



# NAHVERKEHRSPPLAN 2025





# Nahverkehrsplan

## für die Stadt Bayreuth

### Endbericht

Januar 2025

Aufgestellt:



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH  
Rothenburger Str. 9  
90443 Nürnberg

Bearbeiter: Fabian Müller, M.Sc. Verkehrswesen (Traffic and Transport)  
Stefan Huuck, M.Eng. Urbane Mobilität (Verkehringenieurswesen)

# Inhaltsverzeichnis

<b>1. Rahmenbedingungen und Zielvorgaben</b>	<b>1</b>
1.1 Ausgangslage	1
1.2 Gesetzliche Rahmenbedingungen	1
1.3 Gültigkeit	2
1.4 Zielvorgaben	2
1.5 Finanzielle Rahmenbedingungen	6
1.6 Arbeitsschritte	6
<b>2. Bestandsaufnahme</b>	<b>7</b>
2.1 Raumstruktur	7
2.2 Verkehrsnachfrage	7
2.3 Derzeitiges ÖPNV-Angebot	8
2.4 Derzeitige Nutzung	9
<b>3. Ausreichende Verkehrsbedienung</b>	<b>10</b>
3.1 Verkehrszellen	10
3.2 Gebietstypen	10
3.3 Erschließung	11
3.4 Erreichbarkeit	11
3.5 Bedienungshäufigkeit	11
3.6 Auslastung	11
<b>4. Schwachstellenanalyse</b>	<b>13</b>
4.1 Ergebnisse aus den Rechenläufen	13
4.2 Defizitbewertung	15
4.3 Barrierefreiheit	18
<b>5. Voraussichtliche Entwicklungen</b>	<b>21</b>
5.1 Siedlungsflächen und Infrastruktur	21
5.2 Planungen anderer Aufgabenträger	22
5.3 Verkehrsprognose	22
<b>6. Maßnahmenpaket</b>	<b>25</b>
6.1 Anpassungen im Liniennetz	25
6.2 Intermodalität	25
6.3 Organisatorische Rahmenbedingungen	26
<b>7. Auswirkungen und Bewertung des Maßnahmenpakets</b>	<b>27</b>
7.1 Verkehrliche Wirkung	27
7.2 Finanzielle Wirkung	27
7.3 Gesamtbewertung	27
7.4 Zeitliche Reihung der Einzelmaßnahmen	28
<b>8. Gemeinsame Nahverkehrsplanung von Stadt und Landkreis Bayreuth</b>	<b>29</b>
8.1 Definition und Geltungsbereich	29
8.2 Maßnahmenvorschläge	29
8.3 Finanzierung von grenzüberschreitenden Verkehren	31
<b>9. Beteiligungsverfahren</b>	<b>32</b>
9.1 Beteiligung der Verkehrsunternehmen	32
9.2 Weitere Beteiligungen	32
9.3 Zeitliche Reihung der Beteiligung	32
<b>10. Abbildungen</b>	<b>33</b>
<b>11. Tabellen</b>	<b>46</b>

# 1. Rahmenbedingungen und Zielvorgaben

## 1.1 Ausgangslage

Die Stadt Bayreuth hat in einer Vereinbarung mit der VGN GmbH vom 11.12.2020 die Verbundgesellschaft beauftragt, den Nahverkehrsplan (NVP) zu erstellen und regelmäßig fortzuschreiben.

Am 23.03.2022 wurde die Erstellung des Nahverkehrsplans mit der Auftaktsitzung zur Projektbegleitung eingerichteten Arbeitsgruppe begonnen.

## 1.2 Gesetzliche Rahmenbedingungen

Seit 1996 sind die Landkreise und kreisfreien Städte in Bayern **Aufgabenträger** für den allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).<sup>1</sup>

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

**Verkehrsbedienung** ein zentrales Element.

„Die Genehmigungsbehörde wirkt im Rahmen ihrer Befugnisse (...) und unter Beachtung des Interesses an einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung an der Erfüllung der dem Aufgabenträger (...) obliegenden Aufgabe mit. Sie hat hierbei einen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen, der unter den Voraussetzungen des Absatzes 3 Satz 6 PBefG<sup>3</sup> zustande gekommen ist und vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet.“<sup>4</sup>

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

Mit der im Jahre 1998 veröffentlichten **Leitlinie zur Nahverkehrsplanung (LzN)** hat das damalige Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie den Aufgabenträgern/Planern inhaltliche und organisatorische Handlungsempfehlungen für die Erstellung von Nahverkehrsplänen an die Hand gegeben. Die Leitlinie enthält konkrete Planungs- und Bewertungskriterien sowie Empfehlungen zu **Grenzwerten** (Mindestanforderungen an den ÖPNV) und **Richtwerten** (guter ÖPNV-

Standard) für das ÖPNV-Angebot. Damit „(...) sollen Hinweise zum Begriff ‚ausreichende Verkehrsbedienung‘ im Sinne des § 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG gegeben werden. Ob eine ‚ausreichende Verkehrsbedienung‘ gegeben ist, ist in jedem Einzelfall zu entscheiden.“<sup>7</sup> Wesentliche Kriterien beziehen sich beispielsweise auf Merkmale wie ÖPNV-Erschließung, Erreichbarkeit und Bedienungshäufigkeit. Hierbei überlässt der Gesetzgeber den Aufgabenträgern bei der Auslegung der Empfehlungen relativ große Spielräume.

Die Kriterien für den Nahverkehrsplan der Stadt Bayreuth wurden von einer projektbegleitenden Arbeitsgruppe (AG) erörtert und Vorgaben für die Bewertung der ÖPNV-Situation (Ist-Zustand) festgelegt. Neben Vertretern der einzelnen Stadtratsfraktionen und -gruppierung wurden auch das städtische Verkehrsunternehmen, welches den innerstädtischen Linienverkehr betreibt, zu dieser AG eingeladen. Beteiligt wurden auch die Verkehrsunternehmen, welche auf ein- bzw. ausbrechenden Linien im Stadtgebiet unterwegs sind.

In Weiterführung des Rechtsgedankens des PBefG § 8 Abs. 4 (1), wonach Verkehrsleistungen im ÖPNV vorrangig ohne finanzielle Ausgleichsleistungen zu betreiben sind, bleibt auch bei Anwendung der Verordnung (EG) 1370/2007 das Primat der „eigenwirtschaftlichen Verkehre“ erhalten.<sup>8</sup> Die Verordnung

<sup>1</sup> vgl. Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (**RegG**), Personenbeförderungsgesetz (**PBefG**) sowie Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (**BayÖPNVG**)

<sup>2</sup> PBefG §8 Abs. 3

<sup>3</sup> „Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unterneh-

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

<sup>4</sup> PBefG §8 Abs. 3a Satz 1

<sup>5</sup> BayÖPNVG Art. 8 Abs. 1

<sup>6</sup> BayÖPNVG Art. 15 Abs. 1

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

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

(EG) 1370/2007 kommt insbesondere dann zur Anwendung, wenn die öffentliche Hand durch finanzielle Ausgleichsleistungen zur Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen in den ÖPNV intervenieren möchte (öffentliche Dienstleistungsaufträge), um das Kriterium der ausreichenden Verkehrsbedienung zu erfüllen. Mit anderen Worten: eine gemeinwirtschaftliche Leistungssicherung ist grundsätzlich erst dann geboten, wenn die im Nahverkehrsplan definierte ausreichende Verkehrsbedienung durch ein eigenwirtschaftliches Verkehrsangebot nicht möglich ist.

### 1.3 Gültigkeit

Der Gültigkeitsbereich des Nahverkehrsplans ist auf den Zuständigkeitsbereich der Stadt Bayreuth und die dort verkehrenden Linien begrenzt.

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

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

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

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

Seine Wirkung für den VGN erfolgt nicht als eigenständiger Nahverkehrsplan – er ist vielmehr Ausdruck der inhaltlichen Abstimmung der Aufgabenträger im ZVGN untereinander. Darüber hinaus bietet der RNVP den im ZVGN zusammengeschlossenen Aufgabenträgern die Möglichkeit, grundsätzliche Absprachen und Zielsetzungen hinsichtlich einer gemeinsamen Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs im VGN zu treffen und umzusetzen. So enthält er beispielsweise gemeinsame Produktdefinitionen und Qualitätsstandards. Auch grenzübergreifende Linien werden im Regionalen Nahverkehrsplan formal behandelt. Davon betroffene Linien bedürfen einer weiteren Untersuchung, insbesondere bei überregionaler Funktion. Die Realisierung dieser Planungen liegt jedoch weiterhin bei den Aufgabenträgern des ÖPNV.

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

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

### 1.4 Zielvorgaben

Grundsätzliche Ziele der Gesamtverkehrsplanung sind auch im Nahverkehrsplan zu verankern bzw. zu beschließen. Es sind die seit Jahrzehnten in der Verkehrswissenschaft geltenden Überlegungen:

- Verkehr vermeiden
- Verkehr verlagern
- Verkehr verträglicher gestalten

Diese Überlegungen beziehen sich insbesondere auf den motorisierte Individual-, Wirtschaftspersonen- und Güterverkehr daher werden die obigen Ziele differenziert und präzisiert:

- Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV) ohne Mobilitätseinschränkung
- Verlagerung des MIV auf die umweltverträglichen Verkehrsarten Fuß, Rad und ÖPNV sowie Erhöhung des Mitfahreranteils im Auto
- Stadt-, raum- und umweltverträglichere Gestaltung des notwendigen MIV

Um das Klimaziel des Bundes, die CO<sub>2</sub>-Emission von 1990 bis 2030 um 55 % zu reduzieren<sup>9</sup>, auch im Verkehrsbereich zu stützen, ist eine Verlagerung zwischen den Verkehrsmitteln notwendig. Es sind dabei nicht nur Emissionen von CO<sub>2</sub>, Feinstaub, NO<sub>x</sub>, etc. bedeutend, sondern auch Lärm und logistische Probleme wie Straßenbelastung und Parkraumbeschaffung.

Nicht immer hat der Aufgabenträger die Möglichkeiten, die Entwicklung zu beeinflussen. Zum Beispiel sind die technische Entwicklung für emissionsärmere Fahrzeuge oder die Benzinpreisentwicklung, die große Auswirkungen auf die Verkehrsträgerwahl haben, kommunalpolitisch nicht beeinflussbar.

Um zukünftig Schadstoff- und Lärmemissionen zu verringern, setzt sich die Stadt Bayreuth zum Ziel, durch entsprechende Maßnahmen eine Stärkung des Umweltverbunds (Fuß, Rad, ÖPNV) zu erreichen.

Diese Grundzielsetzungen, die bereits im Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzept (ISEK), welches der Stadtrat im Jahr 2009

<sup>9</sup> Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit: Klimaschutz in Zahlen

([https://www.bmu.de/fileadmin/Daten\\_BMU/Pool/Broschueren/klimaschutz\\_zahlen\\_2021\\_bf.pdf](https://www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Pool/Broschueren/klimaschutz_zahlen_2021_bf.pdf), letzter Zugriff am 29.09.2022)

beschlossen hat, zum Ausdruck kommen, sollen durch verschiedene Ansätze begleitet werden, wie zum Beispiel:

- Siedlungsentwicklung unter Gesichtspunkten der „Stadt der kurzen Wege“ (einschließlich Förderung der Nahversorgung, freiraumorientierte Siedlungsplanung zur Sicherstellung einer wohnungsnahen Erholung)
- Reduzierung des Verkehrsraums für den Kfz-Verkehr zugunsten der Förderung aktiver Mobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad
- Attraktive Gestaltung des öffentlichen Raumes
- Orientierung an schwachen Verkehrsteilnehmern (z.B. mobilitätseingeschränkte Personen) bei Gestaltung des Verkehrsraumes
- Parkraumbewirtschaftung
- Auf- und Ausbau von Park & Ride (P+R) bzw. Mobilitätsstationen zur Verbesserung der Verbindung des motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehrs mit den öffentlichen Verkehrsangeboten
- Umsetzung eines Radverkehrskonzeptes einschließlich Fahrradparken mit Bike & Ride (B+R)
- Einrichtung und regelmäßige Bewerbung einer Mitfahrzentrale (MiFaZ)
- Bewerbung und Einführung des VGN-FirmenAbos für Berufspendler bei interessierten Firmen

### Ausreichende Verkehrsbedienun

Mit der Festlegung einer „ausreichenden Verkehrsbedienun“ im allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) trägt die Stadt im Rahmen ihrer Daseinsvorsorge zur Schaffung gleichwertiger Lebensbedingungen bei. Hierbei soll die Mobilität aller Bevölkerungsgruppen sichergestellt und so den Vorgaben

des Art. 4 ÖPNVG Rechnung getragen werden. Die Belange mobilitätseingeschränkter Personen (Behinderte, ältere Menschen, Personen mit Kinderwagen, Personen ohne Führerschein/PKW) sind zu berücksichtigen.

Als ausreichende Verkehrsbedienun entsprechend der Bayerischen Leitlinie zur Nahverkehrsplanung wird als ÖPNV-Standard der **Richtwert** (guter ÖPNV-Standard) festgelegt.

### Barrierefreiheit

Nach § 8 Abs. 3 PBefG hat der Nahverkehrsplan „die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die 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 vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.“

Die ad-hoc-Arbeitsgruppe der Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände hält in ihrer Schrift „Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV“<sup>10</sup> fest, dass die Aufgabenträger die Pflicht haben, „sich mit der gesetzlichen Zielbestimmung zu befassen, die Belange der Barrierefreiheit bei der Aufstellung eines Nahverkehrsplanes (NVP) angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen und dabei die Verbände, Beauftragten und Beiräte der

Betroffenen anzuhören. Kommen sie der Pflicht nach, sind sie keinem (erhöhten) Klagerisiko ausgesetzt. Nahverkehrspläne haben keinen verbindlichen Rechtscharakter und es gibt keinen subjektiven Anspruch auf die Umsetzung einzelner Maßnahmen.“

Weiterhin ist eine der Kernaussagen, dass der Gesetzgeber mit der Zielbestimmung eines barrierefreien ÖPNV bis 2022 keine neuen technischen Anforderungen definiert (hat): „Barrierefreiheit bleibt auch weiter ein Prozess der Annäherung an ein Ideal und ein Kompromiss zwischen den Bedürfnissen unterschiedlicher Gruppen von Menschen. Eine Freiheit von Hemmnissen für alle Formen von Behinderungen ist realistischer Weise nicht zu erreichen.“

Bei der Maßgabe zur vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV muss das Gesamtsystem ÖPNV betrachtet werden. Hierzu zählt neben Infrastruktur und Fahrzeugen auch die Information der Fahrgäste.

Die Stadt Bayreuth schließt sich diesen Formulierungen der Ad-hoc-AG an.

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

Die Information vor Ort an den Haltestellen und in den Fahrzeugen muss jedoch vom Aufgabenträger definiert und im Rahmen des barrierefreien Ausbaus der Infrastruktur umgesetzt werden. Der barrierefreie Zugang zur Information richtet sich im Allgemeinen nach den Vorgaben der Verbundgesellschaft, welche in der Schrift „Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN“ festgehalten sind.<sup>11</sup> Der Erhalt der Barrierefreiheit und der Betrieb bei Infrastruktur und

<sup>10</sup> ad-hoc-AG der BAG ÖPNV „Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV“, Hinweise

für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novelierten PBefG; 09/2014

<sup>11</sup> Alle Unterlagen könne auf der Homepage der VGN GmbH heruntergeladen werden ([www.vgn.de/planungsprojekte/mvvp](http://www.vgn.de/planungsprojekte/mvvp))

Fahrzeugen müssen ständig gewährleistet sein. Daher legt der Aufgabenträger im Nahverkehrsplan vorrangig Kriterien für den barrierefreien Ausbau der Infrastruktur und der Fahrzeuge fest. Diese sind im Nahverkehrsplan unter dem Gliederungspunkt 4 aufgelistet.

### Bedienungsstandards und Angebotsgestaltung

Vorrangig soll der ÖPNV auf die Bedürfnisse des Schülerverkehrs ausgerichtet sowie (insbesondere für den Berufsverkehr) als möglichst gleichwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr dienen (d. h. auch in den Ferien für den Berufsverkehr ein Angebot). Wo Schüler auf Unterrichtsstätten außerhalb des eigenen Zuständigkeitsbereichs des Aufgabenträgers angewiesen sind, sollen diese angemessen erreichbar sein.

Freigestellte Schülerverkehre sind nach Möglichkeit in den ÖPNV zu integrieren.

Das Angebot sollte darüber hinaus auch den Versorgungsverkehr (Einkauf, Behörden-, Arztbesuche etc.) sowie den Freizeitverkehr entsprechend der Nachfrage abdecken.

In Gebieten und zu Verkehrszeiten mit schwacher Nachfrage sollen bedarfsgesteuerte Verkehre (Anrufsammeltaxi, Rufbus oder On-Demand-Services) das Busangebot ergänzen.

#### Formen des Bedarfsverkehrs im Verbundgebiet

##### Rufbus (RBU)

- Bedarfsgesteuerter Verkehr
- Fahrpreis ohne Zuschlag
- Fahrplangebunden, zumindest feste Abfahrts- oder Ankunftszeit
- Bedienung nur von Haltestelle zu Haltestelle
- Sowohl liniengebundener Verkehr als auch Flächenverkehr möglich
- VGN-Tarif mit gesamtem Fahrkartensortiment gültig

##### Anrufsammeltaxi (AST)

- Bedarfsgesteuerter Verkehr
- Empfehlung: Erhebung eines AST-Zuschlags neben dem regulären Fahrpreis
- Fahrplangebunden, zumindest feste Abfahrts- oder Ankunftszeit
- Der Beginn der Fahrt muss an einer Haltestelle erfolgen, für den Ausstieg ist auch eine Haustürbedienung möglich
- Sowohl liniengebundener Verkehr als auch Flächenverkehr möglich
- VGN-Tarif mit gesamtem Fahrkartensortiment gültig

##### On-Demand-Verkehr (ODV)

- Bedarfsgesteuerter Verkehr
- Ohne Fahrplanbindung mit flexibler Abfahrts-/Ankunftszeit und ohne festen Linienweg
- Notwendigkeit mindestens einer festen oder virtuellen Haltestelle als Ein- oder Ausstiegspunkt; Beginn oder Ende einer Fahrt kann eine Privatadresse sein
- Zulassung von Parallelverkehren wird durch den Aufgabenträger oder die Genehmigungsbehörde bestimmt
- Empfehlung: Erhebung eines On-Demand-Zuschlags neben dem regulären Fahrpreis
- Ausschließlich Flächenverkehr möglich
- VGN-Tarif mit gesamtem Fahrkartensortiment gültig

Die Qualitätsstandards für Bedarfsverkehre (Benutzungshinweis, Fahrzeugkennzeichnung, etc.) müssen den Anforderungen des Moduls „Bedarfsverkehre“ im RNVP, Teil II, entsprechen. Darüber hinaus legt die Stadt Bayreuth fest, die derzeitige Produktdefinition „Anrufliniertaxi“ (ALT) an die im VGN gängigen sowie im RNVP verankerten Definitionen „Rufbus“ (RBU) bzw. „Anrufsammeltaxi“ (AST) anzupassen.

Im Interesse eines gut merkbareren Angebotes und einer Optimierung der Anschlüsse sind bei der Angebotsgestaltung ein einheitliches Taktmuster und einheitliche Linienwege anzustreben. Schulanfangs- und -schlusszeiten sind dabei zu berücksichtigen.

Das Busangebot soll auf den Schienenpersonennahverkehr ausgerichtet werden. Die Umsteigezeit auf den Schienenpersonennahverkehr soll so ausgestaltet werden, dass ein verlässlicher Anschluss (auch bei geringen Verspätungen) geschaffen wird. Die Schaffung von Park & Ride- (P+R) bzw. Bike & Ride- (B+R) Anlagen ist zu prüfen.<sup>12</sup>

### Infrastruktur und Beschleunigung

Die Haltestelleneinrichtungen müssen den VGN-Standard erfüllen und sollen einen Wetterschutz (Haltestellenhäuschen mit optionaler Dachbegrünung bzw. Solarsystem, falls keine Beleuchtung durch eine Laterne gewährleistet ist), ausreichende Beleuchtung sowie Sitzmöglichkeiten (aus Holz) und Abfallbehälter bieten. Vor allem Haltestellen, die stärker frequentiert und besonders für Ortsunkundige relevant sind, sollten über den reinen Fahrplan hinaus weitere Informationsangebote, wie Liniennetz und Bedienungshinweise bei Bedarfsverkehren enthalten. Hierfür ist ein Fahrplankasten mit entsprechender Größe je nach Anzahl der bedienenden Linien vorzuhalten (min. DIN A3 für eine Linie, min. DIN A2 für zwei Linien, min. DIN A1 für drei oder mehr Linien). Für die Gestaltung der Haltestellen im Stadtgebiet ist ein möglichst schlichtes Design anzuwenden. Der Haltestellenstandard soll insbesondere beim Umbau von Haltestellen in stadteinwärtiger Richtung beachtet werden – solange es die örtlichen Verhältnisse erlauben. Abweichungen bspw. aufgrund fehlender Flächen sind möglich.

Bei Straßenumbauten oder Haltestellenausbau sollte darauf geachtet

<sup>12</sup> Die Zuständigkeit dafür ist im BayÖPNVG nicht geregelt.

werden, in Zukunft zur Beschleunigung des ÖPNV und zur Gewährleistung einer möglichst parallelen Anfahrt, die der Barrierefreiheit zugutekommt, – wo möglich – Buskaps oder Fahrbahnrandhaltestellen anstelle von Bushaldebuchten zu errichten. Ausnahmen ergeben sich im begründeten Einzelfall an Haltestellen, bei denen es regelmäßig zu längeren Wartezeiten kommt (z. B. vor Schulen oder an Endhaltestellen). Zur weiteren Beschleunigung sollten auch zusätzliche Vorrangschaltungen für Busse an Lichtsignalanlagen geprüft und wo sinnvoll umgesetzt werden sowie Vorfahrtregelungen entlang der Linienwege geändert werden. Die Vorrangschaltungen sind im Sinne einer dauerhaften Bevorrechtigung (und nicht nur im Verspätungsfall) zu betreiben.

In Fahrtrichtung sind Vorbereitungen zur Befestigung des Haltestellenschildes zu Beginn des Fahrgastunterstandes zu leisten.

Zur besseren Information sollten stark frequentierte Haltestellen und wichtige Umsteigeknoten mit einer dynamischen Fahrgastinformation ausgestattet werden. Auch an weniger frequentierten Haltestellen sind dynamische Informationssysteme im kleineren Umfang (bspw. „DFI light“) einzurichten.

Zwischen Verknüpfungspunkten einzelner Linien sowie zwischen Bus und Schiene sind die Wege möglichst kurz zu halten und verständlich auszuschildern. Dabei sind besonders die Belange mobilitätseingeschränkter Personen zu beachten. Die Anschlussicherung sollte insbesondere bei der letzten Fahrtmöglichkeit am Tag gewährleistet sein.

Bereits bei der Planung neuer Wohn- und Gewerbegebiete sowie Freizeiteinrichtungen ist die Realisierbarkeit einer guten ÖPNV-Anbindung zu berücksichtigen. Auf kurze Zugangswege zu Haltestellen ist zu achten. Für die Ausweisung neuer Baugebiete bieten sich besonders auch die Einzugsbereiche von

Bahnhaltepunkten an, sofern der Lärmschutz gewährleistet ist.

Die Stadt Bayreuth koordiniert den barrierefreien Haltestellenumbau sowie die Einrichtung und Pflege der Haltestellen. Zu diesem Zwecke sind bei Haltestellenumbauten jeglicher Art das Stadtplanungsamt, das Tiefbauamt sowie das ansässige Verkehrsunternehmen in die Überlegungen einzubeziehen.

### Mobilitätsstationen

Um die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger (MIV, SPNV/ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) sowie die Multimodalität der Bürger zu fördern, soll in der Stadt Bayreuth ein Netz an Mobilitätsstationen aufgebaut werden. Diese sollen neben der Haltestellengrundausrüstung (Wetterschutz, Beleuchtung, Sitzmöglichkeiten) zusätzliche Elemente wie überdachte Fahrradabstellanlagen, Schließfächer mit Lademöglichkeit für E-Bike-Akkus, einer Informationsstele mit einem DFI-System sowie eine einheitliche Beschilderung aufweisen. Qualitative Erweiterungen, bspw. in Form von öffentlichen Toiletten, Sharing-Angeboten (Rad, Lastenrad, Pkw) oder Packstationen, sollen im Einzelfall geprüft und ggf. umgesetzt werden. Für das Netz der Mobilitätsstationen ist ein einheitliches, ansprechendes Erscheinungsbild (Corporate Design) zu entwickeln.

#### Intermodalität

Verknüpfung von Verkehrsmitteln innerhalb einer Wegekette, bspw. vom Fahrrad zum Bahnhof und dann weiter mit der Bahn zum Arbeitsort

#### Multimodalität

Nutzung verschiedener Verkehrsmittel je nach Fahrtzweck, bspw. mit dem Car-Sharing-Auto zum Einkaufen, aber mit dem Bus zur Arbeit

### Fahrzeuge

Die im Verbundverkehr eingesetzten Fahrzeuge haben Qualitätsstandards zu erfüllen, wie z. B. eine gut lesbare VGN-Liniennummer und ein Zielschild an den vorgegebenen Seiten des Fahrzeugs oder optische und akustische Informationseinrichtungen zur Ankündigung der nächsten Haltestelle (vgl. Anlage 2 zum Assoziierungsvertrag).

Die zukünftige Busbeschaffung erfolgt nach den Regelungen der Clean Vehicles Directive (CVD) bzw. dem Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz.

### Fahrplan und Fahrgastinformation

Die Fahrpläne sollen soweit möglich durch die Vereinheitlichung der Linienwege für den Kunden übersichtlich gestaltet werden. Bedienungsverbote und Verkehrsbeschränkungen (z. B. „nur montags“ oder „nicht freitags“) sollen vermieden werden.

Um Echtzeitdaten an die Kunden übermitteln zu können und die Anschlussicherung innerhalb der Bündel sowie an Schienenhaltepunkten sicherzustellen, haben die Busbetreiber ein passendes RBL (rechnergestütztes Betriebsleitsystem)<sup>13</sup> zu nutzen und sich an das DEFAS-System der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) anzuschließen. Notwendig hierfür ist, dass in jedem Bus ein entsprechender Bordrechner und elektronischer Fahrscheindrucker eingesetzt wird. Das RBL und die Bordrechner müssen in der Lage sein, Informationen über verspätete Zubringer zu empfangen und an den Fahrer kommunizieren zu können. Der erforderliche Datenaustausch zur Anschlussbindung zwischen den Verkehrsunternehmen wird über die Zentrale Datendrehscheibe bzw. DEFAS Bayern realisiert. Ferner soll das eingesetzte RBL an DEFAS kommunizieren können, dass der Abbringer bzw. Fahrer auf den Zubringer wartet.

<sup>13</sup> Rechnerverbund-System im ÖPNV, das z.B. die Kommunikation zwischen

den Fahrzeugen und der Leitstelle ermöglicht.

## Tarifgestaltung

Der VGN-Tarif ist anzuwenden. Zudem sind Fahrausweise des VGN Gemeinschaftstarifs zu verkaufen. Hierbei sind die Vorgaben der Anlage 5 zum Assoziierungsvertrag einzuhalten. Für bedarfsorientierte Verkehre kann ein Zuschlag gemäß den Vorgaben des RNVP erhoben werden.

Digitale und mobile Dienste wie HandyTicket, eTicketing, mobile Echtzeitauskunft, freies WLAN etc. gewinnen zunehmend an Bedeutung. Sie dienen einer kundenfreundlichen Nutzung des ÖPNV und oft auch als Ersatz zum Kundencenter. Daher sollen diese Entwicklungen vorangetrieben und – wo dies wirtschaftlich vertretbar ist – realisiert werden. Auch hierfür ist in jedem Bus ein elektronischer Fahrscheindrucker notwendig.

- Rahmenbedingungen und Zielvorgaben
- Festlegung der Untersuchungskriterien
- Schwachstellenanalyse
- Maßnahmenentwicklung
- Maßnahmenbewertung

## 1.5 Finanzielle Rahmenbedingungen

Grundsätzlich ist eine Steigerung der Verkehrsnachfrage im ÖPNV unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit und vor dem Hintergrund der für den ÖPNV schwer prognostizierbaren demographischen Entwicklung anzustreben. Dafür sind die Vorgaben im Nahverkehrsplan Grundlage für eine Vorabkennzeichnung.

Die Auslastung des Verkehrsangebotes soll vom zuständigen Verkehrsunternehmen laufend überprüft werden. Werden dabei Bedarfsveränderungen festgestellt, ist mit dem Aufgabenträger darüber zu beraten, ob und wie man diesen durch ein verändertes Angebot Rechnung tragen kann.

## 1.6 Arbeitsschritte

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

# 2. Bestandsaufnahme

## 2.1 Raumstruktur

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

### Zentralörtliche Gliederung

Die Stadt Bayreuth liegt in der Region Oberfranken-Ost (Planungsregion Nr. 5).<sup>14</sup>

### Zentrale Orte

Bayreuth ist mit Stand der Fortschreibung des Landesentwicklungsprogramms aus dem Jahr 2018 ein Oberzentrum. Weitere Oberzentren in der Nähe von Bayreuth sind Kulmbach sowie Wunsiedel-Marktredwitz (gemeinsames Oberzentrum).

### Raumstruktur

Bayreuth ist im Regionalplan nicht in Ortsteile unterteilt. Die ganze Stadt liegt im ländlichen Raum mit Verdichtungsansätzen (vgl. Anhang, Abbildung 01-I: *Raumstruktur*).

Im neuen Landesentwicklungsprogramm wird auf das Festlegen von Entwicklungsachsen verzichtet, da der Aus- und Neubau von Bandinfrastruktur, der für die Bündelung entlang stark besiedelter Achsen geeignet ist, heute weitgehend abgeschlossen ist.

### Strukturdaten

#### Einwohner

Die Stadt Bayreuth hat insgesamt ca. 73.000 Einwohner (Stand: März 2021). Die durchschnittliche Bevölkerungsdichte beträgt 1.099 Einwohner pro Quadratkilometer.

Von den gut 73.000 Einwohnern der Stadt Bayreuth leben ca. 97 % in Ortsteilen bzw. Verkehrszellen mit mehr als 500 Einwohnern. Die Stadt weist eine kompakte Struktur auf, dazu gesellen sich vereinzelt eher peripher gelegene Stadtteile (bspw. Saas) und größere eingemeindete Dörfer (bspw. Seulbitz, Wolfsbach).

Die Siedlungsdichte der einzelnen Verkehrszellen in der Stadt sowie weitere detaillierte Daten hierzu sind im Anhang sowie Tabelle 2: *Einwohner, Fläche und Siedlungsdichte nach Verkehrszellen* sowie in Abbildung 01-III: *Siedlungsstruktur* zu finden.

### Arbeitsplätze

Für die Ermittlung der Arbeitsplätze in den Städten, Märkten und Gemeinden werden die Daten der Bundesagentur für Arbeit bezüglich der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten aus dem Jahr 2021 herangezogen. Demnach arbeiten ca. 19.100 Bayreuther innerhalb der Stadtgrenzen. Ca. 29.000 pendeln in die Stadt Bayreuth von außerhalb, ungefähr 9.500 Bayreuther arbeiten außerhalb des Stadtgebietes.

### Schul- und Hochschulstandorte

Die meisten Schülerinnen und Schüler gehen auf weiterführende sowie berufliche Schulen in der Stadt. Neben den fünf Gymnasien in Bayreuth gibt es zwei Realschulen, zwei Wirtschaftsschulen sowie eine Fachoberschule bzw. Berufsoberschule. Des Weiteren befinden sich in Bayreuth mehrere Berufsschulen, Berufsfachschulen und Fachakademien.

Es existieren zehn Grundschulen, drei Mittelschulen und eine (private) gemischte Grund- und Mittelschule. Im Förderschulbereich gibt es in Bayreuth sechs verschiedene Einrichtungen.

Im Schuljahr 2020/2021 besuchten ca. 5.750 Schülerinnen und Schüler die Gymnasien, Real- und Wirtschaftsschulen und gut 741 Schülerinnen und Schüler die Förderschulen in der Stadt. Darüber hinaus waren gut 2.915 Schülerinnen und Schüler an den Grund- und Mittelschulen registriert.

Die Stadt ist Aufgaben- und Aufwandsträger für die weiterführenden Schulen sowie die Förderschulen in ihrem Gebiet.

Bayreuth ist darüber hinaus Universitätsstandort sowie Sitz der Hochschule für evangelische Kirchenmusik.

Ausführliche Daten hierzu sind im Anhang in Tabelle 4: *Schulen und Schüler, Hochschulen und Studierende* sowie in Abbildung 01-IV: *Schulstandorte* dargestellt.

## 2.2 Verkehrsnachfrage

Da eigene Untersuchungen für die Darstellung der Verkehrsnachfrage im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplans i.d.R. zu aufwendig sind, muss auf bestehende Untersuchungen zurückgegriffen werden.

### Pendlerbeziehungen

Die Bundesagentur für Arbeit ermittelt jährlich die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit ihrem Arbeitsort. Hieraus leiten sich die Pendlerbeziehungen ab. Freiberufliche, Beamte und geringfügig Beschäftigte fehlen jedoch in dieser Aufstellung. Die Binnenpendler (ca. 19.100 in Bayreuth) innerhalb einer Kommune sind hierbei nicht erfasst. Zudem geben die Arbeitsmarktdaten keine Hinweise auf das zum Arbeitsort benutzte Verkehrsmittel.

<sup>14</sup> vgl. Landesentwicklungsprogramm Bayern 2013

Für die Planung bedeutend sind darüber hinaus die Zielorte der Pendler. Von den insgesamt knapp 10.000 Auspendlern arbeiten 838 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte in Bindlach, gefolgt von Nürnberg (607), Kulmbach (577) und München (501).

Da die Stadt mit ca. 29.500 einen klaren Einpendlerüberschuss aufweist, sind auch die Wohnorte der einpendelnden Personen in Betracht zu ziehen. Aus Bindlach kommen mit 1.770 Pendlern die meisten Beschäftigten, gefolgt von Kulmbach (1.142), Eckersdorf (1.125) und Weidenberg (1.115).<sup>15</sup>

Weitere Daten hierzu sind Tabelle 3: *Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Ein- und Auspendler* zu entnehmen.

### Pkw-Verfügbarkeit

Die PKW-Dichte liegt in der Stadt mit 535 PKW pro 1.000 Einwohner leicht unter dem Bundesdurchschnitt von 584 PKW pro 1.000 Einwohner.<sup>16</sup>

### Verkehrsmittelwahl

Aus der bundesweiten Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) aus dem Jahr 2017 können aufgrund geringer Fallzahlen keine Ergebnisse für die Stadt Bayreuth dargestellt werden. Auf Basis der MiD-Studie kann somit kein Modal Split angegeben werden.

Allerdings führte die Stadt Bayreuth im Jahr 2015 eine repräsentative Haushaltsbefragung zum werktäglichen Mobilitätsverhalten ihrer Bürger durch. Hieraus kann gewonnen werden, dass der MIV zu 51 % (42 % PKW-Fahrer, 9 % PKW-Mitfahrer) den größten Anteil aufweist. Mit dem ÖPNV sind 7 % unterwegs. Die übrigen Anteile verteilen sich auf 22 % Fahrradverkehr sowie 20 % Fußgänger.<sup>17</sup>

## 2.3 Derzeitiges ÖPNV-Angebot

Für die durchgeführte Analyse wurde der Fahrplan 2022 herangezogen. Seither implementierte Veränderungen sind in der Analyse nicht abgebildet. Ausführliche Tabellen und Abbildungen hierzu sind im Anhang, Tabelle 5: *Bahnstrecken und öffentliche Buslinien nach § 42 PBefG* sowie Abbildung 03-I: *Linienetz* sowie Abbildung 03-II: *Tarifzonenplan* dargestellt.

### Schienspersonennahverkehr

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

Die Stadt wird von mehreren SPNV-Linien bedient, die Montag bis Freitag sowie am Wochenende im Taktverkehr fahren.

- **RE 30** Nürnberg – Hersbruck – Pegnitz – Bayreuth – Münchberg – Hof
- **RE 32** Bamberg – Lichtenfels – Kulmbach – Neuenmarkt-Wirsberg – Bayreuth – Nürnberg
- **RE 38** (Bamberg –) Lichtenfels – Kulmbach – Neuenmarkt-Wirsberg – Bayreuth
- **RB 24** Coburg – Lichtenfels – Kulmbach – Bayreuth – Marktredwitz – Hof – Bad Steben
- **RB 34** Weiden – Bayreuth – Weidenberg

### Öffentlicher Linienverkehr nach § 42 PBefG

Die Stadt wird von **48 öffentlichen Buslinien** erschlossen. Eine Auflistung der Buslinien ist im Anhang, Tabelle 5: *Bahnstrecken und öffentlichen Buslinien nach § 42 PBefG* aufgeführt.

