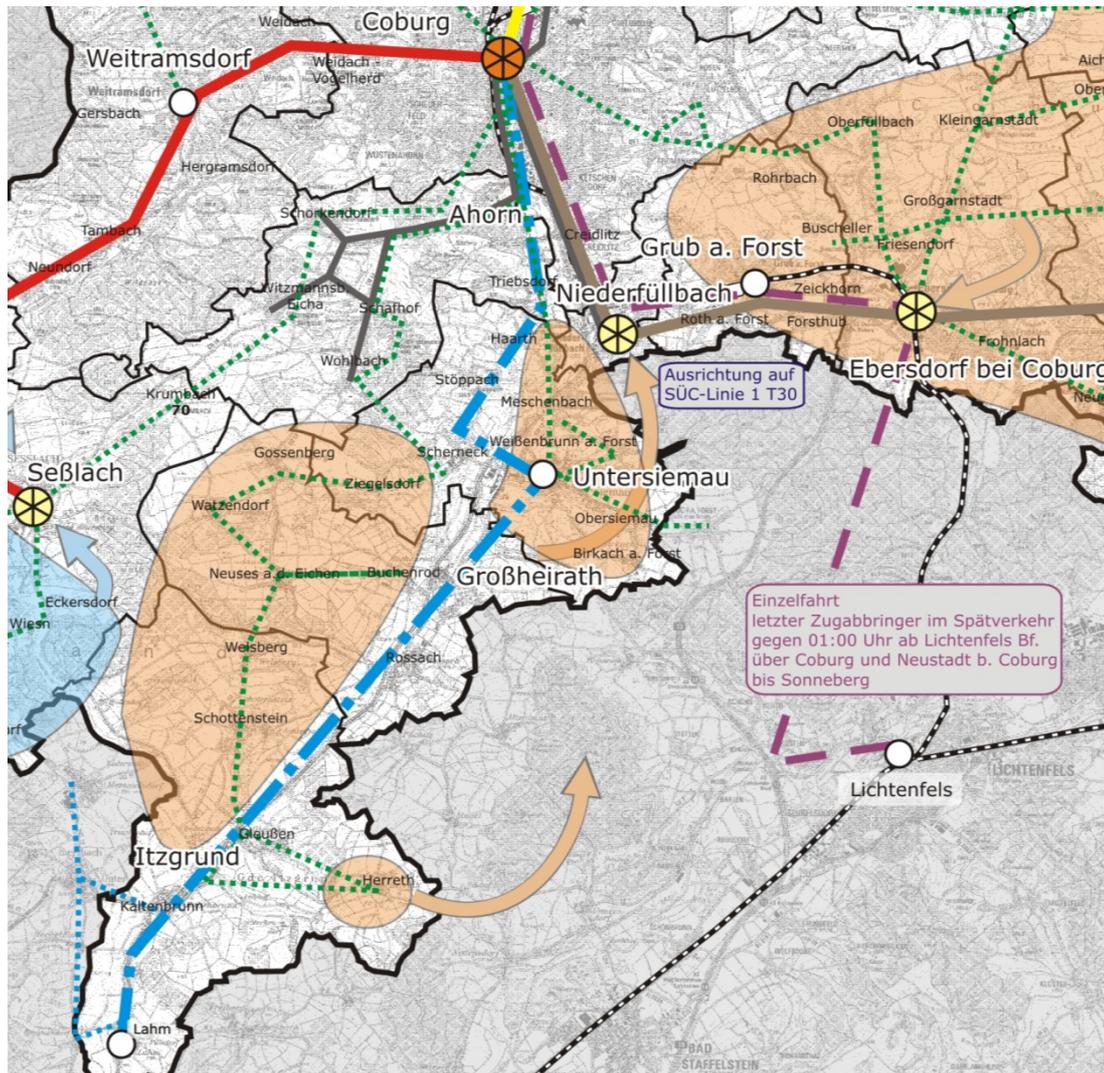


- die schulverkehrsrelevanten Fahrten werden weiterhin über die Linien 8307, 8308, 8309 und 8310 abgedeckt
- Bedienung am Wochenende:
 - Umstellung des Angebotes am Samstag auf bedarfsgesteuerte Bedienung im 120-Minuten-Takt
 - es werden alle abseits der Schiene gelegenen Ortschaften von Grub am Forst, Ebersdorf b. Coburg, Sonnefeld und Weidhausen bedarfsgesteuert bedient
 - alle Fahrten beginnen/ enden am Bahnhof in Ebersdorf b. Coburg, es wird ein Anschluss zum SPNV aus/ in Richtung Coburg gewährleistet

Bewertung:

- Verbesserung des ÖPNV-Angebotes für die meisten Ortschaften im östlichen Landkreisgebiet außerhalb des Schulverkehrs
- Anpassen des Bedienungsangebotes an den Bedarf mit gerechterer Verteilung der Leistungen im ÖPNV

Korridor Coburg – Untersiemau - Itzgrund (– Lichtenfels)

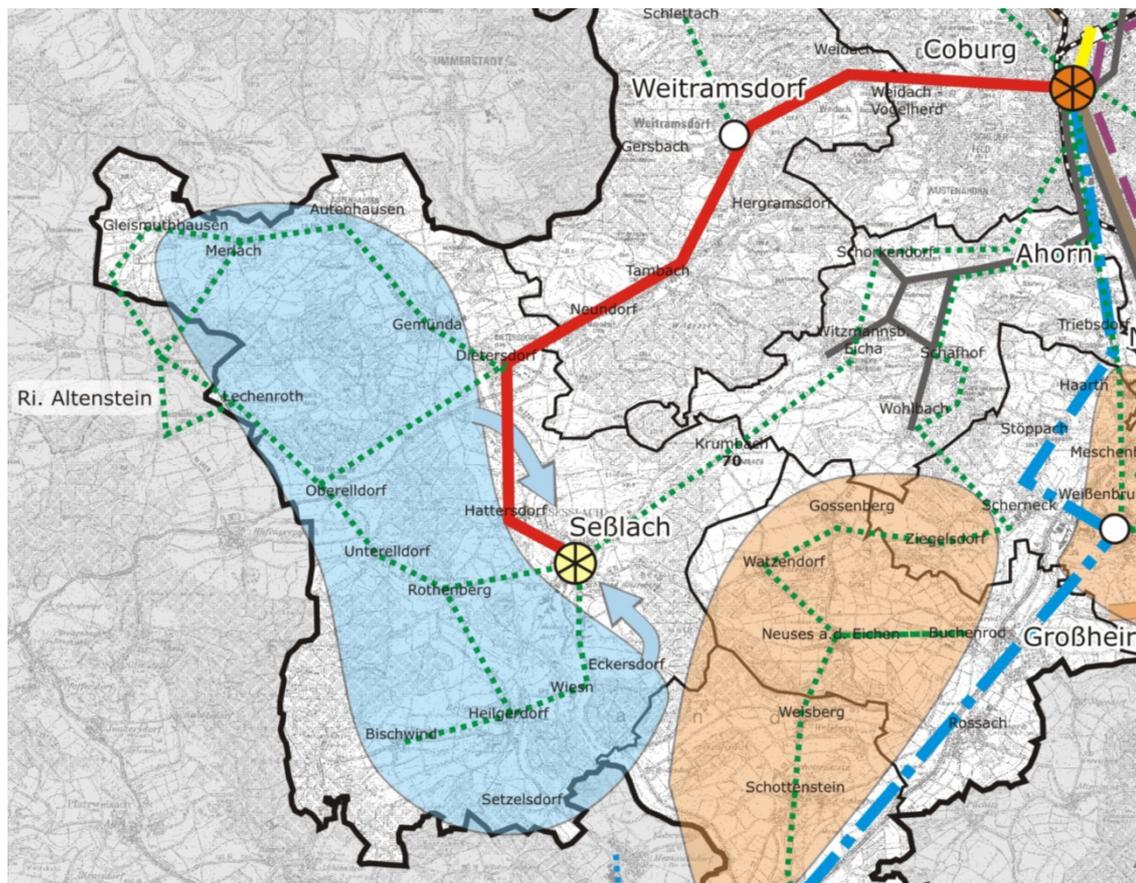


Planungsansatz:

- Linie 8319 als Hauptlinie im 120´-Takt (zzgl. Verstärker im Schulverkehr) zwischen Coburg, Untersiemau und Itzgrund (Lahm)
- Einkürzen der heutigen Linie 8319 in Itzgrund-Lahm; die Fahrten nach und von Bamberg werden eingestellt
- Umstellen/ Ergänzung der Bedienung abseits der Hauptachse an allen Wochentagen zwischen 08:00 und 14:00 Uhr auf bedarfsgesteuerte Bedienung mit Ausrichtung auf einen definierten Verknüpfungspunkt (z. B. Untersiemau Schule bzw. Niederfüllbach Mitte) mit garantiertem Anschluss auf die Hauptlinie 8319 bzw. auf den Stadtbus Coburg SUC-Linie 1 (in Niederfüllbach)
- Ansatz Schulverkehr:
morgens und nach der 6. Stunde mit direkter Führung, alle anderen Fahrten als gebrochene Verkehre mit Ausrichtung auf die definierten Verknüpfungspunkte

- zusätzliche einzelne Fahrten im Schulverkehr zwischen Untersiemau und Buch am Forst
- zusätzliche einzelne Fahrten im Schulverkehr über Untermerzbach/ Memmelsdorf (ggf. nach Bedarf/ Anmeldung)
 - ➔ Berufsschüler
- die täglich ab Lichtenfels über Ebersdorf b. Coburg und Coburg bis Sonneberg verkehrende Spätfahrt gegen 01:00 Uhr wird beibehalten (letzter Zugabbringer im Spätverkehr)
 - ➔ Anschluss auf RE aus Nürnberg über Bamberg am Bahnhof Lichtenfels

Korridor Coburg – Weitraamsdorf – Seßlach

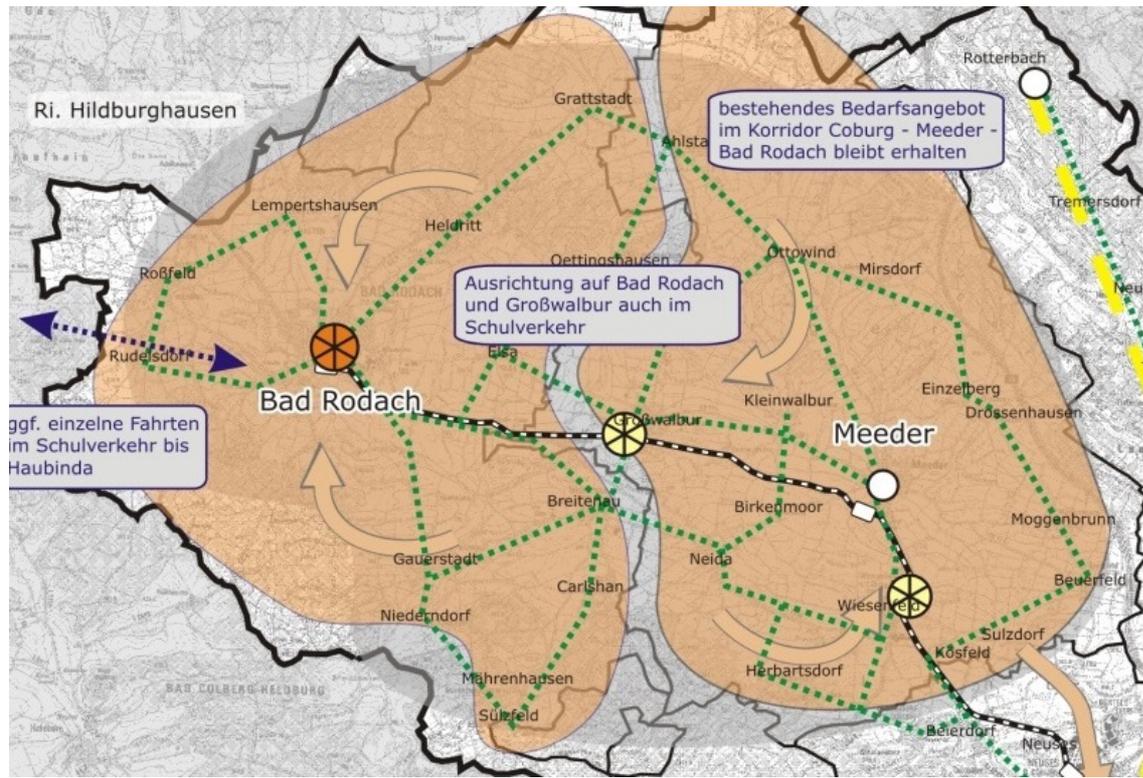


Planungsansatz:

- Linie 8301 als Hauptlinie im 60´-Takt (zzgl. Verstärker im Schulverkehr) zwischen Coburg, Weitraamsdorf, Dietersdorf und Seßlach
- zusätzlich einzelne Fahrten über Eicha und Witzmannsberg
- Einkürzen der heutigen Linie 8301 an der Landkreisgrenze; die Anbindung der Orte im Nachbar-LK Haßberge wird mit wenigen Ausnahmen eingestellt
- Umstellen/ Ergänzung der Bedienung im Bereich Seßlach an allen Wochentagen auf bedarfsgesteuerte Bedienung ;
Ausrichtung auf einen definierten Verknüpfungspunkt (z. B. Seßlach Schule) mit garantiertem Anschluss auf die Hauptlinie
- Ansatz Schulverkehr:
 - morgens und nach der 6. Stunde weiterhin direkte Verbindungen aus/ in die Ortsteile, alle anderen Fahrten als gebrochene Verkehre mit Anschluss-sicherung am definierten Verknüpfungspunkt (s. o.)
 - die Zu-/ Abbringerlinie (*Arbeitstitel Linie 8301A*) fährt zu den entsprechenden Zeiten als Linienverkehr
- Zu-/ Abbringerlinie verkehrt als gegenläufige Ringlinie jeweils im 120´-Takt



Korridor Bad Rodach – Meeder



Planungsansatz:

- Zusammenfassen der Line 8313 und 8315 zu einer Linie, deren Hauptaufgabe die Abwicklung des Schülerverkehrs ist
Ansatz: Brechen der Kurse an den Bahnhöfen Bad Rodach bzw. Großwalbur, im Gegenzug garantierter Anschluss zwischen SPNV und Bus an dem entsprechenden Bahnhof
- Einkürzen der heutigen Linie 8313 an der Landkreisgrenze; die Anbindung zwischen Hildburghausen und Bad Rodach wird zukünftig vom Landkreis Hildburghausen sichergestellt
- Umstellen/ Ergänzung der Bedienung der abseits der Schienenstrecke gelegenen Ortschaften von Meeder und Bad Rodach an allen Wochentagen in der NVZ auf bedarfsgesteuerte Bedienung;
Ausrichtung auf einen definierten Verknüpfungspunkt (Bad Rodach Bf. bzw. Meeder Bf.) mit garantiertem Anschluss auf den SPNV
- das bestehende Bedarfsangebot im Korridor Coburg – Meeder – Bad Rodach bleibt zunächst erhalten
(Hintergrund: Bahnhof Coburg ist (noch) nicht barrierefrei ausgebaut)

Tabelle 38: Prüfauftrag PA.1 –Freizeit- bzw. Nachtverkehr

PA.1: Freizeit- bzw. Nachtverkehr
<p><i>Handlungsempfehlung:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• mindestens Beibehaltung der heutigen Eventverkehre im Landkreis Coburg (u. a. Verkehr zum Samba-Festival, Party Express Neustadt, Partyexpress zu ausgewählte Veranstaltungen)• zukünftige Optionen:<ul style="list-style-type: none">• Ausdehnen der Eventverkehre zu weiteren publikumsintensiven Veranstaltungen in Stadt und Landkreis Coburg mit überörtlichen Einzugsbereichen• Prüfen der Möglichkeiten zur Einrichtung eines Nacht-A.S.T an den Wochenenden mit Ausrichtung auf Coburg (Ansatz: bedarfsgesteuerte Abbringerverkehre von Coburg in den Landkreis)
<p><i>Anmerkung:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Vor dem Hintergrund der finanziellen Handlungsspielräume ist ein Ausbau der Freizeit- und Nachtverkehre im Landkreis aus heutiger Sicht nicht möglich. Die dargestellten Optionen sind mittel- bis langfristig angelegt und sollen die u. a. in Kapitel 10.3 dargestellten zukünftigen Entwicklungen im Landkreis aufgreifen.

Tabelle 39: Prüfauftrag PA.2 – Anpassungen im ÖPNV bei Realisierung eines ICE-Systemhalts

PA.2: Anpassungen im ÖPNV bei Realisierung eines ICE-Systemhalts
<p><i>Hintergrund/ Handlungsempfehlung:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Aktuell wird die regelmäßige Anbindung von Coburg an die ICE-Neubaustrecke Ebensfeld – Erfurt durch die DB AG geprüft. Bei einer positiven Entscheidung und nach Vorliegen konkreter ICE-Systemzeiten werden rechtzeitig vor Inbetriebnahme die Anschlussmöglichkeiten im Busverkehr geprüft (Realisierung geplant ab 2017).
<p><i>Anmerkung:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Derzeit ist der Fahrplan im Regionalverkehr auf die Schulzeiten in Coburg und in Neustadt bei Coburg ausgerichtet. Ggf. notwendige Anpassungen bei den Schulzeiten sind rechtzeitig mit den Schulträgern abzustimmen.



11.4.1.2 Stadtverkehr Coburg

Vor dem Hintergrund der im Jahr 2019 anstehenden Direktvergabe werden im Rahmen des NVP für den Stadtbus Coburg zunächst keine konkreten Maßnahmen im Hinblick auf eine Überarbeitung des Liniennetzes oder des Bedienungsangebotes entwickelt. Im Zusammenhang mit der Direktvergabe soll eine umfassende Prüfung des Liniennetzes und des Bedienungsangebotes im Stadtverkehr erfolgen.

Grundsätze für die Weiterentwicklung des Stadtverkehrs Coburg

Das Leitbild einer „attraktiven Stadt für junge und alte Menschen“ erfordert, um als Standort konkurrenzfähig zu bleiben, vor dem Hintergrund der zunehmenden ÖPNV-Affinität der Jüngeren einen hochwertigen ÖPNV.

Vor diesem Hintergrund und unter Berücksichtigung der sich ändernden Rahmenbedingungen (vgl. Kapitel 10.2 und 10.3) soll eine möglichst zielgruppenorientierte Weiterentwicklung des Stadtverkehrs vorgenommen werden. Insbesondere wird der Ansatz verfolgt, das Angebot stärker auf die Anforderungen der jüngeren Nutzergruppen auszurichten. Gerade diese ÖPNV-affinen Bevölkerungsgruppen, sollen in ihrem Nutzerverhalten gestärkt werden, um zu erreichen, dass diese ihr multimodales und ÖPNV-affines Mobilitätsverhalten auch mit dem Älterwerden beibehalten.

Handlungsansätze für die Weiterentwicklung des Stadtverkehrs Coburg

Im Zuge der zunehmenden Flexibilisierung der Arbeits- und Öffnungszeiten sowie des steigenden Freizeitangebotes wird sich die räumliche und zeitliche Verkehrsverteilung im Untersuchungsgebiet weiter verändern. Während der Frühverkehr weiter an Bedeutung verliert, ist mit einer Zunahme der Nachfrage im Freizeitverkehr, insbesondere in den Abend- und Nachtstunden zu rechnen. Es wird ein Umdenken erforderlich, um auch zukünftig die Bedürfnisse der Menschen mit dem ÖPNV abzudecken zu können.

Infolgedessen wird der Fokus im Stadtverkehr auf eine Weiterentwicklung des Bedienungsangebotes in den zeitlichen Randlagen gelegt. Leistungseinsparungen durch bedarfsgerechte Anpassungen im Frühverkehr sollen genutzt werden, um das Angebot am Abend sowie punktuell auch am Vormittag mit Ausrichtung auf den Einkaufs- und Besorgungsverkehr auszubauen.

Die kontinuierliche Weiterentwicklung der barrierefreien Angebote im Stadtverkehr ist ein weiteres Schwerpunktthema, welches insbesondere für die wachsende Zahl der älteren Menschen, für mobilitätseingeschränkte Personen, aber auch für alle anderen Menschen in der Stadt und im Landkreis Coburg einer verbesserten Nutzbarkeit des ÖPNV dient.

Vornehmlich die jüngere Generation findet zunehmend Gefallen an der Nutzung multimodaler Verkehre. Um diese Entwicklung aufzugreifen und zu unterstützen sollte die Einrichtung einer Mobilitätszentrale in Coburg geprüft werden, die verkehrsmittelübergreifend Dienstleistungen rund um die Mobilität anbietet.

Neben dem klassischen Ticketverkauf und Informationen zum ÖPNV können zusätzlich Dienstleistungen wie Rad-Verleihe, Car-Sharing-Vermittlung und Verknüpfungen mit Freizeit-, Kultur- und Tourismusangeboten in der Mobilitätszentrale angeboten werden.

11.4.2 Handlungsfeld II: „Modernisierung der ÖPNV-Infrastruktur“

Der Landkreis wirkt darauf hin, dass von den Straßenbaulastträgern sukzessive Maßnahmen zur Verbesserung der Haltestellenqualität, insbesondere zur barrierefreien Nutzbarkeit umgesetzt werden. Des Weiteren ist in diesem Zuge eine gezielte Verbesserung der Ausstattung von Haltestellen und Verknüpfungspunkten bezüglich der Nutzbarkeit, des Reisekomforts und der Fahrgastinformation zu berücksichtigen.

11.4.2.1 Maßnahmen und Prüfaufträge zur Modernisierung der ÖPNV-Infrastruktur mit allgemeiner Gültigkeit im Landkreis Coburg

Tabelle 40: Maßnahme MI.1 – Schaffung der Barrierefreiheit im ÖPNV

MI.1: Schaffung der Barrierefreiheit im ÖPNV
<p><i>Erläuterung:</i></p> <p>Ein Großteil der Bushaltestellen im Nahverkehrsraum ist ohne bzw. mit eingeschränkter Barrierefreiheit.</p> <p>Ein langfristiges Leitziel für die Nahverkehrsplanung im gesamten Landkreis Coburg ist die Sicherung der ÖPNV-Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen. Hierbei spielen Personen mit Mobilitätseinschränkungen mit ihren speziellen Anforderungen eine wesentliche Rolle.</p> <p>Das PBefG mit Gültigkeit ab dem 01.01.2013 sieht vor, im Rahmen der Nahverkehrsplanung „die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkter Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen“ (§ 8, Satz 3 PBefG). Hiervon kann lediglich in Ausnahmefällen sowie aufgrund einer landesgesetzlichen Regelung abgewichen werden (vgl. Kapitel 1.1.2).</p>
<p><i>Planungsansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Niederflurgerechter / barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen entsprechend der Anforderungen im Anforderungsprofil im Nahverkehrsplan des Landkreises Coburg (vgl. Kapitel 2.3 „Anforderungen zur Ausstattung an Bus-Haltestellen (Haltestellenkatalog)“) • Musterhaltestelle für Haltestellen im Landkreis Coburg (vgl. Kapitel 2.3.3, Abbildung 2) • gezielte Verbesserungen der Ausstattung von Haltestellen und Verknüpfungspunkten bezüglich der Nutzbarkeit, des Reisekomforts und der Fahrgastinformation berücksichtigen

Handlungsempfehlung:

- Umsetzung auf der Grundlage von jährlich durch die einzelnen Städte und Gemeinden zu prüfenden und fortzuschreibenden Prioritätenlisten.
- Auswählen und Einordnen einzelner Haltestellen und Verknüpfungspunkte hinsichtlich ihrer Frequentierung aber auch ihrer Nähe zu zentralörtlichen Einrichtungen und Einrichtungen, welche häufig von mobilitätseingeschränkten Bürgern aufgesucht werden (z. B. Behindertenwerkstätten in Seßlach und Niederfüllbach).
- Entsprechend der Verfügbarkeit von Fördermitteln sollen die Haltestellen dann gemäß der Prioritätenliste von den jeweiligen Straßenbulasträgern sukzessive umgebaut werden.

Verkehrliche Wirksamkeit:

- Verbesserung der Nutzbarkeit des ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Personen
- Erfüllen der Anforderungen des BGG sowie des PBefG unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der Kommunen

Hinweis:

- Die Möglichkeiten der Realisierung sind unter Berücksichtigung der jeweiligen verkehrlichen Situation vom Straßenbulasträger vor Ort zu prüfen.
- Eine Festlegung der Haltestellen in einer Prioritätenliste erfolgt im Rahmen der Umsetzung des Nahverkehrsplans.

Tabelle 41: Prüfauftrag PI.1 – Optimieren der Haltestellenlagen

PI.1: Optimieren der Haltestellenlagen

Erläuterung:

- Mit Novellierung des PBefG mit Gültigkeit ab dem 01.01.2013 werden umfangreiche Maßnahmen im Hinblick auf die Schaffung der Barrierefreiheit an Haltestellen im Landkreis Coburg erforderlich. In diesem Zuge soll geprüft werden, ob ggf. Haltestellen zusammengelegt bzw. verlegt werden können, um den erforderlichen Aufwand unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten möglichst zu optimieren.