### Linienverkehr nach § 43 PBefG

**Freigestellte Schülerverkehre** gibt es vor allem im Grund-, Mittel und Förderschulbereich. In Abstimmung mit den entsprechenden Gemeinden bzw. Schulverbänden soll bei der Vergabe von Linienbündeln geprüft werden, inwieweit diese freigestellten Verkehre in die öffentlichen Linien integriert werden können.

Zudem gibt es fünf konzessionierte **Berufsverkehre** der Firma Amazon Logistik Bayreuth GmbH, welche aus Kulmbach, Neuenmarkt, Bad Berneck, Pegnitz, Hof, Münchberg, Untersteinach und Gefrees den Standort Bayreuth bedienen.

Weitere Informationen hierzu sind im Anhang, Tabelle 7: *Freigestellte Schülerverkehre und Berufsverkehre nach § 43 PBefG* dargestellt.

### Haltestellen

Da alle Linien in der Stadt Bayreuth in den Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) integriert sind, weisen die Haltestellen in Bezug auf Aushangfahrpläne und Linienbezeichnungen einen einheitlichen Standard auf.

### Verknüpfungspunkte im SPNV

Die vier Bahnhofspunkte an den Bahnstrecken in der Stadt bieten ideale Verknüpfungspunkte zwischen dem Individual-Verkehr (IV) und dem ÖPNV-Netz. Bisher sind an zwei Bahnhofspunkten (Bayreuth Hbf. und Laineck) offizielle Pkw-Parkplätze (P+R) und Fahrradabstellplätze (B+R) eingerichtet worden. Eine Auflistung der Park & Ride- bzw. Bike & Ride-Anlagen in der Stadt sind im Anhang in Tabelle 8: *Park & Ride- (P+R) bzw. Bike & Ride (B+R)-Plätze* dargestellt.

Sowohl das Mittelzentrum Pegnitz als auch die Oberzentren Nürnberg und Kulmbach sind mit schnellen Zugverbindungen ohne Umstieg zu erreichen.

<sup>15</sup> Vgl. Bundesagentur für Arbeit, Pendler (Stand 30.06.2021).

<sup>16</sup> Vgl. Kraftfahrt-Bundesamt, Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Zulassungsbezirken (Stand 01.01.2022)

<sup>17</sup> Vgl. Stadt Bayreuth, Mobilitätsuntersuchung 2015.

### Tarifsystem

Die Stadt ist Mitglied im Grundvertragsausschuss (GA) und Zweckverband Großraum Nürnberg (ZVGN). Auf den öffentlichen Linien nach §42 PBefG gilt der VGN-Tarif. Anregungen oder Vorschläge für Angebote oder Ermäßigungen können nur im VGN-Tarif vorgegeben werden. Der Aufgabenträger kann diese beim VGN einbringen.

Fahrgäste/Tag) und der Linie 306 (2.022 Fahrgäste/Tag).

Detaillierte Ergebnisse sind im Anhang, Tabelle 6: *Fahrgäste pro Tag auf den einzelnen Linien* dargestellt.

## 2.4 Derzeitige Nutzung

### Fahrgäste

Die Verbundgesellschaft führt in Abständen von 4 bis 5 Jahren eine verbundweite Fahrgastbefragung inklusive Zählung durch. Für die aktuell letzte Erhebung im Jahr 2017 wurde in der Gesellschafterversammlung am 7. Juli 2016 vereinbart, Linien, die weniger als 10.000 Linienbeförderungsfälle im Regeltarif besitzen und deren Anteil der Auszubildenden mehr als 80 % an der Gesamtzahl der Fahrgäste beträgt, nicht mehr in die Erhebung aufzunehmen. Die Schülerzahlen werden ohnehin auf allen Linien nach den Verbundpassanträgen für Auszubildende ausgewertet. Die übrigen Fahrgastzahlen werden künftig über die Entwicklung der linien- bzw. unternehmensspezifischen Verkaufsergebnisse unter Einbeziehung der Ergebnisse der letzten verbundweiten Fahrgastbefragung aus dem Jahr 2012 abgeleitet.

Somit liegen nur noch eingeschränkt Fahrgastzahlen für die regionalen Buslinien vor.

Da die Daten nicht haltestellen-scharf erfasst wurden, werden sie immer für die ganze Linie ermittelt. Dies gilt vor allem für grenzüberschreitende Linien.

Mit 4.515 Fahrgästen pro Schultag ist die Linie 301 knapp vor der Linie 305 (4.231 Fahrgäste/Schultag) die am stärksten frequentierte Linie in der Stadt.

In den Ferien führt die Linie 301 mit 2.653 Fahrgästen/Tag die Rangfolge bei den Linien in der Stadt an, gefolgt von der Linie 305 (2.214

# 3. Ausreichende Verkehrsbedienung

Die „ausreichende Verkehrsbedienung“ definiert nach dem PBefG die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistung. Diese wird vom Aufgabenträger dabei mit dem **Grenz-** bzw. **Richtwert** bestimmt.

## 3.1 Verkehrszellen

Zunächst ist festzulegen, für welche Verkehrszellen (VZ) eine Bewertung des ÖPNV-Angebotes vorgenommen werden soll. Die Leitlinie schreibt vor, dass alle Verkehrszellen ab 200 Einwohnern (EW) nach dem Richtwert berücksichtigt werden sollen.

Es sollen **alle 54 Verkehrszellen** untersucht und im Nahverkehrsplan berücksichtigt werden.

Außer den Verkehrszellen **Gewerbegebiet Neue Spinnerei** (94 EW), **Industriegebiet West** (26 EW), **Industriegebiet Ost/SO Logistik** (35 EW), **Universität** (0 EW) sowie **Jakobshof** (94 EW) liegen alle übrigen Zellen über diesem Wert. Diese sind hauptsächlich als Ziel-Verkehrszellen zum Zwecke von Arbeit und Bildung anzusehen.

Um alle Verkehrszellen auf Defizite zu überprüfen, sollen die genannten ebenfalls mit aufgenommen werden. Bei der Aufstellung von Maßnahmen zur Beseitigung der Defizite muss jedoch hier die **Verhältnismäßigkeit** des Aufwandes berücksichtigt werden.

## 3.2 Gebietstypen

Bei den Kriterien Erschließung und Bedienungshäufigkeiten unterscheidet die Leitlinie nach unterschiedlichen Gebietstypen. Unter Beachtung

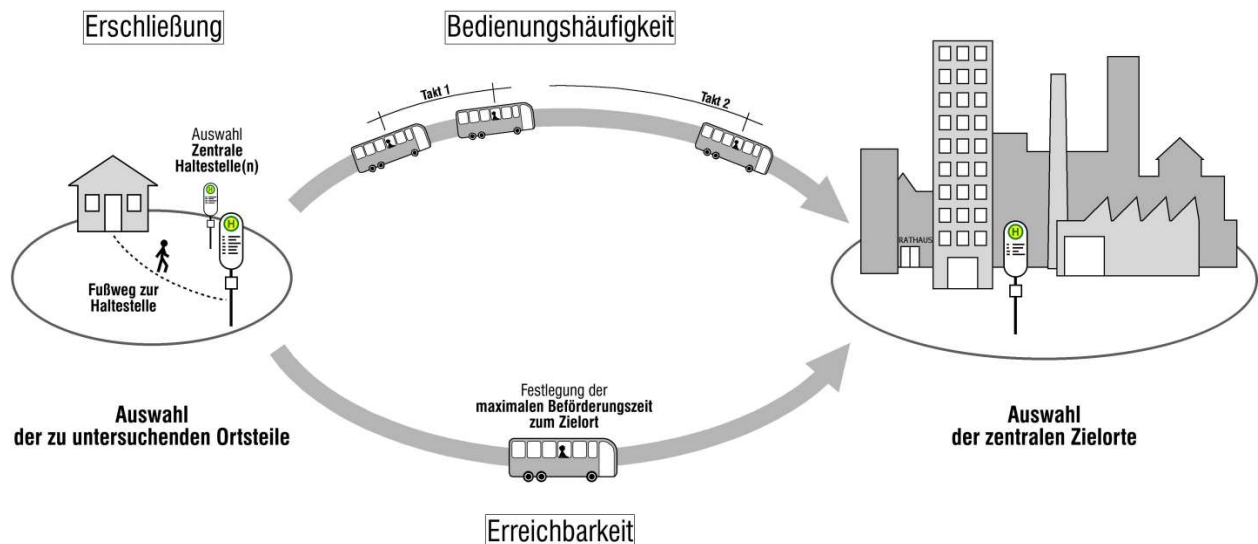
von Regionalplan und Landesentwicklungsprogramm (EP) wurden die zu untersuchenden Verkehrszellen in der Stadt nach den Gebietstypen aus der Leitlinie klassifiziert (vgl. Anhang, Abbildung 01-I: *Raumstruktur*, Abbildung 01-II: *Gebietskategorien*).

**Kernbereich:** City-West, City-Nord, City-Ost, City-Süd, Neuer Weg, Hauptbahnhof/Burg

**Gebiete mit hoher Nutzungsdichte:** alle Verkehrszellen, welche nicht den anderen Gebietstypen zugeordnet sind (*siehe nächste Seite*)

**Gebiete mit mittlerer Nutzungsdichte:** Herzoghöhe/Untere Rotmainau, Hohe Warte/Hussengut, Insel, Industriegebiet West, Industriegebiet Ost/SO Logistik, Oschenberg/Friedrichsthal/Rodersberg, Colmdorf/Pfaffenfleck, St. Johannis, Seulbitz, Aichig, Kreuzstein, Oberkonnersreuth/Storchennest/Hohlmühle, Glocke, Saas, Roter Hügel/Oberobsang

Abbildung 1: Kriterien für die Schwachstellenanalyse



**Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte:** Wendelhöfen/Nördliche Gartenstadt, Quellhöfe, Wolfsbach, Destuben/Thiergarten/Rödendorf, Jakobshof, Oberpreuschwitz/Dörnhof

### 3.3 Erschließung

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

#### Radius für Haltestellen:

- Bus: **300 m**
- Bahn: **600 m**

### 3.4 Erreichbarkeit

Die Leitlinie gibt vor, Zielorte zu bestimmen, die aus den Verkehrszellen innerhalb eines bestimmten Zeitfensters in einer bestimmten Reisezeit erreichbar sein sollen. Die Analyse erfolgt auf Basis ausgewählter zentraler Haltestellen innerhalb der jeweiligen Verkehrszellen (vgl. Tabelle 22: *Zentrale Haltestellen pro Verkehrszelle (relevant für Angebotsanalyse)*).

#### Zielorte

Für die zu untersuchenden Verkehrszellen soll die Erreichbarkeit zu Zielen im **innerstädtischen Bereich** sowie zu **übergeordneten Zielen** wie Oberzentren ermittelt werden. Dabei ist zum einen die zentralörtliche Gliederung nach dem LEP zu berücksichtigen. Darüber hinaus wurde aber vor allem auf Pendlerbeziehungen und Einkaufsverhalten Rücksicht genommen, um sowohl dem Berufs- als auch dem Freizeitverkehr Rechnung zu tragen.

Innerhalb der Stadtgrenzen werden die Zielorte **ZOH/City, Hauptbahnhof, Universität, Klinikum, Hohe Warte, Industriegebiet St. Georgen Ost, Industriegebiet St. Georgen West** festgelegt. Außerhalb der Stadtgrenzen werden die Oberzentren **Nürnberg** und **Kulmbach** als Zielorte aufgenommen.

#### Zeitfenster

Die Erreichbarkeit ist nur dann gegeben, wenn Hin- und Rückfahrt sowohl innerhalb eines Halbtages- als auch eines Tageszeitraumes gewährleistet sind.

#### Intervalle für Zeitfenster:

##### Mo-Fr

- Hinfahrt: **06:00 – 08:00**
- Rückfahrt 1: **12:00 – 13:30**
- Rückfahrt 2: **15:30 – 18:30**

##### Sa

- Hinfahrt: **07:00 – 09:00**
- Rückfahrt 1: **12:00 – 13:30**
- Rückfahrt 2: **15:30 – 18:30**

##### So

- Hinfahrt: **08:00 – 10:00**
- Rückfahrt 1: **12:00 – 13:30**
- Rückfahrt 2: **15:30 – 18:30**

#### Reisezeit

Für diese Fahrten ist eine maximale Reisezeit vorgegeben. Sie setzt sich aus der *Fahrzeit*, der *Umsteigezeit* sowie den *Ab- und Zugangszeiten* zusammen. Die **Ab- und Zugangszeiten** zur Haltestelle sollen in der Summe **10 Minuten** betragen. Bei einer **Umsteigezeit** von jeweils maximal **10 Minuten** darf bei den Zielen Nürnberg und Kulmbach höchstens **2-mal umgestiegen** werden, im Stadtgebiet nur **1-mal**.

#### Zentrale Orte im Stadtgebiet

- Die **Reisezeit** soll **40 Minuten** nicht überschreiten.

#### Oberzentrum Nürnberg

- Die **Reisezeit** soll **90 Minuten** nicht überschreiten.

#### Oberzentrum Kulmbach

- Die **Reisezeit** soll **60 Minuten** nicht überschreiten.

### 3.5 Bedienungshäufigkeit

Das Kriterium der Bedienungshäufigkeit gibt an, wie oft am Tag eine Verkehrszelle durch eine öffentliche Linie bedient wird. Die Standards richten sich nach den festgelegten Gebietstypen. Die Leitlinie gibt entsprechend der Gebietstypen die verschiedene Taktfolgen Haupt- (HVZ), Neben- (NVZ) sowie Schwachverkehrszeit (SVZ) vor. Die zeitliche Lage der Verkehrszeiträume muss der Aufgabenträger selbst definieren.

Die **Anzahl der notwendigen Fahrten** sowie die **Zeitlagen der Tageszeiten** sind in Abbildung 2 definiert.

### 3.6 Auslastung

Die Leitlinie sieht vor, die derzeitige ÖPNV-Nutzung zu untersuchen und zu prüfen, ob auf einzelnen Linien Maßnahmen zur Erhöhung bzw. Senkung der Auslastung getroffen werden müssen. Hierbei wird nach dem Besetzungsgrad und der Tagesauslastung unterschieden. Sie setzt demnach keine Maßstäbe für Mindeststandards der Bedienung, sondern zielt auf ein der Nachfrage angemessenes Angebot ab.

#### Besetzungsgrad

Der Besetzungsgrad ist die prozentuale Auslastung eines Fahrzeuges zwischen zwei Haltestellen. Für die Untersuchung wird die höchste Fahrgastbesetzung am Tag gewählt, in Stundengruppen aufgeteilt und mit den Vorgaben der Leitlinie verglichen. Der Besetzungsgrad erlaubt Aussagen zur Notwendigkeit von Verstärkerfahrten bzw. zur Taktfolge in der Hauptverkehrszeit. Außerhalb der Hauptverkehrszeit spielt die Maximalbesetzung keine Rolle.

**Richtwert**, ab dem das Angebot aufgestockt werden müsste:

**NVZ:** 50%

**HVZ:** 60% (Einzelfahrten bis 100%)

# Ausreichende Verkehrsbedienung

## Tagesauslastung

Bei der Tagesauslastung wird im Vergleich zum Besetzungsgrad die ganze Linie an einem durchschnittlichen Werktag betrachtet. Hinzu kommt eine Entfernungvariable, d. h. die Tagesauslastung wird aus dem Quotienten von Personenkilometern und Platzkilometern gewonnen. Dabei sind die Personenkilometer die Summe der im Bus zurückgelegten Kilometer aller Fahrgäste und die Platzkilometer das Produkt aus Betriebsleistung (Buskilometer) und der vorhandenen Kapazität an Sitz- und Stehplätzen. Sie ist Indikator für zu geringe bzw. zu hohe Nachfrage auf einzelnen Linien.

$$\text{Tagesauslastung} = \frac{\text{Personenkilometer}}{\text{Platzkilometer}}$$

Da hohe Linienbelastungen zu bestimmten Tageszeiten meist nur in einer Richtung (Lastrichtung) auftreten, in der Gegenrichtung gleichzeitig die Nachfrage aber gering ausfällt, erreicht die Tagesauslastung bei ganztägigem Angebot selten Werte über 30%.

Die Leitlinie unterscheidet die kundenorientierte von der betriebswirtschaftlichen Sichtweise. Abhängig von den Werten sollen Maßnahmen zur Verringerung bzw. Erhöhung der Auslastung geprüft werden.

Bei dieser Auswertung ist keine Begrenzung der Betrachtung nur auf das Stadtgebiet möglich. Bei allen Linien, die über die Stadtgrenzen gehen, wird auch der Abschnitt außerhalb der Stadt betrachtet.

### Kundenorientierte Sicht:

Auslastung > 30% → Prüfung von Maßnahmen zur Verringerung der Auslastung.

### Betriebswirtschaftliche Sicht:

Auslastung < 15% → Prüfung von Maßnahmen zur Erhöhung der Auslastung.

Eine Übersicht aller Analyse Kriterien ist dem Anhang, Tabelle 1: *Zusammenfassung der Kriterien*, zu entnehmen.

Abbildung 2: Bedienstandards und Verkehrszeiten

Bedienstandards (Taktfolgen)	Modifizierter Richtwert		
	HVZ	NVZ	SVZ
Kernbereich	10	10	30
Gebiet mit hoher Nutzungsdichte	20	20	30
Gebiet mit mittlerer Nutzungsdichte	30	30	30
Gebiet mit niedriger Nutzungsdichte	30	60	60

## Verkehrszeiten

Montag - Freitag	SVZ		HVZ		SVZ*	
	von	bis	von	bis	von	bis
	05:00	06:00	06:01	20:30	20:31	00:00

\* SVZ am Freitag bis 02:00 Uhr

Samstag	SVZ		NVZ		SVZ	
	von	bis	von	bis	von	bis
	06:00	08:00	08:01	19:30	19:31	02:00

Sonn-/ Feiertag	SVZ		NVZ		SVZ	
	von	bis	von	bis	von	bis
	08:00	11:00	11:01	19:30	19:31	00:00

# 4. Schwachstellenanalyse

Insgesamt wurden 54 Verkehrszellen untersucht. Für jede zu untersuchende Verkehrszelle wurden Berechnungen zu den bis zu 12 Kriterien (ein Kriterium für Erschließung, neun Kriterien für Erreichbarkeit, zwei Kriterien für Bedienungshäufigkeit) durchgeführt.

Bei der Bewertung diente der **modifizierte Richtwert** als maßgebende Orientierungsgröße. Die Untersuchung erfolgte zu Jahresbeginn 2022. Verglichen wurden die Vorgaben mit den Fahrplanständen zu folgenden Daten:

■ Mo-Fr (Schultag):	25.07.2022
■ Mo-Fr (Ferientag):	01.08.2022
■ Samstag:	23.07.2022
■ Sonntag:	24.07.2022

Seither implementierte Veränderungen (wie z.B. den Spätverkehr der Linie 326, Linienwegänderung der Linie 323) sind nicht abgebildet.

Die zugehörigen Abbildungen 02-I bis 02-IV (im Angang) mit den jewei-

ligen Handlungsbedarfen je Verkehrstag lassen sich dem Anhang entnehmen.

## 4.1 Ergebnisse aus den Rechenläufen

In Abbildung 3 ist die Anzahl der Defizite je Kriterium von Montag bis Freitag, differenziert nach Schul- und Ferientagen, sowie am Wochenende in Bezug auf den Richtwert zusammengefasst. Der Begriff „Defizit“ bezeichnet lediglich den Sachverhalt, dass die Vorgaben nach dem Richtwert nicht erfüllt werden. Damit wurde noch keine Aussage zum Ausmaß der Abweichung und zur Gewichtung des Defizits oder zum Aufwand für dessen Behebung getroffen.

Bei den 54 Verkehrszellen in Bayreuth, demnach 54 möglichen Defiziten je Kriterium und Verkehrstag, wird auf den ersten Blick deutlich, dass die Kriterien Erschließung und

Erreichbarkeit an Schultagen zum größten Teil erfüllt werden. Lediglich die Erreichbarkeit der Ziele *Industriegebiet Ost/SO Logistik* sowie die der Oberzentren *Nürnberg* und *Kulmbach* ist über alle Verkehrstage verteilt ausbaufähig. Die geforderte Bedienungshäufigkeit kann während der Hauptverkehrszeit wochentags überwiegend erfüllt werden, während Defizite insbesondere in der Schwachverkehrszeit (an allen Tagen) sowie der Nebenverkehrszeit am Wochenende auftreten.

Zwischen Schul- und Ferientagen sind nur leichte Unterschiede zu erkennen, was daran liegt, dass hier kaum unterschiedliche Fahrpläne vorliegen.

Beim Kriterium **Erschließung** wurden sieben Defizite festgestellt, wobei fünf dieser Defizite lediglich langfristig zu lösen sind. Zwei Defizite wurden als mittelfristig eingestuft – diese bestehen bei den Verkehrszellen *Herzoghöhe/Untere Rotmainau*

Abbildung 3: Ergebnisüberblick Defizite (Anzahl Ortschaften) der Angebotsanalyse

	Schultage	Ferien	Samstag	Sonntag
Erschließung	7	7	7	7
Erreichbarkeit ZOH/City	0	0	1	10
Erreichbarkeit Hauptbahnhof	0	0	3	9
Erreichbarkeit Universität	13	13	34	44
Erreichbarkeit Klinikum	10	10	25	42
Erreichbarkeit Hohe Warte	18	20	30	47
Erreichbarkeit Industriegebiet Ost/SO Logistik	35	34	43	53
Erreichbarkeit Industriegebiet West	10	10	38	53
Erreichbarkeit Oberzentrum Nürnberg	30	33	47	52
Erreichbarkeit Oberzentrum Kulmbach	41	41	49	50
Bedienungshäufigkeit Hauptverkehrszeit	14	20	-	-
Bedienungshäufigkeit Nebenverkehrszeit	-	-	32	42
Bedienungshäufigkeit Schwachverkehrszeit	48	48	47	48
<b>Summe Vorgaben nicht erfüllt:</b>	<b>226</b>	<b>236</b>	<b>356</b>	<b>457</b>

diese bestehen bei den Verkehrszellen *Herzoghöhe/Untere Rotmainau* (Erschließung bei 68 %) sowie *Oberkonnersreuth/Storchennest/Hohlmühle* (71 %).

### Ergebnisüberblick Montag bis Freitag

Bei der **Erreichbarkeit** übergeordneter Ziele sind zwei Anforderungen zu erfüllen. Zum einen müssen jeweils Fahrtmöglichkeiten zur Hin- und Rückfahrt in einem vorgegebenen Intervall vorhanden sein, zum anderen darf eine bestimmte Reisezeit nicht überschritten werden.

Die Ziele *ZOH/City* sowie *Hauptbahnhof* sind sowohl an Schul- als auch an Ferientagen aus allen untersuchten Verkehrszellen ohne Defizit zu erreichen. Darüber hinaus sind diejenigen Defizite, die bei der Erreichbarkeit der Ziele *Universität, Klinikum, Hohe Warte* und *Industriegebiet West* auftreten, nur mit wenig Aufwand bzw. langfristig zu beheben. Mittelfristig zu lösende Defizite treten nur sehr vereinzelt auf. Die Defizite kommen in diesen Fällen durch geringe Überschreitungen der maximal zulässigen Reise- und/oder Umsteigezeit zustande.

Beim innerstädtischen Ziel *Industriegebiet Ost/SO Logistik* wurden mit 35 Defiziten, davon drei vorrangig und zehn mittelfristig zu lösen, die meisten Defizite im innerstädtischen Bereich festgestellt. Dies liegt zum einen am verwinkelten Fahrtverlauf der Linie 302, welcher eine längere Fahrtzeit zur Folge hat. Jedoch ist zu erwähnen, dass das Industriegebiet Ost durch die Regionalbuslinien 329 und 330, die nicht untersucht wurden, angefahren wird. Zudem ist das Industriegebiet Ost peripher auch durch die Stadtbuslinie 301 und die RB34 angedient.

Bei der Erreichbarkeit der Oberzentren *Nürnberg* und *Kulmbach* gibt es ebenfalls zum überwiegenden Teil Defizite langfristiger Natur, welche geringfügigen Überschreitungen von Reise- und/oder Umsteigezeit geschuldet sind.

Bei der Erreichbarkeit lässt sich bei einem Blick auf die Stadtstruktur feststellen, dass insbesondere Verkehrszellen bzw. Ortsteile, welche am Stadtrand liegen, mit Reisezeitproblemen zu kämpfen haben. Liegt das entsprechende Reiseziel nicht auf der „hauseigenen“ Linie, so muss in der Regel an der ZOH und/oder am Hauptbahnhof umgestiegen werden. Insgesamt sind die Defizite wie bereits erwähnt aber eher weniger prioritär anzusehen, da sich die Überschreitungen der Reisezeit auf wenige Minuten im einstelligen Bereich beschränken.

Für die **Bedienungshäufigkeit** müssen eine bestimmte Anzahl an Fahrten in den Zeitlagen Hauptverkehrszeit (HVZ, von Montag bis Freitag), Nebenverkehrszeit (NVZ, am Wochenende) und Schwachverkehrszeit (SVZ) vorhanden sein.

Der in der Hauptverkehrszeit zum Ziel gesetzte Richtwert wird an Schultagen in 40 der 54 untersuchten Verkehrszellen erreicht, an Ferientagen immerhin noch in 34 Verkehrszellen. Leichte Defizite entstehen hauptsächlich dadurch, dass der Zeitraum der HVZ von 6 bis 20.30 Uhr ausgeweitet wurde und nicht dem heutigen Betriebszeitraum des Stadtverkehrs tagsüber entspricht (reguläre Taktmuster bis ca. 19.30 Uhr, anschließend existiert ein abgeändertes Spätverkehrsangebot auf speziellen Nachtlinien).

Auch nachts, während der Schwachverkehrszeit, wurde der Analysezeitraum von 20.30 auf 0 Uhr (freitags bis 2 Uhr) ausgedehnt, während die Linien des Stadtverkehrs derzeit lediglich bis ca. 23.30 Uhr unterwegs sind. Aus diesem Grund weisen hier nahezu alle Verkehrszellen (mit Ausnahme der zentralen Verkehrszellen *City-West, City-Nord, Neuer Weg* und *Hauptbahnhof/Burg*) Defizite auf.

### Ergebnisüberblick am Wochenende

Bei der **Erreichbarkeit** übergeordneter Ziele können bei den Zielorten

*ZOH* sowie *Hauptbahnhof* nur wenige Defizite identifiziert werden. Darüber hinaus können die Defizite, welche bei den Zielen *Universität, Industriegebiet Ost/SO Logistik* sowie *Industriegebiet West* auftreten, als vernachlässigbar bezeichnet werden, da Vorlesungs- sowie Schichtzeiten in der Regel von Montag bis Freitag sind.

Dennoch gibt es eine nicht unerhebliche Anzahl an Defiziten bei den weiteren innerstädtischen Zielorten *Klinikum* und *Hohe Warte*. So sind Fahrten zum *Klinikum* und von der *Hohen Warte* oftmals mit längeren Umsteigezeiten (über 20 Minuten) verbunden, was zu einer Überschreitung der maximal zulässigen Reisezeit führt.

Die Defizite in Richtung *Nürnberg* und *Kulmbach* sind wie von Montag bis Freitag im Regelfall langfristiger Natur und leichten Reisezeitüberschreitungen geschuldet. Der Umstieg am Bayreuther Hauptbahnhof ist auf einigen Linien nicht ideal, so müssen Fahrgäste mitunter bis zu 25 Minuten auf ihre nächste Anschlussmöglichkeit warten.

Zudem sind einige Verkehrszellen durch die veränderte Linienführung im Vormittags- und Spätverkehrs am Wochenende nicht in der Qualität erschlossen, wie es ansonsten wochentags der Fall ist.

Bei der **Bedienungshäufigkeit** lassen sich die Ursachen der Defizite während der Schwachverkehrszeit nahtlos von Montag bis Freitag auf das Wochenende übertragen. Der Unterschied am Wochenende besteht im Angebot tagsüber, was am Samstag und Sonntag nicht den gesetzten Standards entspricht. So treten während der Nebenverkehrszeit am Wochenende in 32 (Samstag) bzw. 42 (Sonntag) von 54 Verkehrszellen Defizite auf. Vor allem am Sonntag ist dies auf den aktuell späteren Betriebsstart und früheren Betriebsschluss gegenüber dem für die Schwachstellenanalyse angesetzten Zeitraum der Verkehrszeit (8 bis 0 Uhr) zurückzuführen.

## Auslastungsanalyse

Wie unter Punkt 2.4 beschrieben, gibt es aktuell keine einheitlichen Erhebungsdaten für alle Buslinien. Da für den Besetzungsgrad der Angebotsanalyse Personenkilometer benötigt werden und diese nicht durch eine Zählung alleine, sondern nur in Kombination mit einer Befragung ermittelt werden können, sind diese Daten nicht durch die jährlich zu ermittelnden Fahrgastzahlen der Verkehrsunternehmer zu errechnen.

Weiterhin wurden die letzten VGN-weite Verkehrserhebungen in den Jahren 2017 und 2023 durchgeführt (Daten für 2023 noch nicht verfügbar). Die für das Jahr 2022 geplante Aktualisierung wurde aufgrund der veränderten Fahrgastzahlen durch die Covid-19-Pandemie auf das Jahr 2023 verschoben, sodass zum Zeitpunkt der Angebotsanalyse eine umfassende Analyse auf Basis des Jahres 2017 durchgeführt hätte werden müssen und nicht dem heutigen Status quo entsprechen würde. Daher muss auf eine allgemeine Auslastungsanalyse im Nahverkehrsplan verzichtet werden. Sollten Probleme auf einzelnen Linien im Zusammenhang mit der Auslastung entstehen, so muss der Einzelfall genauer geprüft und ggf. entsprechend reagiert werden.

## 4.2 Defizitbewertung

### Klassifizierung des Handlungsbedarfes

Im Rahmen der Angebotsanalyse sind Defizite durch den Abgleich des bestehenden ÖPNV-Angebotes mit den Vorgaben des Nahverkehrsplans ermittelt worden. Für jedes Defizit wurde die Ursache ermittelt sowie die Abweichung vom Richt- bzw. Grenzwert beurteilt. Des Weiteren wurden diese anhand von Kriterien entsprechend ihrer Bedeutung für den Fahrgast sowie möglicher Fahrgastpotentiale klassifiziert, gewichtet und der Handlungsbedarf ermittelt.

### Defizitkriterium Erschließung

Abhängig von der Einwohnerzahl wurde für die Orte, die nicht ausreichend erschlossen sind, eine Klassifizierung vorgenommen.

#### Priorität 1

Handlungsbedarf **vorrangig** – vorrangig zu beheben

- Mehr als 500 Einwohner werden nicht ausreichend erschlossen.
- Oder Verkehrszelle ist nicht erschlossen.

#### Priorität 2

Handlungsbedarf **mittelfristig** – nach Möglichkeit zu beheben

- 150 bis 500 Einwohner werden nicht ausreichend erschlossen.

#### Priorität 3

Handlungsbedarf **langfristig** – zu beheben, wenn Finanzierung gesichert bzw. mit wenig Aufwand möglich

- 10 bis 149 Einwohner werden nicht ausreichend erschlossen.

Wie Abbildung 4 zeigt, sind derzeit sieben Verkehrszellen im Bayreuther Stadtgebiet nicht ausreichend an das ÖPNV-Netz angebunden.

Fünf der sieben Defizite sind lediglich langfristig zu lösen – hier wird der geforderte Erschließungsgrad von 80 % nur um wenige Einwohner verfehlt.

Mittelfristig zu behebende Defizite finden sich in den Verkehrszellen *Herzoghöhe/Untere Rotmainaue* (Erschließungsgrad bei 68 %) sowie *Oberkonnersreuth/Storchennest/Hohlmühle* (Erschließungsgrad bei 71 %). Bei der Verkehrszelle *Herzoghöhe/Untere Rotmainaue* ist jedoch anzumerken, dass es sich bei der unerschlossenen Fläche um ein Gewerbegebiet handelt, in welchem ein Betonwerk, eine Kläranlage, ein

Abbildung 4: Erschließungsdefizite

Verkehrszelle	Gebietstyp	Einwohner (Stand März 2021)	Erschlossene Fläche	Nicht erschlossene Einwohner	Differenz zu 80 % der Einwohner*	Handlungsbedarf
Herzoghöhe/ Untere Rotmainaue	Mittlere ND	1.360	68 %	429	157	Mittelfristig
Seulbitz	Mittlere ND	837	78 %	186	19	Langfristig
Aichig	Mittlere ND	1.593	76 %	379	61	Langfristig
Oberkonnersreuth/ Storchennest/Hohlmühle	Mittlere ND	2.224	71 %	655	211	Mittelfristig
Saas	Mittlere ND	1.786	76 %	428	70	Langfristig
Jakobshof	Niedrige ND	94	57 %	40	22	Langfristig
Roter Hügel/ Oberobsang	Mittlere ND	1.010	72 %	287	85	Langfristig
<b>nicht ausreichend erschlossen</b>						<b>7</b>

\* Einwohner bis 80 % Erschließungsgrad nach BayLzN

## Schwachstellenanalyse

Wertstoffhof sowie ein Schlachtbetrieb beheimatet sind – allesamt Orte ohne größere ÖPNV-Relevanz und vor allem ohne Quellverkehr. Relevanter für die nähere Untersuchung ist die Verkehrszelle *Oberkonnersreuth/Storchennest/Hohlmühle*. Hier müssen Einwohner des südwestlichen Teils von Oberkonnersreuth längere Wegezeiten zurücklegen, um zur nächsten Bushaltestelle zu kommen. Des Weiteren ist innerhalb der Verkehrszelle auch der Ortsteil Meyernreuth angesiedelt. Hier fehlt im Ort gar eine Haltestelle – diese liegt an der B2 im Wolfsbacher Gewerbegebiet und ist knapp einen Kilometer vom Ortskern entfernt. Der Ort hat aber weniger als 200 Einwohner und wird daher im Rahmen der Verkehrszellen betrachtet.

### Defizitkriterium Erreichbarkeit

Die Erreichbarkeit ist gegeben, wenn Hin- und Rückfahrt innerhalb eines Halbtages- und Ganztagesintervalls in einer vorgegebenen Beförderungszeit möglich ist.

### Priorität 1

Handlungsbedarf **vorrangig** zu beheben

- Es gibt kein Angebot innerhalb der Zeitintervalle oder

- die Beförderungszeit und/oder Umsteigezeiten liegen weit über dem Grenzwert.

### Priorität 2

Handlungsbedarf **mittelfristig** – nach Möglichkeit zu beheben

- Es besteht eine Fahrtmöglichkeit innerhalb der Zeitintervalle,
- die Beförderungszeit liegt leicht über dem Grenzwert oder die Umsteigezeit liegt über 10 Minuten.
- Es werden auch Fahrten betrachtet, wenn in dem Tagesintervall keine Fahrtmöglichkeit besteht, jedoch innerhalb einer Toleranzgrenze von +/- 15 Minuten.

### Priorität 3

Handlungsbedarf **langfristig** – zu beheben, wenn Finanzierung gesichert bzw. mit wenig Aufwand möglich

- Es besteht eine Fahrtmöglichkeit innerhalb der Zeitintervalle,
- die Beförderungszeit liegt zwischen dem Richtwert und dem Grenzwert.
- Es werden auch Fahrten betrachtet, wenn in dem Tagesintervall keine Fahrtmöglichkeit besteht, jedoch innerhalb einer Toleranzgrenze von +/- 15 Minuten.

Vorrangig sollen Defizite von Montag bis Freitag behoben werden. Schul- und Ferientage werden gleich gewichtet, da Berufstätige sowohl an Schul- als auch an Ferientagen zur Arbeit fahren.

Wie Abbildung 5 und Abbildung 6 zeigen gibt es zwischen Schul- und Ferientagen nur marginale Unterschiede.

Die Defizite treten wochentags insbesondere bei den Zielorten *Industriegebiet Ost/SO Logistik, Nürnberg* und *Kulmbach* auf. Anzumerken ist, dass vorrangige Defizite (d. h. es bestehen keine Fahrtmöglichkeiten oder nur Fahrten mit Reise- und Umsteigezeiten weit über dem Grenzwert) nur marginal auftreten (vier vorrangige Defizite).

Drei vorrangige Defizite treten beim Zielort *Industriegebiet Ost/SO Logistik* auf – hier fehlt eine passende Hinfahrt von der Verkehrszelle *Wendelhöfen/Nördliche Gartenstadt*, da die Haltestelle *Wendelhöfen* bei der Fahrt um 06:59 (*Cottenbacher Str.*, Linie 309) ausgelassen wird. Weiterhin entstehen vorrangige Defizite bei den späten Rückfahrten nach *Wolfsbach* sowie *Oberpreuschwitz/Dörnhof*, wo die Reisezeit über 60 Minuten beträgt. Das vierte

Abbildung 5: Defizitbewertung an Schultagen

	Erreichbarkeit									Bedienungshäufigkeit	
	ZOH/ City	Hbf	Uni	Klinikum	Hohe Warte	IG St. G. Ost	IG. St. G. West	OZ Nürnberg	OZ Kulmbach	HVZ	SVZ
vorrangig	0	0	0	0	0	3	0	1	0	0	3
mittelfristig	0	0	0	0	3	10	2	2	3	1	19
langfristig	0	0	13	10	15	22	8	27	38	13	26
<b>Defizite gesamt:</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>13</b>	<b>10</b>	<b>18</b>	<b>35</b>	<b>10</b>	<b>30</b>	<b>41</b>	<b>14</b>	<b>48</b>

Abbildung 6: Defizitbewertung an Ferientagen

	Erreichbarkeit									Bedienungshäufigkeit	
	ZOH/ City	Hbf	Uni	Klinikum	Hohe Warte	IG St. G. Ost	IG. St. G. West	OZ Nürnberg	OZ Kulmbach	HVZ	SVZ
vorrangig	0	0	0	0	0	3	0	1	0	0	3
mittelfristig	0	0	0	0	3	10	2	2	3	1	19
langfristig	0	0	13	10	17	21	8	30	38	19	26
<b>Defizite gesamt:</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>13</b>	<b>10</b>	<b>20</b>	<b>34</b>	<b>10</b>	<b>33</b>	<b>41</b>	<b>20</b>	<b>48</b>

Abbildung 7: Defizitbewertung an Samstagen

	Erreichbarkeit									Bedienungshäufigkeit	
	ZOH/City	Hbf	Uni	Klinikum	HoheWarte	IG St. G. Ost	IG. St. G. West	OZ Nürnberg	OZ Kulmbach	NVZ	SVZ
vorrangig	1	1	5	4	6	9	5	4	1	0	2
mittelfristig	0	0	13	8	17	24	16	12	12	3	25
langfristig	0	2	16	13	7	10	17	31	36	29	20
<b>Defizite gesamt:</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>34</b>	<b>25</b>	<b>30</b>	<b>43</b>	<b>38</b>	<b>47</b>	<b>49</b>	<b>32</b>	<b>47</b>

Abbildung 8: Defizitbewertung an Sonntagen

	Erreichbarkeit									Bedienungshäufigkeit	
	ZOH/City	Hbf	Uni	Klinikum	HoheWarte	IG St. G. Ost	IG. St. G. West	OZ Nürnberg	OZ Kulmbach	NVZ	SVZ
vorrangig	7	8	10	8	20	53	53	12	9	2	4
mittelfristig	0	0	15	17	12	0	0	14	13	9	30
langfristig	3	1	19	17	15	0	0	26	28	31	14
<b>Defizite gesamt:</b>	<b>10</b>	<b>9</b>	<b>44</b>	<b>42</b>	<b>47</b>	<b>53</b>	<b>53</b>	<b>52</b>	<b>50</b>	<b>42</b>	<b>48</b>

vorrangige Defizit liegt der Verbindung *Industriegebiet Ost/SO Logistik – Nürnberg* zugrunde – hier müssten bei der morgendlichen Hinfahrt bis zu 100 Minuten Reisezeit eingeplant werden. Aufgrund des Industriestandorts ist aus dieser Richtung jedoch kein nennenswerter Quellverkehr zu erwarten.

Mittelfristige Defizite bestehen bei den Zielorten *Hohe Warte* (3), *Industriegebiet Ost/SO Logistik* (10) und *West* (2) sowie *Nürnberg* (2) und *Kulmbach* (3). Die meisten mittelfristigen Defizite weist dabei das Ziel *Industriegebiet Ost/SO Logistik* auf. Hier sind insbesondere die Rückfahrten nach *Kreuz*, *Hetzennest*, *Aichig*, *Oberkonnersreuth/Storchennest/Hohlmühle*, *Destuben/Thiergarten/Rödendorf* sowie *Klinikum/Bodenseering* mit Reisezeitüberschreitungen gekennzeichnet. Umstiegszeiten von bis zu 18 Minuten existieren darüber hinaus bei Verbindungen mit den Verkehrszellen *St. Johannis* und *Seulbitz*.

Insgesamt lässt sich jedoch feststellen, dass der Großteil der Defizite (133 von 157) lediglich langfristig zu

lösen sind. Dabei handelt es sich Reisezeitüberschreitungen im einstelligen Minuten-Bereich, welche insbesondere bei weiter zurückzulegenden Distanzen auftreten. Die Erreichbarkeit der zentralen Orte ist in der Stadt Bayreuth zum überwiegenden Teil gesichert.

Am Wochenende (vgl. Abbildung 7 und Abbildung 8) sind insgesamt mehr vorrangige und mittelfristige Defizite identifizierbar. Haupttreiber sind hierfür die geringere Taktung sowie das veränderte Linienkonzept im Vormittagsverkehr, sodass mitunter längere Umstiegszeiten bei der Erreichung der jeweiligen Zielorte auftreten. Die vorrangigen Defizite bei der Erreichbarkeit des Industriegebietes am Sonntag sind zu vernachlässigen.

### Defizitkriterium Bedienungshäufigkeit

Abhängig vom Gebietstyp und von der Verkehrszeit (Hauptverkehrszeit, Nebenverkehrszeit und Schwachverkehrszeit) gibt die Leitlinie Taktfolgen oder die Anzahl an Fahrten vor.

### Priorität 1

Handlungsbedarf **vorrangig** – vorrangig zu beheben

- Es besteht keine Fahrt innerhalb des Verkehrszeitintervalls.

### Priorität 2

Handlungsbedarf **mittelfristig** – nach Möglichkeit zu beheben

- Es bestehen Fahrten, deren Anzahl ist jedoch je Verkehrszeit-Intervall weniger als nach dem Grenzwert gefordert bzw. der Takt ist schlechter, als der Grenzwert vorgibt.

### Priorität 3

Handlungsbedarf **langfristig** – zu beheben, wenn Finanzierung gesichert bzw. mit wenig Aufwand möglich

- Die Anzahl der Fahrten liegt zwischen Richtwert und Grenzwert.

An Schultagen wird der Richtwert in 40 von 54 Verkehrszellen erfüllt, an Ferientagen noch in 34 von 54 Verkehrszellen. Darüber hinaus bestehen an Schul- und Ferientagen bis auf eine Ausnahme lediglich langfristig zu lösende Defizite. Hier liegt die

Fahrtenanzahl zwischen dem definierten Richtwert und Grenzwert des jeweiligen Gebietstypen. Das mittelfristige Defizit (die Fahrtenanzahl liegt unter dem Grenzwert) ist in der Verkehrszelle *Wendelhöfen/Nördliche Gartenstadt* anzutreffen. Hier verkehrt die Linie 309 im 60-Minuten-Takt – gefordert wäre zur Erfüllung der Vorgabe ein 30-Minuten-Takt (Richtwert). Durch die ausgedehnte HVZ (6 bis 20.30 Uhr), welche nicht dem aktuellen Betriebszeitraum der Linie 309 entspricht, kann somit auch der für den Grenzwert benötigte 60-Minuten-Takt nicht über den gesamten Verkehrszeitraum erreicht werden.

Die langfristig defizitären Verkehrszellen verfehlen den geforderten Richtwert in der Regel nur knapp, ebenfalls begründet durch den ausgedehnten Verkehrszeitraum der HVZ.

Während der Schwachverkehrszeit lassen sich im Vergleich zur Hauptverkehrszeit mehr Defizite (48 von 54 Verkehrszellen) feststellen. Der zu analysierende Verkehrszeitraum wurde hierbei von 5 bis 6 Uhr sowie von 20.30 bis 0 Uhr (freitags bis 2 Uhr) definiert. Dies ist der Treiber für den Großteil der Defizite, da der tatsächliche aktuelle Betriebszeitraum des Stadtverkehrs nicht mit dem Analysezeitraum übereinstimmt. Der Großteil der Defizite ließe sich durch eine Anpassung des Betriebszeitraumes an die definierten Zeiten beseitigen bzw. abmildern.

Mittel- und kurzfristige Defizite lassen sich dort erkennen, wo ohnehin schon gering getaktete Linien unterwegs sind und/oder zentrale Haltestellen durch die abgeänderte Linienführung am späten Abend nicht mehr bedient werden.

An Ferientagen gibt es durch vereinzelte V01-Fahrten (nur an Schultagen) eine leicht erhöhte Anzahl an langfristigen Defiziten im Vergleich zu Schultagen.

Am Samstag lassen sich in der Stadt Bayreuth während der Nebenverkehrszeit (8 bis 19.30 Uhr) nur drei mittelfristige Defizite feststellen. Dies betrifft die Verkehrszellen *City-Süd*, *Herzoghöhe/Untere Rotmainau* sowie *Oberkonnersreuth/Storchennest/Hohlmühle*. Das Defizit im südlichen Teil der Innenstadt ist dem veränderten Linienkonzept am Vormittags- und Abendverkehr am Wochenende geschuldet, wo die zentralen Haltestellen *Mühlhofer Stift* sowie *Balthasar-Neumann-Str.* nicht bedient werden. In der Verkehrszelle *Herzoghöhe/Untere Rotmainau* verkehrt die vom Landkreis Bayreuth betreute Regionalbuslinie 378 lediglich von 9 bis 17 Uhr im Stundentakt (außerhalb dieser Zeiten findet gar kein Betrieb statt) – gefordert wäre zur Erfüllung des Richtwertes ein Halbstunden-Takt. Auch im Bereich *Oberkonnersreuth/Storchennest/Hohlmühle* wird zur Erfüllung der Anforderung ein Halbstunden-Takt verlangt, die am Samstag verkehrende Linie 310 ist jedoch nur stündlich unterwegs.

Darüber hinaus gibt es wie an Wochenenden weitaus mehr Defizite während der morgendlichen und abendlichen Schwachverkehrszeit gegenüber der Nebenverkehrszeit.

Am Sonntag sind mit elf mittel- und kurzfristigen Defizite gegenüber dem Samstag leichte Verschlechterungen im Angebot festzustellen, wobei die Defizite im Bereich der Gewerbe- und Industriegebiete hierbei zu vernachlässigen sind. Ins Auge sticht das vorrangige Defizit der Verkehrszelle *Wendelhöfen/Nördliche Gartenstadt* – hier haben die Bürger der Stadt Bayreuth am Sonntag keinen direkten Anschluss an den ÖPNV, können aber von der weiter entfernten Haltestelle *Gartenstadt* ganztägig mit den Linien 305 sowie 321 verkehren.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass während der Hauptlastzeiten unter der Woche keine nennenswerten Defizite auftreten und

ein Großteil der Bürger der Stadt Bayreuth eine ausreichende bis gute Qualität des ÖPNV vorfinden. Schwachstellen lassen sich insbesondere in der Schwachverkehrszeit (v.a. am Abend) sowie ganztägig am Wochenende feststellen. Dennoch gibt es insgesamt nur vier Verkehrszellen, welche alle Takt-Anforderungen an allen Verkehrstagen erfüllt haben: *City-Nord* (mit der Haltestelle ZOH), *Neuer Weg*, *Hauptbahnhof/Burg* (beide Verkehrszellen mit Anschluss an den Hauptbahnhof) sowie St. Johannis.

Für die Bewertung von Defiziten sowie für die darauffolgende Planung von Maßnahmen ist auf die voraussichtliche Entwicklung der Bevölkerung und des Arbeitsmarktes sowie auf die voraussichtliche Veränderung der Verkehrsinfrastruktur zu achten.

### 4.3 Barrierefreiheit

Im Zuge des angesprochenen barrierefreien Zugangs zum ÖPNV sollen folgende Kriterien und Vorgehensweisen für die Umsetzung der Vorgabe gelten:

#### Standards der Barrierefreiheit

Der Aufgabenträger hat die zuständigen Straßenbaulasträger hierüber informiert, sich bei den baulichen Mindeststandards von Haltestellen an der Vorlage der Verbundgesellschaft zu „Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen im VGN“ zu orientieren.<sup>18</sup>

Die Vorgaben für barrierefreie Fahrzeuge baut auf der Verordnung (EG) Nr. 661/209 i. V. m. Abs. 3.11.4.1.3 der UN-ECE Regelung 10719 auf. Diese Verordnung legt z.B. die Kriterien für den Niederflereinstieg, Stellplätze für Rollstuhl, Kinderwagen, etc. oder Klapp rampen fest.

Da sich diese Vorgaben nur auf Fahrzeuge ab 22 Sitzplätzen beziehen, muss darüber hinaus von der Stadt festgelegt werden, ob auch

<sup>18</sup> Alle Unterlagen könne auf der Homepage der VGN GmbH heruntergeladen

werden ([www.vgn.de/planungsprojekte/mvvp](http://www.vgn.de/planungsprojekte/mvvp))

Fahrzeuge unter 22 Sitzplätzen barrierefrei gestaltet sein müssen. Diese Fahrzeuge werden in der Regel im Bedarfsverkehr eingesetzt, welche den angegebenen Vorgaben meist nicht entsprechen. Um auch im Bedarfsverkehr ein Grundmaß an Barrierefreiheit zu erreichen, wird darauf hingewirkt, dass nach Möglichkeit die Bereitstellung eines barrierefreien Fahrzeugs zu gewährleisten ist.

Sollten auf einzelnen Linien zusätzliche Fahrzeuge eingesetzt werden, die zur besseren Verteilung der Fahrgäste in Spitzenzeiten und zeitnah zu bestehenden Fahrten verkehren (sogenannte Verstärkerfahrten), gelten für diese Fahrzeuge die oben angegebenen Standards nicht.

### Erstellung eines Haltestellenkatalogs

Derzeit gibt es in der Stadt Bayreuth 234 Bushaltestellen entlang öffentlicher Linien. Die meisten Haltestellen haben mehrere Bussteige, an denen die Busse halten (i.d.R. in zwei Richtungen, an Bahnhöfen und an zentralen Umsteigepunkten wie z.B. an der ZOH auch mehr als zwei Bussteige). In der Stadt bestehen 437 Bussteige. Seitens der Stadtwerke Bayreuth wurden die an den innerstädtischen Buslinien liegenden Haltestellen beachtet. Der bauliche Zustand sowie die Ausstattung wurden untersucht, wodurch ein hauseigenes Haltestellenkataster erstellt werden konnte. Dieses Haltestellenkataster ist Grundlage für die Priorisierung zur Umsetzung des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen bzw. für die Definition von Ausnahmen.

Eine Überprüfung derjenigen Haltestellen im Stadtgebiet, welche ausschließlich von ein- bzw. ausbrechenden Linien bedient werden, erfolgte nicht. Diese Haltestellen werden in die Priorisierung mit aufgenommen, die tatsächliche Überprüfung etwaiger Umbaumaßnahmen ist jedoch im Nachgang vorzunehmen.

### Schwachstellenanalyse

In der Stadt entsprechen aktuell nur wenige Haltestellen den Vorgaben für eine barrierefreie Haltestelle, z.B.

hinsichtlich der erforderlichen Bordhöhen die Bussteige an der ZOH oder an der *Lohengrin-Therme*. An letzterer fehlt jedoch der Blindenleitstreifen. Darüber hinaus sind die Haltestellen in der Stadt bislang nur teilweise oder gar nicht barrierefrei.

### Prioritätenbildung und Definition von Ausnahmen

Der Gesetzgeber setzte zur Umsetzung der Maßnahmen zur vollständigen Barrierefreiheit eine Frist bis zum 1. Januar 2022. Er gewährt den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen hierzu aber die Möglichkeit, begründete Ausnahmen zu definieren, die im Nahverkehrsplan verankert werden müssen. Grundsätzlich begrüßt die Stadt dieses Ziel. Die zeitliche Vorgabe ist jedoch nur mit einer Priorisierung der Maßnahmen bzw. der Definition von Ausnahmen zu bewerkstelligen. Eine Erstausswahl für anstehende Umbauprojekte wurde anhand der Priorisierung für das Jahr 2023 getroffen.

Für einen gemeinsamen Kriterienkatalog sollen Handlungsprinzipien festgelegt und eine Priorisierung bzw. Ausnahmen bei der Barrierefreiheit definiert werden. Vorrangig soll dabei entlang wichtiger Linien ein barrierefreier Ausbau der Haltestellen erfolgen, um einen Grundbestand an barrierefreien ÖPNV-Zugangsstellen zu erreichen. In baulich eigenständigen Ortslagen soll angestrebt werden, zumindest eine Haltestelle barrierefrei auszubauen, um den barrierefreien Zugang zum ÖPNV zu gewährleisten.

Folgende Kriterien sind für die Prioritätsstufen ausschlaggebend:

- **Netzfunktion** – Die Haltestelle hat eine bedeutende Funktion im ÖPNV-Netz.
  - **Umsteigeknoten**: Bedienung durch zwei oder mehr Linien mit Möglichkeit zum Umstieg
  - **Fahrtenhäufigkeit**: 30-Minuten-Takt in der HVZ/NVZ oder häufiger
  - **Bedienform**: Bedienung der Haltestelle durch Linienbus
- **Fahrgastzahlen**

- **Starke Frequenz**: Mindestens 20 Ein-/Aussteiger pro Schultag

- **Einrichtungen** – Wichtige Einrichtungen liegen im Einzugsgebiet der Haltestelle.

- **Einrichtungen**, die für besonders **mobilitätseingeschränkte Personen** relevant sind, wie Krankenhaus, Alten- bzw. Pflegeheim, Behindertenwerkstätten
- **Allgemein wichtige Ziele**, wie z.B. Bahnhof, Behörden, Schulen, Einkaufsmöglichkeiten
- **Besondere Gewichtung** (große Schulen, Bahnhöfe, etc.)

- **Bauliche Situation**

- **Synergieeffekte** mit anderen Baumaßnahmen im Straßenbereich im näheren Umfeld
- **Allgemeine Dringlichkeit** eines Haltestellenausbaus, z.B. bei unsicheren Querungsmöglichkeiten oder fehlenden Aufstellflächen
- Neu geschaffene Haltestellen

Insgesamt sind neun Kriterien für die Untersuchung vorgegeben. Alle Haltestellen werden auf diese Kriterien hin überprüft und anschließend in folgende Kategorien eingeteilt:

**Priorität 1:** vorrangig zu beheben

- mehr als vier Kriterien sind erfüllt

**Priorität 2:** nach Möglichkeit zu beheben

- drei oder vier Kriterien sind erfüllt

**Priorität 3:** wenn mit wenig Aufwand möglich

- zwei oder weniger Kriterien sind erfüllt

Für Haltestellen, deren barrierefreier Ausbau nur mit großem Aufwand möglich bzw. wenig sinnvoll ist, soll eine Ausnahme vom vollständig barrierefreien Ausbau im ÖPNV gelten:

- Haltestellen, die nur von Bedarfsverkehren bedient werden. Da hier i.d.R. im Fahrzeug keine Barrierefreiheit gewährleistet werden kann, würde ein barrierefreier

Ausbau der Haltestelle trotzdem keinen barrierefreien Ein- und Ausstieg gewährleisten.

- Haltestellen, deren Bestand aufgrund von Umbaumaßnahmen oder Verlegungen nicht langfristig gesichert ist.
- Haltestellen, in deren Umfeld auf absehbare Zeit keine Barrierefreiheit hergestellt werden kann (z.B. wenn die Zuwegung langfristig nicht barrierefrei ausgebaut wird).

Bei Änderungen im Umfeld der Haltestellen sollte deren Priorität zum barrierefreien Ausbau jährlich neu überprüft werden.

### Ergebnis

Alle Haltestellen wurden nach den vorgegebenen Kriterien untersucht.

Mit der Priorität 1 wurden folgende Haltestellen ermittelt:

#### Sieben Kriterien erfüllt:

- Mühlhofer Stift
- Stadtkirche

#### Sechs Kriterien erfüllt:

- Adolf-Wächter-Str.
- Bier-Erlebnis-Welt
- Feustelstr.
- Friedrichsforum
- Gartenstadt
- Geseeser Weg
- Goethestr.
- Hauptbahnhof
- Hauptbahnhof (IHK)
- Hauptbahnhof (Tunnelstr.)
- Humboldtstr.
- Kreuzsteinbad
- Leibnizstr.
- Markgrafentallee
- Mensa
- Ofr.Halle/Sportzent.
- Opernhaus
- Prieserstr.
- Richthofenhöhe
- Sophian-Kolb-Str.
- Uni-Verwaltung
- Unteres Tor
- Wahnfried

#### Fünf Kriterien erfüllt:

- Albert-Preu-Str.
- Allensteiner Ring
- Am Aubach
- Am Festspielhaus
- Berliner Platz
- Bonhoeffer-Schule
- Eibseestr.
- Geowissenschaften
- Geschw.-Scholl-Platz
- Kinderklinik
- Klinik Herzoghöhe
- Klinikum
- Luitpoldplatz
- Rathaus II
- Sternplatz
- Studiobühne
- Weiherstr. I
- Wieland-Wagner-Str.
- Wilhelm-Pitz-Str.
- Wittelsbacherring
- Eremitage
- Laineck Mitte
- Sankt Johannes/BT Ochsenhut
- Wolfsbach/BT Hirschbaumstr.

Die **baulichen Mindeststandards** von Haltestellen sollen sich nach der Vorlage der Verbundgesellschaft „Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen im VGN“ richten.<sup>19</sup> Wesentliche Elemente für eine barrierefreie Haltestelle sind u.a.:

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

Sofern Fahrgastunterstände (kein Bestandteil der Mindestanforderungen) errichtet werden, empfiehlt der

RNVP u.a. ein ausreichender Sicherheitsabstand des Unterstands zum Bordstein bzw. zur Straße mit Blick auf wartende Fahrgäste sowie einer Positionierung der Wartehalle in der Nähe des Einstiegsfeldes. Es wird außerdem eine Anordnung der Sitzgelegenheiten und Informationsvitrine / Aushangfahrpläne nebeneinander empfohlen.

Darüber hinaus sind weitere Einbauten und Einrichtungen, die über die hier genannten Mindestanforderungen hinausgehen – wie z. B. Systeme zur dynamischen Fahrgastinformation (DFI-Anzeiger), ebenfalls entsprechend den Erfordernissen an die Barrierefreiheit zu gestalten. Diese Einbauten haben für alle Fahrgäste Vorteile, u.a. unterstützen diese die Potenziale der Verknüpfung zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern.

Der barrierefreie Umbau der Haltestellen kann unter Beachtung der vorgenommenen Priorisierung insbesondere unter Ausnutzung von Synergieeffekten (z.B. bei ohnehin geplanten Straßen- und Gehwegbau- oder -sanierungsmaßnahmen) erfolgen.

<sup>19</sup> Alle Unterlagen könne auf der Homepage der VGN GmbH heruntergeladen

werden ([www.vgn.de/planungsprojekte/mvvp](http://www.vgn.de/planungsprojekte/mvvp))

# 5. Voraussichtliche Entwicklungen

## 5.1 Siedlungsflächen und Infrastruktur

Die Planungen und Entwicklungen der Siedlungs- und Verkehrsinfrastruktur während der Laufzeit des Nahverkehrsplanes sind vor allem in Hinblick auf die Konzeption und Bewertung von Maßnahmen zu berücksichtigen. Entwicklungen in der Bevölkerung sowie bei den Arbeitsplätzen müssen dabei in die Planung aufgenommen werden.

Das Bayerische Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung gibt alle zwei Jahre eine Bevölkerungsvorausberechnung heraus. Demnach wird in Zukunft mit einer annähernd konstanten Bevölkerungsentwicklung gerechnet mit nur leichter Veränderungen in der Einwohnerzahl (-0,1%). Die Bevölkerung in der Stadt Bayreuth nimmt von 2024 mit 74.600 Einwohnern auf 74.300 Einwohner im Jahr 2030 ab. Bis 2042 wird jedoch wieder mit einem Bevölkerungszuwachs auf 74.600 Einwohner gerechnet. In Tabelle 21: *Bevölkerungsvorausberechnung* sind die Prognosedaten für die Stadt dargestellt.

Über die Arbeitsplätze lässt sich keine Prognose erzielen, da keine entsprechenden Daten vorliegen.

### Siedlungsflächen

Einige neue Bebauungsgebiete für Wohn- oder gewerbliche Nutzung sind in Planung bzw. Umsetzung. Vor Fertigstellung der Baugebiete muss die Erschließung dieser überprüft und ggf. Maßnahmen zur ausreichenden Erschließung getroffen werden

### Wohn- und Mischbauflächen

Im Folgenden werden Wohn- und Mischgebiete aufgelistet, welche bereits abgeschlossene Bauleitplanverfahren aufweisen bzw. dessen Verfahren derzeit laufen oder sich in Vorbereitung befinden. Bei diesen Projekten wird festgestellt, ob die Erschließung der Gebiete bereits heute ausreichend ist oder zusätzliche Maßnahmen getroffen werden müssen.

### Die Bauleitplanverfahren folgender Siedlungsprojekte wurden kürzlich abgeschlossen:

- Am Glockengut
- Ehemalige Röhrenseekaserne
- Wohngebiet Kalte Leite
- Neues Misch- und Wohnquartier Kreuzstein
- Baugebiet Lindig West
- Wohnen und Arbeiten in Moritzhöfen

➤ *Diese Vorhaben liegen zu min. 80 % innerhalb bestehender Haltestelleneinzugsbereiche.*

- **Mischgebiet Insel/Sophienkarree:** Das Mischgebiet liegt grundsätzlich innerhalb bestehender Haltestelleneinzugsbereiche, jedoch übernimmt hierbei der Bahnhof St. Georgen die primär erschließende Wirkung. Betrachtet man nur den örtlichen Stadtbusverkehr, liegt die Erschließungsquote lediglich bei 37 %. Die Haltestelle Bernecker Straße ist jedoch fußläufig erreichbar. Zutreffen könnte dies bspw. bei einer Ansiedelung des Einzelhandels für die lokale Bevölkerung – hier ist v.a. auf eine nahräumliche Verkehrsanbindung insbesondere für die mobilitätseingeschränkte Bevölkerung großen

Wert zu legen, welche durch den Bahnhof nicht gegeben ist.

- **Wohngebiet im unteren Rotmairtal:** Das Wohngebiet wird nur zu 66 % durch die Haltestellen „Klinik Herzoghöhe“ und „Calvinstr.“ erschlossen. Der nordöstliche Teil des Baugebietes liegt derzeit nicht innerhalb bestehender Haltestelleneinzugsbereiche. Abhilfe schaffen könnte eine zusätzliche Haltestelle zwischen den beiden genannten Stopps.
- **Wohngebiet am Eichelberg/Panoramaweg:** Das Wohnprojekt am Eichelberg ist lediglich im äußersten nördlichen Bereich von den Haltestellen „Colmdorf“ und „Rollwenzlei“ erschlossen – der Großteil des Gebiets liegt außerhalb der gewünschten 300 m-Haltestellenradien. Hierbei ist ein Abzweigen der Linien 302 oder 307 in das neue Wohngebiet bei Fertigstellung zu prüfen.

### Die Bauleitplanverfahren folgender Siedlungsprojekte laufen derzeit noch:

- Scheffelstraße/Am Mühlgraben
- Urbanes Quartier auf dem Post-Areal
- Urbanes Wohnen am Sendelbach

➤ *Diese Vorhaben liegen zu min. 80 % innerhalb bestehender Haltestelleneinzugsbereiche.*

- **Hohlmühlleite:** Der Bauleitplan sieht eine Besiedelung in Oberskonnersreuth südlich des Hohlmühlweges und der Fürsetzer Straße vor. Der Bereich liegt nahezu komplett außerhalb der vorgesehenen Haltestellenradien, zumal die Verkehrszelle

Oberkonnereuth/Storchennest/Hohlmühle mit einem Erschließungsgrad von 71 % ohnehin defizitär in Bezug auf das Kriterium Erschließung ist. Im Zuge der Bebauung ist die verkehrliche Erschließung in jedem Fall mit zu berücksichtigen. Durch die örtlichen Gegebenheiten (schmale Straßen, enge Bahnunterführung) ist ein Einsatz des Linienbusses gesondert zu prüfen, ggf. kann über alternative Bedienkonzepte nachgedacht werden. Langfristig bietet die passierende Bahnstrecke aus/in Richtung Creußen/Pegnitz Potentiale.

### Verkehrsinfrastruktur

Im Straßenbereich sind aktuell keine Projekte in der Stadt geplant, welche Auswirkungen auf den ÖPNV haben könnten.

Im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wurden innerhalb der letzten Jahre Planungen zur Elektrifizierung des bayerischen Teils der Franken-Sachsen-Magistrale zwischen Nürnberg, Bayreuth und Hof angestellt. Die Deutsche Bahn ist mit den Planungen für den Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke Schnabelwaid – Bayreuth beauftragt. Weiterhin gibt es auf der Achse Nürnberg – Bayreuth ab 2024 leichte Angebotssteigerungen, so wird der Halbstundentakt zwischen den beiden Städten bis ca. 21.30 Uhr verlängert. Bedient wird der gesamte nordost-bayerische Sektor durch modernisierte Fahrzeuge der BR 612 mit erneuerten Sitzpolstern, Fahrgastinformationsdisplays und kostenlosem WLAN für alle Fahrgäste.

Die Stadt Bayreuth strebt außerdem die Schaffung eines weiteren neuen Bahnhofpunkts (Arbeitsname „Bayreuth Hofgarten“) an, der im Zuge der Planungen in das Fuß- und Radwegenetz sowie das Busliniennetz zu integrieren ist. Der geplante Standort im Bereich Dürschnitz (südlich der Eisenbahnüberführung an der Wieland-Wagner-Straße) wird im Zuge der Prüfung des zweigleisigen Ausbaus der Strecke Bayreuth-Schnabelwaid auf Wirtschaftlichkeit untersucht werden.

Darüber hinaus sind keine Planungen im SPNV mit Berührungspunkten zur Stadt Bayreuth bekannt.

## 5.2 Planungen anderer Aufgabenträger

Im Landkreis Bayreuth wurde Ende 2023 der Nahverkehrsplan verabschiedet, der ein Maßnahmenpaket für den 30-Minuten-Takt im Stadt-Umland-Bereich vorsieht. In gemeinsamen Abstimmungen wurde dabei eine Konzeption erarbeitet, inwiefern eine Verzahnung der Verkehrsangebote von Stadt und Landkreis Bayreuth sinnvoll durchgeführt werden könnte. Genauere Ausführungen hierzu lassen sich dem Kapitel 8 entnehmen.

## 5.3 Verkehrsprognose

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

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

Der Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (ZVG) und die Bayerische Straßenbauverwaltung haben eine gemeinsame Datenbank, in die sowohl ÖPNV- als auch MIV-Daten einfließen, erstellt. Diese Gesamtverkehrsdatenbasis DIVAN bildet die Grundlage für eine gebietsbezogene Prognose des zukünftig zu erwartenden Verkehrsaufkommens. Als Zielhorizont für die Gesamtver-

kehrsprognose wird, auch in Abstimmung mit den Nahverkehrsplanungen benachbarter Aufgabenträger, das Jahr 2030 festgelegt. Die Ergebnisse von Prognosen hängen entscheidend von den zugrunde gelegten Annahmen ab. Für die Annahmen der Gesamtverkehrsprognose werden, soweit vorhanden, aktuelle Verkehrsuntersuchungen aus dem VGN-Raum herangezogen. Für die Bevölkerungsentwicklung wurden die Berechnungen des Landesamtes für Statistik herangezogen.

Die Bevölkerungsprognosen beinhalten neben der Entwicklung der Gesamtbevölkerung auch die künftigen Verläufe bei den einzelnen Altersgruppen. Daraus lassen sich Schätzungen zur künftigen Zahl der Schülerinnen und Schüler sowie der arbeitsfähigen Bevölkerung ableiten. Einzelne oder lokale umgesetzten bzw. geplante Maßnahmen (wie z.B. 30-Minuten-Takt im Stadt-Umland-Bereich, Tarifstruktur wie D-Ticket oder CO<sub>2</sub>-Bepreisung) sind in der Prognoseberechnung nicht berücksichtigt.

Der Gesamtverkehrsprognose liegt sowohl für den Ist-Zustand als auch für den Prognosezeitraum das derzeitige Liniennetz zugrunde.

Die Stadt wurde für die Prognose des Binnenverkehrs in fünf Teilbereiche unterteilt:

- Bereich Mitte:  
Altstadt, Birken/Quellhöfe, City, Königsallee/Eichelberg
- Bereich Ost:  
Aichig, Laineck, Seulbitz, St. Johannis
- Bereich West:  
Adolf-Wächter-Straße, Glocke/Saas, Meyernberg, Oberpreuschwitz, Roter Hügel
- Bereich Nord:  
Grüner Baum/Festspielhügel, Wendelhöfen/Gartenstadt, Hammerstatt/St. Georgen, Industriegebiet
- Bereich Süd:  
Oberkonnereuth, Thiergarten, Wolfsbach

## Voraussichtliche Entwicklungen

Der ein- und ausbrechende Verkehr wird für die Stadt gesamtheitlich betrachtet. Die Untersuchung differenziert jedoch nach folgenden Teilbereichen:

- Stadt Bayreuth (Binnenverkehr)
- Landkreis Bayreuth - West: Eckersdorf, Gesees, Mistelbach, Mistelgau, Hummeltal, Glashütten, Hollfeld, Plankenfels, Aufseß, Waischenfeld, Ahorntal
- Landkreis Bayreuth - Süd: Haag, Creußen, Prebitz, Schnabelwaid, Pegnitz, Pottenstein, Betzenstein, Plech
- Landkreis Bayreuth - Ost: Weidenberg, Emtmannsberg, Seybothenreuth, Kirchenpingarten, Speichersdorf
- Landkreis Bayreuth - Nord: Heinersreuth, Bindlach
- Landkreis Bayreuth - Nord-Ost: Goldkronach, Bad Berneck i. F., Gefrees, Bischofsgrün, Warmensteinach, Fichtelberg, Mehlmeisel
- Stadt & Landkreis Bamberg
- Stadt Nürnberg
- Sonstige

Der Landkreis Kulmbach konnte in Ermangelung von Daten (zum Entwicklungszeitpunkt der Datenbasis DIVAN noch kein VGN-Mitglied) nicht mit in die Analyse einfließen.

### Ergebnisse

Die Verkehrsprognose für den Binnenverkehr innerhalb der Stadt Bayreuth zeigt bis zum Jahr 2030 eine unterschiedliche Entwicklung für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und den motorisierten Individualverkehr (MIV). Im Jahr 2020 wurden insgesamt 12.600 Fahrten im ÖPNV und 108.800 Fahrten pro Werktag im MIV verzeichnet. Bis 2030 wird erwartet, dass die Anzahl der Fahrten pro Werktag im ÖPNV leicht auf 12.000 zurückgeht, was einem Rückgang von 600 Fahrten oder 4,8 % entspricht. Der MIV hingegen wird einen Rückgang von 108.800 auf 107.600 Fahrten pro Werktag erfahren, was einem Rückgang von 1.200 Fahrten oder 1,1 % entspricht.

Die bedeutendste Veränderung ist im Binnenverkehr im Bereich „Mitte“ zu verzeichnen, wo im MIV ein deutlicher Rückgang um 1.800 Fahrten (von 16.000 auf 14.200) prognostiziert wird. Weiterhin sind zwischen „Mitte“ und „West“ im MIV Rückgänge um 1.500 Fahrten (von 23.200 auf 21.700) zu erwarten und die Verbindung zwischen „Mitte“ und „Nord“ wird einen Rückgang um 900 Fahrten (von 22.400 auf 21.500) erfahren.

Die Anzahl der MIV-Fahrten zwischen „West“ und „Süd“ wird um 100 Fahrten (von 3.200 auf 3.100) abnehmen, auch zwischen „West“ und „Nord“ sind Reduzierungen um 400 Fahrten (von 15.500 auf 15.100) zu erwarten.

Die Verbindungen vom um zum Analysebereich „Ost“ zeigen im MIV eine Zunahme um 1.300 Fahrten (von 3.900 auf 5.200) Richtung „Mitte“ und eine Zunahme um 1.100 Fahrten (von 3.800 auf 4.900) Richtung „Süd“. Zudem wird eine Zunahme von 700 Fahrten (von 1.700 auf 2.400) in der Verbindung von „Ost“ nach „Nord“ erwartet.

Innerhalb des Stadtteils „Nord“ wird im MIV eine Abnahme um 500 Fahrten (von 9.000 auf 8.500) Richtung „Mitte“ prognostiziert, während Richtung „Süd“ eine Zunahme um 200 Fahrten (von 3.200 auf 3.400) verzeichnet wird.