Tabelle 42: Prüfauftrag PI.2 – Ansätze zur Stärkung multimodaler Verkehre

PI.2: Ansätze zur Stärkung multimodaler Verkehre
<p><i>Hintergrund:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Insbesondere für die jüngeren Altersgruppen wird mindestens in der Stadt Coburg zukünftig eine weitere Orientierung hin zu mehr Multimodalität erwartet. Um dieses Mobilitätsverhalten zu unterstützen sollen intermodale Faktoren gestärkt werden. Aufgrund der hohen Affinität zwischen dem ÖPNV und der Fahrradnutzung soll der Fokus hier auf den Ausbau und die Verbesserung von Bike+Ride-Anlagen gelegt werden.
<p><i>Prüfansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausbau von Bike+Ride-Anlagen und Überprüfung der vorhandenen Abstellanlagen nach Kapazität und Qualität. • Ferner sollten auch an Bushaltestellen in Bereichen mit Erschließungsdefiziten einfache, kleinere Abstellanlagen für Fahrräder vorgesehen werden, da so der Einzugsbereich des ÖPNV wirksam erweitert werden kann (z. B. Dörfles-Esbach, Unterlauter, Oberlauter, Gemeinde Itzgrund)
<p><i>Anmerkung:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Stadt und Landkreis Coburg sind Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e. V. (AGFK) und engagieren sich für die Förderung einer radverkehrsfreundlichen Mobilität, in dem sie den Ausbau von Radwegen und die Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer forcieren.

11.4.2.2 Maßnahmen und Prüfaufträge zur Modernisierung der ÖPNV-Infrastruktur mit lokalem Bezug

Tabelle 43: Prüfauftrag PI.3 – Planung von Investitionen der ÖPNV-Infrastruktur der Städte und Gemeinden bis zum Jahr 2020¹²⁴

Seite | 170

PI.3: Planung von Investitionen der ÖPNV-Infrastruktur der Städte und Gemeinden bis zum Jahr 2020

In den Kommunen im Landkreis Coburg sind die folgenden Infrastrukturmaßnahmen geplant:

- Gemeinde Ahorn:
 - Umbau/ Bau einer zentralen Haltestelle in der Ortsmitte
 - Überdachung von Haltestellen
 - Behindertengerechte Sitze
- Gemeinde Ebersdorf b. Coburg:
 - Neuordnung des Bahnhofsumfeldes mit Anlage einer P+R-Anlage (vorerst ca. 40 Stellplätze und 24 Fahrradstellplätze geplant) (OT Ebersdorf)
- Niederfüllbach:
 - Ausbau der Haltestellen im Bereich Schloßstraße und Parkstraße
- Sonnefeld
 - Ausbau der Haltestelle Sonnefeld Domänenplatz (in Umsetzung)
 - Ausbau der Haltestelle Sonnefeld Weidhäuser Straße (in Umsetzung)

¹²⁴ Abfrage bei den Städten und Gemeinden im Sommer 2013



Tabelle 44: Prüfauftrag PI.4 – Ausbau von Haltestellen als Verknüpfungshaltestelle

PI.4: Ausbau von Haltestellen als Verknüpfungshaltestelle

Planungsansatz:

- Neben den in Tabelle 43 aufgeführten Infrastruktur-Maßnahmen soll im Zuge der Umsetzung des neuen Bedienungsmodells der Aus-/ Umbau weiterer Haltestellen im Landkreis Coburg als Verknüpfungshaltestellen geprüft werden:
 - Haltestelle Seßlach Schule
 - Haltestelle Untersiemau Mitte
 - Haltestelle Niederfüllbach Mitte
 - Bahnhof Ebersdorf
 - Bahnhof Meeder
- Die Festlegung der jeweils spezifischen Anforderungen erfolgt im Rahmen der Prüfung vor Ort.

11.4.3 Handlungsfeld III: „ Fahrgastinformation und Marketing“

Tabelle 45: Prüfauftrag PM.1 – Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation (DFI)

PM.1: Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation (DFI)
<p><i>Planungsansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Ausstattung von weiteren relevanten Verknüpfungspunkten und Haltestellen mit DFI in Echtzeit zur Sicherung der barrierefreien Fahrgastinformation• Festlegung der Haltestellen nach nachfragerrelevanten, zentralen und verkehrlichen Gesichtspunkten, z. B.:<ul style="list-style-type: none">• Bad Rodach Bahnhof• Neustadt b. Coburg Bahnhof• Seßlach Schule• Sonnefeld Domänenplatz• Bahnhof Rödentel / Oeslau• Ebersdorf b. Coburg Bahnhof• Meeder Bahnhof• Niederfüllbach Mitte bzw. Untersiemau Schule
<p><i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Maßnahme zur Optimierung der Umsteigesituation an Verknüpfungshaltestellen insbesondere im Zuge der Umsetzung des neuen Bedienungsmodells• Verbesserung der allgemeinen Fahrgastinformation• Bei Einrichten der Sprachfunktion deutliche Komfortverbesserung für sehbehinderte Menschen



Tabelle 46:

Prüfauftrag PM.2: Ergänzung des Fahrplanbuches mit zusätzlichen Fahrgastinformationen

<p>PM.2: Ergänzung des Fahrplanbuches mit zusätzlichen Fahrgastinformationen</p>
<p><i>Hintergrund:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Fahrplanbücher dienen auch heute noch vielen ÖV-Nutzern als erste Informationsquelle hinsichtlich des ÖV-Angebotes.
<p><i>Erläuterung:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Geprüft werden soll die Ergänzung des Fahrplanbuchs von Stadt und Land mit zusätzlichen Fahrgastinformation, z. B.: <ul style="list-style-type: none"> ○ topografische Liniennetzpläne für die regionalen Linien sowie die Stadtverkehre mit topografischem Hintergrund zur besseren Orientierung ○ Kennzeichnung von niederflurgerecht ausgebauten Haltestellen im Liniennplan des Regionalverkehrs bzw. im Fahrplan ○ Darstellung regelmäßiger Verknüpfungen im Regionalbusverkehr
<p><i>Sonstige Anmerkung:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Das Wissen um barrierefreie bzw. niederflurgerecht ausgebaute Haltestellen ist eine Grundvoraussetzung für die Nutzbarkeit des ÖV für mobilitätseingeschränkte Personen. (Hinweis: Eine Sinnhaftigkeit des Planungsansatzes ist nur gegeben, wenn die entsprechenden Haltestellen auch konsequent mit Niederflur-Fahrzeugen angefahren werden und die Fahrer entsprechende Schulungen erhalten)

Tabelle 47: Prüfauftrag PM.3 – Verbesserung der Fahrgastinformation an Haltestellen und Verknüpfungspunkten

PM.3: Verbesserung der Fahrgastinformation an Haltestellen und Verknüpfungspunkten

Erläuterung:

- flächendeckend vereinheitlichte Fahrgastinformationen an den Haltestellen im Regionalverkehr mit leicht verständlichen und aktuelle Informationen über Liniennetz, Fahrplanlage und Tarif („corporate design“ im Regionalbusverkehr; ähnlich Stadtbus Coburg)
- Geprüft werden soll außerdem die Ausstattung wichtiger Haltestellen und Verknüpfungspunkte mit ergänzender Infrastruktur zur Fahrgastinformation, z. B.:
 - Liniennetzplan auf digitalisierter Grundlage zur besseren Orientierung
 - Umgebungspläne für relevante Haltestellen in den Stadtzentren bzw. an aufkommensstarken Zielen mit Angabe von Straßennamen, relevanten Zielen und Einrichtungen, dem Liniennetz, benachbarter Haltestellen und Stationen
 - Anbringen von Haltestellenplänen an unübersichtlichen und aufkommensstarken Verknüpfungshaltestellen zur verbesserten Orientierung für umsteigende Fahrgäste

Bewertung:

- Transparente, leicht verständliche und aktuelle Informationen über Liniennetz, Fahrplanlage und Tarif als Grundvoraussetzungen für eine Nutzung des ÖPNV im Jedermannverkehr.
- Verbesserung der Information und Orientierung für ortsunkundige Fahrgäste
- Grafische Liniennetzpläne in Fahrzeugen und an Haltestellen dienen der besseren Orientierung im ÖPNV insbesondere für Neukunden bzw. Ortsfremde.



Tabelle 48: Prüfauftrag PM.4 – Stärkung des zielgruppenorientierten und lokalen Marketings

<p>PM.4: Stärkung des zielgruppenorientierten und lokalen Marketings</p>
<p><i>Erläuterung:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Eine Stärkung des lokalen Marketings führt zu einer höheren Identifizierung der Fahrgäste und Einwohner eines Ortes mit dem ÖPNV-Angebot vor der Haustür.
<p><i>Umsetzungsmöglichkeiten</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • lokales Marketing zum Beispiel durch: <ul style="list-style-type: none"> • Erstellung von Orts- oder Korridorfahrplänen • Liniennetzpläne für einzelne Ortsverkehre mit Lage der Haltestellen und wichtigen Einrichtungen sowie Darstellung der relevanten Verknüpfungen (z. B. in Coburg, Neustadt b. Coburg und Rödental). • Durchführung von Einführungskampagnen bei Einrichtung neuer Angebote und Produkte (z. B. Einführen des neuen Bedienungsmodells im Regionalverkehr mit Eröffnungsfest, Haushaltsbroschüren, Werbemaßnahmen) • Durchführen von Informationsveranstaltungen zum ÖPNV • Partner: z. B. großer Verkehrserzeuger wie Schulen, Unternehmen und Freizeiteinrichtungen

Tabelle 49: Prüfauftrag PM.5 – Stärkung des lokalen Vertriebsangebotes

<p>PM.5: Stärkung des lokalen Vertriebsangebotes</p>
<p><i>Erläuterung:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung weiterer Informations- und Vertriebsstellen zum Beispiel in Kooperation mit anderen Serviceleistungen wie Bürgerämtern oder sonstigen lokalen Einrichtungen, vorrangig in der Nähe von aufkommensstarken Haltestellen und Verknüpfungspunkten (auch zur Verkürzung der Aufenthaltszeiten der Fahrzeuge an den Haltestellen) <ul style="list-style-type: none"> • Verkauf des vollständigen Ticketsortiments • Beratung vor Ort • ggf. Ausstellen von Kundenkarten • Ziel: Ausweitung des Vertriebsweges und der Beratung insbesondere im Zuge der Umsetzung des neuen Bedienungsmodells

Tabelle 50: Maßnahme MM.1 – Aufbau einer weitgehend barrierefreien Internetseite der ARGE ÖPNV

MM.1: Aufbau einer weitgehend barrierefreien Internetseite der ARGE ÖPNV
<p><i>Planungsansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Schrittweise Weiterentwicklung der Homepage der ARGE ÖPNV für Stadt und Landkreis Coburg zu einer weitgehend barrierefreien Internetseite• spezielle Darstellung der Inhalte: z. B. ausreichend variierende Schriftgröße sowie übersichtliche und leicht findbare Inhalte• ggf. in Kooperation mit Dritten, z. B. Verkehrsunternehmen sowie Verlinkung auf deren Internetseiten
<p><i>Anmerkung:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Das Bundesministerium für Arbeit und Soziales hat im September 2011 die „Verordnung zur Schaffung barrierefreier Informationstechnik nach dem Behindertengleichstellungsgesetz (Barrierefreie-Informationstechnik-Verordnung - BITV 2.0)“ herausgegeben. Die Verordnung gilt im Wesentlichen für Angebote der Behörden der Bundesverwaltung, gibt jedoch zweckdienliche Hinweise für die barrierefreie Gestaltung für Internetauftritte allgemein (insbesondere Anlagen 1 und 2).• Umfangreiche Hinweise zur Gestaltung einer barrierefreien Webseite gibt der IZ-Arbeitsbericht Nr. 35: „Gestaltung barrierefreier Webseiten“ (2005)¹²⁵

11.4.4 Handlungsfeld IV: „Sicherheit und Service“

Einzelmaßnahmen zur Verbesserung der subjektiven Sicherheit

Tabelle 51: Maßnahme MS.1 – Videoschutzeinrichtungen in den Fahrzeugen

MS.1: Videoschutzeinrichtungen in den Fahrzeugen
<ul style="list-style-type: none">• Vorausrüstung der Fahrzeuge für Videokameras (inkl. Verkabelung)• Ziel: Reduzierung der Vandalismusschäden/ präventiver Ansatz im Hinblick auf potenzielle Belästigungen und Übergriffe• Ziel: Verbesserung des Sicherheitsgefühl für die Fahrgäste und Schutz der Fahrer

¹²⁵ Quelle: Leibniz-Institut für Sozialwissenschaften; Marcus Hegner; IZ-Arbeitsbericht Nr. 35 „Gestaltung barrierefreier Webseiten“ (2005).