Für den Stadtteil „Mitte“ wird im ÖPNV ein Rückgang um 200 Fahrten (von 2.600 auf 2.400) erwartet. Die Verbindungen von „Mitte“ zu „West“ und „Nord“ verzeichnen im ÖPNV einen Rückgang um 500 bzw. 200 Fahrten. Richtung „Süd“ bleibt die Anzahl der ÖPNV-Fahrten konstant bei 600, während im MIV ein leichter Rückgang um 100 Fahrten zu erwarten ist.

Im Stadtteil „West“ bleibt die Anzahl der ÖPNV-Fahrten in nahezu alle Richtungen konstant, während Richtung „Nord“ ein Anstieg um 200 Fahrten erwartet wird. Die Verbindung zwischen „West“ und „West“ zeigt einen Anstieg um 400 MIV-Fahrten (von 500 auf 900).

Im Stadtteil „Ost“ bleibt die Anzahl der ÖPNV-Fahrten in alle Richtungen konstant. Richtung „West“ gibt es eine leichte Zunahme im MIV um 200 Fahrten und Richtung „Nord“ ebenfalls eine Zunahme um 700 Fahrten.

Zusammenfassend zeigt die Verkehrsprognose, dass sowohl der ÖPNV als auch der MIV innerhalb der Stadt Bayreuth bis 2030 einen leichten Rückgang erfahren werden, jedoch spezifische Zunahmen in einigen Verkehrsströmen auftreten, die eine differenzierte Betrachtung und Planung erfordern, um den zukünftigen Mobilitätsbedarf der Stadt Bayreuth nachhaltig zu decken.

Die Verkehrsprognose für den ein- und ausbrechenden Verkehr in der Stadt Bayreuth bis zum Jahr 2030 zeigt eine differenzierte Entwicklung für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und den motorisierten Individualverkehr (MIV). Im Jahr 2020 wurden insgesamt 29.710 Fahrten im ÖPNV und 212.400 Fahrten im MIV verzeichnet. Bis 2030 wird erwartet, dass die Anzahl der Fahrten im ÖPNV auf 28.610 zurückgeht, was einem Rückgang von 1.100 Fahrten oder 3,7 % entspricht. Der MIV wird einen Rückgang von 212.400 auf 208.900 Fahrten erfahren, was einem Rückgang von 3.500 Fahrten oder 1,6 % entspricht.

Die bedeutendste Veränderung ist im Verkehrsfluss zwischen der Stadt Bayreuth und dem östlichen Landkreis Bayreuth zu verzeichnen, wo im ÖPNV ein Rückgang um 800 Fahrten (von 3.000 auf 2.200) prognostiziert wird. Gleichzeitig wird im MIV ein Rückgang um 100 Fahrten (von 10.300 auf 10.200) erwartet. Der Verkehrsfluss zwischen der Stadt und dem nord-östlichen Landkreis Bayreuth zeigt ebenfalls deutliche Veränderungen, mit einem Rückgang im ÖPNV um 200 Fahrten (von 2.500 auf 2.300) und im MIV um 800 Fahrten (von 5.800 auf 5.000).

Die Verbindungen zwischen der Stadt und dem südlichen Bereich des Landkreises Bayreuth zeigen im ÖPNV einen Rückgang um 200

## Voraussichtliche Entwicklungen

---

Fahrten (von 1.700 auf 1.500) und im MIV einen Rückgang um 600 Fahrten (von 14.300 auf 13.700). Auch der Verkehrsfluss zwischen der Stadt und dem westlichen Landkreis wird im ÖPNV einen leichten Rückgang um 100 Fahrten (von 3.300 auf 3.200) und im MIV einen Rückgang um 700 Fahrten (von 30.500 auf 29.800) erfahren.

Ein bemerkenswerter positiver Trend zeigt sich im Verkehrsfluss zwischen der Stadt und dem nördlichen Landkreis Bayreuth, wo im ÖPNV eine Zunahme um 700 Fahrten (von 3.000 auf 3.700) und im MIV eine leichte Zunahme um 100 Fahrten (von 17.700 auf 17.800) prognostiziert wird.

Ebenso wird im Verkehrsfluss zwischen der Stadt Bayreuth und der Stadt Nürnberg eine Zunahme im ÖPNV um 100 Fahrten (von 2.100 auf 2.200) und im MIV um 400 Fahrten (von 5.800 auf 6.200) erwartet.

Abschließend wird darauf hingewiesen, dass die Belastbarkeit der Verkehrsprognose (vgl. auch Abbildung 04-I: *Gesamtverkehrsprognose Binnenverkehr*, Abbildung 04-II: *Gesamtverkehrsprognose ein- und ausbrechender Verkehr*) entscheidend vom Eintreffen der zugrunde gelegten Annahmen (vor allem der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung) abhängt.

# 6. Maßnahmenpaket

Im Folgenden werden die Maßnahmen dargestellt, die im Rahmen der Erarbeitung des Nahverkehrsplanes durch die VGN GmbH der organisations- und fraktionsübergreifenden Arbeitsgruppe „Nahverkehrsplan“ präsentiert wurden. Diese umfassen verkehrliche Einzelmaßnahmen zur Anpassung des Liniennetzes sowie Maßnahmen zur Verbesserung der Intermodalität, im Besonderen den Aus- und Umbau von Haltestellen im Stadtgebiet. Weiterhin aufgeführt werden organisatorische Rahmenbedingungen, die zu einer zukünftig integrativeren Planung des ÖPNV in der Stadt Bayreuth beitragen sollen.

Bei der Nahverkehrsplanung handelt es sich um eine Daueraufgabe. Aus diesem Grund sind die folgend aufgeführten Handlungsfelder und Maßnahmen im anschließenden Umsetzungsprozess weiterzuvorführen.

## 6.1 Anpassungen im Liniennetz

### Industriegebiet St. Georgen

Die meisten Defizite bei der Analyse des Kriteriums „Erreichbarkeit“ ergaben sich beim Zielort „Industriegebiet Ost/SO Logistik“ (VZ 30). Auch die angrenzende Verkehrszelle „Industriegebiet West“ (VZ 29) wird vor allem aus den peripher gelegenen Stadtteilen mitunter nicht ideal erreicht. Die Defizite werden unter anderem verursacht durch die Linienführung der Stadtbuslinie 302, welche von der ZOH nicht direkt, sondern über das Gebiet „Hammerstatt“ zum Industriegebiet verläuft und demnach zeitlich eher unattraktiv ist.

Aus diesen Gründen soll eine Expressbuslinie zwischen der ZOH bzw. dem Hauptbahnhof und dem Industriegebiet geprüft werden.

Im Zuge der gemeinsamen Nahverkehrsplanung mit dem Landkreis Bayreuth ist eine verbesserte Erschließung des Industriegebiets St.

Georgen-West zu prüfen. Hier könnte die Regionallinie 328 von und nach Bindlach im Zusammenspiel mit den städtischen Linien für eine flächigere Erschließung des Areals sorgen. Hier ist insbesondere ein Augenmerk auf eine verbesserte Anbindung der Außenstelle der Universität (ehemaliges BAT-Werk) zu legen. Die Umsteigebeziehungen an der ZOH sowie am Hauptbahnhof sollten in diesem Zuge ebenfalls optimiert werden.

Ebenfalls zu prüfen ist eine adäquatere Erschließung des östlichen Industriegebiets und des Gewerbegebiets Oschenberg. Auch hier ist eine Abstimmung mit den von und nach Goldkronach verkehrenden Regionalbuslinien zu treffen.

### St. Georgen/Insel

Innerhalb der Verkehrszelle „Insel“ (VZ 28) entstanden beziehungsweise entstehen neue Quartiere (hugo49, Urbanes Quartier Insel). Hier soll für beide Quartiere eine verbesserte Anbindung geprüft werden. Dies kann auch im Zusammenspiel mit den beschriebenen Maßnahmen zum Industriegebiet St. Georgen bewerkstelligt werden.

### Burg

Innerhalb der Verkehrszelle „Hauptbahnhof/Burg“ (VZ 24) soll der neue Rathaus-Standort in der Wilhelm-Pitz-Straße besser angebunden werden. Bisher verkehrt dort die Linie 303 im 30-Minuten-Takt von/nach Seulbitz. Hier sollte allgemein eine verbesserte Taktfrequenz realisiert werden, zumindest jedoch innerhalb der Hauptverkehrszeiten. Dies kann auch durch Überlagerungseffekte anderer Linien (bspw. ins Industriegebiet) ermöglicht werden.

### Geplanter Bahnhof Bayreuth Hofgarten

Im Falle des Baus des geplanten Bahnhofs Bayreuth Hofgarten im

Bereich Dürschnitz ist durch die Stadt Bayreuth eine möglichst optimale Einbindung in das (Fuß-/Rad-) Wege- und Liniennetz zu gewährleisten. Als Anforderungen für den Nahverkehr wurde definiert, eine zusätzliche Bushaltestelle am möglichen Nordausgang der Station im Bereich der Eisenbahnüberführung Wieland-Wagner-Straße einzurichten. Darüber hinaus ist die Querungssituation an den Knotenpunkten im Umfeld (u.a. die Erreichbarkeit der Haltestelle Dürschnitz stadtauswärts) zu optimieren.

Darüber hinaus sind bei weiteren Planungen auch Möglichkeiten zur Verknüpfung zwischen Regional- und Stadtbuslinien oder zur Optimierungen bestehender Linien zu berücksichtigen.

## 6.2 Intermodalität

### Hauptbahnhof/Bahnhofsvorplatz

Durch die Angebotssteigerungen von Stadt und Landkreis Bayreuth sind in den kommenden Jahren weitere Engpässe bei den Bussteigen auf dem Bahnhofsvorplatz zu erwarten. Aus diesem Grund ist ein besonderes Augenmerk auf die Verbesserung der Umsteigebeziehungen am Hauptbahnhof zu legen.

Insbesondere zwischen den Stadt- bzw. Regionalbussen und den Zügen ist ein Umstieg mit kurzen, aber ausreichenden Umsteigezeiten zu gewährleisten. Dies ist insbesondere auch in Randlagen (bspw. am Abend) sicherzustellen.

Problematisch stellt sich zudem die Situation dar, dass manche Busse (insbesondere des Regionalverkehrs) von der nahegelegenen, aber nicht direkt angrenzenden Haltestelle in der Goethestraße abfahren. Aus diesem Grund ist die Orientierung durch eine entsprechende Wegweisung zu verbessern. Dies

kann insbesondere auch durch ein dynamisches Fahrgastinformationssystem (DFI) gewährleistet werden, durch welches die Abfahrten von Stadt- und Regionallinien steiggenau beauskunftet werden.

Idealerweise sind Umsteigewege im Gesamten zu verkürzen. Die derzeit ungünstige Lage der Regional- und Fernbussteige in der Goethestraße ist bei einer Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes zu bereinigen und zukünftig nach Möglichkeit im Bereich des Bahnhofsvorplatzes anzusiedeln. Eine Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes ist u.a. aus diesem Grund angeraten. In diesem Zuge sollte auch ein Konzept im Zusammenspiel mit den nahegelegenen Haltestellen Goethestraße und Markgrafenallee bzw. Tunnelstraße erstellt werden. Im Zuge eines Umbaus ist darüber hinaus die Barrierefreiheit sicherzustellen sowie die Aufenthaltsqualität am Areal erhöht werden.

### Mobilitätsstationen

Für die Umsetzung der Mobilitätsstationen sollen geeignete Standorte anhand von Kriterien wie Flächenverfügbarkeit, Umsteigeknotenpunkte, Erschließungsqualität usw. identifiziert werden. Die Mindest- und Optionalausstattung der Mobilitätsstationen ist dem Kapitel 1.4 zu entnehmen. Die Bereitstellung von Sharing-Angeboten (bspw. Carsharing, Leihfahrräder, etc.) ist im Einzelfall zu prüfen.

### Park & Ride (P+R)

Im Stadt-Umland-Bereich sind geeignete Standorte für P+R-Parkplätze zu prüfen. Um das Ziel einer veränderten Verkehrsmittelwahl (Modal Shift zugunsten des Umweltverbunds) zu erreichen, sind neben der Ausweisung von P+R-Parkplätzen und einem dichten Takt ins Stadtzentrum weitere flankierende Maßnahmen (z.B. Bereitstellung von Leihangeboten) zu diskutieren.

In Hinblick auf die kompakte Siedlungsstruktur der Stadt Bayreuth sind vermutlich nur geringe Reisezeitvorteile zu erwarten, wenn der P+R-

Standort im bzw. nahe am Stadtgebiet liegt. Insofern sind ebenfalls Kostenvorteile für die ÖPNV-Nutzer anzustreben, um eine wirksame Implementierung von P+R zu ermöglichen. Dies kann bspw. durch eine entsprechende Parkraumbewirtschaftung innerhalb der Stadt Bayreuth ermöglicht werden. Auch Reisezeitvorteile lassen sich durch P+R erzielen, wenn die Parkplatzsuche im Stadtgebiet zu viel Zeit in Anspruch nimmt. Um dies erfolgreich umzusetzen, ist eine Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen, aber auch bspw. mit großen Arbeitgebern unabdingbar. Hier können durch bezuschusste Jobtickets (bspw. D-Ticket Job) zusätzliche Anreize gesetzt werden.

Abschließend ist nochmals zu betonen, dass die Zielsetzung, den Umstieg auf den Umweltverbund attraktiv zu machen, nicht durch den einzelnen Bau von P+R-Anlagen realisiert werden kann, sondern notwendiger Begleitmaßnahmen bedarf.

## 6.3 Organisatorische Rahmenbedingungen

Innerhalb der Stadtverwaltung sind klare Zuständigkeiten und Abläufe im Bereich der Nahverkehrsplanung zu definieren. Des Weiteren sind klare Prozesse in Hinblick auf die Beschlussfassung von Verkehrskonzepten o. Ä. zu definieren. Der städtische Stadtentwicklungsausschuss könnte hier beratend, bspw. beratend für einen notwendigen Beschluss im Stadtrat, oder beschließend tätig sein.

Darüber hinaus sind die Stadtratsmitglieder über geplante Maßnahmen (z.B. Fahrplanänderungen, Haltestellenumbau) regelmäßig zu informieren. Als mögliches Gremium steht die bereits bestehende interfraktionelle Arbeitsgruppe zur Erarbeitung des Nahverkehrsplanes bereit.

Weiterhin sind regelmäßige Abstimmungen zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen zu gewährleisten.

Der Austausch der benachbarten Aufgabenträger (Stadt und Landkreis Bayreuth) wird genauer in Kapitel 8 beschrieben.

# 7. Auswirkungen und Bewertung des Maßnahmenpakets

## 7.1 Verkehrliche Wirkung

### Reisezeit

Reisezeiteinsparungen sind insbesondere bei Einführung einer Expressbuslinie vom und zum Industriegebiet zu erwarten. Durch den Anschluss an den Hauptbahnhof und die ZOH sind bei einer optimierten Umstiegssituation verringerte Defizite bei Erreichbarkeit aus den am Stadtrand gelegenen Ortsteilen zu erwarten.

### Verbindungshäufigkeit

Die Verbindungshäufigkeit wird sich insbesondere auf den Abschnitten erhöhen, in welchen eine gemeinschaftliche Bedienung mit den Regionalbuslinien des Landkreises umgesetzt wird (vgl. Kapitel 8). Weiterhin geprüft soll eine Takterhöhung der Linie 303, um eine verbesserte Anbindung des neuen Rathausstandorts zu gewährleisten.

### Reisekomfort

Durch den fortschreitenden barrierefreien Umbau der Haltestellen im Stadtgebiet erhöht sich insbesondere an den Einstiegs- und Übergangshaltestellen der Reisekomfort für die Fahrgäste. Verstärkt wird dies durch den Aufbau eines Netzes von Mobilitätsstationen, welche insbesondere das intermodale Reiseverhalten der Kunden fördern sollen.

### Veränderung des Fahrgastaufkommens

Die Ermittlung des Fahrgastpotentials durch die Umsetzung der Maßnahmen ist nur schwer möglich und kann nur großflächig für die gesamte

Stadt in Form der Gesamtverkehrsprognose auf Basis des derzeitigen Fahrplanangebots, wie sie unter Kapitel 5.3 vorgestellt wird, erfolgen. Eine linienscharfe Prognose ist nicht möglich.

Im Falle einer Umsetzung der beschriebenen Einzelmaßnahmen ist jedoch mit einer Fahrgaststeigerung auf den entsprechenden Linienästen zu rechnen.

### Veränderung der Einnahmen

Da keine linienscharfe Aussage über eine Veränderung des Fahrgastaufkommens getroffen werden kann, ist auch eine Berechnung der Einnahmen durch die zu erwartenden zusätzlichen Fahrgäste nicht möglich.

## 7.2 Finanzielle Wirkung

Da in Kapitel 6 Maßnahmenvorschläge präsentiert wurden, welche einer genaueren Überprüfung und Konzipierung bei Umsetzung der Maßnahmen bedürfen, ist hier noch keine konkrete Aussage zu den finanziellen Auswirkungen möglich. Je nach Umfang der Maßnahmen ist in jedem Fall mit zusätzlichem finanziellem Aufwand zu rechnen.

Werden durch die gemeinsame Bedienung bestimmter Korridore bestimmte städtische Leistungen durch Regionalbusleistungen ersetzt, sind vereinzelt Einsparungen zu erzielen.

### Veränderung der Betriebsleistung und finanzieller Aufwand

Da für die Maßnahmenkonzepte noch keine genauen Umläufe erstellt wurden, ist eine Aussage über die zu

erwartende Betriebsleistung je Maßnahme derzeit nicht möglich.

### Investitionskosten

Auch über die zu erwartenden Investitionskosten ist derzeit keine finale Aussage zu treffen. Insbesondere bei einer Taktverdichtung tagsüber ist möglicherweise mit einer Neuschaffung von Fahrzeugen zu rechnen.

Der Bau von Mobilitätsstationen wird Investitionskosten nach sich ziehen, die über den regulären barrierefreien Umbau hinausgehen. Jedoch wird – wie der barrierefreie Umbau von Bushaltestellen – auch die Errichtung von Mobilitätsstationen gefördert. Die genauen Kosten hängen des Weiteren von den gewünschten Bestandteilen und den örtlich notwendigen Begleitmaßnahmen ab.

## 7.3 Gesamtbewertung

Da die Schwachstellenanalyse nur vereinzelt größere Defizite im Bayreuther Stadtverkehr aufzeigt, werden für die Maßnahmenkonzeption auch nur Einzelmaßnahmen zur Veränderung und Verstärkung des Liniennetzes vorgeschlagen.

Vielmehr zielen die Maßnahmenvorschläge auf qualitative Aspekte ab. So gibt es Komfortgewinne im Bereich der Haltestellen, was sich durch die laufende Modernisierung im Rahmen des barrierefreien Ausbaus fortlaufend niederschlägt. Auch die Einrichtung von Mobilitätsstationen stärkt die Verkehrsmittelfreiheit der Bürger und sorgt für neue Alternativen zum eigenen Pkw.

Durch eine verbesserte Kundenkommunikation am Hauptbahnhof (bis hin zu einem etwaigen Umbau des Bahnhofsvorplatzes) wird den Fahrgästen bereits am verkehrlichen Eingangstor zur Stadt Bayreuth ein qualitativeres und verständlicheres ÖPNV-System vermittelt.

Ist eine Neukonzeption des Bayreuther Stadtverkehrs über die Aspekte des Kapitels 6 hinaus geplant, so sind die Planungen in einer Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans festzuhalten, in welcher sich dediziert einer Überplanung des Liniennetzes gewidmet wird.

### **7.4 Zeitliche Reihung der Einzelmaßnahmen**

Der barrierefreie Haltestellenumbau ist im Jahr 2023 angelaufen und wird in den kommenden Jahren fortgeführt. In diesem Zusammenhang werden auch die sonstigen Haltestelleneinrichtungen (bspw. Haltestellenhäuschen) bei Bedarf modernisiert. Die Maßnahmen, welche Änderungen im Liniennetz bedürfen, werden nach Beschluss des Nahverkehrsplans weiter geprüft. Konkrete Fahrplanänderungen sind innerhalb der vorherrschenden Verantwortungsbereiche abzustimmen.

Für die Maßnahmen hinsichtlich der verbesserten Intermodalität (Bahnhofsvorplatz, Mobilitätsstationen, P+R) sind weitere Abstimmungen und Planungen notwendig, da diese auch insbesondere bauliche Themen beinhalten. Der Nahverkehrsplan zeigt in diesem Zusammenhang die Zielrichtung an, beschreibt jedoch keinen konkreten Umsetzungsplan. Dieser ist nach Beschluss des Nahverkehrsplans zu entwickeln.

# 8. Gemeinsame Nahverkehrsplanung von Stadt und Landkreis Bayreuth

## 8.1 Definition und Geltungsbereich

Während Linien, die auf dem Gebiet zweier (oder mehrerer) Aufgabenträger verkehren, gemeinsam geplant und anteilig sowie einvernehmlich finanziert werden, ist jeder Aufgabenträger für die Verkehre, welche innerhalb seiner Grenzen verlaufen, allein zuständig.

Somit entstehen für Stadt und Landkreis Bayreuth zwei getrennte lokale Nahverkehrspläne, die aufgrund der engen verkehrlichen Verflechtungen im Stadt-Umland-Bereich eine Abstimmung erforderlich machen.

Die Nahverkehrspläne von Stadt und Landkreis Bayreuth enthalten daher ein gemeinsames Kapitel, um die künftige Zusammenarbeit beider Aufgabenträger zu vereinbaren.

Die Erstellung der Nahverkehrspläne ist Grundlage der gemeinsamen Planung und Finanzierung von grenzüberschreitenden Linien, welche zu einer Substituierung des Verkehrs des jeweilig anderen Aufgabenträgers führen.

## 8.2 Maßnahmenvorschläge

Im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplans des Landkreises Bayreuth sind Optionen für die Linienführung im Stadt-Umland-Bereich ersichtlich geworden, die eine Verzahnung mit dem Verkehrsangebot innerhalb der Stadt Bayreuth sinnvoll

erscheinen lassen. Im weiteren Planungsprozess wurden deshalb Korridore identifiziert, welche nach der Verabschiedung des Nahverkehrsplans in Bezug auf eine konkrete Umsetzung näher geprüft werden sollen, um Synergien zu nutzen (bspw. in Hinblick auf Vermeidung von Parallelverkehren und einer gemeinsamen Finanzierung des Angebots) und dabei die unterschiedlichen Anforderungen gegeneinander abzuwägen (bspw. hinsichtlich möglichst kurzer Reisezeiten auf der einen und möglichst flächenhafter Erschließung auf der anderen Seite).

### Planungsprozess

Die Aufgabenträger haben für ihre Nahverkehrsplanung klare Organisationsstrukturen und Zuständigkeiten geschaffen, die auch im Falle der gemeinsamen Nahverkehrsplanung für grenzüberschreitende Verkehre die Grundlage bildet.

Rechtzeitig vor Konzessionsende einer grenzüberschreitenden Linie ist ein kooperativer Planungsprozess zwischen den für ÖPNV verantwortlichen Akteuren beider Aufgabenträger zu starten. Zu beteiligen sind hierbei auch die derzeit verkehrenden Busunternehmen.

Der allgemeine Planungs- und Kooperationsprozess ist in regelmäßigen Abständen in einem politischen Gremium mit Beteiligung beider Aufgabenträger (bspw. im Regionalausschuss) zu überprüfen, erforderliche Beschlüsse in den Gremien von Stadt und Landkreis ggf. einzuholen.

### Planungsgrundlagen

Die Gebietskategorien (d.h. die Anforderungen an die Bedienungshäufigkeit während bestimmter Verkehrszeiten) wurden bei beiden Nahverkehrsplänen vergleichbar festgelegt. So ist in den Verkehrszellen, welche am Siedlungsrand der Stadt Bayreuth liegen, während der Hauptverkehrszeit ein 30-Minuten-Takt vorgesehen. Dies gilt gleichermaßen für die Gemeinden des Landkreises im Stadt-Umland-Bereich.

### Korridore

Bei der Maßnahmenkonzeption wurden unter Zusammenarbeit aller beteiligten Akteure folgende Korridore identifiziert, in welchen eine Zusammenarbeit zielführend erscheint und genauer geprüft werden soll:

#### Korridor Nord-Ost

Im Korridor Nord-Ost ist ein 30-Minuten-Takt während der Hauptverkehrszeit von und in Richtung Bindlach sowie Goldkronach vorgesehen. Die Verkehre aus Bindlach verkehren derzeit stadtauswärts über Egerländer und Weiherstraße, stadteinwärts über Weiher- und Sophian-Kolb-Straße. Stadteinwärts sowie -auswärts erfolgt der Linienverlauf auf der Bernecker Straße sowie auf der Markgrafenallee.

Stadtauswärts teilen sich die Linien in Richtung Goldkronach den Weg bis zur Bernecker Straße. Im Anschluss zweigen die Linien in Richtung des Gewerbegebiets St. Georgen Ost ab und übernehmen dort erschließende Funktionen.

Durch den gemeinsamen Linienweg bis zur Bernecker Straße ergibt sich durch die Anbindung an die Züge von/in Richtung Nürnberg am Hauptbahnhof ein Parallelverkehr zur vollen und halben Stunde.

In unmittelbarer Nähe verkehren – teilweise ohne größere Erschließungswirkung verglichen mit den Regionalbuslinien – die Stadtlinien 301 und 303.

Bei Umsetzung des 30-Minuten-Taktes auf den Achsen in Richtung Bindlach und Goldkronach ist aus diesen Gründen eine Anpassung des städtischen Liniennetzes angedacht, in welchem die Regionallinien aus Bindlach und Goldkronach eine elementarere Rolle im Stadtverkehr erhalten sollen. Prämisse hierfür ist jedoch, dass sich die Reisezeit vom bzw. zum Hauptbahnhof nicht nennenswert verschlechtert. Integrativ erfolgen könnte auch die Einbindung einer angedachten Expresslinie zum Industriegebiet, da die bisherige Linie 302 den relativ langen Linienweg über den Stadtteil Hammerstatt nimmt, wodurch insbesondere Bürger aus dem restlichen Stadtgebiet längere Reisezeiten ins Industriegebiet in Kauf nehmen müssen.

Der Korridor soll demnach zukünftig gemeinsam bedient werden unter Berücksichtigung einer teilweise städtischen Erschließung durch die einbrechenden Regionalbusse. Die Neuordnung der Verkehre ist mit der Neuvergabe der städtischen Verkehre angedacht.

## **Korridor Nord-West**

Auf dem Korridor Nord-West verkehrt die von Bayreuth nach Heinersreuth verlaufende Linie 378 von Montag bis Freitag während der Hauptverkehrszeit im Halbstundentakt. Am Samstag wird unter Hinzunahme von Bedarfsverkehren ein Stundentakt, am Sonntag ein Zwei-Stundentakt hergestellt. Die Regionalbuslinie übernimmt hierbei städtische Erschließungsleistungen im Bereich der Maintalsiedlung und wird demnach gemeinschaftlich finanziert. Etwaige Verdichtungsmaßnahmen im

Bereich der Stadt Bayreuth werden gemeinschaftlich geplant.

## **Korridor West**

Im westlichen Korridor in Richtung Eckersdorf und Mistelbach verkehren die Regionalbuslinien des Landkreises während der Hauptverkehrszeit von Montag bis Freitag im Halbstundentakt. Das Angebot am Wochenende wird – vergleichbar zum Korridor Nord-West – am Samstag zum Stundentakt sowie am Sonntag zum Zwei-Stundentakt unter Hinzunahme von Bedarfsverkehren reduziert.

Im Bereich zwischen Bahnhof Altstadt und Siebener Platz (stadteinwärts) bzw. zwischen Freiheitsplatz und Bahnhof Altstadt (stadtauswärts) existieren teilweise Parallelverkehre durch den Stadtverkehr.

Im Korridor West ist auf den genannten Abschnitten eine gemeinsame Bedienung durch Regional- und Stadtverkehre zu prüfen. Zielsetzung ist hierbei ein kombinierter 15-Minuten-Takt mit der städtischen Linie 305.

Aufgrund vielfältiger Verflechtungen des Stadtverkehrs, auch in Anbetracht möglicher Umsteigeverbindungen am ZOH, sind bei der Planung umfangreiche Parameter zu beachten, weswegen ein abgestimmtes Betriebskonzept erst bei der konkreten Umsetzung erfolgen kann.

## **Korridor Süd**

Im Korridor Süd wird die Linie 372 in Richtung Gesees während der Hauptverkehrszeit im Halbstundentakt eingesetzt. In nachfrageschwachen Zeitlegen wird das Angebot teilweise durch Bedarfsverkehre substituiert.

Angestrebt wird hier – vergleichbar zum Korridor West – eine gemeinsame Bedienung der Achse mit den Linien 372 (Regionalverkehr) und 314 (Stadtverkehr) vom Justizpalast bis zur Schopenhauerstraße. Im weiteren Linienverlauf zweigt die Stadtlinie 314 in das Wohngebiet Saas ab, während der Regionalverkehr den direkten Linienweg entlang der Ludwig-Thoma-Straße beibehält.

Um eine gemeinsame Bedienung zu ermöglichen, ist eine Taktreduzierung der Linie 314 von 20 auf 30 zu prüfen – gemeinsam mit der ebenfalls im 30-Minuten-Takt verkehrenden Regionallinie 372 entstünde damit ein 15-Minuten-Takt auf dem beschriebenen gemeinsam bedienten Korridor.

Für alle beschriebenen Korridore gilt, dass bisher bestehende Bedarfsverkehre während der Hauptverkehrszeit im Falle einer gemeinsamen Bedienung durch Festverkehre ersetzt werden sollen. Die konkrete Ausgestaltung ist dabei zuvor in bilateralen Abstimmungen festzusetzen.

## **Potentiale**

Neben den beschriebenen Verflechtungspotentialen zwischen Stadt- und Regionalverkehr auf dem Gebiet der Stadt Bayreuth sind darüber hinaus auch Potentiale für eine Verlängerung des Stadtverkehrs in den Landkreis Bayreuth und somit eine Integration von Ortsteilen im Umland der Stadt zu prüfen. Hierbei kommen die an die Stadt angrenzende Gemeinde Emtmannsberg sowie der Ortsteil Neunkirchen am Main der Gemeinde Weidenberg in Frage, welche perspektivisch durch eine Verlängerung der jeweiligen Stadtlinien nach Wolfsbach bzw. Aichig bedient werden könnten.

## **Busbeschleunigungsmaßnahmen**

Busbeschleunigungsmaßnahmen wie Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen tragen wesentlich zur Fahrplanstabilität (Pünktlichkeit) bei. An der Busbeschleunigung partizipieren sollen gleichermaßen Stadt- und Regionalbusse, weswegen die Regionalbusse mit der entsprechenden technischen Ausstattung ausgerüstet werden.

Auch die Einrichtung von Straßenrand- und Kaphaltestellen trägt zur Beschleunigung der Busse bei.

## **Barrierefreier Haltestellenausbau**

Haltestellen entlang sogenannter „Korridorverkehre“ sollen priorisiert und abgestimmt auf den jeweiligen

Fahrzeugeinsatz im Stadt- und Regionalverkehr barrierefrei ausgebaut werden.

### **Park & Ride (P+R)**

Die Einrichtung bzw. Erweiterung von geeigneten P+R-Standorten im Stadt-Umland-Bereich soll gemeinschaftlich geprüft werden.

## **8.3 Finanzierung von grenzüberschreitenden Verkehren**

Grenzüberschreitende Verkehre sind gemeinschaftlich zu finanzieren, sofern sie zu einer Substituierung von als im Nahverkehrsplan identifizierten Verkehren führen beziehungsweise ohne eine gemeinschaftliche Durchführung separat bedient werden müssten. Durch eine gemeinsame Bedienung oder ausschließliche Bedienung (bspw. Übernahme städtischer Leistungen durch den Regionalverkehr) werden durch eine entfallende Doppelbedienung Kosten eingespart, welche zur Bezuschussung des gemeinschaftlich geplanten Verkehrs freiwerden.

Der jährliche Finanzierungsanteil der jeweiligen Aufgabenträger bemisst sich anhand des Jahresangebots (Fahrplankilometer), welches innerhalb der jeweiligen Gebietskörperschaft verläuft. Die Landkreis- bzw. Stadtgrenze dient hier als maßgebende Referenz.

Eine abgestimmte Planung von grenzüberschreitenden Linien ist Voraussetzung für eine gemeinsame Finanzierung. Beiden Aufgabenträgern ist die Möglichkeit zu geben, Wünsche für das zukünftig zu vergebende Verkehrsangebot zu äußern. Dies geschieht im Rahmen des im Kapitel 8.2 beschriebenen Planungsprozesses.

# 9. Beteiligungsverfahren

Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes wurden die Verkehrsunternehmen, die kommunale Behindertenbeauftragte der Stadt, Fahrgastverbände, die Interessensvertreter und öffentlichen Stellen der in Ihrer Mobilität eingeschränkten Personen sowie angrenzende Aufgabenträger beteiligt.

## 9.1 Beteiligung der Verkehrsunternehmen

Das PBefG schreibt nach § 8 Abs. 3 sowie das BayÖPNVG nach Artikel 13 Abs. 1 die Mitwirkung der vorhandenen Verkehrsunternehmen bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes vor.

Allen Unternehmen, die eine Haltestelle innerhalb der Stadt im Rahmen einer genehmigten Linienkonzession bedienen, ging sowohl der Zwischen- als auch der Endbericht des Nahverkehrsplanes zu. Ihnen wurde in diesem Zusammenhang die Möglichkeit zur Stellungnahme eingeräumt.

## 9.2 Weitere Beteiligungen

Nach § 8 Abs. 3 PBefG müssen darüber hinaus vorhandene Fahrgastverbände angehört werden. Diesen wurde, ebenso wie den benachbarten Aufgabenträgern, der Endbericht zugesandt. Die Möglichkeit zur Stellungnahme wurde dabei gewährleistet.

Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste sind ebenso zu beteiligen. Diese wurden zum Thema Barrierefreiheit (vgl. Kapitel 4.3) am 04.05.2022 zu einer Sondersitzung eingeladen und die Möglichkeit zur Stellungnahme gegeben.

Den Verbänden ging der Endbericht mit der verbundenen Möglichkeit zur Stellungnahme zu.

Die eingegangenen Stellungnahmen sind in gekürzter Form dem Anhang zu entnehmen (vgl. Tabelle 23: *Beteiligung der Verkehrsunternehmen (Stellungnahmen)* sowie Tabelle 24: *Sonstige Stellungnahmen*).

## 9.3 Zeitliche Reihung der Beteiligung

Nachfolgend sind die wichtigsten Eckpunkte bei der Erstellung des Nahverkehrsplans und der Möglichkeiten der Beteiligung aufgelistet.