Tabelle 52: Prüfauftrag PS.1 – Kontrollierter Einstieg

PS.1: Kontrollierter Vordereinstieg
<ul style="list-style-type: none">• Kontrollierter Vordereinstieg ganztägig, soweit es mit dem Fahrgastaufkommen vereinbar ist• Steigerung des Sicherheitsgefühls der Fahrgäste• Kontrolle der Fahrausweise

Tabelle 53: Prüfauftrag PS.2 – Weitere Prüfaufträge zur Verbesserung der (subjektiven) Sicherheit im ÖPNV

PS.2: – Weitere Prüfaufträge zur Verbesserung der (subjektiven) Sicherheit im ÖPNV
<ul style="list-style-type: none">• Verbesserung der sozialen Sicherheit für Fahrgäste an Haltestellen und im Haltestellenumfeld (Beleuchtung, Haltestellenstandort)• Einrichten von Notrufsäulen an Verknüpfungspunkten• Polizisten in Uniform werden kostenfrei befördert (Steigerung des Sicherheitsgefühls der Fahrgäste)• Öffentlichkeitsarbeit/ Kampagnen/ Präventivmaßnahmen• Taxiruf-Service zur Haltestelle (abends)

Tabelle 54: Prüfauftrag PS.3 – Prüfauftrag zur tariflichen Kooperation aller Verkehrsunternehmen im Landkreis Coburg

PS.3: – Tariflichen Kooperation aller Verkehrsunternehmen im Landkreis Coburg
<p><i>Erläuterung und Handlungsempfehlung:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Prüfen der tariflichen Kooperationen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern und Verkehrsunternehmen im Landkreis Coburg.• Prüfoptionen:<ul style="list-style-type: none">• Integration des SPNV in die Tarifkooperation• Kooperationen mit allen im Nahverkehrsraum tätigen Verkehrsunternehmen (inkl. Stadtverkehre Rödental und Neustadt bei Coburg)• Übergangstarife in benachbarte Tarifverbünde bzw. Landkreise (z. B. Verkehrsverbund Großraum Nürnberg, Landkreis Hildburghausen)
<p><i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i></p>

- Grundsätzlich ist eine durchgängige Benutzbarkeit der öffentlichen Nahverkehrsmittel in einem größeren räumlichen Zusammenhang mit einem Tarif anzustreben, da dies eine insgesamt positive Wirkung auf die Benutzung des ÖPNV hat.
- ➔ Positive Wirkung auf die Nutzbarkeit des ÖPNV durch Harmonisierung der Fahrpreisgestaltung und Steigerung der Transparenz des Angebotes.

Anmerkung:

- Alle Entscheidungen und Maßnahmen, die die Entwicklung und Gestaltung der Tarifkonzeption betreffen, sind ggf. mit den Nachbaraufgabenträgern sowie den Verkehrsunternehmen abzustimmen.

11.5 Bewertung des Maßnahmenkonzeptes

Die in den Kapiteln 10.3 und 10.4 aufbereiteten Tendenzen der zukünftigen Mobilitätsentwicklung im Untersuchungsgebiet zeigen, dass im Landkreis Coburg die ÖPNV-Nachfrage im Geltungszeitraum des Nahverkehrsplans bis zum Jahr 2020, insbesondere in Folge der sinkenden Schülerzahlen, signifikant rückläufig sein wird. Mittelfristig wird aufgrund der rückläufigen Schülerzeitkarten eine Verminderung der Einnahmen bei den Verkehrsunternehmen von bis zu 0,7 Mio. Euro jährlich erwartet. Dieser Trend wird sich auch über das Jahr 2020 hinaus weiter fortsetzen.

Das unter Berücksichtigung dieser Faktoren entwickelte Bedienungsmodell soll dazu beitragen, die Marktsituation des ÖPNV im Nahverkehrsraum punktuell und bedarfsgerecht, insbesondere unter Nachfrageaspekten, zu optimieren. Der allgemeine Nachfragerückgang kann voraussichtlich jedoch nur gedämpft werden.

Mit den dargestellten Maßnahmen und Prüfaufträgen werden insbesondere die folgenden Zielsetzungen der Nahverkehrsplanung im Untersuchungsraum forciert:

- Verbesserung der Erschließungswirkung durch Anbindung von bislang nicht bzw. unzureichend erschlossenen Ortschaften
- stärkere Ausrichtung des Angebotes auf den sich weiter verändernden Verkehrsmarkt
 - Stärkung der Wachstumsmärkte „Einkaufs- und Freizeitverkehr“ durch gezielten Ausbau bedarfsgerechter ÖPNV-Angebote (z. B. Schließen von Angebotslücken, insbesondere am Vormittag)
- bedarfsorientierte Gestaltung des ÖPNV zur Sicherung der Mobilitätsbedürfnisse in den ländlich geprägten Räumen
- verbesserte Nutzbarkeit des ÖPNV durch Schaffung von mehr barrierefreien Angeboten (→ „Demografischer Wandel“)
- Attraktivierung des ÖPNV-Angebotes durch transparentere Ausgestaltung und Verbesserung der Fahrgastinformation und des Marketings

Es ist zu erwarten, dass der ÖPNV mit Umsetzung des Entwicklungskonzeptes das Fahrgastaufkommen im Jedermannverkehr stabilisieren kann. Vorausgesetzt wird eine intensive begleitende Kommunikations- und Marketingarbeit.

Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass eine grundlegende Erfolgskontrolle erst nach einem Zeitraum von zwei bis drei Jahren nach Umsetzung durchgeführt werden sollte, um eine ausreichende Marktetablierung der Maßnahmen zu gewährleisten.

12 Linienbündelungskonzept

12.1 Vorbemerkungen

Die Liniengenehmigungen der Linien im straßengebundenen ÖPNV in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Coburg laufen zum 31.08.2016 aus¹²⁶. Die Linienverkehre werden heute vollständig durch einen Anbieter, die Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), betrieben. Die Erbringung der Verkehrsleistungen wird vor dem Hintergrund des absehbar spürbaren Rückgangs der Schülerzahlen und der prognostizierten Bevölkerungsschrumpfung, mit Konsequenzen für das Fahrgastaufkommen im Jedermannverkehr, nicht mehr eigenwirtschaftlich im Leistungsniveau des Jahres 2014 möglich sein.

Zur Sicherstellung des Bedienungsangebotes in der heutigen Qualität und Quantität ist ein Ordnungskonzept des Aufgabenträgers Landkreis Coburg erforderlich. Dieses Ordnungskonzept soll zum Einen das Herausbrechen ertragsstarker Linien aus dem heutigen Gefüge verhindern, zum Anderen den weiteren Betrieb wirtschaftlich schwacher Linien im Verbund mit wirtschaftlichen starken Linien absichern.

Das Linienbündelungskonzept beschreibt den Ordnungsrahmen zur zusammengefassten Genehmigung der Linien im Landkreis in Teilnetzen. Es dokumentiert somit das „öffentliche Verkehrsinteresse“ des Aufgabenträgers Landkreis Coburg im Hinblick auf die in 2016 anstehende Neuvergabe der Liniengenehmigungen.

12.2 Rahmenbedingungen

Unter dem Begriff „Linienbündelung“ wird genehmigungsrechtlich die zusammenfassende Erteilung einer Genehmigung für mehrere Linien verstanden. Das PBefG sieht diese Zusammenfassung als eine besondere Form der Genehmigungserteilung vor. In diesem Fall umfasst ein Genehmigungsverfahren mehrere Linien und mündet in einer einzigen Genehmigung.¹²⁷ *„Soweit es die Zielsetzung des § 8 erfordert, kann [...] die Genehmigung für eine Linie oder für mehrere Linien gebündelt erteilt werden.“* (siehe PBefG § 9, Abs. 2)

Bezüglich der Zielsetzungen und der Rolle des Aufgabenträgers ist der § 8 Abs. 3 von Bedeutung: *„Für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig. Der Aufgabenträger definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan.“*

¹²⁶ Siehe: http://www.regierung.oberfranken.bayern.de/imperia/md/content/regofr/strassen_und_verkehr/verkehr/verzeichnis.pdf (abgerufen am 13.03.2014)

¹²⁷ siehe: Dr. Barth, Sibylle; Blome, Harald: Linienbündelung im ÖSPV; in Handbuch „Recht des öffentlichen Personennahverkehrs“; Luchterhand Köln; 10. AL Dezember 2008



Im NVP wird vom Aufgabenträger der Zuschnitt der Verkehrsleistungen für einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag festgelegt.¹²⁸ Genehmigungsrechtlich wird anstelle von Genehmigungen einzelner Linien eine gebündelte Genehmigung erteilt.

Mit der Linienbündelung sollen insbesondere „verbundene Verkehre“ genehmigungsrechtlich zusammengeführt werden und eine gesamtwirtschaftliche Wirksamkeit ermöglichen (Ausgleich zwischen ertragsstarken und ertragsschwachen Linien). Dadurch kann das Herausbrechen ertragsstarker Linien aus dem Gesamtzusammenhang des jeweiligen Teilnetzes („Rosinenpickerei“), z. B. bei einem möglichen Genehmigungswettbewerb um Einzellinien, verhindert werden. Es wird die Gewährleistung eines den örtlichen Gegebenheiten angemessenen ÖPNV-Angebotes (Kriterium „ausreichende Verkehrsbedienung“) zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit (Kriterium „wirtschaftliche Verkehrsgestaltung“) sichergestellt.

12.3 Festlegung der Linienbündel im Landkreis Coburg

Der Landkreis Coburg legt in seiner Aufgabenträgerschaft im Nahverkehrsraum **zwei Linienbündel** zur Gewährleistung des „öffentlichen Verkehrsinteresses“ (Sicherstellung der „ausreichenden Verkehrsbedienung“ zu geringstem Zuschussbedarf des Aufgabenträgers) fest. Die Linienbündel entsprechen den im Landkreis abgrenzbaren zwei in sich geschlossenen Verkehrsräumen (Linienbündel „West“ mit Ausrichtung auf Coburg; Linienbündel „Ost“ mit Ausrichtung auf Coburg und Neustadt b. Coburg). Die beiden Bündel stellen jeweils ein Teilnetz im Sinne des § 8a Abs. 2 Satz 4 PBefG dar und bilden jeweils eine Gesamtleistung im Sinne des § 8a Abs. 2 Satz 4 PBefG.

Tabelle 55: Linienbündel im Landkreis Coburg (Fahrplanstand Dezember 2014)

Linienbündel „West“: Lautertal – Meeder - Bad Rodach – Weitramsdorf – Ahorn –Niederfüllbach – Untersiemau – Großheirath – Itzgrund – Seßlach	
Das Linienbündel „West“ ist auf das Oberzentrum Coburg als zentralen Netzknoten ausgerichtet. Der für die Linienbündelung relevante Schulstandort ist Coburg.	
Maßgebende Verknüpfungspunkte im Linienbündel:	
<ul style="list-style-type: none"> • Coburg, ZOB • Bad Rodach, Bahnhof • Großwalbur, Bahnhof 	
Genehmigungsrechtliche Wirksamkeit: 01.09.2016	
Verkehrsleistung im Landkreis Coburg: ca. 800.000 Fahrplankilometer	
Linie	Linienführung
8301	Coburg – Seßlach (- Altenstein)

¹²⁸ siehe: Baumeister, Hubertus (Hrsg.): Recht des ÖPNV, Praxishandbuch für den Nahverkehr mit VO (EG) Nr. 1570/ 2007, PBefG und ÖPNV-Gesetzen der Länder, Band 2 Kommentar; DVV Media Group GmbH, Hamburg 2013

	Nach der planerischen Vorstellung des Landkreises Coburg soll die Linie zukünftig an der Landkreisgrenze gebrochen werden.
8313	Coburg – Meeder - Bad Rodach (- Hildburghausen) Nach der planerischen Vorstellung des Landkreises Coburg soll die Linie zukünftig in Bad Rodach gebrochen werden.
8315	Coburg – Bad Rodach
8318	Coburg – Lautertal (- Eisfeld) Nach der planerischen Vorstellung des Landkreises Coburg soll die Linie zukünftig in Rottenbach gebrochen werden.
8319	Coburg – Lichtenfels/ Itzgrund (- Bamberg) Nach den planerischen Vorstellung des Landkreises Coburg soll der Linienabschnitt Itzgrund – Bamberg zukünftig nicht mehr bedient werden.
Linienbündel „Ost“: Dörfles-Esbach - Rödentel – Neustadt b. Coburg – Sonnefeld – Weidhausen bei Coburg – Ebersdorf b. Coburg – Grub a. Forst	
Das Linienbündel „Ost“ weist eine Ausrichtung der Linien auf die beiden Netzknoten Coburg (Verknüpfung mit dem Linienbündel „West“) und nachgeordnet Neustadt b. Coburg auf. Prägende Schulstandorte im Linienbündel sind Coburg und Neustadt b. Coburg.	
Maßgebende Verknüpfungspunkte im Linienbündel:	
<ul style="list-style-type: none"> • Coburg, ZOB • Neustadt b. Coburg, Arnoldplatz bzw. Feldstraße 	
Genehmigungsrechtliche Wirksamkeit: 01.09.2016	
Verkehrsleistung im Landkreis Coburg: ca. 460.000 Fahrplankilometer	
8306	Coburg – Ebersdorf b. Coburg – Sonnefeld – Weidhausen (- Kronach) Nach der planerischen Vorstellung des Landkreises Coburg soll die Linie zukünftig in Mitwitz gebrochen werden.
8307	Coburg – Großgarnstadt – Sonnefeld
8308	Sonnefeld – Mitwitz – Neustadt b. Coburg
8309	Weidhausen – Sonnefeld – Großgarnstadt – Neustadt b. Coburg
8310	Rödentel – Fechheim – Neustadt b. Coburg
8312	Coburg – Rödentel – Neustadt b. Coburg - Sonneberg

Eine Erläuterung der verkehrlichen und rechtlichen Grundlagen zur Linienbündelung sowie auch zu Kriterien und Begründungen für die gewählte Abgrenzung der Linienbündel im Landkreis Coburg ist in Anlagenband II zum NVP aufgeführt.