- **23.03.2022**  
Arbeitskreis Nahverkehrsplan (Auftaktveranstaltung)
- **04.05.2022**  
Sitzung zum Thema Barrierefreiheit mit Beteiligung der Verkehrsunternehmen und Verbände
- **31.10.2022**  
Versand des Zwischenberichts
- **24.07.2024**  
Versand des Endberichts
- **18.02.2025**  
Stadtentwicklungsausschuss
- **25.02.2025**  
Stadtrat

# 10. Abbildungen



Abbildung 01-I	Raumstruktur
Abbildung 01-II	Gebietskategorien
Abbildung 01-III	Siedlungsstruktur
Abbildung 01-IV	Schulstandorte
Abbildung 02-I	Handlungsbedarf Montag – Freitag an Schultagen
Abbildung 02-II	Handlungsbedarf Montag – Freitag an Ferientagen
Abbildung 02-III	Handlungsbedarf an Samstagen
Abbildung 02-IV	Handlungsbedarf an Sonn- und Feiertagen
Abbildung 03-I	Liniennetz
Abbildung 03-II	Tarifzonenplan
Abbildung 04-I	Gesamtverkehrsprognose Binnenverkehr
Abbildung 04-II	Gesamtverkehrsprognose ein- und ausbrechender Verkehr







# Nahverkehrsplan für die Stadt Bayreuth

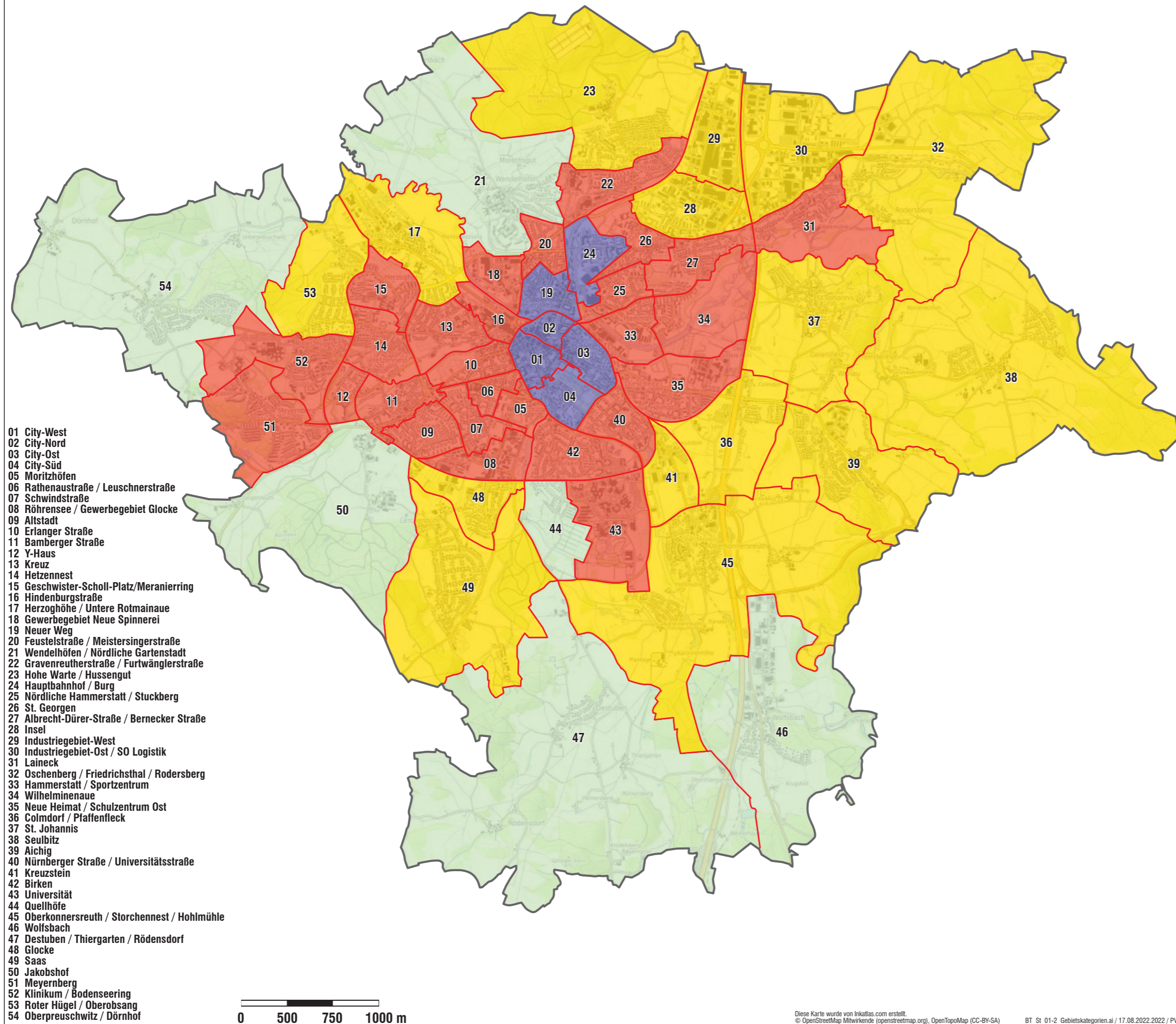
## Abb. 01-II Gebietskategorien

### Legende:

-  Grenze kreisfreie Stadt Bayreuth
-  Grenze Verkehrszelle
- 49 Saas** Nummer und Name Verkehrszelle

### Gebietskategorien

-  Kernbereich
-  Hohe Nutzungsdichte
-  Mittlere Nutzungsdichte
-  Niedrige Nutzungsdichte





- 01 City-West
- 02 City-Nord
- 03 City-Ost
- 04 City-Süd
- 05 Moritzhöfen
- 06 Rathenaustraße / Leuschnerstraße
- 07 Schwindstraße
- 08 Röhrensee / Gewerbegebiet Glocke
- 09 Altstadt
- 10 Erlanger Straße
- 11 Bamberger Straße
- 12 Y-Haus
- 13 Kreuz
- 14 Hetzennest
- 15 Geschwister-Scholl-Platz/Meranierring
- 16 Hindenburgstraße
- 17 Herzoghöhe / Untere Rotmainaue
- 18 Gewerbegebiet Neue Spinnerei
- 19 Neuer Weg
- 20 Feustelstraße / Meistersingerstraße
- 21 Wendelhöfen / Nördliche Gartenstadt
- 22 Gravenreutherstraße / Furtwänglerstraße
- 23 Hohe Warte / Hussengut
- 24 Hauptbahnhof / Burg
- 25 Nördliche Hammerstatt / Stuckberg
- 26 St. Georgen
- 27 Albrecht-Dürer-Straße / Bernecker Straße
- 28 Insel
- 29 Industriegebiet-West
- 30 Industriegebiet-Ost / SO Logistik
- 31 Laineck
- 32 Oschenberg / Friedrichsthal / Rodersberg
- 33 Hammerstatt / Sportzentrum
- 34 Wilhelminenaue
- 35 Neue Heimat / Schulzentrum Ost
- 36 Colmdorf / Pfaffenleck
- 37 St. Johannes
- 38 Seulbitz
- 39 Aichig
- 40 Nürnberger Straße / Universitätsstraße
- 41 Kreuzstein
- 42 Birken
- 43 Universität
- 44 Quellhöfe
- 45 Oberkonnersreuth / Storchennest / Hohlmühle
- 46 Wolfsbach
- 47 Destuben / Thiergarten / Rödendorf
- 48 Glocke
- 49 Saas
- 50 Jakobshof
- 51 Meyernberg
- 52 Klinikum / Bodenseering
- 53 Roter Hügel / Oberobsang
- 54 Oberpreuschwitz / Dörnshof






# Nahverkehrsplan für die Stadt Bayreuth

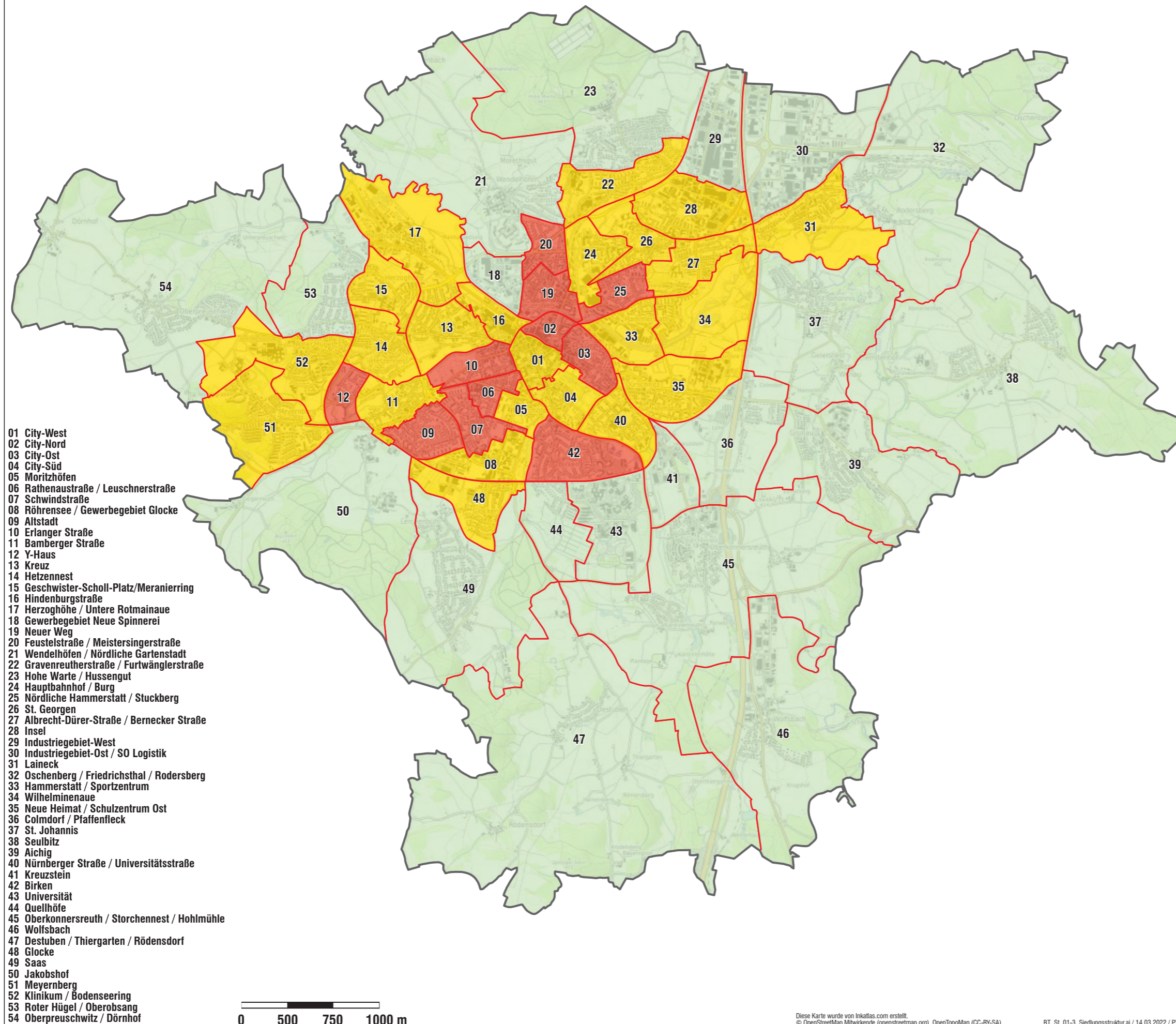
## Abb. 01-III Siedlungsstruktur

### Legende:

-  Grenze kreisfreie Stadt Bayreuth
-  Grenze Verkehrszelle
- 49 Saas** Nummer und Name Verkehrszelle

### Siedlungsstruktur

-  über 5.000 EW/km<sup>2</sup>
-  1.000 - 5.000 EW/km<sup>2</sup>
-  unter 1.000 EW/km<sup>2</sup>





- 01 City-West
- 02 City-Nord
- 03 City-Ost
- 04 City-Süd
- 05 Moritzhöfen
- 06 Rathenaustraße / Leuschnerstraße
- 07 Schwindstraße
- 08 Röhrensee / Gewerbegebiet Glocke
- 09 Altstadt
- 10 Erlanger Straße
- 11 Bamberger Straße
- 12 Y-Haus
- 13 Kreuz
- 14 Hetzennest
- 15 Geschwister-Scholl-Platz/Meranierring
- 16 Hindenburgstraße
- 17 Herzoghöhe / Untere Rotmainaue
- 18 Gewerbegebiet Neue Spinnerei
- 19 Neuer Weg
- 20 Feustelstraße / Meistersingerstraße
- 21 Wendelhöfen / Nördliche Gartenstadt
- 22 Gravenreutherstraße / Furtwänglerstraße
- 23 Hohe Warte / Hussengut
- 24 Hauptbahnhof / Burg
- 25 Nördliche Hammerstatt / Stuckberg
- 26 St. Georgen
- 27 Albrecht-Dürer-Straße / Bernecker Straße
- 28 Insel
- 29 Industriegebiet-West
- 30 Industriegebiet-Ost / SO Logistik
- 31 Laineck
- 32 Oschenberg / Friedrichsthal / Rodersberg
- 33 Hammerstatt / Sportzentrum
- 34 Wilhelminenaue
- 35 Neue Heimat / Schulzentrum Ost
- 36 Colmdorf / Pfaffenleck
- 37 St. Johannes
- 38 Seulbitz
- 39 Aichig
- 40 Nürnberger Straße / Universitätsstraße
- 41 Kreuzstein
- 42 Birken
- 43 Universität
- 44 Quellhöfe
- 45 Oberkonnersreuth / Storchennest / Hohlmühle
- 46 Wolfsbach
- 47 Destuben / Thiergarten / Rödendorf
- 48 Glocke
- 49 Saas
- 50 Jakobshof
- 51 Meyernberg
- 52 Klinikum / Bodenseering
- 53 Roter Hügel / Oberobsang
- 54 Oberpreuschwitz / Dörnhof



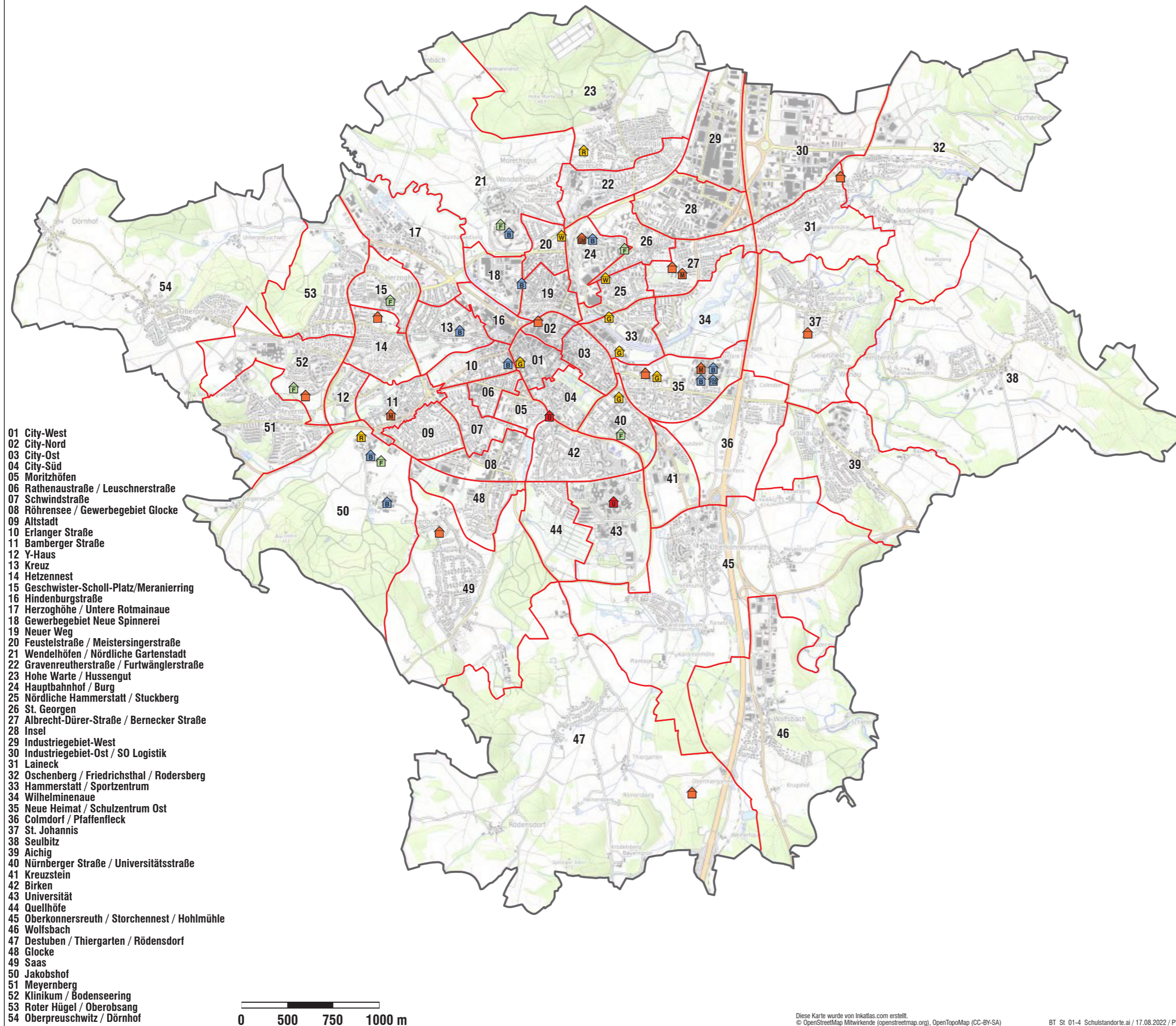
# Nahverkehrsplan für die Stadt Bayreuth

## Abb. 01-IV Schulstandorte

### Legende:

-  Grenze kreisfreie Stadt Bayreuth
-  Grenze Verkehrszelle
- 49 Saas Nummer und Name Verkehrszelle

-  Grundschule
-  Grund- und Mittelschule
-  Mittelschule
-  Realschule
-  Wirtschaftsschule
-  Gymnasium
-  FOS / BOS
-  Berufsschule / Fachakademie
-  Förderschulen / Förderzentren
-  Universität / Hochschule

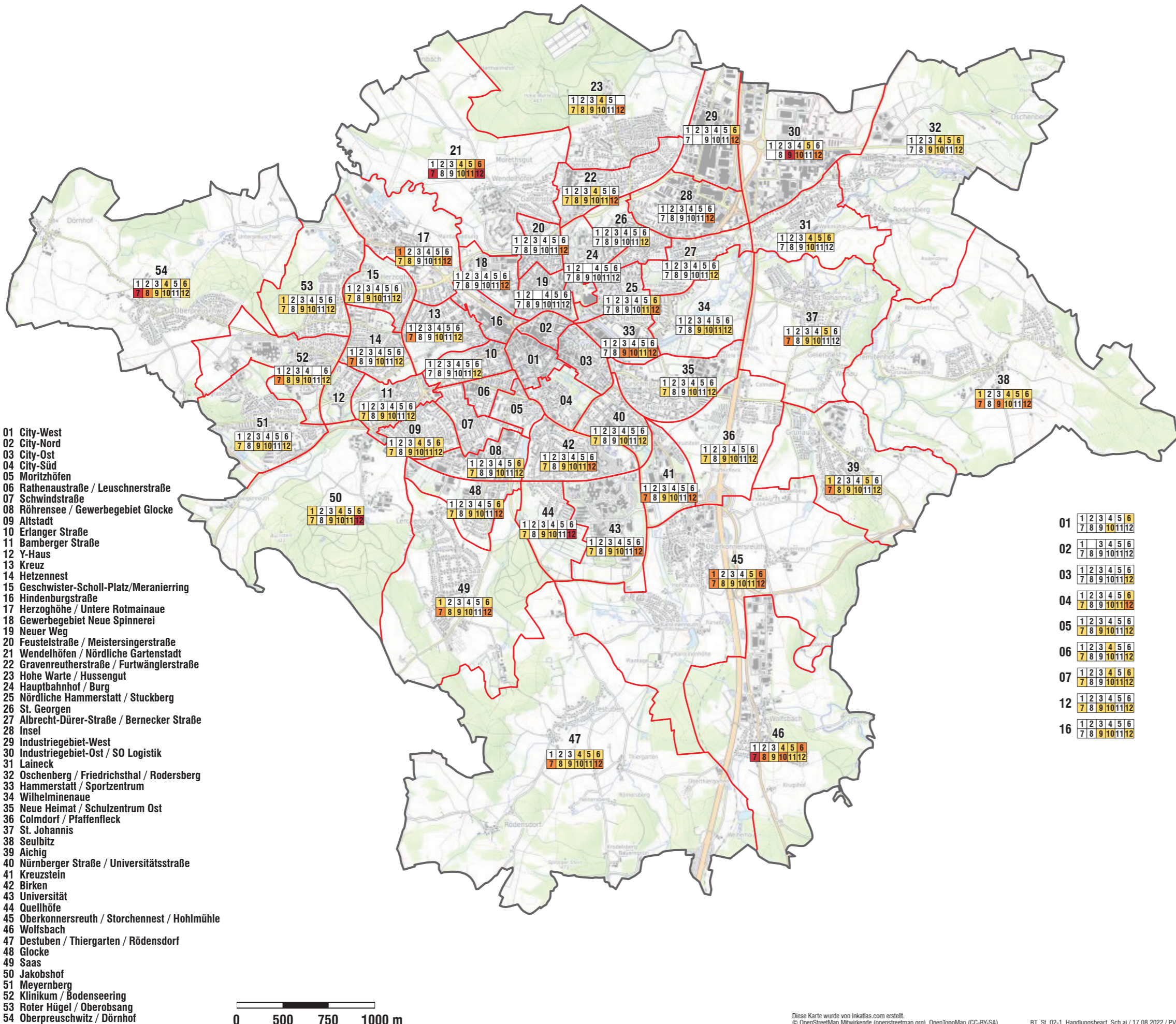


- 01 City-West
- 02 City-Nord
- 03 City-Ost
- 04 City-Süd
- 05 Moritzhöfen
- 06 Rathenaustraße / Leuschnerstraße
- 07 Schwindstraße
- 08 Röhrensee / Gewerbegebiet Glocke
- 09 Altstadt
- 10 Erlanger Straße
- 11 Bamberger Straße
- 12 Y-Haus
- 13 Kreuz
- 14 Hetzennest
- 15 Geschwister-Scholl-Platz/Meranierring
- 16 Hindenburgstraße
- 17 Herzoghöhe / Untere Rotmainaue
- 18 Gewerbegebiet Neue Spinnerei
- 19 Neuer Weg
- 20 Feustelstraße / Meistersingerstraße
- 21 Wendelhöfen / Nördliche Gartenstadt
- 22 Gravenreutherstraße / Furtwänglerstraße
- 23 Hohe Warte / Hussengut
- 24 Hauptbahnhof / Burg
- 25 Nördliche Hammerstatt / Stuckberg
- 26 St. Georgen
- 27 Albrecht-Dürer-Straße / Bernecker Straße
- 28 Insel
- 29 Industriegebiet-West
- 30 Industriegebiet-Ost / SO Logistik
- 31 Laineck
- 32 Oschenberg / Friedrichsthal / Rodersberg
- 33 Hammerstatt / Sportzentrum
- 34 Wilhelminenaue
- 35 Neue Heimat / Schulzentrum Ost
- 36 Colmdorf / Pfaffenleck
- 37 St. Johannes
- 38 Seulbitz
- 39 Aichig
- 40 Nürnberger Straße / Universitätsstraße
- 41 Kreuzstein
- 42 Birken
- 43 Universität
- 44 Quellhöfe
- 45 Oberkonnersreuth / Storchennest / Hohlmühle
- 46 Wolfsbach
- 47 Destuben / Thiergarten / Rödendorf
- 48 Glocke
- 49 Saas
- 50 Jakobshof
- 51 Meyernberg
- 52 Klinikum / Bodenseering
- 53 Roter Hügel / Oberobsang
- 54 Oberpreuschwitz / Dörnho



# Nahverkehrsplan für die Stadt Bayreuth

## Abb. 02-1 Handlungsbedarf Montag - Freitag an Schultagen



### Legende:

- Grenze kreisfreie Stadt Bayreuth
- Grenze Verkehrszelle
- 49 Saas Nummer und Name Verkehrszelle

- kein Handlungsbedarf
- langfristiger Handlungsbedarf
- mittelfristiger Handlungsbedarf
- kurzfristiger Handlungsbedarf

### Defizite bei der Erschließung

- Erschließungsdefizit

### Defizite bei der Erreichbarkeit

- Erreichbarkeit ZOH/City
- Erreichbarkeit Hauptbahnhof
- Erreichbarkeit Universität
- Erreichbarkeit Klinikum
- Erreichbarkeit Hohe Warte
- Erreichbarkeit Industriegebiet-Ost / SO Logistik
- Erreichbarkeit Industriegebiet-West
- Erreichbarkeit Oberzentrum Nürnberg
- Erreichbarkeit Oberzentrum Kulmbach

### Defizite bei der Bedienungshäufigkeit

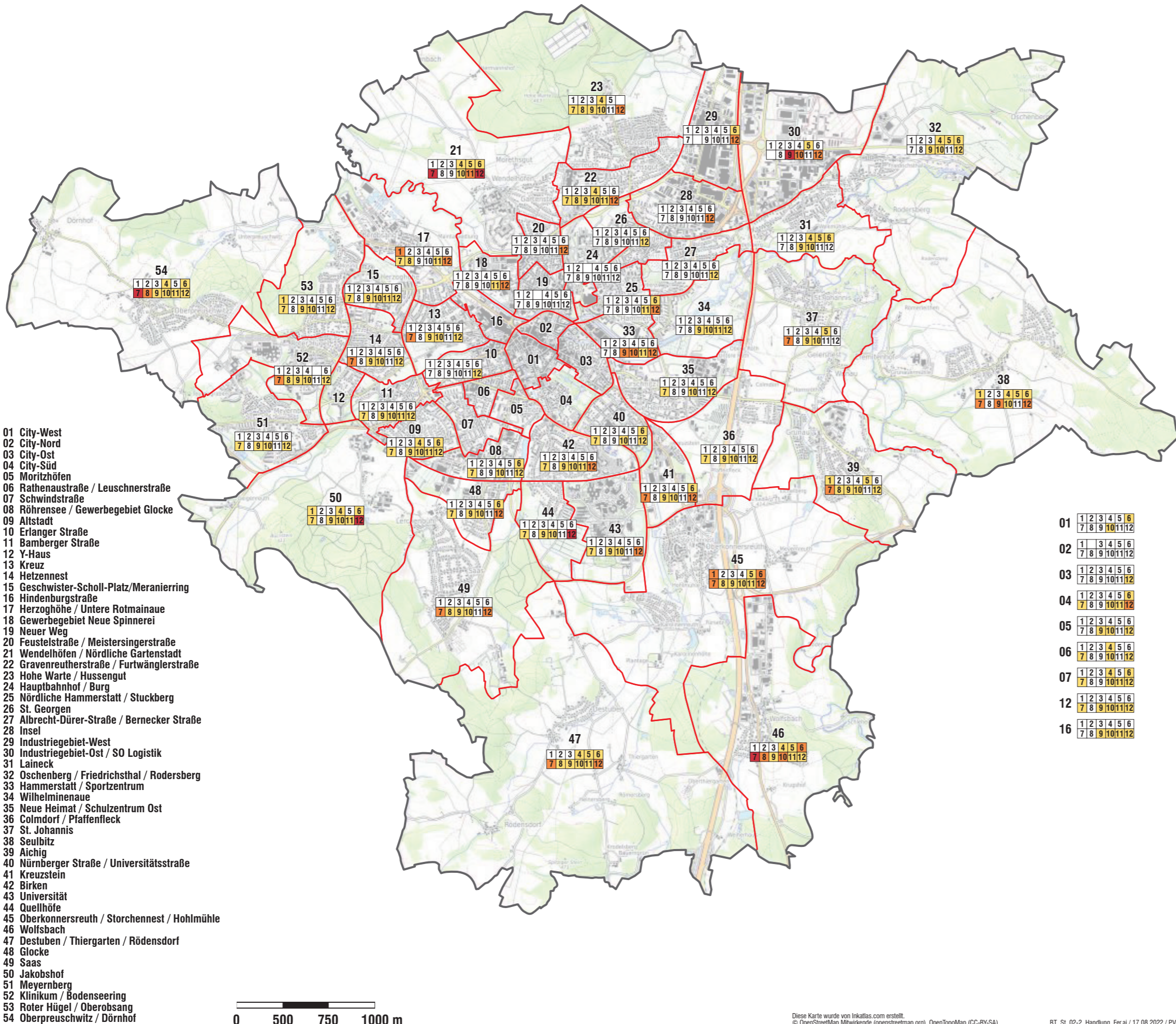
- Fahrtenhäufigkeit Hauptverkehrszeit (HVZ)
- Fahrtenhäufigkeit Schwachverkehrszeit (SVZ)

- 01 City-West
- 02 City-Nord
- 03 City-Ost
- 04 City-Süd
- 05 Moritzhöfen
- 06 Rathenastraße / Leuschnerstraße
- 07 Schwindstraße
- 08 Röhrensee / Gewerbegebiet Glocke
- 09 Altstadt
- 10 Erlanger Straße
- 11 Bamberger Straße
- 12 Y-Haus
- 13 Kreuz
- 14 Hetzennest
- 15 Geschwister-Scholl-Platz/Meranierring
- 16 Hindenburgstraße
- 17 Herzoghöhe / Untere Rotmainaue
- 18 Gewerbegebiet Neue Spinnerei
- 19 Neuer Weg
- 20 Feustelstraße / Meistersingerstraße
- 21 Wendelhöfen / Nördliche Gartenstadt
- 22 Gravenreutherstraße / Furtwänglerstraße
- 23 Hohe Warte / Hussengut
- 24 Hauptbahnhof / Burg
- 25 Nördliche Hammerstatt / Stuckberg
- 26 St. Georgen
- 27 Albrecht-Dürer-Straße / Bernecker Straße
- 28 Insel
- 29 Industriegebiet-West
- 30 Industriegebiet-Ost / SO Logistik
- 31 Laineck
- 32 Oschenberg / Friedrichsthal / Rodersberg
- 33 Hammerstatt / Sportzentrum
- 34 Wilhelminenaue
- 35 Neue Heimat / Schulzentrum Ost
- 36 Colmdorf / Pfaffenfleck
- 37 St. Johannes
- 38 Seulbitz
- 39 Aichig
- 40 Nürnberger Straße / Universitätsstraße
- 41 Kreuzstein
- 42 Birken
- 43 Universität
- 44 Quellhöfe
- 45 Oberkonnersreuth / Storchennest / Hohlmühle
- 46 Wolfsbach
- 47 Destuben / Thiergarten / Rödendorf
- 48 Glocke
- 49 Saas
- 50 Jakobshof
- 51 Meyernberg
- 52 Klinikum / Bodenseering
- 53 Roter Hügel / Oberobsang
- 54 Oberpreuschwitz / Dörnholz



# Nahverkehrsplan für die Stadt Bayreuth

## Abb. 02-II Handlungsbedarf Montag - Freitag an Ferientagen



### Legende:

- Grenze kreisfreie Stadt Bayreuth
- Grenze Verkehrszelle
- 49 Saas Nummer und Name Verkehrszelle

- kein Handlungsbedarf
- langfristiger Handlungsbedarf
- mittelfristiger Handlungsbedarf
- kurzfristiger Handlungsbedarf

### Defizite bei der Erschließung

- Erschließungsdefizit

### Defizite bei der Erreichbarkeit

- Erreichbarkeit ZOH/City
- Erreichbarkeit Hauptbahnhof
- Erreichbarkeit Universität
- Erreichbarkeit Klinikum
- Erreichbarkeit Hohe Warte
- Erreichbarkeit Industriegebiet-Ost / SO Logistik
- Erreichbarkeit Industriegebiet-West
- Erreichbarkeit Oberzentrum Nürnberg
- Erreichbarkeit Oberzentrum Kulmbach

### Defizite bei der Bedienungshäufigkeit

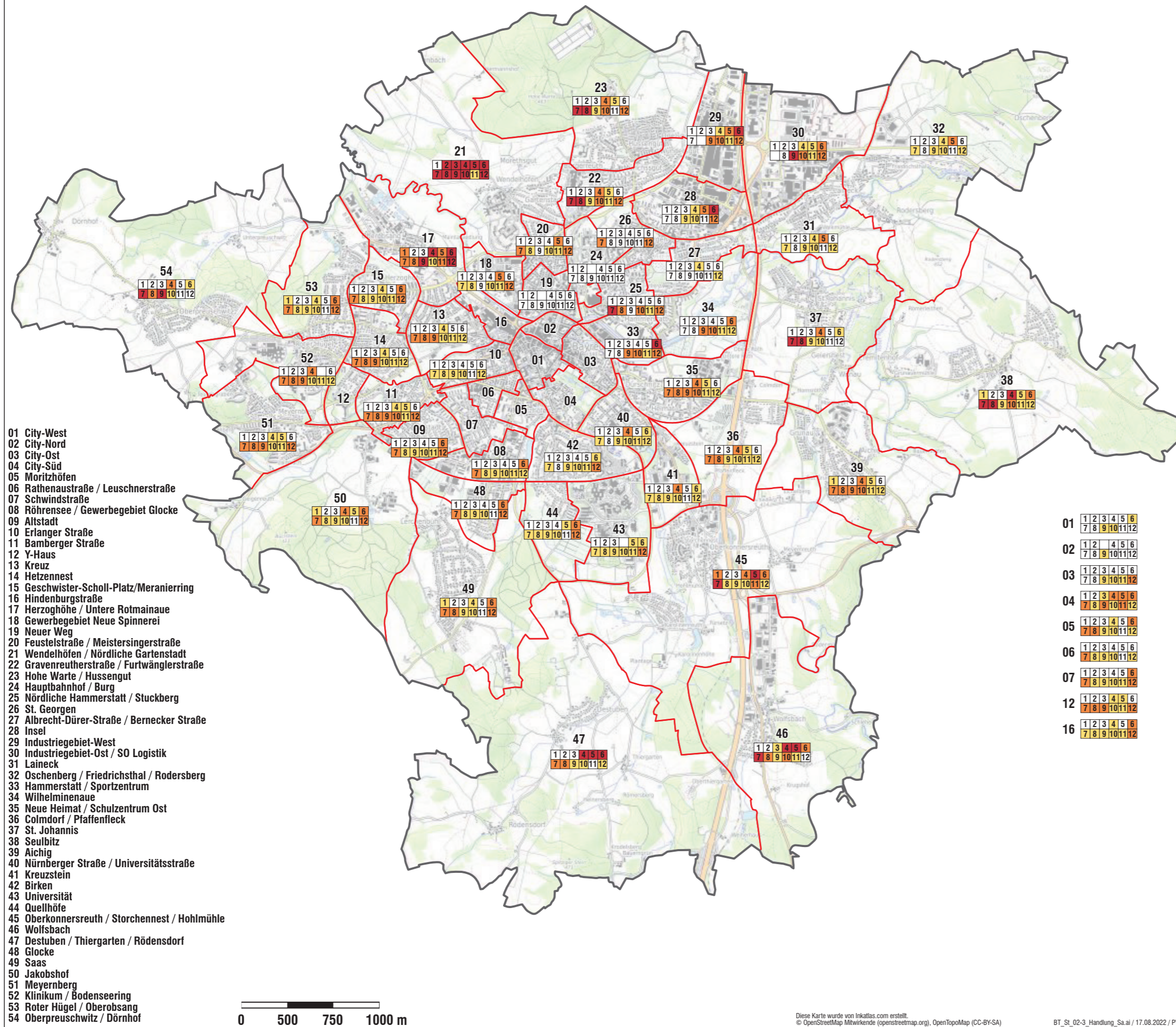
- Fahrtenhäufigkeit Hauptverkehrszeit (HVZ)
- Fahrtenhäufigkeit Schwachverkehrszeit (SVZ)

- 01 City-West
- 02 City-Nord
- 03 City-Ost
- 04 City-Süd
- 05 Moritzhöfen
- 06 Rathenaustraße / Leuschnerstraße
- 07 Schwindstraße
- 08 Röhrensee / Gewerbegebiet Glocke
- 09 Altstadt
- 10 Erlanger Straße
- 11 Bamberger Straße
- 12 Y-Haus
- 13 Kreuz
- 14 Hetzennest
- 15 Geschwister-Scholl-Platz/Meranierring
- 16 Hindenburgstraße
- 17 Herzoghöhe / Untere Rotmainaue
- 18 Gewerbegebiet Neue Spinnerei
- 19 Neuer Weg
- 20 Feustelstraße / Meistersingerstraße
- 21 Wendelhöfen / Nördliche Gartenstadt
- 22 Gravenreutherstraße / Furtwänglerstraße
- 23 Hohe Warte / Hussengut
- 24 Hauptbahnhof / Burg
- 25 Nördliche Hammerstatt / Stuckberg
- 26 St. Georgen
- 27 Albrecht-Dürer-Straße / Bernecker Straße
- 28 Insel
- 29 Industriegebiet-West
- 30 Industriegebiet-Ost / SO Logistik
- 31 Laineck
- 32 Oschenberg / Friedrichsthal / Rodersberg
- 33 Hammerstatt / Sportzentrum
- 34 Wilhelminenaue
- 35 Neue Heimat / Schulzentrum Ost
- 36 Colmdorf / Pfaffenfleck
- 37 St. Johannis
- 38 Seulbitz
- 39 Aichig
- 40 Nürnberger Straße / Universitätsstraße
- 41 Kreuzstein
- 42 Birken
- 43 Universität
- 44 Quellhöfe
- 45 Oberkonnersreuth / Storchennest / Hohlmühle
- 46 Wolfsbach
- 47 Destuben / Thiergarten / Rödendorf
- 48 Glocke
- 49 Saas
- 50 Jakobshof
- 51 Meyernberg
- 52 Klinikum / Bodenseering
- 53 Roter Hügel / Oberobsang
- 54 Oberpreuschwitz / Dörnholz



# Nahverkehrsplan für die Stadt Bayreuth

## Abb. 02-III Handlungsbedarf an Samstagen



### Legende:

- Grenze kreisfreie Stadt Bayreuth
- Grenze Verkehrszelle
- 49 Saas Nummer und Name Verkehrszelle

- kein Handlungsbedarf
- langfristiger Handlungsbedarf
- mittelfristiger Handlungsbedarf
- kurzfristiger Handlungsbedarf