13 Finanzierungskonzept

Aufgrund der bestehenden Finanzierungsstruktur (insbesondere der Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehre) können im NVP keine konkreten Entwicklungen der Betriebskosten und der Einnahmen dargestellt werden. Im Folgenden werden Grundsätze aufgezeigt, die als Basis der Finanzplanung für die kommenden Jahre zu verstehen sind.

13.1 Betriebliches Leistungsangebot

Die Finanzverantwortung für das betriebliche Leistungsangebot des ÖPNV obliegt dem Landkreis Coburg.

Die Linienleistung betrug 2014 auf den Regionalbuslinien im Landkreis Coburg rund 1,5 Mio. km (inkl. Leistungen in Nachbarlandkreise).

Im Zusammenhang mit der geplanten Einkürzung der Linien an der Landkreisgrenze sowie im Zuge der Umsetzung des neuen Bedienungsmodells wird das 2016 angebotene Leistungsvolumen auf etwa 1 bis 1,2 Mio. Fahrplankilometer geschätzt. Im Rahmen der Feinplanung der Umsetzungsmaßnahmen ist der Aufwand bei einer Umsetzung zu konkretisieren.

Nach Vorliegen gesicherter und belastbarer Daten soll im Jahr 2019 darüber entschieden werden, ob das Leistungsangebot auch über 2020 hinaus weiter finanziert werden soll oder ob ab 2020 Leistungsreduzierungen im Rahmen der Abbestellmöglichkeiten des Verkehrsvertrages geltend gemacht werden sollen.

13.2 Entwicklung des Finanzierungsbedarfs

Dass zukünftig die Kilometerleistungen im ÖPNV im Vergleich zum heutigen Leistungsvolumen abnehmen werden bedeutet ausdrücklich nicht, dass auch die Kosten für den Aufgabenträger und Sachaufwandsträger Landkreis Coburg geringer ausfallen werden als heute.

Bereits in den letzten 2 bis 3 Jahren hat das Verkehrsunternehmen Anpassungsstrategien zum Erhalt der Eigenwirtschaftlichkeit entwickelt. Zukünftig wird es nicht möglich sein, die ÖPNV-Leistungen im Landkreis in der derzeit gefahrenen Qualität auch weiterhin eigenwirtschaftlich zu betreiben (vgl. Ausführungen in Kapitel 10). Neben den steigenden Energiekosten wirken sich insbesondere die steigenden Personalkosten auf das Wirtschaftsergebnisse der Unternehmen aus.

Um auch in den nächsten Jahren eine Grundversorgung der Bevölkerung mit öffentlichen Mobilitätsangeboten gewährleisten zu können ist somit eine zusätzliche Finanzierung durch den Aufgabenträger erforderlich.

13.2.1 Entwicklung der Einnahmensituation

Den Kosten für das ÖPNV-Angebot im Kreisgebiet sind die zu erwartenden Einnahmen gegenüberzustellen.

Nach Art. 19 des BayÖPNVG tragen die Aufgabenträger die Kostendeckungsfehlbeträge des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs soweit sie selbst Leistungen erbringen oder diese in ihrem Auftrag erbracht werden.

Auf Antrag erhalten die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen Finanzhilfen für den allgemeinen ÖPNV zur Förderung von Investitionen aus den Programmen des EntfIG¹²⁹ sowie des BayGVFG¹³⁰.

Darüber hinaus gewährt der Freistaat weitere zweckgebundene ÖPNV-Zuweisungen. Zur Finanzierung des Ausbildungsverkehrs erhalten die Verkehrsunternehmen Ausgleichzahlungen nach § 45 a PBefG vom Freistaat. Für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten werden Erstattungen durch Bund und Freistaat nach § 148 SGB IX an die Verkehrsunternehmen geleistet.

Aus der in Kapitel 10 dargestellten Nachfrageprognose ist unter Berücksichtigung der demografischen Entwicklungen und insbesondere des Rückgangs der Schülerzahlen von einem Rückgang der Nachfrage und somit der Einnahmen durch den Fahrscheinverkauf auszugehen. Inwieweit auch bei den gesetzlichen Ausgleichszahlungen für den Schülerverkehr (nach § 45a PBefG) und für die Schwerbehindertenförderung Anpassungen erfolgen, ist derzeit noch nicht abschätzbar, weitere Anpassungen sind jedoch nicht auszuschließen.

Vor dem Hintergrund der dargestellten Entwicklung der Kosten- sowie der Einnahmensituation ist ein höherer Zuschussbedarf zu erwarten, ggf. kann dem punktuell durch höhere Fahrgeldeinnahmen (überproportionale Fahrpreiserhöhungen) entgegengewirkt werden. Eine weitere Anpassung des Bedienungsangebotes (Leistungseinsparung) innerhalb des Kreisgebietes birgt ein großes Risiko überproportionaler Fahrgastrückgänge.

¹²⁹ Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz - EntflechtG) vom 5. September 2006 (BGBl I S. 2098, 2102); in der Fassung vom 15.07.2013

¹³⁰ Bayerisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG) vom 8. Dezember 2006; in der Fassung vom 22.07.2014



14 Festlegung der Verkehrsbedienung

Das nach heutigem Ermessen mindestens zu erbringende Bedienungsangebot ist nachfolgend in Form von Liniensteckbriefen beschrieben. Linienscharf spiegeln diese die Zielvorstellungen des Aufgabenträgers Landkreis Coburg hinsichtlich des ÖPNV-Bdienungsangebotes für die kommenden Jahre wider. Sie sind Grundlage der Angebotsgestaltung und für alle im Nahverkehrsraum Landkreis Coburg ab 01.09.2016 tätigen Verkehrsunternehmen gleichermaßen verbindlich. Gleichzeitig bieten sie den Unternehmen eine verlässliche Arbeits- und Entscheidungsgrundlage über die vom Landkreis Coburg angestrebte ÖPNV-Qualität.

Linie 8301 (Hauptlinie)

Linienverlauf	Coburg – Seßlach (– Altenstein)			8301
Linienbündel	„West“: Lautertal – Meeder - Bad Rodach – Weitramsdorf – Ahorn –Niederfüllbach – Untersiemau – Großheirath – Itzgrund – Seßlach			
Angebotstyp/ Kategorisierung	Regionalverkehr			
Fahrzeugkategorie	I (/ II / III)			
Bedienungsangebot	Montag – Freitag (S)	Montag – Freitag (F)	Samstag	Sonntag
vor 6:30 Uhr	3 / 3 ¹³¹	2 / 3	- / -	- / -
06:30 – 08:00	3 / 5	2 / 4	1 / 1	- / -
08:00 – 12:30	6 / 6	6 / 6	2 / 2	1 / -
12:30 – 16:30	8 / 6	6 / 5	2 / 2	- / 1
16:30 – 19:00	2 / 2	2 / 2	1 / 1	1 / 1
nach 19:00	2 / 2	2 / 2	1 / 1	- / -
<i>Takt</i>	<i>T60+Verstärker</i>	<i>T60 (+einzelne Verstärker)</i>	<i>T120</i>	<i>Einzelfahrten</i>
Aufwand pro Jahr	ca. 230.000 km/Jahr			
Angebotsform	Linienverkehr			
Verkehrliche Funktion	regionale Verbindungs- und Erschließungsaufgaben in Weitramsdorf und Seßlach, Anbindung an Coburg Bahnhof/ZOB			
Verknüpfung mit anderen Linien	Coburg Bf.: Verknüpfung mit SPNV, mit Stadtverkehr Coburg und anderen Linien des Regionalverkehrs Seßlach (Schule bzw. Friedhof): Anschluss an Zu-/ Abbringerlinie 8301A			

¹³¹ Erklärung zur Darstellung des Bedienungsangebotes: x / y → x = Fahrten aus Richtung Coburg; y = Fahrten in Richtung Coburg

Änderung ggü. IST-Situation	<ul style="list-style-type: none"> • Einkürzen der heutigen Linie 8301 an der Landkreisgrenze; die Anbindung der Orte im Nachbar-Landkreis Haßberge wird mit wenigen Ausnahmen eingestellt • Einrichten einer Hauptlinie Coburg – Weitramsdorf – Dietersdorf – Seßlach im 60-Minuten-Takt • Umstellen/ Ergänzung der Bedienung im Bereich Seßlach an allen Wochentagen in der NVZ auf bedarfsgesteuerte Bedienung mit Ausrichtung auf einen definierten Verknüpfungspunkt (z. B. Seßlach Schule bzw. Seßlach Friedhof) mit garantiertem Anschluss auf die Hauptlinie • Schulverkehr: <ul style="list-style-type: none"> ○ morgens und nach der 6. Stunde weiterhin direkte Verbindungen aus/ in die Ortsteile, alle anderen Fahrten als gebrochene Verkehre mit Anschlusssicherung am definierten Verknüpfungspunkt ○ die Zu-/ Abbringerlinie (Arbeitstitel Linie 8301A) fährt zu den entsprechenden Zeiten als Linienverkehr
Anmerkung	<ul style="list-style-type: none"> • zusätzliche einzelne Fahrten über Eicha und Witzmannsberg

Linie 8301 A (Ergänzungslinie)

Linienverlauf	Korridor Seßlach				8301A
Linienbündel	„West“: Lautertal – Meeder - Bad Rodach – Weitramsdorf – Ahorn –Niederfüllbach – Untersiemau – Großheirath – Itzgrund – Seßlach				
Angebotstyp/ Kategorisierung	Ergänzungslinie				
Fahrzeugkategorie	-				
Bedienungsangebot	Montag – Freitag (S)	Montag – Freitag (F)	Samstag	Sonntag	
vor 6:30 Uhr	- / -	- / -	- / -	- / -	
06:30 – 08:00	1 / 0	1 / 0	- / 1	- / -	
08:00 – 12:30	3 / 3	2 / 3	1 / 1	- / 1	
12:30 – 16:30	3 / 2	2 / 2	1 / 1	1 / 1	
16:30 – 19:00	1 / 1	1 / 1	1 / -	1 / -	
nach 19:00	1 / 1	1 / 1	- / -	- / -	
<i>Takt</i>	<i>T120 + Verstärker</i>	<i>T120</i>	-	-	
Aufwand pro Jahr	ca. 53.000 km/Jahr				
Angebotsform	Linienverkehr + A.S.T.				
Verkehrliche Funktion	lokale Verbindungs- und Erschließungsaufgaben im Raum Seßlach Zu-/ Abbringerfunktion zur Hauptlinie 8301				
Verknüpfung mit anderen Linien	Seßlach (Schule): Anschluss an Hauptlinie 8301				

<p>Änderung ggü. IST-Situation</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Umstellen/ Ergänzung der Bedienung im Bereich Seßlach an allen Wochentagen in der NVZ auf bedarfsgesteuerte Bedienung mit Ausrichtung auf einen definierten Verknüpfungspunkt (z. B. Seßlach Schule) mit garantiertem Anschluss auf die Hauptlinie 8301 • Schulverkehr: <ul style="list-style-type: none"> ○ morgens und nach der 6. Stunde weiterhin direkte Verbindungen aus/ in die Ortsteile, alle anderen Fahrten als gebrochene Verkehre mit Anschlusssicherung am definierten Verknüpfungspunkt ○ die Zu-/ Abbringerlinie (Arbeitstitel Linie 8301A) fährt zu den entsprechenden Zeiten als Linienverkehr • Einkürzen der heutigen Linie 8301 an der Landkreisgrenze; die Anbindung der Orte im Nachbar-Landkreis Haßberge wird mit wenigen Ausnahmen eingestellt
<p>Anmerkung</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Linie wird als gegenläufiger Ring jeweils im 120-Minuten-Takt gefahren

Linie 8306 (Hauptlinie)

Linienverlauf	Coburg – Ebersdorf – Sonnefeld – Weidhausen				8306
Linienbündel	„Ost“: Dörfles-Esbach - Rödentel – Neustadt b. Coburg – Sonnefeld – Weidhausen bei Coburg – Ebersdorf b. Coburg – Grub a. Forst				
Angebotstyp/ Kategorisierung	Regionalverkehr				
Fahrzeugkategorie	I (/ II / III)				
Bedienungsangebot	Montag – Freitag (S)	Montag – Freitag (F)	Samstag	Sonntag	
vor 6:30 Uhr	1 / 3 ¹³²	1 / 3	- / -	- / -	
06:30 – 08:00	2 / 4	2 / 2	1 / 1	- / -	
08:00 – 12:30	5 / 4	5 / 4	2 / 2	1 / -	
12:30 – 16:30	6 / 5	4 / 4	2 / 2	- / 1	
16:30 – 19:00	2 / 2	2 / 2	1 / 1	1 / 1	
nach 19:00	1-2 / 1	1-2 / 1	1 / 1	- / -	
<i>Takt</i>	<i>T60+Verstärker</i>	<i>T60</i>	<i>T120</i>	<i>Einzelfahrten</i>	
Aufwand pro Jahr	ca. 175.000 km/Jahr				
Angebotsform	Linienverkehr + A.S.T am Wochenende (Raum Grub am Forst, Ebersdorf, Sonnefeld, Weidhausen)				
Verkehrliche Funktion	<ul style="list-style-type: none"> regionale Verbindungs- und Erschließungsaufgaben in Grub am Forst, Ebersdorf b. Coburg, Sonnefeld und Weidhausen, Anbindung an Coburg Bahnhof/ZOB 				
Verknüpfung mit anderen Linien	<ul style="list-style-type: none"> Coburg Bf.: Verknüpfung mit SPNV, mit Stadtverkehr Coburg und anderen Linien des Regionalverkehrs Ebersdorf b. Coburg (Bahnhof) bzw. Sonnefeld (Domänenplatz): Anschluss an SPNV bzw. Zu-/ Abbringerlinie 8306 				

¹³² Erklärung zur Darstellung des Bedienungsangebotes: x / y → x = Fahrten aus Richtung Coburg; y = Fahrten in Richtung Coburg

Änderung ggü. IST-Situation	<ul style="list-style-type: none">• Einkürzen der heutigen Linie 8306 in Weidhausen; die Anbindung der Orte im Nachbar-Landkreis Kronach wird eingestellt• Einrichten einer Hauptlinie Coburg – Grub am Forst – Sonnefeld – Weidhausen im 60-Minuten-Takt• Einrichten eines bedarfsgesteuerten Angebotes in der Fläche an allen Wochentagen zwischen 08:00 und 14:00 Uhr für die abseits der Hauptlinie gelegenen Ortsteile von Grub am Forst, Ebersdorf b. Coburg, Weidhausen und Sonnefeld sowie für die südlich der Schiene gelegenen Ortsteile von Neustadt b. Coburg mit Ausrichtung auf einen definierten Verknüpfungspunkt• Umstellung des Angebotes am Samstag auf bedarfsgesteuerte Bedienung im 120-Minuten-Takt; es werden alle abseits der Schiene gelegenen Ortschaften von Grub am Forst, Ebersdorf b. Coburg, Sonnefeld und Weidhausen bedient• am Wochenende beginnen/ enden alle Fahrten am Bahnhof in Ebersdorf b. Coburg, es wird ein Anschluss zum SPNV aus/ in Richtung Coburg gewährleistet
Anmerkung	-

Linie 8306 A (Ergänzungslinie)

Linienverlauf	Korridor Grub am Forst – Ebersdorf b. Coburg – Weidhausen – Sonnefeld				8306A
Linienbündel	„Ost“: Dörfles-Esbach - Rödentel – Neustadt b. Coburg – Sonnefeld – Weidhausen bei Coburg – Ebersdorf b. Coburg – Grub a. Forst				
Angebotstyp/ Kategorisierung	Ergänzungslinie				
Fahrzeugkategorie	-				
Bedienungsangebot	Montag – Freitag (S)	Montag – Freitag (F)	Samstag	Sonntag	
vor 6:30 Uhr	- / -	- / -	- / -	- / -	
06:30 – 08:00	- / -	- / -	- / 1	- / -	
08:00 – 12:30	2 / 2 ¹³³	2 / 2	1 / 1	- / 1	
12:30 – 16:30	2 / 1	2 / 1	1 / 1	1 / 1	
16:30 – 19:00	- / -	- / -	1 / -	1 / -	
nach 19:00	- / -	- / -	- / -	- / -	
<i>Takt</i>	<i>T120</i>	<i>T120</i>	- / -	- / -	
Aufwand pro Jahr	ca. 12.000 km/Jahr (gesamt: Ergänzungslinien 8306A + 8306B)				
Angebotsform	A.S.T.				
Verkehrliche Funktion	<ul style="list-style-type: none"> lokale Anbindungs- und Erschließungsaufgaben im Raum Grub am Forst, Ebersdorf b. Coburg, Weidhausen, Sonnefeld Zu-/ Abbringerfunktion zur Hauptlinie 8306 bzw. zum SPNV 				

¹³³ Erklärung zur Darstellung des Bedienungsangebotes: x / y → x = Fahrten in Richtung Verknüpfungspunkt Ebersdorf b. Coburg bzw. Sonnefeld (im Weiteren Coburg); y = Fahrten aus Richtung Verknüpfungspunkt Ebersdorf b. Coburg bzw. Sonnefeld, bzw. Fahrten in Richtung Verknüpfungspunkt Neustadt b. Coburg

Verknüpfung mit anderen Linien	<ul style="list-style-type: none"> Ebersdorf b. Coburg (Bahnhof) bzw. Sonnefeld, Domänenplatz: Anschluss an SPNV bzw. Hauptlinie 8306
Änderung ggü. IST-Situation	<ul style="list-style-type: none"> Einrichten eines bedarfsgesteuerten Angebotes in der Fläche an allen Wochentagen zwischen 08:00 und 14:00 Uhr für die abseits der Hauptlinie gelegenen Ortsteile von Grub am Forst, Ebersdorf b. Coburg, Weidhausen und Sonnefeld mit Ausrichtung auf einen definierten Verknüpfungspunkt Ausrichten des bedarfsgesteuerten Angebotes im Raum Grub am Forst – Ebersdorf b. Coburg – Weidhausen – Sonnefeld – Neustadt b. Coburg (südliche OT) auf definierte Verknüpfungspunkte: Ansatz: <ul style="list-style-type: none"> zur geraden Stunde Ausrichtung auf Ebersdorf b. Co., Bahnhof und/ oder Sonnefeld, Domänenplatz mit garantiertem Anschluss an den SPNV bzw. auf die Hauptlinie 8306 in und aus Richtung Coburg zur ungeraden Stunde Ausrichtung auf Neustadt b. Coburg, Bahnhof mit garantiertem Anschluss auf die KBS 820/830 in und aus Richtung Coburg Die schulverkehrsrelevanten Fahrten werden weiterhin über die Linien 8307, 8308, 8309 und 8310 abgedeckt.
Anmerkung	-

Linie 8306 B (Ergänzungslinie)

Linienverlauf	Korridor Neustadt b. Coburg (südlich der Schiene)				8306B
Linienbündel	„Ost“: Dörfles-Esbach - Rödentel – Neustadt b. Coburg – Sonnefeld – Weidhausen bei Coburg – Ebersdorf b. Coburg – Grub a. Forst				
Angebotstyp/ Kategorisierung	Ergänzungslinie				
Fahrzeugkategorie	-				
Bedienungsangebot	Montag – Freitag (S)	Montag – Freitag (F)	Samstag	Sonntag	
vor 6:30 Uhr	- / -	- / -	- / -	- / -	
06:30 – 08:00	- / -	- / -	- / 1	- / -	
08:00 – 12:30	2 / 2 ¹³⁴	2 / 2	1 / 1	- / 1	
12:30 – 16:30	2 / 1	2 / 1	1 / 1	1 / 1	
16:30 – 19:00	- / -	- / -	1 / -	1 / -	
nach 19:00	- / -	- / -	- / -	- / -	
Takt	T120	T120	- / -	- / -	
Aufwand pro Jahr	ca. 12.000 km/Jahr (gesamt: Ergänzungslinien 8306A + 8306B)				
Angebotsform	A.S.T.				
Verkehrliche Funktion	<ul style="list-style-type: none"> lokale Anbindungs- und Erschließungsaufgaben der südlichen Ortsteile von Neustadt b. Coburg und Anbindung an das Mittelzentrum (südlich der Schiene gelegenen Ortsteile) Zu-/ Abbringerfunktion zum SPNV in Neustadt b. Coburg 				

¹³⁴ Erklärung zur Darstellung des Bedienungsangebotes: x / y → x = Fahrten in Richtung Verknüpfungspunkt Ebersdorf b. Coburg bzw. Sonnefeld (im Weiteren Coburg); y = Fahrten aus Richtung Verknüpfungspunkt Ebersdorf b. Coburg bzw. Sonnefeld, bzw. Fahrten in Richtung Verknüpfungspunkt Neustadt b. Coburg

Verknüpfung mit anderen Linien	<ul style="list-style-type: none"> • Neustadt b. Coburg, Bahnhof: Anschluss auf KBS 820/830 • Neustadt b. Coburg, Arnoldplatz (bzw. Rathaus): Erreichbarkeit des Zentrums von Neustadt b. Coburg und (nachrangig) Anschluss an StadtBus Neustadt b. Coburg
Änderung ggü. IST-Situation	<ul style="list-style-type: none"> • Einrichten eines bedarfsgesteuerten Angebotes in der Fläche an allen Wochentagen zwischen 08:00 und 14:00 Uhr für die südlich der Schiene gelegenen Ortsteile von Neustadt b. Coburg mit Ausrichtung auf einen definierten Verknüpfungspunkt • Ausrichten des bedarfsgesteuerten Angebotes im Raum Grub am Forst – Ebersdorf b. Coburg – Weidhausen – Sonnefeld – Neustadt b. Coburg (südliche OT) auf definierte Verknüpfungspunkte: Ansatz: <ul style="list-style-type: none"> ○ zur geraden Stunde Ausrichtung auf Ebersdorf b. Co., Bahnhof und/ oder Sonnefeld, Domänenplatz mit garantiertem Anschluss an den SPNV bzw. auf die Hauptlinie 8306 in und aus Richtung Coburg ○ zur ungeraden Stunde Ausrichtung auf Neustadt b. Coburg, Bahnhof mit garantiertem Anschluss auf die KBS 820/830 in und aus Richtung Coburg • Die schulverkehrsrelevanten Fahrten werden weiterhin über die Linien 8307, 8308, 8309 und 8310 abgedeckt.
Anmerkung	-

Linie 8307 (Ergänzungslinie im Schulverkehr)

Linienverlauf	Coburg – Großgarnstadt - Sonnefeld				8307
Linienbündel	„Ost“: Dörfles-Esbach - Rödentel – Neustadt b. Coburg – Sonnefeld – Weidhausen bei Coburg – Ebersdorf b. Coburg – Grub a. Forst				
Angebotstyp/ Kategorisierung	Schulverkehr				
Fahrzeugkategorie	III				
Bedienungsangebot	Montag – Freitag (S)	Montag – Freitag (F)	Samstag	Sonntag	
vor 6:30 Uhr	- / -	- / -	- / -	- / -	
06:30 – 08:00	- / 3 ¹³⁵	- / -	- / -	- / -	
08:00 – 12:30	1 / -	- / -	- / -	- / -	
12:30 – 16:30	2-3 / -	- / -	- / -	- / -	
16:30 – 19:00	1 / -	- / -	- / -	- / -	
nach 19:00	- / -	- / -	- / -	- / -	
<i>Takt</i>	<i>Schulverkehr</i>	- / -	- / -	- / -	
Aufwand pro Jahr	ca. 33.000 km/Jahr				
Angebotsform	Linienverkehr				
Verkehrliche Funktion	Anbindung der Ortschaften von Grub am Forst, Ebersdorf b. Coburg, Sonnefeld und Weidhausen an die Schulstandorte in Coburg				
Verknüpfung mit anderen Linien	-				

¹³⁵ Erklärung zur Darstellung des Bedienungsangebotes: x / y → x = Fahrten aus Richtung Coburg; y = Fahrten in Richtung Coburg

Änderung ggü. IST-Situation	<ul style="list-style-type: none">• keine
Anmerkung	-

Linie 8308 (Ergänzungslinie im Schulverkehr)