### Defizite bei der Erschließung

- Erschließungsdefizit

### Defizite bei der Erreichbarkeit

- Erreichbarkeit ZOH/City
- Erreichbarkeit Hauptbahnhof
- Erreichbarkeit Universität
- Erreichbarkeit Klinikum
- Erreichbarkeit Hohe Warte
- Erreichbarkeit Industriegebiet-Ost / SO Logistik
- Erreichbarkeit Industriegebiet-West
- Erreichbarkeit Oberzentrum Nürnberg
- Erreichbarkeit Oberzentrum Kulmbach

### Defizite bei der Bedienungshäufigkeit

- Fahrtenhäufigkeit Nebenverkehrszeit (NVZ)
- Fahrtenhäufigkeit Schwachverkehrszeit (SVZ)

- 01 City-West
- 02 City-Nord
- 03 City-Ost
- 04 City-Süd
- 05 Moritzhöfen
- 06 Rathenastraße / Leuschnerstraße
- 07 Schwindstraße
- 08 Röhrensee / Gewerbegebiet Glocke
- 09 Altstadt
- 10 Erlanger Straße
- 11 Bamberger Straße
- 12 Y-Haus
- 13 Kreuz
- 14 Hetzennest
- 15 Geschwister-Scholl-Platz/Meranierring
- 16 Hindenburgstraße
- 17 Herzoghöhe / Untere Rotmainaue
- 18 Gewerbegebiet Neue Spinnerei
- 19 Neuer Weg
- 20 Feustelstraße / Meistersingerstraße
- 21 Wendelhöfen / Nördliche Gartenstadt
- 22 Gravenreutherstraße / Furtwänglerstraße
- 23 Hohe Warte / Hussengut
- 24 Hauptbahnhof / Burg
- 25 Nördliche Hammerstatt / Stuckberg
- 26 St. Georgen
- 27 Albrecht-Dürer-Straße / Bernecker Straße
- 28 Insel
- 29 Industriegebiet-West
- 30 Industriegebiet-Ost / SO Logistik
- 31 Laineck
- 32 Oschenberg / Friedrichsthal / Rodersberg
- 33 Hammerstatt / Sportzentrum
- 34 Wilhelminenaue
- 35 Neue Heimat / Schulzentrum Ost
- 36 Colmdorf / Pfaffenfleck
- 37 St. Johannes
- 38 Seulbitz
- 39 Aichig
- 40 Nürnberger Straße / Universitätsstraße
- 41 Kreuzstein
- 42 Birken
- 43 Universität
- 44 Quellhöfe
- 45 Oberkonnersreuth / Storchennest / Hohlmühle
- 46 Wolfsbach
- 47 Destuben / Thiergarten / Rödendorf
- 48 Glocke
- 49 Saas
- 50 Jakobshof
- 51 Meyernberg
- 52 Klinikum / Bodenseering
- 53 Roter Hügel / Oberobsang
- 54 Oberpreuschwitz / Dörnholz

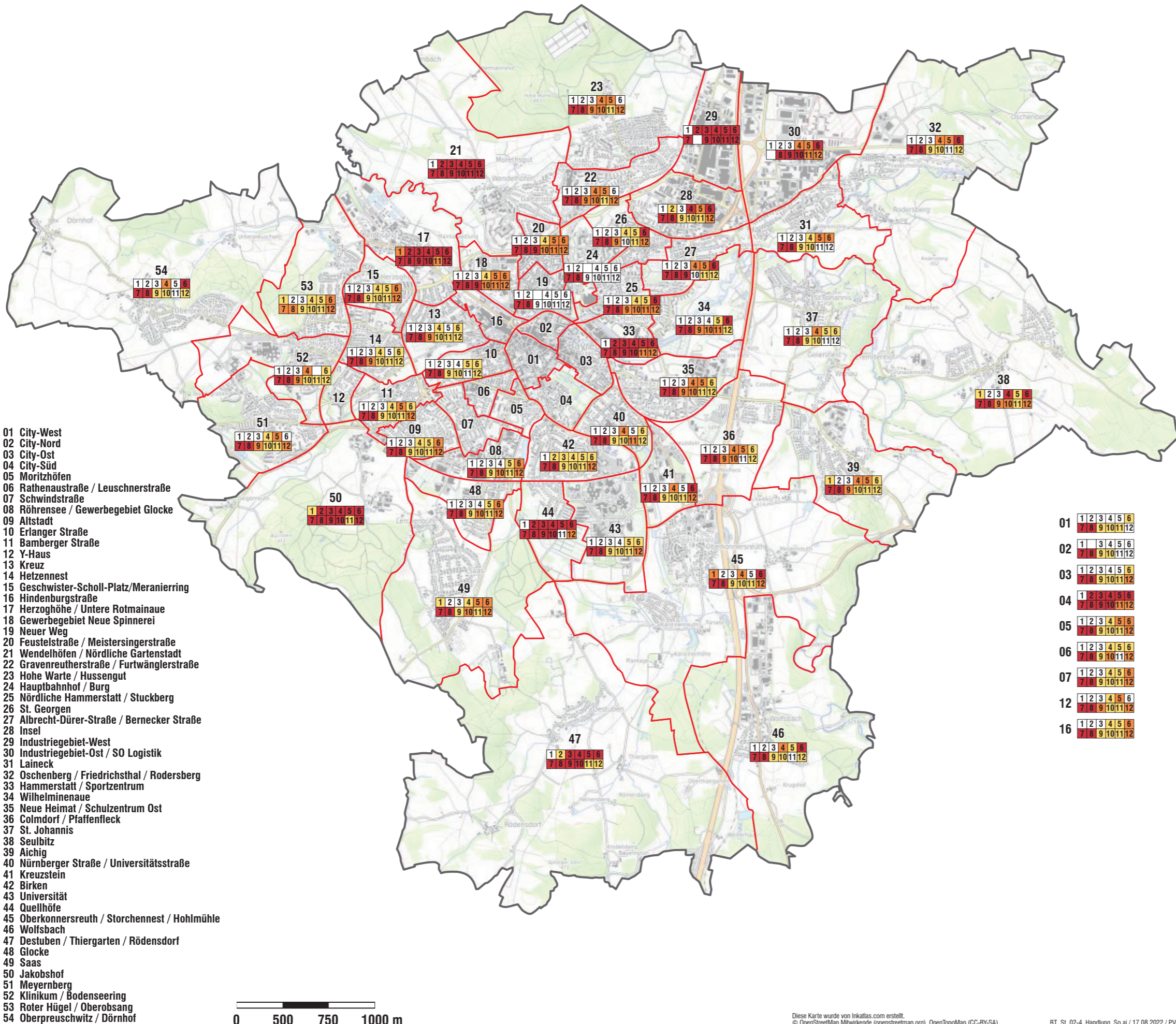


Diese Karte wurde von Inkkatlas.com erstellt.  
© OpenStreetMap Mitwirkende (openstreetmap.org), OpenTopoMap (CC-BY-SA)



# Nahverkehrsplan für die Stadt Bayreuth

## Abb. 02-IV Handlungsbedarf an Sonn- und Feiertagen



- 01 City-West
- 02 City-Nord
- 03 City-Ost
- 04 City-Süd
- 05 Moritzhöfen
- 06 Rathenaustraße / Leuschnerstraße
- 07 Schwindstraße
- 08 Röhrensee / Gewerbegebiet Glocke
- 09 Altstadt
- 10 Erlanger Straße
- 11 Bamberger Straße
- 12 Y-Haus
- 13 Kreuz
- 14 Hetzennest
- 15 Geschwister-Scholl-Platz/Meranierring
- 16 Hindenburgstraße
- 17 Herzoghöhe / Untere Rotmainaue
- 18 Gewerbegebiet Neue Spinnerei
- 19 Neuer Weg
- 20 Feustelstraße / Meistersingerstraße
- 21 Wendelhöfen / Nördliche Gartenstadt
- 22 Gravenreutherstraße / Furtwänglerstraße
- 23 Hohe Warte / Hussengut
- 24 Hauptbahnhof / Burg
- 25 Nördliche Hammerstatt / Stuckberg
- 26 St. Georgen
- 27 Albrecht-Dürer-Straße / Bernecker Straße
- 28 Insel
- 29 Industriegebiet-West
- 30 Industriegebiet-Ost / SO Logistik
- 31 Laineck
- 32 Oschenberg / Friedrichsthal / Rodersberg
- 33 Hammerstatt / Sportzentrum
- 34 Wilhelminenaue
- 35 Neue Heimat / Schulzentrum Ost
- 36 Colmdorf / Pfaffenleck
- 37 St. Johannes
- 38 Seulbitz
- 39 Aichig
- 40 Nürnberger Straße / Universitätsstraße
- 41 Kreuzstein
- 42 Birken
- 43 Universität
- 44 Quellhöfe
- 45 Oberkonnersreuth / Storchennest / Hohlmühle
- 46 Wolfsbach
- 47 Destuben / Thiergarten / Rödendorf
- 48 Glocke
- 49 Saas
- 50 Jakobshof
- 51 Meyernberg
- 52 Klinikum / Bodenseering
- 53 Roter Hügel / Oberobsang
- 54 Oberpreuschwitz / Dörnholz



### Legende:

- Grenze kreisfreie Stadt Bayreuth
- Grenze Verkehrszelle
- 49 Saas Nummer und Name Verkehrszelle

- kein Handlungsbedarf
- langfristiger Handlungsbedarf
- mittelfristiger Handlungsbedarf
- kurzfristiger Handlungsbedarf

### Defizite bei der Erschließung

- Erschließungsdefizit

### Defizite bei der Erreichbarkeit

- Erreichbarkeit ZOH/City
- Erreichbarkeit Hauptbahnhof
- Erreichbarkeit Universität
- Erreichbarkeit Klinikum
- Erreichbarkeit Hohe Warte
- Erreichbarkeit Industriegebiet-Ost / SO Logistik
- Erreichbarkeit Industriegebiet-West
- Erreichbarkeit Oberzentrum Nürnberg
- Erreichbarkeit Oberzentrum Kulmbach

### Defizite bei der Bedienungshäufigkeit

- Fahrtenhäufigkeit Nebenverkehrszeit (NVZ)
- Fahrtenhäufigkeit Schwachverkehrszeit (SVZ)

- 01 

1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12
- 02 

1	3	4	5	6	
7	8	9	10	11	12
- 03 

1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12
- 04 

1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12
- 05 

1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12
- 06 

1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12
- 07 

1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12
- 12 

1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12
- 16 

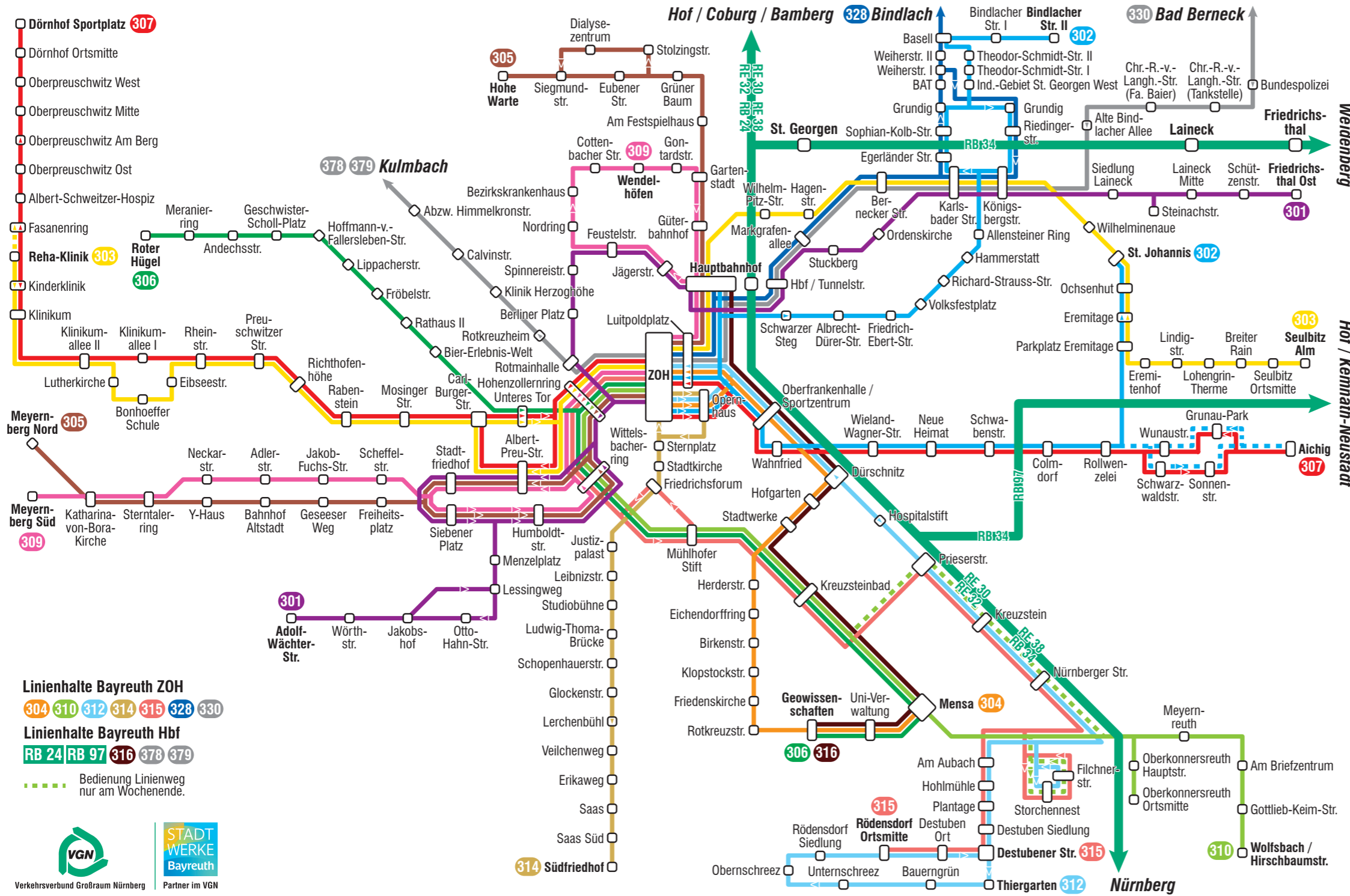
1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12



# Nahverkehrsplan für die Stadt Bayreuth

Abb. 03-I  
Liniennetz  
Tagverkehr

Legende:

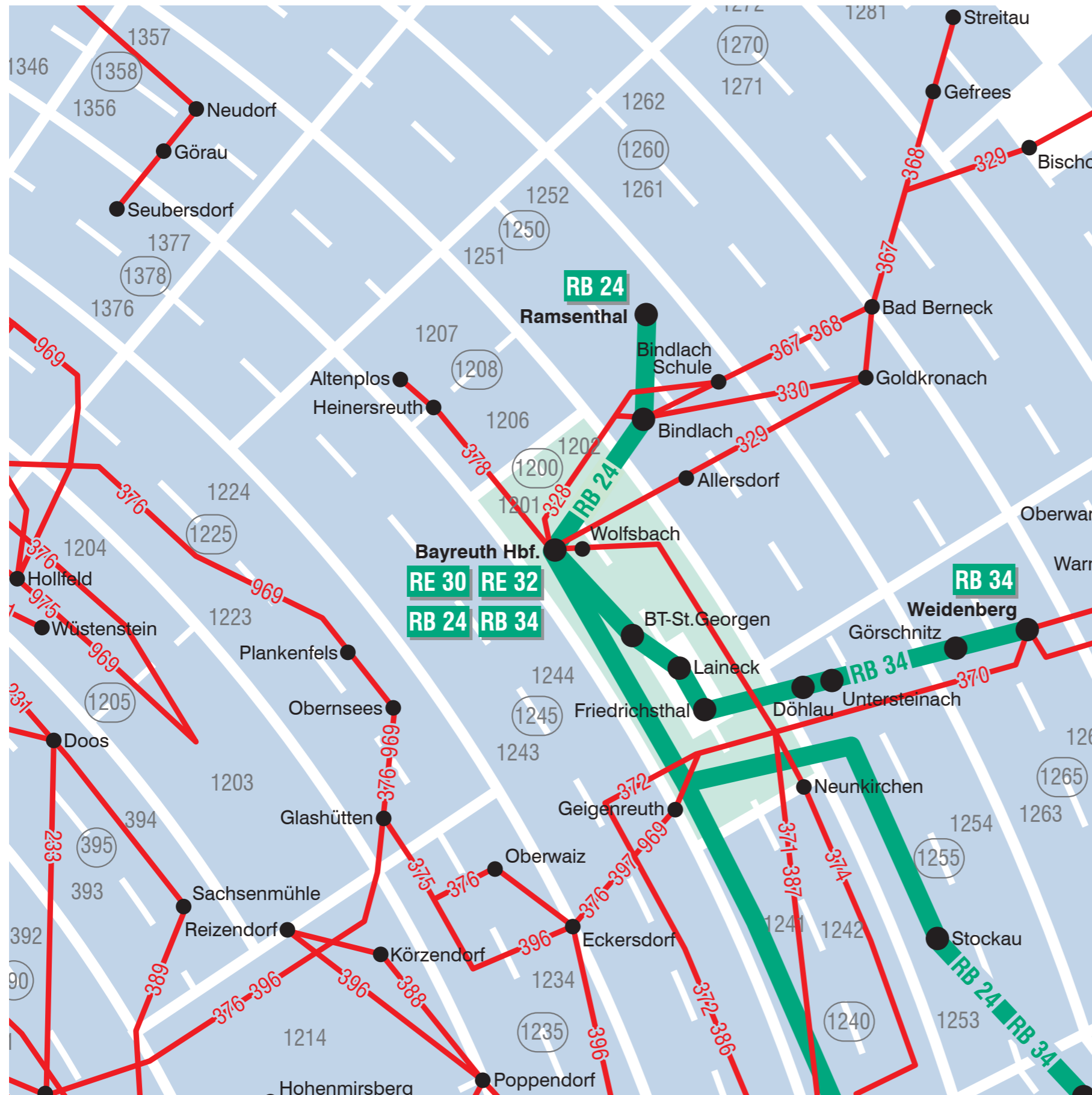


# Nahverkehrsplan für die Stadt Bayreuth

Abb. 03-II  
Tarifzonenplan

Legende:

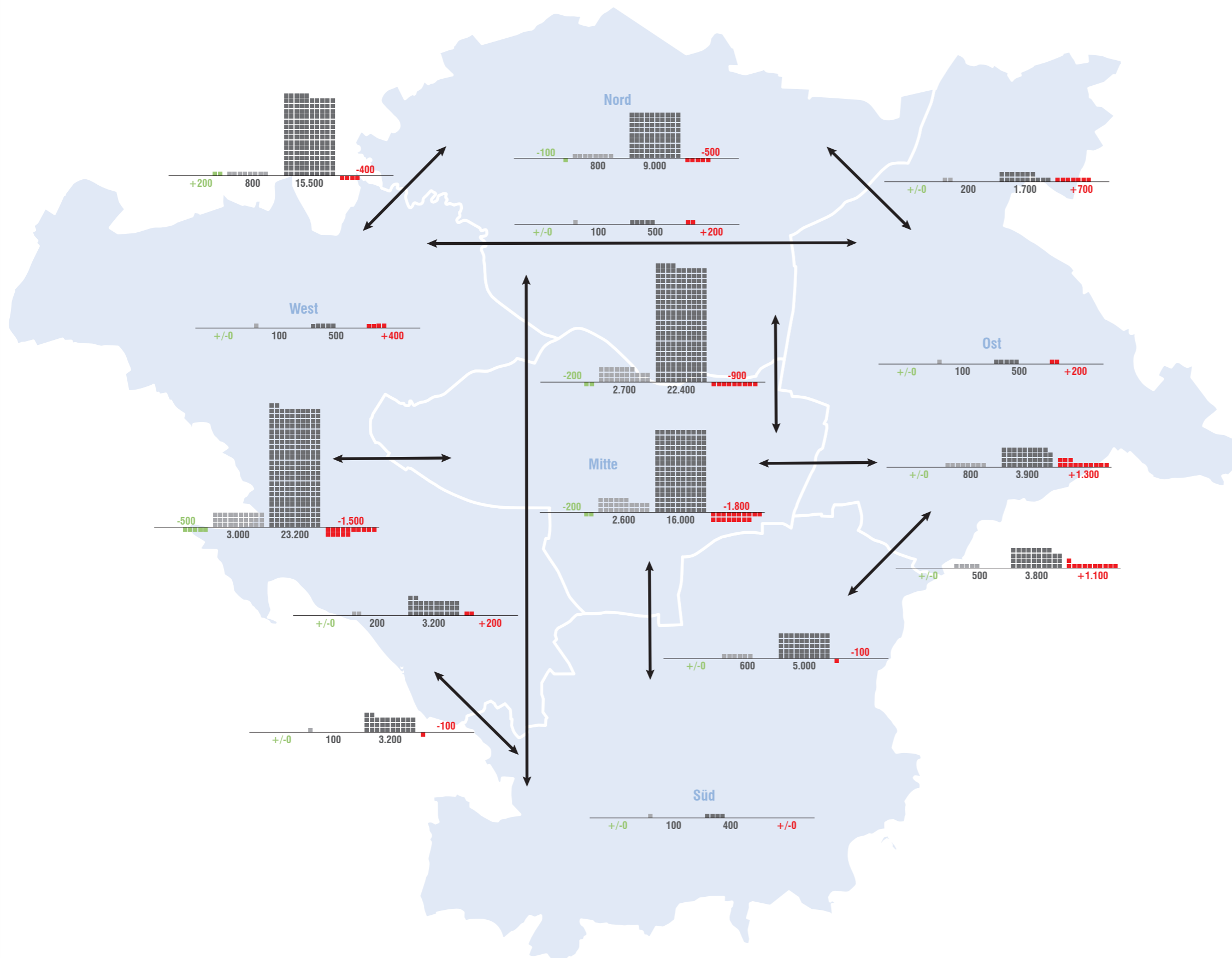
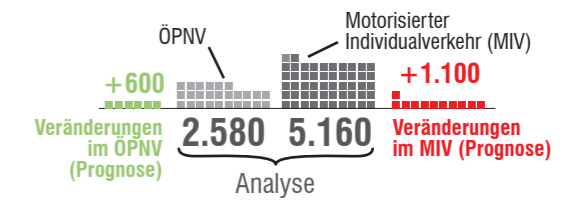
- Teilzone
- Teilzonengrenze
- Zonengrenze
- Neutrale Zone
- Teilzone
- Zone {
  - 981 Teilzonennummer
  - 980 Zonennummer
  - 982 Teilzonennummer
- S-Bahn  
R-Bahn = Regionalbahn
- Bus
- / Haltestelle/Bahnhof



# Nahverkehrsplan für die Stadt Bayreuth

**Abb. 04-I**  
**Gesamtverkehrsprognose**  
**Binnenverkehr**

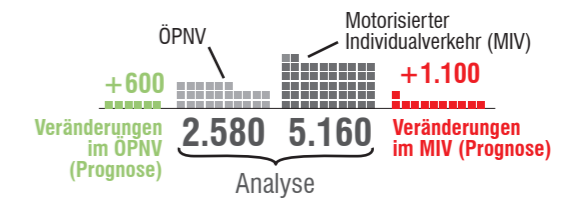
Legende:



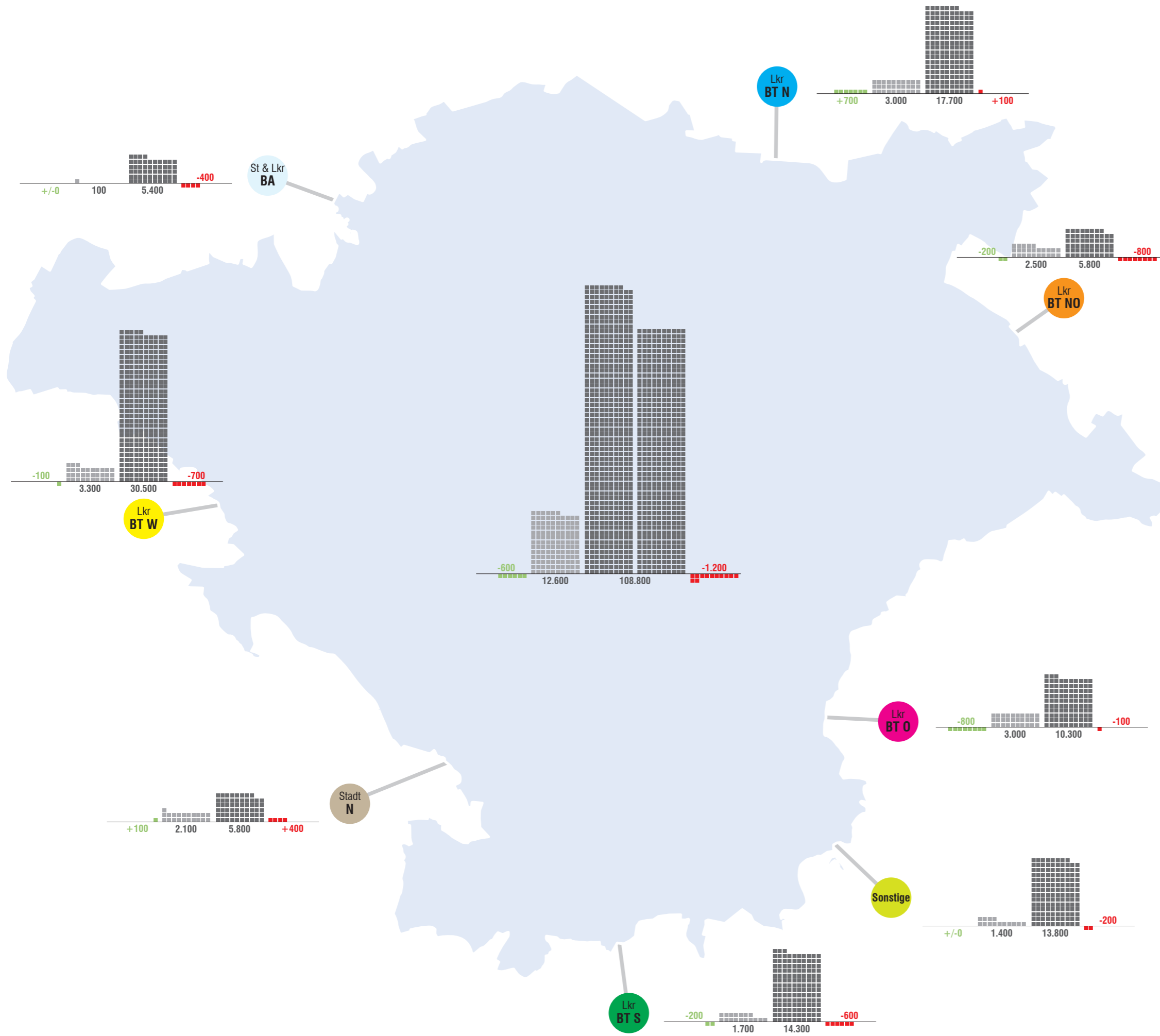
# Nahverkehrsplan für die Stadt Bayreuth

Abb. 04-II  
Gesamtverkehrsprognose  
ein- und ausbrechender Verkehr

Legende:



Ein Kästchen entspricht 100 Fahrten



# 11. Tabellen

Tabelle 1:	Zusammenfassung der Kriterien
Tabelle 2:	Einwohner, Fläche und Siedlungsdichte nach Verkehrszellen
Tabelle 3:	Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Ein- und Auspendler
Tabelle 4:	Schulen und Schüler, Hochschulen und Studierende
Tabelle 5:	Bahnstrecken und öffentliche Buslinien nach § 42 PBefG
Tabelle 6:	Fahrgäste pro Tag auf den einzelnen Linien
Tabelle 7:	Freigestellte Schülerverkehre und Berufsverkehre nach § 43 PBefG
Tabelle 8:	Park & Ride- (P+R) bzw. Bike & Ride (B+R)-Plätze
Tabelle 9:	Erschließung und Gebietstypen
Tabelle 10:	Erreichbarkeit ZOH/City (ZO1)
Tabelle 11:	Erreichbarkeit Hauptbahnhof (ZO2)
Tabelle 12:	Erreichbarkeit Universität (ZO3)
Tabelle 13:	Erreichbarkeit Klinikum (ZO4)
Tabelle 14:	Erreichbarkeit Klinikum Hohe Warte (ZO5)
Tabelle 15:	Erreichbarkeit Industriegebiet St. Georgen Ost (ZO6)
Tabelle 16:	Erreichbarkeit Industriegebiet St. Georgen West (ZO7)
Tabelle 17:	Erreichbarkeit Oberzentrum Nürnberg (ZO8)
Tabelle 18:	Erreichbarkeit Oberzentrum Kulmbach (ZO9)
Tabelle 19:	Bedienungshäufigkeit
Tabelle 20:	Zusammenfassung
Tabelle 21:	Bevölkerungsvorausberechnung
Tabelle 22:	Zentrale Haltestellen pro Verkehrszelle
Tabelle 23:	Beteiligung der Verkehrsunternehmen (Stellungnahmen)
Tabelle 24:	Sonstige Stellungnahmen

# Nahverkehrsplan Stadt Bayreuth

Tabelle 1: Zusammenfassung der Kriterien

<b>Erschließung</b>	Haltestelleneinzugsbereich		<b>Bushaltestellen: 300 m</b>	
			<b>Bahnhaltepunkte: 600 m</b>	
<b>Erreichbarkeit</b>	Zeitfenster	Mo-Fr	Hinfahrt	06.00 - 08.00 Uhr
			Rückfahrt	12.00 - 13.30 Uhr 15.30 - 18.30 Uhr
		Sa	Hinfahrt	07.00 - 09.00 Uhr
			Rückfahrt	12.00 - 13.30 Uhr 15.30 - 18.30 Uhr
		So	Hinfahrt	08.00 - 10.00 Uhr
			Rückfahrt	12.00 - 13.30 Uhr 15.30 - 18.30 Uhr
	Zentrale Orte im Stadtgebiet	Zielorte	ZOH, Hauptbahnhof, Universität, Klinikum, Hohe Warte, Industriegebiet St. Georgen Ost, Industriegebiet St. Georgen West	
		Beförderungszeit	RW: 30 min (GW: 40 min)	
		Reisezeit	RW: 40 min (GW: 50 min)	
	Zentrale Orte außerhalb des Stadtgebiets	Zielorte	Nürnberg, Kulmbach	
		Beförderungszeit	<b>Nürnberg:</b>	
			RW: 80 min (GW: 110 min)	
Reisezeit		<b>Kulmbach:</b>		
		RW: 50 min (GW: 80 min)		
Umstiege		Umsteigezeit	RW: 10 min (GW: 15 min)	
	Anzahl	Max. 1 Umstieg im Stadtbereich, sonst max. 2 Umstiege		
<b>Bedienungshäufigkeit</b>	Verkehrszeiten	Montag - Freitag	<b>Hauptverkehrszeit (HVZ)</b> - 06.01 Uhr bis 20.30 Uhr <b>Schwachverkehrszeit (SVZ)</b> - 05.00 Uhr bis 06.00 Uhr - 20.31 Uhr bis 00.00 Uhr (Fr. bis 02.00 Uhr)	
		Samstag	<b>Nebenverkehrszeit (NVZ)</b> - 08.01 Uhr bis 19.30 Uhr <b>Schwachverkehrszeit (SVZ)</b> - 06.00 Uhr bis 08.00 Uhr - 19.31 Uhr bis 02.00 Uhr	
		Sonn-/Feiertag	<b>Nebenverkehrszeit (NVZ)</b> - 11.01 Uhr bis 19.30 Uhr <b>Schwachverkehrszeit (SVZ)</b> - 08.00 Uhr bis 11.00 Uhr - 19.31 Uhr bis 00.00 Uhr	
	Verkehrsangebot in Taktfolgen (Minuten)	<b>Oberzentren ohne Verdichtung</b>		
		<b>Kernbereich:</b>		
		- HVZ: RW: 10 (GW: 20) - NVZ: RW: 10 (GW: 20) - SVZ: RW: 30 (GW: 60)		
		<b>Gebiete mit hoher Nutzungsdichte:</b>		
	- HVZ: RW: 20 (GW: 40) - NVZ: RW: 20 (GW: 40) - SVZ: RW: 30 (GW: 60)			
	<b>Gebiete mit mittlerer Nutzungsdichte:</b>			
- HVZ: RW: 30 (GW: 60) - NVZ: RW: 30 (GW: 60) - SVZ: RW: 30 (GW: 60)				
<b>Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte:</b>				
- HVZ: RW: 30 (GW: 60) - NVZ: RW: 60 (GW: 120) - SVZ: RW: 60 (GW: 120)				
<b>Auslastung</b>	Besetzungsgrad	NVZ: 50 %		
		Spitzenstunde: 65 % (Einzelfahrten bis 100 %)		
	Tagesauslastung	Kundenorientierte Sichtweise: > 30 % (Prüfung von Maßnahmen zur Verringerung der Auslastung)		
Betriebswirtschaftliche Sichtweise: < 15 % (Prüfung von Maßnahmen zur Erhöhung der Auslastung)				

## Nahverkehrsplan Stadt Bayreuth

Tabelle 2: Einwohner, Fläche und Siedlungsdichte nach Verkehrszellen

VZ-Nr.	Verkehrszelle	Gebietstyp	Einwohner	Fläche in km <sup>2</sup>	EW/km <sup>2</sup>
1	City-West	Kernbereich	1.049	0,24	4.335
2	City-Nord	Kernbereich	882	0,14	6.401
3	City-Ost	Kernbereich	1.928	0,27	7.170
4	City-Süd	Kernbereich	1.221	0,30	4.027
5	Moritzhöfen	Hohe Nutzungsdichte	855	0,19	4.403
6	Rathenaustraße/Leuschnerstraße	Hohe Nutzungsdichte	1.420	0,16	8.728
7	Schwindstraße	Hohe Nutzungsdichte	2.908	0,29	10.164
8	Röhrensee/Gewerbegebiet Glocke	Hohe Nutzungsdichte	414	0,40	1.042
9	Altstadt	Hohe Nutzungsdichte	2.483	0,34	7.264
10	Erlanger Straße	Hohe Nutzungsdichte	1.551	0,30	5.136
11	Bamberger Straße	Hohe Nutzungsdichte	1.757	0,40	4.380
12	Y-Haus	Hohe Nutzungsdichte	1.232	0,21	5.776
13	Kreuz	Hohe Nutzungsdichte	2.140	0,47	4.560
14	Hetzennest	Hohe Nutzungsdichte	2.150	0,46	4.658
15	Geschwister-Scholl-Platz/Meranierring	Hohe Nutzungsdichte	1.721	0,40	4.309
16	Hindenburgstraße	Hohe Nutzungsdichte	276	0,24	1.158
17	Herzoghöhe/Untere Rotmainaue	Mittlere Nutzungsdichte	1.360	1,14	1.191
18	Gewerbegebiet Neue Spinnerei	Hohe Nutzungsdichte	94	0,32	297
19	Neuer Weg	Kernbereich	2.164	0,29	7.485
20	Feustelstraße/Meistersingerstraße	Hohe Nutzungsdichte	1.863	0,24	7.775
21	Wendelhöfen/Nördliche Gartenstadt	Niedrige Nutzungsdichte	988	3,00	330
22	Gravenreutherstraße/Furtwänglerstraße	Hohe Nutzungsdichte	1.956	0,56	3.471
23	Hohe Warte/Hussengut	Mittlere Nutzungsdichte	1.996	3,14	636
24	Hauptbahnhof/Burg	Kernbereich	1.591	0,39	4.055
25	Nördliche Hammerstatt/Stuckberg	Hohe Nutzungsdichte	1.945	0,26	7.481
26	St. Georgen	Hohe Nutzungsdichte	1.301	0,38	3.450
27	Albrecht-Dürer-Straße/Bernecker Straße	Hohe Nutzungsdichte	1.075	0,46	2.338
28	Insel	Mittlere Nutzungsdichte	1.324	0,68	1.938
29	Industriegebiet-West	Mittlere Nutzungsdichte	26	0,68	38
30	Industriegebiet-Ost/SO Logistik	Mittlere Nutzungsdichte	35	1,50	23
31	Laineck	Hohe Nutzungsdichte	1.447	0,89	1.634
32	Oschenberg/Friedrichsthal/Rodersberg	Mittlere Nutzungsdichte	958	3,72	258
33	Hammerstatt/Sportzentrum	Hohe Nutzungsdichte	758	0,40	1.900
34	Wilhelminenaue	Hohe Nutzungsdichte	1.344	0,90	1.492
35	Neue Heimat/Schulzentrum Ost	Hohe Nutzungsdichte	3.438	0,75	4.562
36	Colmdorf/Pfaffenleck	Mittlere Nutzungsdichte	475	1,14	417
37	St. Johannis	Mittlere Nutzungsdichte	1.017	2,00	509
38	Seulbitz	Mittlere Nutzungsdichte	837	5,30	158
39	Aichig	Mittlere Nutzungsdichte	1.593	1,85	860
40	Nürnberger Straße/Universitätsstraße	Hohe Nutzungsdichte	1.511	0,38	4.023
41	Kreuzstein	Mittlere Nutzungsdichte	411	0,45	906
42	Birken	Hohe Nutzungsdichte	3.282	0,60	5.515
43	Universität	Hohe Nutzungsdichte	0	0,90	0
44	Quellhöfe	Niedrige Nutzungsdichte	408	0,56	728
45	Oberkonnersreuth/Storchennest/Hohlmühle	Mittlere Nutzungsdichte	2.224	4,64	479
46	Wolfsbach	Niedrige Nutzungsdichte	656	3,19	206
47	Destuben/Thiergarten/Rödendorf	Niedrige Nutzungsdichte	571	7,20	79
48	Glocke	Mittlere Nutzungsdichte	1.496	0,50	3.002
49	Saas	Mittlere Nutzungsdichte	1.786	2,71	660
50	Jakobshof	Niedrige Nutzungsdichte	94	2,98	32
51	Meyernberg	Hohe Nutzungsdichte	2.763	0,99	2.794
52	Klinikum/Bodenseering	Hohe Nutzungsdichte	2.067	0,95	2.172
53	Roter Hügel/Oberobsang	Mittlere Nutzungsdichte	1.010	1,06	950
54	Oberpreuschwitz/Dörnhof	Niedrige Nutzungsdichte	1.274	4,66	274
<b>gesamt</b>			<b>73.125</b>	<b>67</b>	<b>1.099</b>

Stand: März 2021

Quelle: Stadt Bayreuth

## Nahverkehrsplan Stadt Bayreuth

Tabelle 3: Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Ein- und Auspendler

### Einpendler

Wohnort	Pendler
Bindlach	1.770
Kulmbach	1.142
Eckersdorf	1.125
Weidenberg	1.115
Pegnitz	993
Speichersdorf	885
Heinersreuth	878
Mistelgau	878
Creußen	847
Goldkronach	724
Neudrossenfeld	600
Bad Berneck i.Fichtelgebirge	585
Hummeltal	561
Hollfeld	495
Himmelkron	388
Mistelbach	383
Pottenstein	383
Ahorntal	372
Hof	344
Gefrees	342
Waischenfeld	329
Glashütten	298
Nürnberg	295
Thurnau	288
Seybothenreuth	282
Gesees	280
Warmensteinach	258
Neuenmarkt	254
Haag	239
Kemnath	226
Emtmannsberg	226
Bamberg	225
Münchberg	225
Kirchenpingarten	221
Mainleus	210
Auerbach i.d.OPf.	203
Bischofsgrün	187
Trebgast	173
Harsdorf	171
Berlin	165
Fichtelberg	154
Kirchenthumbach	147
Prebitz	144
Wirsberg	141
Plankenfels	130
Marktredwitz	130
Helmbrechts	125
Marktschorgast	123
Kulmain	122
München	121
Schnabelwaid	120
Immenreuth	119
Aufseß	107
Kasendorf	107

### Auspendler

Arbeitsort	Pendler
Bindlach	838
Nürnberg	607
Kulmbach	577
München	501
Weidenberg	266
Pegnitz	244
Bamberg	243
Himmelkron	205
Heinersreuth	187
Berlin	179
Hof	177
Creußen	170
Vorbach	154
Kemnath	149
Mistelgau	140
Eckersdorf	131
Bad Berneck i.Fichtelgebirge	129
Neudrossenfeld	124
Auerbach i.d.OPf.	116

## Nahverkehrsplan Stadt Bayreuth

Tabelle 4: Schulen und Schüler, Hochschulen und Studierende

### Schulen

Schulart	Schule	Schüler	gesamt
Grundschulen	Graser-Grundschule	239	1.902
	Grundschule Bayreuth-Herzoghöhe	269	
	Grundschule Bayreuth-Laineck	57	
	Grundschule Bayreuth-Lerchenbühl	197	
	Grundschule Bayreuth-Meyernberg	193	
	Grundschule Bayreuth-St.-Georgen	260	
	Grundschule Bayreuth-St.-Johannis	176	
	Jean-Paul-Grundschule	153	
	Luitpold-Grundschule	294	
	Private Grundschule Schloss Thiergarten	64	
Grund- und Mittelschulen	Private Montessori-Schule Bayreuth	183	183
Mittelschulen	Albert-Schweitzer-Mittelschule	256	830
	Mittelschule Bayreuth-Altstadt	246	
	Mittelschule Bayreuth-St. Georgen	328	
Realschulen	Staatliche Realschule I (Alexander-von-Humboldt-Realschule)	633	1.190
	Staatliche Realschule II (Johannes-Kepler-Realschule)	557	
Wirtschaftsschulen	Private Wirtschaftsschule	114	416
	Städtische Wirtschaftsschule	302	
Gymnasien	Graf-Münster-Gymnasium	889	4.144
	Gymnasium Christian-Ernestinum	655	
	Markgräfin-Wilhelmine-Gymnasium	906	
	Richard-Wagner-Gymnasium	811	
	Städtisches Wirtschaftswissenschaftliches Gymnasium	883	
Fachoberschulen/ Berufoberschulen	Staatliche Fachoberschule	562	632
	Staatliche Berufoberschule	70	
Berufsschulen/ Berufsfachschulen	Staatl. Berufsschule I	1.668	6.103
	Staatl. Berufsschule II	1.412	
	Staatliches Berufliches Schulzentrum <sup>1</sup>	399	
	Berufsfachschulen des BRK <sup>2</sup>	181	
	Berufsfachschulen der Gemeinnützigen Gesellschaft für soziale Dienste <sup>3</sup>	184	
	Berufsfachschulen des Klinikums <sup>4</sup>	309	
	Berufsfachschulen der bfz <sup>5</sup>	136	
	Berufsfachschulen der Gesundheitseinrichtungen des Bezirks Oberfranken <sup>6</sup>	80	
	Landwirtschaftliche Lehranstalten des Bezirks Oberfranken <sup>7</sup>	1.700	
multi lingua Berufsfachschule für Fremdsprachenberufe	34		
Fachakademien	Private Fachakademie für Sozialpädagogik der GGSD	9	25
	Staatliche Fachakademie für Sozialpädagogik	16	
Förderschulen	Dietrich-Bonhoeffer-Schule (privates sonderpädagogisches Förderzentrum)	276	741
	Dr. Kurt-Blaser-Schule (privates Förderzentrum)	163	
	Janusz-Korczak-Schule (privates Förderzentrum)	31	
	Klinikschule Oberfranken (staatliche Schule für Kranke)	99	
	Markgrafenschule (Förderzentrum)	131	
	Staatliche Berufsschule zur sonderpädagogischen Förderung	41	
<b>gesamt</b>		<b>16.166</b>	

<sup>1</sup> Staatliche Berufsschule III, Staatliche Berufsfachschulen für Ernährung und Versorgung, Kinderpflege und Sozialpflege

<sup>2</sup> Berufsfachschulen für Altenpflege, Altenpflegehilfe, Notfallsanitäter und Pflege

<sup>3</sup> Berufsfachschulen für Diätassistenten, Heilerziehungspflege, Heilerziehungspflegehilfe und Ergotherapie

<sup>4</sup> Berufsfachschulen für medizinisch-technische Laboratoriumsassistenten, Kinderkrankenpflege, Krankenpflege, Krankenpflegehilfe, Pflege und Physiotherapie

<sup>5</sup> Berufsfachschulen für Altenpflege, Altenpflegehilfe und Pflege

<sup>6</sup> Berufsfachschulen für Krankenpflege und Pflege

<sup>7</sup> ca.-Angabe für 2019

Stand: Schuljahr 2020/2021

### Hochschulen

Schulart	Schule	Studierende
Universitäten	Universität Bayreuth	13.500
Hochschulen	Hochschule für evangelische Kirchenmusik	45
<b>gesamt</b>		<b>13.545</b>

Stand: Wintersemester 2018/2019

## Nahverkehrsplan Stadt Bayreuth

Tabelle 5: Bahnstrecken und öffentliche Buslinien nach § 42 PBefG

Linien-Nr.	Linienverlauf (Bahn)	Verkehrsunternehmen	Konzessions-ende	Betriebsleistung in Tausend Kilometern			
				Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
RB 24	Teilstrecke West: Schney – Lichtenfels – Burgkunstadt – Mainroth Teilstrecke Ost: Ramsenthal/Weidenberg – Bayreuth – Kirchenlaibach – Haidenaab-Göppmannsbühl	Agilis	09.12.2023	507,2	174,8	129,0	150,2
RB 34	(Schney – Lichtenfels –) Kirchenlaibach – Bayreuth – Weidenberg	Agilis	09.12.2023	215,4	74,1	53,5	63,8
RE 30	Nürnberg – Hersbruck (re Pegn) – Pegnitz – Bayreuth	DB	09.12.2023	342,4	117,8	89,1	103,6
RE 32	Nürnberg – Hersbruck (re Pegn) – Pegnitz – Bayreuth – Burgkunstadt – Hochstadt-Marktzeuln – Lichtenfels – Bamberg	DB	09.12.2023	504,6	175,3	117,0	143,2
RE 38	Lichtenfels – Hochstadt-Marktzeuln – Burgkunstadt – Bayreuth	DB	09.12.2023	215,3	74,1	64,6	77,0

Linien-Nr.	Linienverlauf (Bus)	Verkehrsunternehmen	Konzessions-ende	Betriebsleistung in Tausend Kilometern (inkl. Rufbus)			
				Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
301	Bayreuth Jakobshof – ZOH – Hbf – Laineck – Friedrichsthal	Stadtwerke BT	31.12.2026	156,4	53,3	24,1	14,6
302	Bayreuth Industriegebiet – Hammerstatt – Hbf – ZOH – Aichig – St. Johannis	Stadtwerke BT	31.12.2026	131,3	43,5	29,9	14,2
302s	Bayreuth ZOH / Hbf – Wirtschaftswissenschaftliches Gymn. – Markgräfin-Wilhelmine-Gymn. – Schulzentrum Ost/Gymn. Christian Ernestinum	Stadtwerke BT	31.12.2026	8,4	k.A.	k.A.	k.A.
303	Bayreuth Seulbitz – Hbf – ZOH – Klinikum – Reha-Klinik	Stadtwerke BT	31.12.2026	160,9	53,4	24,2	23,1
304	Bayreuth ZOH – Birken – Universität	Stadtwerke BT	31.12.2026	76,6	26,1	11,7	7,3
305	Bayreuth Hohe Warte – Hbf – ZOH – Meyernberg/Nord	Stadtwerke BT	31.12.2026	130,3	42,1	18,4	11,4
306	Bayreuth Roter Hügel – ZOH – Campus	Stadtwerke BT	31.12.2026	136,6	41,8	7,9	4,8
307	(Bayreuth Aichig –) ZOH – Klinikum – Dörnhof	Stadtwerke BT	31.12.2026	145,8	45,8	14,7	12,9
308	Bayreuth ZOH – Hbf – Industriegebiet Nord – (Bindlach)	Stadtwerke BT	31.12.2026	1,1	0,4	k.A.	k.A.
309	Bayreuth Wendelhöfen – Hbf – ZOH – Meyernberg/Süd	Stadtwerke BT	31.12.2026	37,2	12,5	5,8	k.A.
310	Bayreuth ZOH – Storchennest – Wolfsbach	Stadtwerke BT	31.12.2026	72,7	25,4	22,9	18,7
311	Bayreuth ZOH – Oberkonnersreuth – Wolfsbach	Stadtwerke BT	31.12.2026	23,1	7,4	k.A.	k.A.
312	Bayreuth ZOH – Hohlmühle – Destuben – Thiergarten – Rödendorf – ZOH	Stadtwerke BT	31.12.2026	75,8	26,1	20,7	13,8
313	Bayreuth ZOH – Maintalsiedlung	Stadtwerke BT	31.12.2026	1,6	0,1	k.A.	k.A.
314	Bayreuth ZOH – Saas – Südfriedhof	Stadtwerke BT	31.12.2026	87,3	29,5	12,7	7,9
315	Bayreuth ZOH – Storchennest – Hohlmühle – Destuben	Stadtwerke BT	31.12.2026	47,9	16,5	11,5	6,4
316	Bayreuth HBF – Campus	Stadtwerke BT	31.12.2026	27,4	9,4	k.A.	k.A.
321	Bayreuth ZOH – Hbf – Hohe Warte – Hbf – ZOH	Stadtwerke BT	31.12.2026	8,3	2,9	4,4	5,4
322	Bayreuth ZOH – Hbf – Hammerstatt – Aichig – St. Johannis – Laineck	Stadtwerke BT	31.12.2026	35,8	11,9	16,0	24,8
323	Bayreuth ZOH – Saas – Birken – ZOH	Stadtwerke BT	31.12.2026	9,9	3,4	5,6	5,5
324	Bayreuth ZOH – Meyernberg – Jakobshof – ZOH	Stadtwerke BT	31.12.2026	13,4	4,6	6,1	9,0
325	Bayreuth ZOH – Roter Hügel – Klinikum – ZOH	Stadtwerke BT	31.12.2026	13,6	4,7	6,3	9,2
326	Bayreuth ZOH – Oberfrankenhalle – Campus – ZOH	Stadtwerke BT	31.12.2026	14,3	4,9	6,3	9,9
327	Bayreuth ZOH – Donndorf – Eckersdorf	Stadtwerke BT	31.12.2026	k.A.	k.A.	k.A.	0,8
328	Bayreuth ZOH – Bindlach Bf – Bayreuth Hbf – ZOH	OVF	30.11.2029	79,5	27,4	6,5	k.A.
329	Bayreuth – Nemmersdorf – Bad Berneck – Bischofsgrün – Fichtelberg	OVF	30.11.2029	220,4	65,8	24,6	36,8
330	Bayreuth – Bindlach / Goldkronach – Bad Berneck	OVF	30.11.2029	94,5	32,5	22,6	19,2
366	Bayreuth ZOH – Bad Berneck / Ramsenthal	OVF	31.05.2023	12,6	2,9	k.A.	k.A.
367	Bayreuth – Bad Berneck – Gefrees	OVF	30.11.2029	129,7	34,7	14,7	13,2
368	Bayreuth – Bindlach – Bad Berneck – Abzw. Zettlitz	OVF / Bachstein	31.03.2027	33,8	11,7	9,8	7,9
369	Bayreuth – Weidenberg – Warmensteinach – Fichtelberg/Mehlmeisel – Bischofsgrün	Heser	31.12.2024	184,3	58,0	32,5	44,4
370	Fuchsendorf – Weidenberg – Bayreuth	Hammon	31.08.2025	43,6	7,5	k.A.	k.A.
371	Bayreuth – Creußen – Oberbibrach	OVF	30.11.2029	24,6	4,6	k.A.	k.A.

Linien-Nr.	Linienverlauf (Bus)	Verkehrsunternehmen	Konzessions- ende	Betriebsleistung in Tausend Kilometern (inkl. Rufbus)			
				Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
372	Bayreuth – Gesees – Haag – Lindenhardt	OVF	30.11.2029	107,3	35,1	12,7	15,6
373	Bayreuth – Eckersdorf – Oberwaiz	OVF	31.05.2023	32,7	9,8	3,0	k.A.
374	Bayreuth – Emtmannsberg – Birk – Bayreuth	Depser	31.12.2030	28,6	7,9	k.A.	k.A.
375	Bayreuth – Eckersdorf / Pettendorf – Obersees / Glashütten	OVF	30.11.2029	143,5	47,9	25,2	27,8
376	Bayreuth Hbf – Donndorf – Glashütten – Plankenfels – Hollfeld	OVF	31.05.2023	239,5	55,1	20,4	27,8
378	Bayreuth – Heinersreuth – Dürrwiesen (gültig bis 31.03.2022)	OVF	31.05.2023	29,5	5,1	2,3	2,4
378.1	Bayreuth – Heinersreuth – Dürrwiesen (gültig ab 01.04.2022)	OVF	31.05.2023	49,1	17,4	5,6	5,3
378.2	Bayreuth – Heinersreuth – Dürrwiesen (gültig ab 01.04.2022)	OVF	31.05.2023	8,1	2,7	k.A.	k.A.
386	Pegnitz – Bernheck – Plech – Weidensees – Betzenstein	OVF	30.11.2029	123,2	28,3	16,2	15,4
387	Pegnitz – Creußen – Bayreuth	OVF	30.11.2029	30,7	7,2	2,0	2,0
396	Bayreuth – Mistelbach / Eckersdorf – Gößweinstein	OVF	30.11.2029	141,2	45,3	10,5	17,4
397	Bayreuth – Pottenstein – Gößweinstein	OVF	30.11.2029	60,8	20,9	k.A.	k.A.
399.1	Bayreuth – Pegnitz – Pottenstein – Hollfeld – Sanspareil – Kulmbach (Schlösserlinie)	OVF	30.04.2023	k.A.	k.A.	8,9	11,0
<b>Nicht in den VGN integrierte Linien</b>							
6281	Kemnath – Kirchenlaibach – Bayreuth	RBO	22.05.2027	<i>keine Daten vorhanden</i>			
8435	Bayreuth – Hollfeld – Thurnau – Kulmbach	OVF	30.11.2027	<i>keine Daten vorhanden</i>			

k.A. = kein Angebot

Stand: September 2022

## Nahverkehrsplan Stadt Bayreuth

Tabelle 6: Fahrgäste pro Tag auf den einzelnen Linien

Linien-Nr.	Linienverlauf	Fahrgäste Schultag	Fahrgäste Ferntag	Fahrgäste Samstag	Fahrgäste Sonntag
301	Bayreuth Jakobshof – ZOH – Hbf – Laineck – Friedrichsthal	4.515	2.653	1.479	425
302	Bayreuth Industriegebiet – Hammerstatt – Hbf – ZOH – Aichig – St. Johannis	2.702	1.769	1.717	339
302s	Bayreuth ZOH / Hbf – Wirtschaftswissenschaftliches Gymn. – Markgräfin-Wilhelmine-Gymn. – Schulzentrum Ost/Gymn. Christian Ernestinum	976	-	-	-
303	Bayreuth Seulbitz – Hbf – ZOH – Klinikum – Reha-Klinik	2.390	1.619	916	346
304	Bayreuth ZOH – Birken – Universität	1.841	731	816	284
305	Bayreuth Hohe Warte – Hbf – ZOH – Meyernberg/Nord	4.231	2.214	1.559	501
306	Bayreuth Roter Hügel – ZOH – Campus	3.033	2.022	721	162
307	(Bayreuth Aichig –) ZOH – Klinikum – Dörnhof	2.436	1.292	636	-
308	Bayreuth ZOH – Hbf – Industriegebiet Nord – (Bindlach)	8	5	-	-
309	Bayreuth Wendelhöfen – Hbf – ZOH – Meyernberg/Süd	466	395	236	-
310	Bayreuth ZOH – Storchennest – Wolfsbach	472	300	303	-
311	Bayreuth ZOH – Oberkonnersreuth – Wolfsbach	142	42	-	-
312	Bayreuth ZOH – Hohlmühle – Destuben – Thiergarten – Rödensdorf – ZOH	398	154	91	-
313	Bayreuth ZOH – Maintalsiedlung	40	-	-	-
314	Bayreuth ZOH – Saas – Südfriedhof	1.728	1.026	676	212
315	Bayreuth ZOH – Storchennest – Hohlmühle – Destuben	466	266	256	86
316	Bayreuth HBF – Campus	268	122		
321	Bayreuth ZOH – Hbf – Hohe Warte – Hbf – ZOH	78	68	162	173
322	Bayreuth ZOH – Hbf – Hammerstatt – Aichig – St. Johannis – Laineck	172	179	287	492
323	Bayreuth ZOH – Saas – Birken – ZOH	62	41	112	112
324	Bayreuth ZOH – Meyernberg – Jakobshof – ZOH	172	143	303	285
325	Bayreuth ZOH – Roter Hügel – Klinikum – ZOH	226	159	362	341
326	Bayreuth ZOH – Oberfrankenhalle – Campus – ZOH	200	153	231	230
327	Bayreuth ZOH – Donndorf – Eckersdorf	-	-	-	8
328	Bayreuth ZOH – Bindlach Bf – Bayreuth Hbf – ZOH	959	578	205	-
329	Bayreuth – Nemmersdorf – Bad Berneck – Bischofsgrün – Fichtelberg	675	317	90	66
330	Bayreuth – Bindlach / Goldkronach – Bad Berneck	215	131	80	-
368	Bayreuth – Bindlach – Bad Berneck – Abzw. Zettlitz	242	68	79	26
372	Bayreuth – Gesees – Haag – Lindenhardt	295	130	26	-
373	Bayreuth – Eckersdorf – Oberwaiz	443	82	24	-
375	Bayreuth – Eckersdorf / Pettendorf – Obersees / Glashütten	309	143	109	21
376	Bayreuth Hbf – Donndorf – Glashütten – Plankenfels – Hollfeld	740	252	63	27
378	Bayreuth – Heinersreuth – Dürrwiesen (gültig bis 31.03.2022)	1.028	656	104	38
396	Bayreuth – Mistelbach / Eckersdorf – Gößweinstein	269	100	-	-
397	Bayreuth – Pottenstein – Gößweinstein	190	102	-	-

Erhebungszahlen sind nur für ausgewählte Linien und Tage vorhanden.

Quelle: VE2017

# Nahverkehrsplan Stadt Bayreuth

## Tabelle 7: Freigestellte Schülerverkehre und Berufsverkehre nach § 43 PBefG

### Freigestellte Schülerverkehre an weiterführenden Schulen

nicht vorhanden.

### Berufsverkehre

Linienverlauf	Verkehrsunternehmer	Betreiber
Kulmbach - Bayreuth	AGT Busvermietung & Touristik GmbH	Amazon Logistik Bayreuth GmbH
Neuenmarkt - Bad Berneck - Bayreuth		
Bayreuth - Bayreuth		
Pegnitz - Bayreuth		
Hof - Münchberg - Untersteinach - Gefrees - Bayreuth		

Stand: 11.07.2022

## Nahverkehrsplan Stadt Bayreuth

Tabelle 8: Park & Ride- (P+R) bzw. Bike & Ride (B+R)-Plätze

Ort	Haltestelle	Bahnlinie	Abstellplätze für ...		
			Pkw	Behinderten- pkw	Fahrrad
Bayreuth	Bayreuth Hbf	RB 24, RB 34, RE 30, RE 32, RE 38	102	2	223
Bayreuth	Laineck	RB 24, RB 34	10	-	-

Quelle: VGN GmbH

# Nahverkehrsplan Stadt Bayreuth

Tabelle 9: Erschließung und Gebietstypen

Einzugsbereich von Haltestellen (mindestens 80% der Einwohner)

Bus 300 m

Bahn 600 m

VZ-Nr.	Verkehrszelle	Gebietstyp	Einwohner	Erschlossene Fläche	Handlungsbedarf
1	City-West	Kernbereich	1.049	98%	erfüllt
2	City-Nord	Kernbereich	882	100%	erfüllt
3	City-Ost	Kernbereich	1.928	89%	erfüllt
4	City-Süd	Kernbereich	1.221	97%	erfüllt
5	Moritzhöfen	Hohe Nutzungsdichte	855	92%	erfüllt
6	Rathenaustraße/Leuschnerstraße	Hohe Nutzungsdichte	1.420	92%	erfüllt
7	Schwindstraße	Hohe Nutzungsdichte	2.908	100%	erfüllt
8	Röhrensee/Gewerbegebiet Glocke	Hohe Nutzungsdichte	414	91%	erfüllt
9	Altstadt	Hohe Nutzungsdichte	2.483	100%	erfüllt
10	Erlanger Straße	Hohe Nutzungsdichte	1.551	100%	erfüllt
11	Bamberger Straße	Hohe Nutzungsdichte	1.757	100%	erfüllt
12	Y-Haus	Hohe Nutzungsdichte	1.232	100%	erfüllt
13	Kreuz	Hohe Nutzungsdichte	2.140	98%	erfüllt
14	Hetzennest	Hohe Nutzungsdichte	2.150	85%	erfüllt
15	Geschwister-Scholl-Platz/Meranierring	Hohe Nutzungsdichte	1.721	95%	erfüllt
16	Hindenburgstraße	Hohe Nutzungsdichte	276	100%	erfüllt
17	Herzoghöhe/Untere Rotmainaue	Mittlere Nutzungsdichte	1.360	68%	mittelfristig
18	Gewerbegebiet Neue Spinnerei	Hohe Nutzungsdichte	94	91%	erfüllt
19	Neuer Weg	Kernbereich	2.164	89%	erfüllt
20	Feustelstraße/Meistersingerstraße	Hohe Nutzungsdichte	1.863	98%	erfüllt
21	Wendelhöfen/Nördliche Gartenstadt	Niedrige Nutzungsdichte	988	92%	erfüllt
22	Gravenreutherstraße/Furtwänglerstraße	Hohe Nutzungsdichte	1.956	90%	erfüllt
23	Hohe Warte/Hussengut	Mittlere Nutzungsdichte	1.996	94%	erfüllt
24	Hauptbahnhof/Burg	Kernbereich	1.591	100%	erfüllt
25	Nördliche Hammerstatt/Stuckberg	Hohe Nutzungsdichte	1.945	100%	erfüllt
26	St. Georgen	Hohe Nutzungsdichte	1.301	99%	erfüllt
27	Albrecht-Dürer-Straße/Bernecker Straße	Hohe Nutzungsdichte	1.075	92%	erfüllt
28	Insel	Mittlere Nutzungsdichte	1.324	100%	erfüllt
29	Industriegebiet-West	Mittlere Nutzungsdichte	26	95%	erfüllt
30	Industriegebiet-Ost/SO Logistik	Mittlere Nutzungsdichte	35	80%	erfüllt
31	Laineck	Hohe Nutzungsdichte	1.447	100%	erfüllt
32	Oschenberg/Friedrichsthal/Rodersberg	Mittlere Nutzungsdichte	958	79%	erfüllt
33	Hammerstatt/Sportzentrum	Hohe Nutzungsdichte	758	93%	erfüllt
34	Wilhelminenaue	Hohe Nutzungsdichte	1.344	100%	erfüllt
35	Neue Heimat/Schulzentrum Ost	Hohe Nutzungsdichte	3.438	96%	erfüllt
36	Colmdorf/Pfaffenfleck	Mittlere Nutzungsdichte	475	79%	erfüllt
37	St. Johannis	Mittlere Nutzungsdichte	1.017	83%	erfüllt
38	Seulbitz	Mittlere Nutzungsdichte	837	78%	langfristig
39	Aichig	Mittlere Nutzungsdichte	1.593	76%	langfristig
40	Nürnberger Straße/Universitätsstraße	Hohe Nutzungsdichte	1.511	100%	erfüllt
41	Kreuzstein	Mittlere Nutzungsdichte	411	93%	erfüllt
42	Birken	Hohe Nutzungsdichte	3.282	96%	erfüllt
43	Universität	Hohe Nutzungsdichte	0	100%	erfüllt
44	Quellhöfe	Niedrige Nutzungsdichte	408	96%	erfüllt
45	Oberkonnersreuth/Storchennest/Hohlmühle	Mittlere Nutzungsdichte	2.224	71%	mittelfristig
46	Wolfsbach	Niedrige Nutzungsdichte	656	90%	erfüllt
47	Destuben/Thiergarten/Rödendorf	Niedrige Nutzungsdichte	571	86%	erfüllt
48	Glocke	Mittlere Nutzungsdichte	1.496	80%	erfüllt
49	Saas	Mittlere Nutzungsdichte	1.786	76%	langfristig
50	Jakobshof	Niedrige Nutzungsdichte	94	57%	langfristig
51	Meyernberg	Hohe Nutzungsdichte	2.763	94%	erfüllt
52	Klinikum/Bodenseering	Hohe Nutzungsdichte	2.067	100%	erfüllt
53	Roter Hügel/Oberobsang	Mittlere Nutzungsdichte	1.010	72%	langfristig
54	Oberpreuschwitz/Dörnhof	Niedrige Nutzungsdichte	1.274	91%	erfüllt
<b>nicht ausreichend erschlossen</b>					<b>7</b>

# Nahverkehrsplan Stadt Bayreuth

Tabelle 10: Erreichbarkeit ZOH/City (ZO1)

Voraussetzungen	Richtwert	Grenzwert	Zeitintervall	Mo-Fr	Sa	So
Reisezeit (RZ) max.:	40 min	50 min	Hinfahrt:	06:00-08:00	07:00-09:00	08:00-10:00
Beförderungszeit max.:	30 min	40 min	Rückfahrt 1:	12:00-13:30	12:00-13:30	12:00-13:30
Umsteigezeit max.:	10 min	15 min	Rückfahrt 2:	15:30-18:30	15:30-18:30	15:30-18:30
Anzahl Umstiege max.:	1 mal	1 mal				

VZ-Nr.	Verkehrszelle	Zielort	Einwohner	Handlungsbedarf			
				Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
1	City-West	ZOH/City	1.049	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
3	City-Ost		1.928	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
4	City-Süd		1.221	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
5	Moritzhöfen		855	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
6	Rathenaustraße/Leuschnerstraße		1.420	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
7	Schwindstraße		2.908	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
8	Röhrensee/Gewerbegebiet Glocke		414	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
9	Altstadt		2.483	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
10	Erlanger Straße		1.551	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
11	Bamberger Straße		1.757	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
12	Y-Haus		1.232	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
13	Kreuz		2.140	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
14	Hetzennest		2.150	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
15	Geschwister-Scholl-Platz/Meranierring		1.721	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
16	Hindenburgstraße		276	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
17	Herzoghöhe/Untere Rotmainaue		1.360	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
18	Gewerbegebiet Neue Spinnerei		94	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
19	Neuer Weg		2.164	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
20	Feustelstraße/Meistersingerstraße		1.863	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
21	Wendelhöfen/Nördliche Gartenstadt		988	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
22	Gravenreutherstraße/Furtwänglerstraße		1.956	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
23	Hohe Warte/Hussengut		1.996	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
24	Hauptbahnhof/Burg		1.591	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
25	Nördliche Hammerstatt/Stuckberg		1.945	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
26	St. Georgen		1.301	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
27	Albrecht-Dürer-Straße/Bernecker Straße		1.075	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
28	Insel		1.324	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
29	Industriegebiet-West		26	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
30	Industriegebiet-Ost/SO Logistik		35	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
31	Lainack		1.447	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
32	Oschenberg/Friedrichsthal/Rodersberg		958	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
33	Hammerstatt/Sportzentrum		758	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
34	Wilhelminenaue		1.344	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
35	Neue Heimat/Schulzentrum Ost		3.438	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
36	Colmdorf/Pfaffenleck		475	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
37	St. Johannis		1.017	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
38	Seulbitz		837	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
39	Aichig		1.593	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
40	Nürnbergger Straße/Universitätsstraße		1.511	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
41	Kreuzstein		411	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
42	Birken		3.282	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
43	Universität		1	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
44	Quellhöfe		408	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
45	Oberkonnersreuth/Storchennest/Hohlmühle		2.224	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
46	Wolfsbach		656	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
47	Destuben/Thiergarten/Rödendorf		571	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
48	Glocke		1.496	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
49	Saas		1.786	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
50	Jakobshof		94	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
51	Meyernberg		2.763	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
52	Klinikum/Bodenseering		2.067	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
53	Roter Hügel/Oberobsang		1.010	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
54	Oberpreuschwitz/Dörnhof		1.274	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
<b>Defizite (Anzahl Verkehrszellen):</b>				<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>10</b>

# Nahverkehrsplan Stadt Bayreuth

Tabelle 11: Erreichbarkeit Hauptbahnhof (ZO2)

Voraussetzungen	Richtwert	Grenzwert	Zeitintervall	Mo-Fr	Sa	So
Reisezeit (RZ) max.:	40 min	50 min	Hinfahrt:	06:00-08:00	07:00-09:00	08:00-10:00
Beförderungszeit max.:	30 min	40 min	Rückfahrt 1:	12:00-13:30	12:00-13:30	12:00-13:30
Umsteigezeit max.:	10 min	15 min	Rückfahrt 2:	15:30-18:30	15:30-18:30	15:30-18:30
Anzahl Umstiege max.:	1 mal	1 mal				

VZ-Nr.	Verkehrszelle	Zielort	Einwohner	Handlungsbedarf				
				Schule	Ferien	Samstag	Sonntag	
1	City-West	Hauptbahnhof	1.049	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	
2	City-Nord		882	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	
3	City-Ost		1.928	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	
4	City-Süd		1.221	erfüllt	erfüllt	langfristig	vorrangig	
5	Moritzhöfen		855	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	
6	Rathenaustraße/Leuschnerstraße		1.420	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	
7	Schwindstraße		2.908	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	
8	Röhrensee/Gewerbegebiet Glocke		414	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	
9	Altstadt		2.483	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	
10	Erlanger Straße		1.551	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	
11	Bamberger Straße		1.757	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	
12	Y-Haus		1.232	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	
13	Kreuz		2.140	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	
14	Hetzennest		2.150	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	
15	Geschwister-Scholl-Platz/Meranerring		1.721	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	
16	Hindenburgstraße		276	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	
17	Herzoghöhe/Untere Rotmainaue		1.360	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig	
18	Gewerbegebiet Neue Spinnerei		94	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	
20	Feustelstraße/Meistersingerstraße		1.863	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	
21	Wendelhöfen/Nördliche Gartenstadt		988	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig	
22	Gravenreutherstraße/Furtwänglerstraße		1.956	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	
23	Hohe Warte/Hussengut		1.996	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	
25	Nördliche Hammerstatt/Stuckberg		1.945	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	
26	St. Georgen		1.301	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	
27	Albrecht-Dürer-Straße/Bernecker Straße		1.075	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	
28	Insel		1.324	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	
29	Industriegebiet-West		26	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig	
30	Industriegebiet-Ost/SO Logistik		35	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	
31	Laineck		1.447	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	
32	Oschenberg/Friedrichsthal/Rodersberg		958	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	
33	Hammerstatt/Sportzentrum		758	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig	
34	Wilhelminenaue		1.344	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	
35	Neue Heimat/Schulzentrum Ost		3.438	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	
36	Colmdorf/Pfaffenleck		475	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	
37	St. Johannis		1.017	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	
38	Seulbitz		837	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	
39	Aichig		1.593	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	
40	Nürnberger Straße/Universitätsstraße		1.511	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	
41	Kreuzstein		411	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	
42	Birken		3.282	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	
43	Universität		1	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	
44	Quellhöfe		408	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig	
45	Oberkonnersreuth/Storchennest/Hohlmühle		2.224	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	
46	Wolfsbach		656	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	
47	Destuben/Thiergarten/Rödendorf		571	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig	
48	Glocke		1.496	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	
49	Saas		1.786	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	
50	Jakobshof		94	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig	
51	Meyernberg		2.763	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	
52	Klinikum/Bodenseering		2.067	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	
53	Roter Hügel/Oberobsang		1.010	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	
54	Oberpreuschwitz/Dörnhof		1.274	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	
<b>Defizite (Anzahl Verkehrszellen):</b>				<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>9</b>	

# Nahverkehrsplan Stadt Bayreuth

Tabelle 12: Erreichbarkeit Universität (ZO3)

Voraussetzungen	Richtwert	Grenzwert	Zeitintervall	Mo-Fr	Sa	So
Reisezeit (RZ) max.:	40 min	50 min	Hinfahrt:	06:00-08:00	07:00-09:00	08:00-10:00
Beförderungszeit max.:	30 min	40 min	Rückfahrt 1:	12:00-13:30	12:00-13:30	12:00-13:30
Umsteigezeit max.:	10 min	15 min	Rückfahrt 2:	15:30-18:30	15:30-18:30	15:30-18:30
Anzahl Umstiege max.:	1 mal	1 mal				