Linienverlauf	Sonnefeld – Mittwitz – Neustadt b. Coburg				8308
Linienbündel	„Ost“: Dörfles-Esbach - Rödentel – Neustadt b. Coburg – Sonnefeld – Weidhausen bei Coburg – Ebersdorf b. Coburg – Grub a. Forst				
Angebotstyp/ Kategorisierung	Schulverkehr				
Fahrzeugkategorie	III (/II)				
Bedienungsangebot	Montag – Freitag (S)	Montag – Freitag (F)	Samstag	Sonntag	
vor 6:30 Uhr	- / 1	- / 1	- / -	- / -	
06:30 – 08:00	3 / - ¹³⁶	- / -	- / -	- / -	
08:00 – 12:30	1 / -	- / -	- / -	- / -	
12:30 – 16:30	1 / 6	1 / -	- / -	- / -	
16:30 – 19:00	- / -	- / -	- / -	- / -	
nach 19:00	1 / -	1 / -	- / -	- / -	
<i>Takt</i>	<i>Schulverkehr + Einzelfahrten</i>	<i>Einzelfahrten</i>	- / -	- / -	
Aufwand pro Jahr	ca. 44.000 km/Jahr				
Angebotsform	Linienverkehr				
Verkehrliche Funktion	Anbindung der Ortschaften von Sonnefeld und der südlichen Stadtteile von Neustadt b. Coburg an die Schulstandorte in Neustadt b. Coburg				
Verknüpfung mit anderen Linien	-				

¹³⁶ Erklärung zur Darstellung des Bedienungsangebotes: x / y → x = Fahrten in Richtung Neustadt b. Coburg; y = Fahrten aus Richtung Neustadt b. Coburg

Änderung ggü. IST-Situation	<ul style="list-style-type: none"> • aktuell keine; der Aufgabenträger befindet zeitnah über den Fortbestand der Kurse, die heute außerhalb des Schulverkehrs zwischen Neustadt b. Coburg und Hof an der Steinach sowie zwischen Mittwitz und Neustadt b. Coburg über Fürth am Berg bzw. zwischen Mittwitz und Fürth am Berg angeboten werden
Anmerkung	<p>-</p>

Linie 8309 (Ergänzungslinie im Schulverkehr)

Linienverlauf	Weidhausen – Sonnefeld – Großgarnstadt – Neustadt b. Coburg				8309
Linienbündel	„Ost“: Dörfles-Esbach - Rödentel – Neustadt b. Coburg – Sonnefeld – Weidhausen bei Coburg – Ebersdorf b. Coburg – Grub a. Forst				
Angebotstyp/ Kategorisierung	Schulverkehr				
Fahrzeugkategorie	III				
Bedienungsangebot	Montag – Freitag (S)	Montag – Freitag (F)	Samstag	Sonntag	
vor 6:30 Uhr	- / -	- / -	- / -	- / -	
06:30 – 08:00	6 / - ¹³⁷	- / -	- / -	- / -	
08:00 – 12:30	- / -	- / -	- / -	- / -	
12:30 – 16:30	- / 9	- / -	- / -	- / -	
16:30 – 19:00	- / -	- / -	- / -	- / -	
nach 19:00	- / -	- / -	- / -	- / -	
<i>Takt</i>	<i>Schulverkehr</i>	- / -	- / -	- / -	
Aufwand pro Jahr	ca. 50.000 km/Jahr				
Angebotsform	Linienverkehr				
Verkehrliche Funktion	Anbindung der Ortschaften von Weidhausen, Sonnefeld, Ebersdorf b. Coburg und der südlichen Stadtteile von Neustadt b. Coburg an die Schulstandorte in Neustadt b. Coburg				
Verknüpfung mit anderen Linien	-				

¹³⁷ Erklärung zur Darstellung des Bedienungsangebotes: x / y → x = Fahrten in Richtung Neustadt b. Coburg; y = Fahrten aus Richtung Neustadt b. Coburg

Änderung ggü. IST-Situation	<ul style="list-style-type: none">• keine
Anmerkung	-

Linie 8310 (Ergänzungslinie im Schulverkehr)

Linienverlauf	Rödental - Fechheim – Neustadt b. Coburg (- Coburg)				8310
Linienbündel	„Ost“: Dörfles-Esbach - Rödental – Neustadt b. Coburg – Sonnefeld – Weidhausen bei Coburg – Ebersdorf b. Coburg – Grub a. Forst				
Angebotstyp/ Kategorisierung	Schulverkehr				
Fahrzeugkategorie	III				
Bedienungsangebot	Montag – Freitag (S)	Montag – Freitag (F)	Samstag	Sonntag	
vor 6:30 Uhr	- / 2	- / -	- / -	- / -	
06:30 – 08:00	4 / - ¹³⁸	- / -	- / -	- / -	
08:00 – 12:30	- / -	- / -	- / -	- / -	
12:30 – 16:30	2 / 7	- / -	- / -	- / -	
16:30 – 19:00	1 / -	- / -	- / -	- / -	
nach 19:00	1 / -	1 / -	- / -	- / -	
<i>Takt</i>	<i>Schulverkehr</i>	<i>Einzelfahrt</i>	- / -	- / -	
Aufwand pro Jahr	ca. 23.000 km/Jahr				
Angebotsform	Linienverkehr				
Verkehrliche Funktion	Anbindung der Ortschaften von Weidhausen, Sonnefeld, Ebersdorf b. Coburg und der südlichen Stadtteile von Neustadt b. Coburg an die Schulstandorte in Neustadt b. Coburg				
Verknüpfung mit anderen Linien	-				

¹³⁸ Erklärung zur Darstellung des Bedienungsangebotes: x / y → x = Fahrten in Richtung Neustadt b. Coburg; y = Fahrten aus Richtung Neustadt b. Coburg

<p>Änderung ggü. IST-Situation</p>	<ul style="list-style-type: none"> • aktuell keine; der Aufgabenträger befindet zeitnah über den Umgang bzw. den Fortbestand des Kurses zwischen Fürth am Berg Staatsstraße über Dörfles-Esbach bis Coburg Bahnhof/ZOB, Abfahrt gegen 19:40 Uhr (Fortsetzung der Fahrt Mitwitz – Fürth am Berg, Linie 8308)
<p>Anmerkung</p>	<p>-</p>

Linie 8312 (Ergänzungslinie)

Korridor Coburg – Rödental – Neustadt b. Coburg (– Sonneberg)

Hintergrund:

- die Linie 8312 verkehrt heute räumlich wie auch zeitlich parallel neben dem Schienenkorridor weitgehend ohne zusätzliche Erschließungsaufgaben (Ausnahme Haarbrücken)

Planungsansatz:

- zukünftig wird die Bedienung der Linie aufgelassen und die frei werdenden Leistungen werden an anderer Stelle für Angebotsverbesserungen eingesetzt
 - Anpassen des Bedienungsangebotes an den Bedarf
- die täglich zwischen Coburg und Sonneberg verkehrende Spätfahrt gegen 01:40 Uhr wird beibehalten (letzter Zugabbringer im Spätverkehr gegen 01:00 Uhr ab Lichtenfels Bahnhof über Coburg und Neustadt b. Coburg bis Sonneberg)
 - Anschluss auf RE aus Nürnberg über Bamberg am Bahnhof Lichtenfels
- Option: Einrichten einer zusätzlichen Fahrt in den Nächten von Freitag auf Samstag und vor Sonn- und Feiertagen mit Abfahrt gegen 04:00 Uhr ab Coburg ZOB (Verlagerung von Leistungen der heutigen Fahrt an Werktagen Mo. bis Fr. gegen 04:45 Uhr auf das Wochenende)

Aufwand pro Jahr:

- ca. 16.000 km/Jahr (ohne km-Leistung für die Option)

Linie 8313/8315 (Ergänzungslinie)

Linienverlauf	Coburg – Meeder – Lange Berge – Bad Rodach			8313/8315
Linienbündel	„West“: Lautertal – Meeder - Bad Rodach – Weitramsdorf – Ahorn –Niederfüllbach – Untersiemau – Großheirath – Itzgrund – Seßlach			
Angebotstyp/ Kategorisierung	Regionalverkehr			
Fahrzeugkategorie	II (/ III)			
Bedienungsangebot	Montag – Freitag (S)	Montag – Freitag (F)	Samstag	Sonntag
vor 6:30 Uhr	1-2 / 2-3	1 / 1	- / -	- / -
06:30 – 08:00	1 / 2	- / 1	- / 1	- / -
08:00 – 12:30	1 / 2	1 / 2	1 / 1	- / 1
12:30 – 16:30	2 / 2	4 / 2	1 / 1	1 / 1
16:30 – 19:00	2 / -	2 / -	1 / -	1 / -
nach 19:00	0 / -	- / -	- / -	1 / -
<i>Takt</i>	<i>unregelmäßige Bedienung</i>	<i>unregelmäßige Bedienung</i>	-	-
Aufwand pro Jahr	ca. 149.000 km/Jahr (gesamt, inkl. 8315A und 8315B)			
Angebotsform	Linienverkehr + A.S.T am Wochenende			
Verkehrliche Funktion	regionale Verbindungs- und Erschließungsaufgaben abseits des Schienenkorridors Coburg – Meeder – Bad Rodach			
Verknüpfung mit anderen Linien	<ul style="list-style-type: none"> • Bad Rodach Bf.: Verknüpfung mit SPNV • Großwalbur Bf.: Verknüpfung mit SPNV (im Schulverkehr) • Meeder Bf.: Verknüpfung mit SPNV (im bedarfsgesteuerten Verkehr) • Coburg Bf.: Verknüpfung mit SPNV, mit Stadtverkehr Coburg und anderen Linien des Regionalverkehrs 			

Änderung ggü. IST-Situation	<ul style="list-style-type: none">• Einkürzen der heutigen Linie 8313 an der Landkreisgrenze; die Anbindung zwischen Hildburghausen und Bad Rodach wird zukünftig vom Landkreis Hildburghausen sichergestellt• Die Linien 8313 und 8315 werden zu einer Linie zusammengefasst deren Hauptaufgabe die Abwicklung des Schulverkehrs ist. Die Kurse werden an den Bahnhöfen in Bad Rodach bzw. Großwalbur gebrochen, im Gegenzug wird ein garantierter Anschluss zwischen Bus und SPNV an dem entsprechenden Bahnhof geschaffen.• Umstellen/ Ergänzung der Bedienung der abseits der Schienenstrecke gelegenen Ortschaften von Meeder und Bad Rodach an allen Wochentagen in der NVZ durch bedarfsgesteuerte Bedienung mit Ausrichtung auf einen definierten Verknüpfungspunkt (Bad Rodach Bf. bzw. Meeder Bf.) mit garantiertem Anschluss auf die Schiene bzw. direkt nach Coburg.
Anmerkung	<ul style="list-style-type: none">• Das bestehende Bedarfsangebot im Korridor Coburg – Meeder – Bad Rodach bleibt zunächst erhalten (Hintergrund: Bahnhof Coburg ist (noch) nicht barrierefrei ausgebaut).

Linie 8315A (Ergänzungslinie)

Linienverlauf	Korridor Bad Rodach				8315A
Linienbündel	„West“: Lautertal – Meeder – Bad Rodach – Weitramsdorf – Ahorn –Niederfüllbach – Untersiemau – Großheirath – Itzgrund – Seßlach				
Angebotstyp/ Kategorisierung	Ergänzungslinie				
Fahrzeugkategorie	-				
Bedienungsangebot	Montag – Freitag (S)	Montag – Freitag (F)	Samstag	Sonntag	
vor 6:30 Uhr	- / -	- / -	- / -	- / -	
06:30 – 08:00	- / 1 ¹³⁹	- / 1	- / 1	- / -	
08:00 – 12:30	1 / 2	1 / 2	1 / 1	- / 1	
<i>Übergreifend Korridore Bad Rodach – Meeder – Coburg jeweils Di. und Do.</i>	2 / 2	2 / 2			
12:30 – 16:30	2 / 1	2 / 1	1 / 1	1 / 1	
<i>Übergreifend Korridore Bad Rodach – Meeder – Coburg jeweils Di. und Do.</i>	1 / 1	1 / 1			
16:30 – 19:00	1 / -	1 / -	1 / -	1 / -	
nach 19:00	1 / -	1 / -	- / -	- / -	
<i>Takt</i>	<i>unregelmäßige Bedienung</i>	<i>unregelmäßige Bedienung</i>	-	-	

¹³⁹ Erklärung zur Darstellung des Bedienungsangebotes: x / y → x = Fahrten aus Richtung Verknüpfungspunkt (im Weiteren Coburg); y = Fahrten in Richtung Verknüpfungspunkt (im Weiteren Coburg)

Aufwand pro Jahr	Darstellung siehe Hauptlinie
Angebotsform	A.S.T
Verkehrliche Funktion	<ul style="list-style-type: none">• lokale Erschließungsaufgaben im Raum Bad Rodach• Zu-/ Abbringerfunktion zum SPNV
Verknüpfung mit anderen Linien	<ul style="list-style-type: none">• Bad Rodach Bf.: Verknüpfung mit SPNV
Änderung ggü. IST-Situation	<ul style="list-style-type: none">• Schaffen eines neuen bedarfsgesteuerten Angebotes an allen Wochentagen für die Ortsteile Bad Rodach auf Bad Rodach Bahnhof mit garantiertem Anschluss auf den SPNV in und aus Richtung Coburg
Anmerkung	<ul style="list-style-type: none">• Das bestehende Bedarfsangebot im Korridor Coburg – Meeder – Bad Rodach bleibt zunächst erhalten (Hintergrund: Bahnhof Coburg ist (noch) nicht barrierefrei ausgebaut).

Linie 8315B (Ergänzungslinie)

Linienverlauf	Korridor Meeder				8315B
Linienbündel	„West“: Lautertal – Meeder - Bad Rodach – Weitramsdorf – Ahorn –Niederfüllbach – Untersiemau – Großheirath – Itzgrund – Seßlach				
Angebotstyp/ Kategorisierung	Ergänzungslinie				
Fahrzeugkategorie	-				
Bedienungsangebot	Montag – Freitag (S)	Montag – Freitag (F)	Samstag	Sonntag	
vor 6:30 Uhr	- / -	- / -	- / -	- / -	
06:30 – 08:00	- / 1 ¹⁴⁰	- / 1	- / 1	- / -	
08:00 – 12:30	1 / 2	1 / 2	1 / 1	- / 1	
<i>Übergreifend Korridore Bad Rodach – Meeder – Coburg jeweils Di. und Do.</i>	2 / 2	2 / 2			
12:30 – 16:30	2 / 1	2 / 1	1 / 1	1 / 1	
<i>Übergreifend Korridore Bad Rodach – Meeder – Coburg jeweils Di. und Do.</i>	1 / 1	1 / 1			
16:30 – 19:00	1 / -	1 / -	1 / -	1 / -	
nach 19:00	1 / -	1 / -	- / -	- / -	
<i>Takt</i>	<i>unregelmäßige Bedienung</i>	<i>unregelmäßige Bedienung</i>	-	-	

¹⁴⁰ Erklärung zur Darstellung des Bedienungsangebotes: x / y → x = Fahrten aus Richtung Verknüpfungspunkt (im Weiteren Coburg); y = Fahrten in Richtung Verknüpfungspunkt (im Weiteren Coburg)

Aufwand pro Jahr	Darstellung siehe Hauptlinie
Angebotsform	A.S.T
Verkehrliche Funktion	<ul style="list-style-type: none">• lokale Erschließungsaufgaben im Raum Meeder• Zu-/ Abbringerfunktion zum SPNV
Verknüpfung mit anderen Linien	<ul style="list-style-type: none">• Meeder Bf.: Verknüpfung mit SPNV
Änderung ggü. IST-Situation	<ul style="list-style-type: none">• Schaffen eines neuen bedarfsgesteuerten Angebotes an allen Wochentagen für die Ortsteile von Meeder mit Ausrichtung auf den Bahnhof in Meeder mit garantiertem Anschluss auf den SPNV in und aus Richtung Coburg
Anmerkung	<ul style="list-style-type: none">• Überlegung: direkte Anbinden der südöstlich gelegenen Ortsteile von Meeder an Coburg• Das bestehende Bedarfsangebot im Korridor Coburg – Meeder – Bad Rodach bleibt zunächst erhalten (Hintergrund: Bahnhof Coburg ist (noch) nicht barrierefrei ausgebaut)

Linie 8318 (Ergänzungslinie)

Linienverlauf	Coburg – Lautertal				8318
Linienbündel	„West“: Lautertal – Meeder - Bad Rodach – Weitramsdorf – Ahorn –Niederfüllbach – Untersiemau – Großheirath – Itzgrund – Seßlach				
Angebotstyp/ Kategorisierung	Regionalverkehr				
Fahrzeugkategorie	III (/ II)				
Bedienungsangebot	Montag – Freitag (S)	Montag – Freitag (F)	Samstag	Sonntag	
vor 6:30 Uhr	- / 1	- / 1	- / -	- / -	
06:30 – 08:00	1 / 1	1 / 1	- / 1	- / -	
08:00 – 12:30	1 / 2	1 / 2	1 / 1	- / 1	
12:30 – 16:30	2 / 1	2 / 1	1 / 1	1 / 1	
16:30 – 19:00	2 / 1	2 / 1	1 / -	1 / -	
nach 19:00	- / -	- / -	- / -	- / -	
<i>Takt</i>	<i>Einzelfahrten</i>	<i>Einzelfahrten</i>	-	-	
Aufwand pro Jahr	ca. 77.000 km/Jahr (inkl. der Schulfahrten zwischen Dörfles-Esbach und Rottenbach)				
Angebotsform	Linienverkehr + einzelne Fahrten außerhalb des Schulverkehrs und WE ggf. A.S.T				
Verkehrliche Funktion	Anbindung der Gemeinde Lautertal an die Schulstandorte in Coburg, Unterlauter und Dörfles-Esbach				
Verknüpfung mit anderen Linien	Coburg Bf.: Verknüpfung mit SPNV und anderen Linien des Regionalverkehrs				
Änderung ggü. IST-Situation	<ul style="list-style-type: none"> Einkürzen der heutigen Linie 8318 (Fahrplanstand 14.12.2014) an der Landkreis-Grenze in Rottenbach, die Anbindung von Eisfeld über die Linie 8318 wird eingestellt (Hintergrund: neue Expressbus-Linie zwischen Eisfeld und Coburg über die Autobahn ab 01.05.2015; Aufgabenträger ist LK Hildburghausen) Linie 8318 als Schulverkehrslinie mit einzelnen (Bedarfs-)Fahrten außerhalb des Schulverkehrs 				

Anmerkung	<ul style="list-style-type: none">• der Landkreis Coburg prüft zeitnah den zukünftigen Umgang mit den Schulfahrten zwischen Dörfles-Esbach und Rottenbach
------------------	---

Linie 8319 (Hauptlinie)

Linienverlauf	Coburg – Untersiemau – Itzgrund (– Lichtenfels)				8319
Linienbündel	„West“: Lautertal – Meeder - Bad Rodach – Weitramsdorf – Ahorn –Niederfüllbach – Untersiemau – Großheirath – Itzgrund – Seßlach				
Angebotstyp/ Kategorisierung	Regionalverkehr				
Fahrzeugkategorie	I (/ II / III)				
Bedienungsangebot	Montag – Freitag (S)	Montag – Freitag (F)	Samstag	Sonntag	
vor 6:30 Uhr	- / 2	- / 1	- / -	- / -	
06:30 – 08:00	2 / 3	1 / 1	- / 1	- / -	
08:00 – 12:30	3 / 2	2 / 2	1 / 1	- / 1	
12:30 – 16:30	6 / 4	3 / 3	1 / -	1 / 1	
16:30 – 19:00	1 / 1	1 / 1	- / 1	1 / -	
nach 19:00	2 / 1	2 / 1	1 / -	- / -	
<i>Takt</i>	<i>T120+Verstärker</i>	<i>T120 (+einzelne Verstärker)</i>	<i>Einzelfahrten</i>	<i>Einzelfahrten</i>	
Aufwand pro Jahr	ca. 149.000 km/Jahr				
Angebotsform	<ul style="list-style-type: none"> • Linienverkehr + A.S.T am Wochenende 				
Verkehrliche Funktion	<ul style="list-style-type: none"> • regionale Verbindungs- und Erschließungsaufgaben in Untersiemau, Großheirath und Itzgrund, Anbindung an Coburg Bahnhof/ZOB 				
Verknüpfung mit anderen Linien	<ul style="list-style-type: none"> • Coburg Bf.: Verknüpfung mit SPNV und anderen Linien des Regionalverkehrs • ggf. Untersiemau Schule: Anschluss an Zu-/ Abbringerlinie 8319A 				

Änderung ggü. IST-Situation	<ul style="list-style-type: none"> • Einkürzen der heutigen Linie 8319 in Itzgrund-Lahm; die Fahrten nach und von Bamberg werden eingestellt • Einrichten einer Hauptlinie Coburg – Untersiemau – Itzgrund im 120-Minuten-Takt (zzgl. Verstärker im Schulverkehr) • Umstellen/ Ergänzung der Bedienung abseits der Hauptachse an allen Wochentagen zwischen 08:00 und 14:00 Uhr auf bedarfsgesteuerte Bedienung mit Ausrichtung auf einen definierten Verknüpfungspunkt (z. B. Untersiemau Schule bzw. Niederfüllbach Mitte) mit garantiertem Anschluss auf die Hauptlinie 8319 bzw. auf den Stadtbus Coburg SÜC-Linie 1 (in Niederfüllbach) • Schulverkehr als Grundbedienung: <ul style="list-style-type: none"> ○ morgens und nach der 6. Stunde weiterhin Direktverbindung über Hauptlinie aus/ in die Ortsteile, alle anderen Fahrten als gebrochene Verkehre mit Anschlusssicherung am definierten Verknüpfungspunkt ○ die Zu-/ Abbringerlinie (Arbeitstitel Linie 8319A) fährt zu den entsprechenden Zeiten als Linienverkehr
Anmerkung	<ul style="list-style-type: none"> • der Landkreis Coburg prüft zeitnah den zukünftigen Umgang mit den Schulfahrten zwischen Untersiemau und Buch am Forst • zusätzliche einzelne Fahrten im Schulverkehr über Untermerzbach/ Memmelsdorf (ggf. nach Bedarf/ Anmeldung → Berufsschüler) • letzte Fahrt ab Lichtenfels bis Coburg gegen 1:00 Uhr bleibt in der heutigen Form erhalten (bei Bedarf über Ebersdorf bei Coburg und Grub am Forst (vgl. Linie 8312, s.o.)

Linie 8319 A (Ergänzungslinie)

Linienverlauf	Korridor Untersiemau – Großheirath – Itzgrund				8319A
Linienbündel	„West“: Lautertal – Meeder - Bad Rodach – Weitramsdorf – Ahorn –Niederfüllbach – Untersiemau – Großheirath – Itzgrund – Seßlach				
Angebotstyp/ Kategorisierung	Ergänzungslinie				
Fahrzeugkategorie	-				
Bedienungsangebot	Montag – Freitag (S)	Montag – Freitag (F)	Samstag	Sonntag	
vor 6:30 Uhr	- / -	- / -	- / -	- / -	
06:30 – 08:00	- / -	- / -	- / 1	- / -	
08:00 – 12:30	2 / 2 ¹⁴¹	2 / 2	1 / 1	- / 1	
12:30 – 16:30	2 / 1	2 / 1	1 / 1	1 / 1	
16:30 – 19:00	- / -	- / -	1 / -	1 / -	
nach 19:00	- / -	- / -	- / -	- / -	
<i>Takt</i>	<i>Einzelfahrten</i>	<i>Einzelfahrten</i>	-	-	
Aufwand pro Jahr	ca. 15.000 km/Jahr				
Angebotsform	A.S.T.				
Verkehrliche Funktion	<ul style="list-style-type: none"> lokale Erschließungsaufgaben im Raum Untersiemau – Großheirath – Itzgrund Zu-/ Abbringerfunktion zur Hauptlinie in/ aus Richtung Coburg 				

¹⁴¹ Erklärung zur Darstellung des Bedienungsangebotes: x / y → x = Fahrten aus Richtung Verknüpfungspunkt (im Weiteren aus Coburg); y = Fahrten in Richtung Verknüpfungspunkt (im Weiteren nach Coburg)

Verknüpfung mit anderen Linien	<ul style="list-style-type: none">• Niederfüllbach, Mitte: Anschluss an SÜC-Linie 1 im 30-Minuten-Takt alternativ• Untersiemau, Schule: Anschluss an Hauptlinie 8319
Änderung ggü. IST-Situation	<ul style="list-style-type: none">• Schaffen eines neuen regelmäßigen, bedarfsgesteuerten Angebotes an allen Wochentagen für die Ortsteile von Untersiemau – Großheirath – Itzgrund mit Ausrichtung auf einen definierten Verknüpfungspunkt (z. B. Niederfüllbach Mitte bzw. Untersiemau Schule) mit garantiertem Anschluss auf die SÜC-Linie 1 (Niederfüllbach) bzw. die Hauptlinie 8319 (Untersiemau) in und aus Richtung Coburg• Schulverkehr als Grundbedienung:<ul style="list-style-type: none">○ morgens und nach der 6. Stunde weiterhin Direktverbindung über Hauptlinie aus/ in die Ortsteile, alle anderen Fahrten als gebrochene Verkehre mit Anschlusssicherung am definierten Verknüpfungspunkt○ die Zu-/ Abbringerlinie (Arbeitstitel Linie 8319A) fährt zu den entsprechenden Zeiten als Linienverkehr
Anmerkung	-