VZ-Nr.	Verkehrszelle	Zielort	Einwohner	Handlungsbedarf			
				Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
1	City-West	Universität	1.049	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
2	City-Nord		882	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
3	City-Ost		1.928	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
4	City-Süd		1.221	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	vorrangig
5	Moritzhöfen		855	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig
6	Rathenaustraße/Leuschnerstraße		1.420	langfristig	langfristig	erfüllt	langfristig
7	Schwindstraße		2.908	langfristig	langfristig	erfüllt	langfristig
8	Röhrensee/Gewerbegebiet Glocke		414	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
9	Altstadt		2.483	langfristig	langfristig	erfüllt	langfristig
10	Erlanger Straße		1.551	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
11	Bamberger Straße		1.757	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig
12	Y-Haus		1.232	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig
13	Kreuz		2.140	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig
14	Hetzennest		2.150	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig
15	Geschwister-Scholl-Platz/Meraniering		1.721	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig
16	Hindenburgstraße		276	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig
17	Herzoghöhe/Untere Rotmainaue		1.360	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
18	Gewerbegebiet Neue Spinnerei		94	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
19	Neuer Weg		2.164	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
20	Feustelstraße/Meistersingerstraße		1.863	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
21	Wendelhöfen/Nördliche Gartenstadt		988	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
22	Gravenreutherstraße/Furtwänglerstraße		1.956	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig
23	Hohe Warte/Hussengut		1.996	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig
24	Hauptbahnhof/Burg		1.591	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
25	Nördliche Hammerstatt/Stuckberg		1.945	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
26	St. Georgen		1.301	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
27	Albrecht-Dürer-Straße/Bernecker Straße		1.075	erfüllt	erfüllt	langfristig	mittelfristig
28	Insel		1.324	erfüllt	erfüllt	langfristig	vorrangig
29	Industriegebiet-West		26	erfüllt	erfüllt	langfristig	vorrangig
30	Industriegebiet-Ost/SO Logistik		35	erfüllt	erfüllt	langfristig	mittelfristig
31	Laineck		1.447	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
32	Oschenberg/Friedrichsthal/Rodersberg		958	langfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig
33	Hammerstatt/Sportzentrum		758	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
34	Wilhelminenaue		1.344	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
35	Neue Heimat/Schulzentrum Ost		3.438	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	mittelfristig
36	Colmdorf/Pfaffenleck		475	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	mittelfristig
37	St. Johannis		1.017	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	mittelfristig
38	Seulbitz		837	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
39	Aichig		1.593	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	mittelfristig
40	Nürnberger Straße/Universitätsstraße		1.511	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	mittelfristig
41	Kreuzstein		411	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	mittelfristig
42	Birken		3.282	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
44	Quellhöfe		408	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
45	Oberkonnersreuth/Storchennest/Hohlmühle		2.224	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	mittelfristig
46	Wolfsbach		656	langfristig	langfristig	vorrangig	mittelfristig
47	Destuben/Thiergarten/Rödendorf		571	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
48	Glocke		1.496	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
49	Saas		1.786	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig
50	Jakobshof		94	langfristig	langfristig	mittelfristig	vorrangig
51	Meyernberg		2.763	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig
52	Klinikum/Bodenseering		2.067	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	mittelfristig
53	Roter Hügel/Oberobsang		1.010	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig
54	Oberpreuschwitz/Dörnhof		1.274	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig
<b>Defizite (Anzahl Verkehrszellen):</b>				<b>13</b>	<b>13</b>	<b>34</b>	<b>44</b>

# Nahverkehrsplan Stadt Bayreuth

Tabelle 13: Erreichbarkeit Klinikum (ZO4)

Voraussetzungen	Richtwert	Grenzwert	Zeitintervall	Mo-Fr	Sa	So
Reisezeit (RZ) max.:	40 min	50 min	Hinfahrt:	06:00-08:00	07:00-09:00	08:00-10:00
Beförderungszeit max.:	30 min	40 min	Rückfahrt 1:	12:00-13:30	12:00-13:30	12:00-13:30
Umsteigezeit max.:	10 min	15 min	Rückfahrt 2:	15:30-18:30	15:30-18:30	15:30-18:30
Anzahl Umstiege max.:	1 mal	1 mal				

VZ-Nr.	Verkehrszelle	Zielort	Einwohner	Handlungsbedarf			
				Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
1	City-West	Klinikum	1.049	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
2	City-Nord		882	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
3	City-Ost		1.928	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
4	City-Süd		1.221	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	vorrangig
5	Moritzhöfen		855	erfüllt	erfüllt	erfüllt	mittelfristig
6	Rathenaustraße/Leuschnerstraße		1.420	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
7	Schwindstraße		2.908	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
8	Röhrensee/Gewerbegebiet Glocke		414	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
9	Altstadt		2.483	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
10	Erlanger Straße		1.551	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
11	Bamberger Straße		1.757	erfüllt	erfüllt	langfristig	mittelfristig
12	Y-Haus		1.232	erfüllt	erfüllt	langfristig	mittelfristig
13	Kreuz		2.140	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
14	Hetzennest		2.150	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
15	Geschwister-Scholl-Platz/Meraniering		1.721	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
16	Hindenburgstraße		276	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
17	Herzoghöhe/Untere Rotmainaue		1.360	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	vorrangig
18	Gewerbegebiet Neue Spinnerei		94	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	mittelfristig
19	Neuer Weg		2.164	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
20	Feustelstraße/Meistersingerstraße		1.863	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	mittelfristig
21	Wendelhöfen/Nördliche Gartenstadt		988	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
22	Gravenreutherstraße/Furtwänglerstraße		1.956	erfüllt	erfüllt	langfristig	mittelfristig
23	Hohe Warte/Hussengut		1.996	erfüllt	erfüllt	langfristig	mittelfristig
24	Hauptbahnhof/Burg		1.591	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
25	Nördliche Hammerstatt/Stuckberg		1.945	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
26	St. Georgen		1.301	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
27	Albrecht-Dürer-Straße/Bernecker Straße		1.075	erfüllt	erfüllt	erfüllt	mittelfristig
28	Insel		1.324	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	mittelfristig
29	Industriegebiet-West		26	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	vorrangig
30	Industriegebiet-Ost/SO Logistik		35	langfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig
31	Laineck		1.447	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig
32	Oschenberg/Friedrichsthal/Rodersberg		958	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig
33	Hammerstatt/Sportzentrum		758	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
34	Wilhelminenaue		1.344	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
35	Neue Heimat/Schulzentrum Ost		3.438	erfüllt	erfüllt	langfristig	mittelfristig
36	Colmdorf/Pfaffenleck		475	erfüllt	erfüllt	langfristig	mittelfristig
37	St. Johannis		1.017	langfristig	langfristig	erfüllt	langfristig
38	Seulbitz		837	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
39	Aichig		1.593	langfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig
40	Nürnberger Straße/Universitätsstraße		1.511	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
41	Kreuzstein		411	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
42	Birken		3.282	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
43	Universität		1	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig
44	Quellhöfe		408	erfüllt	erfüllt	langfristig	vorrangig
45	Oberkonnersreuth/Storchennest/Hohlmühle		2.224	langfristig	langfristig	vorrangig	erfüllt
46	Wolfsbach		656	langfristig	langfristig	vorrangig	langfristig
47	Destuben/Thiergarten/Rödendorf		571	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
48	Glocke		1.496	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
49	Saas		1.786	erfüllt	erfüllt	erfüllt	mittelfristig
50	Jakobshof		94	erfüllt	erfüllt	langfristig	vorrangig
51	Meyernberg		2.763	erfüllt	erfüllt	langfristig	mittelfristig
53	Roter Hügel/Oberobsang		1.010	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
54	Oberpreuschwitz/Dörnhof		1.274	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
<b>Defizite (Anzahl Verkehrszellen):</b>				<b>10</b>	<b>10</b>	<b>25</b>	<b>42</b>

# Nahverkehrsplan Stadt Bayreuth

Tabelle 14: Erreichbarkeit Klinikum Hohe Warte (ZO5)

Voraussetzungen	Richtwert	Grenzwert	Zeitintervall	Mo-Fr	Sa	So
Reisezeit (RZ) max.:	40 min	50 min	Hinfahrt:	06:00-08:00	07:00-09:00	08:00-10:00
Beförderungszeit max.:	30 min	40 min	Rückfahrt 1:	12:00-13:30	12:00-13:30	12:00-13:30
Umsteigezeit max.:	10 min	15 min	Rückfahrt 2:	15:30-18:30	15:30-18:30	15:30-18:30
Anzahl Umstiege max.:	1 mal	1 mal				

VZ-Nr.	Verkehrszelle	Zielort	Einwohner	Handlungsbedarf			
				Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
1	City-West	Hohe Warte	1.049	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
2	City-Nord		882	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
3	City-Ost		1.928	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
4	City-Süd		1.221	langfristig	langfristig	mittelfristig	vorrangig
5	Moritzhöfen		855	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	mittelfristig
6	Rathenaustraße/Leuschnerstraße		1.420	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
7	Schwindstraße		2.908	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig
8	Röhrensee/Gewerbegebiet Glocke		414	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig
9	Altstadt		2.483	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig
10	Erlanger Straße		1.551	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
11	Bamberger Straße		1.757	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
12	Y-Haus		1.232	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
13	Kreuz		2.140	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
14	Hetzennest		2.150	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
15	Geschwister-Scholl-Platz/Meranerring		1.721	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	mittelfristig
16	Hindenburgstraße		276	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	mittelfristig
17	Herzoghöhe/Untere Rotmainaue		1.360	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
18	Gewerbegebiet Neue Spinnerei		94	erfüllt	erfüllt	erfüllt	mittelfristig
19	Neuer Weg		2.164	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
20	Feustelstraße/Meistersingerstraße		1.863	erfüllt	erfüllt	erfüllt	mittelfristig
21	Wendelhöfen/Nördliche Gartenstadt		988	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
22	Gravenreutherstraße/Furtwänglerstraße		1.956	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
24	Hauptbahnhof/Burg		1.591	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
25	Nördliche Hammerstatt/Stuckberg		1.945	langfristig	langfristig	erfüllt	vorrangig
26	St. Georgen		1.301	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
27	Albrecht-Dürer-Straße/Bernecker Straße		1.075	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
28	Insel		1.324	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
29	Industriegebiet-West		26	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
30	Industriegebiet-Ost/SO Logistik		35	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	vorrangig
31	Laineck		1.447	langfristig	langfristig	erfüllt	mittelfristig
32	Oschenberg/Friedrichsthal/Rodersberg		958	langfristig	langfristig	erfüllt	vorrangig
33	Hammerstatt/Sportzentrum		758	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
34	Wilhelminenaue		1.344	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	vorrangig
35	Neue Heimat/Schulzentrum Ost		3.438	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
36	Colmdorf/Pfaffenleck		475	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
37	St. Johannis		1.017	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig
38	Seulbitz		837	langfristig	langfristig	mittelfristig	vorrangig
39	Aichig		1.593	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
40	Nürnberger Straße/Universitätsstraße		1.511	erfüllt	langfristig	langfristig	langfristig
41	Kreuzstein		411	erfüllt	langfristig	langfristig	vorrangig
42	Birken		3.282	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig
43	Universität		1	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig
44	Quellhöfe		408	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	vorrangig
45	Oberkonnersreuth/Storchennest/Hohlmühle		2.224	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig
46	Wolfsbach		656	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig
47	Destuben/Thiergarten/Rödendorf		571	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
48	Glocke		1.496	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig
49	Saas		1.786	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig
50	Jakobshof		94	langfristig	langfristig	mittelfristig	vorrangig
51	Meyernberg		2.763	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
52	Klinikum/Bodenseering		2.067	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
53	Roter Hügel/Oberobsang		1.010	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	mittelfristig
54	Oberpreuschwitz/Dörnhof		1.274	langfristig	langfristig	langfristig	vorrangig
<b>Defizite (Anzahl Verkehrszellen):</b>				<b>18</b>	<b>20</b>	<b>30</b>	<b>47</b>

# Nahverkehrsplan Stadt Bayreuth

Tabelle 15: Erreichbarkeit Industriegebiet St. Georgen Ost (ZO6)

Voraussetzungen	Richtwert	Grenzwert	Zeitintervall	Mo-Fr	Sa	So
Reisezeit (RZ) max.:	40 min	50 min	Hinfahrt:	06:00-08:00	07:00-09:00	08:00-10:00
Beförderungszeit max.:	30 min	40 min	Rückfahrt 1:	12:00-13:30	12:00-13:30	12:00-13:30
Umsteigezeit max.:	10 min	15 min	Rückfahrt 2:	15:30-18:30	15:30-18:30	15:30-18:30
Anzahl Umstiege max.:	1 mal	1 mal				

VZ-Nr.	Verkehrszelle	Zielort	Einwohner	Handlungsbedarf			
				Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
1	City-West	Industriegebiet St. Georgen Ost	1.049	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
2	City-Nord		882	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
3	City-Ost		1.928	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
4	City-Süd		1.221	langfristig	langfristig	mittelfristig	vorrangig
5	Moritzhöfen		855	langfristig	erfüllt	mittelfristig	vorrangig
6	Rathenaustraße/Leuschnerstraße		1.420	langfristig	langfristig	mittelfristig	vorrangig
7	Schwindstraße		2.908	langfristig	langfristig	mittelfristig	vorrangig
8	Röhrensee/Gewerbegebiet Glocke		414	langfristig	langfristig	mittelfristig	vorrangig
9	Altstadt		2.483	langfristig	langfristig	mittelfristig	vorrangig
10	Erlanger Straße		1.551	erfüllt	erfüllt	langfristig	vorrangig
11	Bamberger Straße		1.757	langfristig	langfristig	mittelfristig	vorrangig
12	Y-Haus		1.232	langfristig	langfristig	mittelfristig	vorrangig
13	Kreuz		2.140	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig
14	Hetzennest		2.150	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig
15	Geschwister-Scholl-Platz/Meranerring		1.721	langfristig	langfristig	mittelfristig	vorrangig
16	Hindenburgstraße		276	erfüllt	erfüllt	langfristig	vorrangig
17	Herzoghöhe/Untere Rotmainaue		1.360	langfristig	langfristig	mittelfristig	vorrangig
18	Gewerbegebiet Neue Spinnerei		94	erfüllt	erfüllt	langfristig	vorrangig
19	Neuer Weg		2.164	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
20	Feustelstraße/Meistersingerstraße		1.863	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	vorrangig
21	Wendelhöfen/Nördliche Gartenstadt		988	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
22	Gravenreutherstraße/Furtwänglerstraße		1.956	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
23	Hohe Warte/Hussengut		1.996	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
24	Hauptbahnhof/Burg		1.591	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
25	Nördliche Hammerstatt/Stuckberg		1.945	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
26	St. Georgen		1.301	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	vorrangig
27	Albrecht-Dürer-Straße/Bernecker Straße		1.075	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
28	Insel		1.324	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
29	Industriegebiet-West		26	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
31	Laineck		1.447	erfüllt	erfüllt	langfristig	vorrangig
32	Oschenberg/Friedrichsthal/Rodersberg		958	erfüllt	erfüllt	langfristig	vorrangig
33	Hammerstatt/Sportzentrum		758	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
34	Wilhelminenaue		1.344	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
35	Neue Heimat/Schulzentrum Ost		3.438	langfristig	langfristig	mittelfristig	vorrangig
36	Colmdorf/Pfaffenleck		475	langfristig	langfristig	mittelfristig	vorrangig
37	St. Johannis		1.017	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
38	Seulbitz		837	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
39	Aichig		1.593	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig
40	Nürnberger Straße/Universitätsstraße		1.511	langfristig	langfristig	langfristig	vorrangig
41	Kreuzstein		411	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	vorrangig
42	Birken		3.282	langfristig	langfristig	langfristig	vorrangig
43	Universität		1	langfristig	langfristig	langfristig	vorrangig
44	Quellhöfe		408	langfristig	langfristig	langfristig	vorrangig
45	Oberkonnersreuth/Storchennest/Hohlmühle		2.224	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig
46	Wolfsbach		656	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
47	Destuben/Thiergarten/Rödendorf		571	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig
48	Glocke		1.496	langfristig	langfristig	mittelfristig	vorrangig
49	Saas		1.786	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig
50	Jakobshof		94	langfristig	langfristig	mittelfristig	vorrangig
51	Meyernberg		2.763	langfristig	langfristig	mittelfristig	vorrangig
52	Klinikum/Bodenseering		2.067	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig
53	Roter Hügel/Oberobsang		1.010	langfristig	langfristig	mittelfristig	vorrangig
54	Oberpreuschwitz/Dörnhof		1.274	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
<b>Defizite (Anzahl Verkehrszellen):</b>				<b>35</b>	<b>34</b>	<b>43</b>	<b>53</b>

# Nahverkehrsplan Stadt Bayreuth

Tabelle 16: Erreichbarkeit Industriegebiet St. Georgen West (Z07)

Voraussetzungen	Richtwert	Grenzwert	Zeitintervall	Mo-Fr	Sa	So
Reisezeit (RZ) max.:	40 min	50 min	Hinfahrt:	06:00-08:00	07:00-09:00	08:00-10:00
Beförderungszeit max.:	30 min	40 min	Rückfahrt 1:	12:00-13:30	12:00-13:30	12:00-13:30
Umsteigezeit max.:	10 min	15 min	Rückfahrt 2:	15:30-18:30	15:30-18:30	15:30-18:30
Anzahl Umstiege max.:	1 mal	1 mal				

VZ-Nr.	Verkehrszelle	Zielort	Einwohner	Handlungsbedarf			
				Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
1	City-West	Industriegebiet St. Georgen West	1.049	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
2	City-Nord		882	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
3	City-Ost		1.928	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
4	City-Süd		1.221	erfüllt	erfüllt	langfristig	vorrangig
5	Moritzhöfen		855	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	vorrangig
6	Rathenaustraße/Leuschnerstraße		1.420	erfüllt	erfüllt	langfristig	vorrangig
7	Schwindstraße		2.908	erfüllt	erfüllt	langfristig	vorrangig
8	Röhrensee/Gewerbegebiet Glocke		414	erfüllt	erfüllt	langfristig	vorrangig
9	Altstadt		2.483	erfüllt	erfüllt	langfristig	vorrangig
10	Erlanger Straße		1.551	erfüllt	erfüllt	langfristig	vorrangig
11	Bamberger Straße		1.757	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	vorrangig
12	Y-Haus		1.232	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	vorrangig
13	Kreuz		2.140	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	vorrangig
14	Hetzennest		2.150	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	vorrangig
15	Geschwister-Scholl-Platz/Meranerring		1.721	erfüllt	erfüllt	langfristig	vorrangig
16	Hindenburgstraße		276	erfüllt	erfüllt	langfristig	vorrangig
17	Herzoghöhe/Untere Rotmainaue		1.360	langfristig	langfristig	mittelfristig	vorrangig
18	Gewerbegebiet Neue Spinnerei		94	erfüllt	erfüllt	langfristig	vorrangig
19	Neuer Weg		2.164	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
20	Feustelstraße/Meistersingerstraße		1.863	erfüllt	erfüllt	langfristig	vorrangig
21	Wendelhöfen/Nördliche Gartenstadt		988	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
22	Gravenreutherstraße/Furtwänglerstraße		1.956	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
23	Hohe Warte/Hussengut		1.996	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
24	Hauptbahnhof/Burg		1.591	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
25	Nördliche Hammerstatt/Stuckberg		1.945	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	vorrangig
26	St. Georgen		1.301	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
27	Albrecht-Dürer-Straße/Bernecker Straße		1.075	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
28	Insel		1.324	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
30	Industriegebiet-Ost/SO Logistik		35	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
31	Laineck		1.447	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
32	Oschenberg/Friedrichsthal/Rodersberg		958	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
33	Hammerstatt/Sportzentrum		758	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
34	Wilhelminenaue		1.344	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
35	Neue Heimat/Schulzentrum Ost		3.438	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	vorrangig
36	Colmdorf/Pfaffenleck		475	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	vorrangig
37	St. Johannis		1.017	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
38	Seulbitz		837	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
39	Aichig		1.593	langfristig	langfristig	mittelfristig	vorrangig
40	Nürnberger Straße/Universitätsstraße		1.511	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
41	Kreuzstein		411	erfüllt	erfüllt	langfristig	vorrangig
42	Birken		3.282	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
43	Universität		1	erfüllt	erfüllt	langfristig	vorrangig
44	Quellhöfe		408	erfüllt	erfüllt	langfristig	vorrangig
45	Oberkonnersreuth/Storchennest/Hohlmühle		2.224	langfristig	langfristig	langfristig	vorrangig
46	Wolfsbach		656	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig
47	Destuben/Thiergarten/Rödendorf		571	langfristig	langfristig	mittelfristig	vorrangig
48	Glocke		1.496	erfüllt	erfüllt	langfristig	vorrangig
49	Saas		1.786	langfristig	langfristig	mittelfristig	vorrangig
50	Jakobshof		94	erfüllt	erfüllt	langfristig	vorrangig
51	Meyernberg		2.763	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	vorrangig
52	Klinikum/Bodenseering		2.067	langfristig	langfristig	mittelfristig	vorrangig
53	Roter Hügel/Oberobsang		1.010	erfüllt	erfüllt	langfristig	vorrangig
54	Oberpreuschwitz/Dörnhof		1.274	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig
<b>Defizite (Anzahl Verkehrszellen):</b>				<b>10</b>	<b>10</b>	<b>38</b>	<b>53</b>

# Nahverkehrsplan Stadt Bayreuth

Tabelle 17: Erreichbarkeit Oberzentrum Nürnberg (ZO8)

Voraussetzungen	Richtwert	Grenzwert	Zeitintervall	Mo-Fr	Sa	So
Reisezeit (RZ) max.:	90 min	120 min	Hinfahrt:	06:00-08:00	07:00-09:00	08:00-10:00
Beförderungszeit max.:	80 min	110 min	Rückfahrt 1:	12:00-13:30	12:00-13:30	12:00-13:30
Umsteigezeit max.:	10 min	15 min	Rückfahrt 2:	15:30-18:30	15:30-18:30	15:30-18:30
Anzahl Umstiege max.:	2 mal	2 mal				

VZ-Nr.	Verkehrszelle	Zielort	Einwohner	Handlungsbedarf			
				Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
1	City-West	Nürnberg Hbf	1.049	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig
2	City-Nord		882	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig
3	City-Ost		1.928	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig
4	City-Süd		1.221	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	vorrangig
5	Moritzhöfen		855	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
6	Rathenaustraße/Leuschnerstraße		1.420	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig
7	Schwindstraße		2.908	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig
8	Röhrensee/Gewerbegebiet Glocke		414	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig
9	Altstadt		2.483	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
10	Erlanger Straße		1.551	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig
11	Bamberger Straße		1.757	langfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig
12	Y-Haus		1.232	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig
13	Kreuz		2.140	erfüllt	langfristig	mittelfristig	mittelfristig
14	Hetzennest		2.150	erfüllt	langfristig	mittelfristig	mittelfristig
15	Geschwister-Scholl-Platz/Meranerring		1.721	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
16	Hindenburgstraße		276	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
17	Herzoghöhe/Untere Rotmainaue		1.360	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
18	Gewerbegebiet Neue Spinnerei		94	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
19	Neuer Weg		2.164	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
20	Feustelstraße/Meistersingerstraße		1.863	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
21	Wendelhöfen/Nördliche Gartenstadt		988	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig
22	Gravenreutherstraße/Furtwänglerstraße		1.956	langfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig
23	Hohe Warte/Hussengut		1.996	langfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig
24	Hauptbahnhof/Burg		1.591	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
25	Nördliche Hammerstatt/Stuckberg		1.945	erfüllt	erfüllt	erfüllt	mittelfristig
26	St. Georgen		1.301	erfüllt	erfüllt	erfüllt	mittelfristig
27	Albrecht-Dürer-Straße/Bernecker Straße		1.075	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig
28	Insel		1.324	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig
29	Industriegebiet-West		26	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	vorrangig
30	Industriegebiet-Ost/SO Logistik		35	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig
31	Laineck		1.447	erfüllt	langfristig	langfristig	langfristig
32	Oschenberg/Friedrichsthal/Rodersberg		958	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
33	Hammerstatt/Sportzentrum		758	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig
34	Wilhelminenaue		1.344	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig
35	Neue Heimat/Schulzentrum Ost		3.438	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	mittelfristig
36	Colmdorf/Pfaffenleck		475	langfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig
37	St. Johannis		1.017	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
38	Seulbitz		837	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	mittelfristig
39	Aichig		1.593	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig
40	Nürnberger Straße/Universitätsstraße		1.511	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig
41	Kreuzstein		411	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
42	Birken		3.282	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
43	Universität		1	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
44	Quellhöfe		408	langfristig	langfristig	langfristig	vorrangig
45	Oberkonnersreuth/Storchennest/Hohlmühle		2.224	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
46	Wolfsbach		656	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
47	Destuben/Thiergarten/Rödendorf		571	langfristig	langfristig	langfristig	vorrangig
48	Glocke		1.496	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
49	Saas		1.786	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
50	Jakobshof		94	langfristig	langfristig	langfristig	vorrangig
51	Meyernberg		2.763	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig
52	Klinikum/Bodenseering		2.067	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig
53	Roter Hügel/Oberobsang		1.010	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
54	Oberpreuschwitz/Dörnhof		1.274	langfristig	langfristig	vorrangig	langfristig
<b>Defizite (Anzahl Verkehrszellen):</b>				<b>30</b>	<b>33</b>	<b>47</b>	<b>52</b>

# Nahverkehrsplan Stadt Bayreuth

Tabelle 18: Erreichbarkeit Oberzentrum Kulmbach (ZO9)

Voraussetzungen	Richtwert	Grenzwert	Zeitintervall	Mo-Fr	Sa	So
Reisezeit (RZ) max.:	60 min	90 min	Hinfahrt:	06:00-08:00	07:00-09:00	08:00-10:00
Beförderungszeit max.:	50 min	80 min	Rückfahrt 1:	12:00-13:30	12:00-13:30	12:00-13:30
Umsteigezeit max.:	10 min	15 min	Rückfahrt 2:	15:30-18:30	15:30-18:30	15:30-18:30
Anzahl Umstiege max.:	2 mal	2 mal				

VZ-Nr.	Verkehrszelle	Zielort	Einwohner	Handlungsbedarf			
				Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
1	City-West	Kulmbach	1.049	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
2	City-Nord		882	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
3	City-Ost		1.928	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig
4	City-Süd		1.221	langfristig	langfristig	langfristig	vorrangig
5	Moritzhöfen		855	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
6	Rathenaustraße/Leuschnerstraße		1.420	langfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig
7	Schwindstraße		2.908	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
8	Röhrensee/Gewerbegebiet Glocke		414	langfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig
9	Altstadt		2.483	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
10	Erlanger Straße		1.551	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig
11	Bamberger Straße		1.757	langfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig
12	Y-Haus		1.232	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
13	Kreuz		2.140	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
14	Hetzennest		2.150	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
15	Geschwister-Scholl-Platz/Meraniering		1.721	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
16	Hindenburgstraße		276	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
17	Herzoghöhe/Untere Rotmainaue		1.360	erfüllt	erfüllt	langfristig	vorrangig
18	Gewerbegebiet Neue Spinnerei		94	erfüllt	erfüllt	langfristig	mittelfristig
19	Neuer Weg		2.164	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
20	Feustelstraße/Meistersingerstraße		1.863	erfüllt	erfüllt	langfristig	mittelfristig
21	Wendelhöfen/Nördliche Gartenstadt		988	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig
22	Gravenreutherstraße/Furtwänglerstraße		1.956	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig
23	Hohe Warte/Hussengut		1.996	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig
24	Hauptbahnhof/Burg		1.591	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
25	Nördliche Hammerstatt/Stuckberg		1.945	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	mittelfristig
26	St. Georgen		1.301	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
27	Albrecht-Dürer-Straße/Bernecker Straße		1.075	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
28	Insel		1.324	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig
29	Industriegebiet-West		26	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	vorrangig
30	Industriegebiet-Ost/SO Logistik		35	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig
31	Laineck		1.447	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
32	Oschenberg/Friedrichsthal/Rodersberg		958	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
33	Hammerstatt/Sportzentrum		758	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig
34	Wilhelminenaue		1.344	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig
35	Neue Heimat/Schulzentrum Ost		3.438	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig
36	Colmdorf/Pfaffenleck		475	langfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig
37	St. Johannis		1.017	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
38	Seulbitz		837	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig
39	Aichig		1.593	langfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig
40	Nürnberger Straße/Universitätsstraße		1.511	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
41	Kreuzstein		411	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
42	Birken		3.282	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
43	Universität		1	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
44	Quellhöfe		408	langfristig	langfristig	langfristig	vorrangig
45	Oberkonnersreuth/Storchennest/Hohlmühle		2.224	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
46	Wolfsbach		656	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	langfristig
47	Destuben/Thiergarten/Rödendorf		571	langfristig	langfristig	langfristig	vorrangig
48	Glocke		1.496	langfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig
49	Saas		1.786	langfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig
50	Jakobshof		94	langfristig	langfristig	langfristig	vorrangig
51	Meyernberg		2.763	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
52	Klinikum/Bodenseering		2.067	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
53	Roter Hügel/Oberobsang		1.010	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
54	Oberpreuschwitz/Dörnhof		1.274	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
<b>Defizite (Anzahl Verkehrszellen):</b>				<b>41</b>	<b>41</b>	<b>49</b>	<b>50</b>

# Nahverkehrsplan Stadt Bayreuth

Tabelle 19: Bedienungshäufigkeit

VZ-Nr.	Verkehrszelle	Ein- wohner	Gebietstyp	Handlungsbedarf							
				Schule		Ferien		Samstag		Sonntag	
				HVZ	SVZ	HVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ
1	City-West	1.049	OZoV Kernbereich	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt
2	City-Nord	882	OZoV Kernbereich	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
3	City-Ost	1.928	OZoV Kernbereich	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig	mittelfristig
4	City-Süd	1.221	OZoV Kernbereich	langfristig	mittelfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig
5	Moritzhöfen	855	OZoV hohe Nutzungsdichte	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig	langfristig	mittelfristig
6	Rathenaustraße/Leuschnerstraße	1.420	OZoV hohe Nutzungsdichte	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig	erfüllt	mittelfristig
7	Schwindstraße	2.908	OZoV hohe Nutzungsdichte	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig	mittelfristig
8	Röhrensee/Gewerbegebiet Glocke	414	OZoV hohe Nutzungsdichte	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig
9	Altstadt	2.483	OZoV hohe Nutzungsdichte	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig	mittelfristig
10	Erlanger Straße	1.551	OZoV hohe Nutzungsdichte	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig
11	Bamberger Straße	1.757	OZoV hohe Nutzungsdichte	erfüllt	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig	mittelfristig
12	Y-Haus	1.232	OZoV hohe Nutzungsdichte	erfüllt	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig	mittelfristig
13	Kreuz	2.140	OZoV hohe Nutzungsdichte	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
14	Hetzennest	2.150	OZoV hohe Nutzungsdichte	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
15	Geschwister-Scholl-Platz/Meranierring	1.721	OZoV hohe Nutzungsdichte	erfüllt	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig	mittelfristig
16	Hindenburgstraße	276	OZoV hohe Nutzungsdichte	erfüllt	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig	mittelfristig
17	Herzoghöhe/Untere Rotmainaue	1.360	OZoV mittlere Nutzungsdichte	langfristig	mittelfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	kurzfristig	mittelfristig	kurzfristig
18	Gewerbegebiet Neue Spinnerei	94	OZoV hohe Nutzungsdichte	erfüllt	mittelfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig
19	Neuer Weg	2.164	OZoV Kernbereich	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
20	Feustelstraße/Meistersingerstraße	1.863	OZoV hohe Nutzungsdichte	erfüllt	mittelfristig	erfüllt	mittelfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig
21	Wendelhöfen/Nördliche Gartenstadt	988	OZoV niedrige Nutzungsdichte	mittelfristig	kurzfristig	mittelfristig	kurzfristig	langfristig	kurzfristig	kurzfristig	kurzfristig
22	Gravenreutherstraße/Furtwänglerstraße	1.956	OZoV hohe Nutzungsdichte	langfristig	mittelfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig	mittelfristig
23	Hohe Warte/Hussengut	1.996	OZoV mittlere Nutzungsdichte	erfüllt	mittelfristig	erfüllt	mittelfristig	erfüllt	mittelfristig	langfristig	mittelfristig
24	Hauptbahnhof/Burg	1.591	OZoV Kernbereich	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
25	Nördliche Hammerstatt/Stuckberg	1.945	OZoV hohe Nutzungsdichte	langfristig	mittelfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig
26	St. Georgen	1.301	OZoV hohe Nutzungsdichte	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig	langfristig	mittelfristig
27	Albrecht-Dürer-Straße/Bernecker Straße	1.075	OZoV hohe Nutzungsdichte	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig	langfristig	langfristig
28	Insel	1.324	OZoV mittlere Nutzungsdichte	erfüllt	mittelfristig	erfüllt	mittelfristig	erfüllt	mittelfristig	langfristig	mittelfristig
29	Industriegebiet-West	26	OZoV mittlere Nutzungsdichte	erfüllt	mittelfristig	erfüllt	mittelfristig	langfristig	mittelfristig	kurzfristig	kurzfristig
30	Industriegebiet-Ost/SO Logistik	35	OZoV mittlere Nutzungsdichte	erfüllt	mittelfristig	erfüllt	mittelfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig
31	Laineck	1.447	OZoV hohe Nutzungsdichte	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt
32	Oschenberg/Friedrichsthal/Rodersberg	958	OZoV mittlere Nutzungsdichte	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig
33	Hammerstatt/Sportzentrum	758	OZoV hohe Nutzungsdichte	langfristig	mittelfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig
34	Wilhelminenaue	1.344	OZoV hohe Nutzungsdichte	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig
35	Neue Heimat/Schulzentrum Ost	3.438	OZoV hohe Nutzungsdichte	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
36	Colmdorf/Pfaffenleck	475	OZoV mittlere Nutzungsdichte	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig	langfristig	langfristig	erfüllt	langfristig
37	St. Johannes	1.017	OZoV mittlere Nutzungsdichte	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
38	Seulbitz	837	OZoV mittlere Nutzungsdichte	erfüllt	mittelfristig	erfüllt	mittelfristig	langfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig
39	Aichig	1.593	OZoV mittlere Nutzungsdichte	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
40	Nürnberger Straße/Universitätsstraße	1.511	OZoV hohe Nutzungsdichte	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig
41	Kreuzstein	411	OZoV mittlere Nutzungsdichte	erfüllt	mittelfristig	erfüllt	mittelfristig	erfüllt	langfristig	langfristig	mittelfristig
42	Birken	3.282	OZoV hohe Nutzungsdichte	langfristig	mittelfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig	mittelfristig
43	Universität	1	OZoV hohe Nutzungsdichte	erfüllt	mittelfristig	erfüllt	mittelfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig	mittelfristig
44	Quellhöfe	408	OZoV niedrige Nutzungsdichte	erfüllt	kurzfristig	erfüllt	kurzfristig	erfüllt	mittelfristig	erfüllt	mittelfristig
45	Oberkonnersreuth/Storchennest/Hohlmühle	2.224	OZoV mittlere Nutzungsdichte	langfristig	mittelfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig
46	Wolfsbach	656	OZoV niedrige Nutzungsdichte	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt	langfristig
47	Destuben/Thiergarten/Rödendorf	571	OZoV niedrige Nutzungsdichte	langfristig	mittelfristig	langfristig	mittelfristig	erfüllt	langfristig	langfristig	langfristig
48	Glocke	1.496	OZoV mittlere Nutzungsdichte	erfüllt	mittelfristig	erfüllt	mittelfristig	erfüllt	mittelfristig	langfristig	mittelfristig
49	Saas	1.786	OZoV mittlere Nutzungsdichte	erfüllt	mittelfristig	erfüllt	mittelfristig	erfüllt	mittelfristig	langfristig	mittelfristig
50	Jakobshof	94	OZoV niedrige Nutzungsdichte	langfristig	kurzfristig	langfristig	kurzfristig	erfüllt	mittelfristig	langfristig	kurzfristig
51	Meyernberg	2.763	OZoV hohe Nutzungsdichte	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig	mittelfristig
52	Klinikum/Bodenseering	2.067	OZoV hohe Nutzungsdichte	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig
53	Roter Hügel/Oberobsang	1.010	OZoV mittlere Nutzungsdichte	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig	erfüllt	mittelfristig	langfristig	mittelfristig
54	Oberpreuschwitz/Dörnhof	1.274	OZoV niedrige Nutzungsdichte	erfüllt	langfristig	langfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig
<b>Defizite (Anzahl Verkehrszellen):</b>				<b>14</b>	<b>48</b>	<b>20</b>	<b>48</b>	<b>32</b>	<b>47</b>	<b>42</b>	<b>48</b>

# Nahverkehrsplan Stadt Bayreuth

## Tabelle 20: Zusammenfassung

### Defizitbewertung Erreichbarkeit Zentraler Ort 1 (ZOH)

	Schultage					Ferientage					Samstage					Sonntage				
	< 200 EW	200-499 EW	500-999 EW	> 1000 EW	Summe	< 200 EW	200-499 EW	500-999 EW	> 1000 EW	Summe	< 200 EW	200-499 EW	500-999 EW	> 1000 EW	Summe	< 200 EW	200-499 EW	500-999 EW	> 1000 EW	Summe
vorrangig	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	2	1	2	2	7
mittelfristig	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
langfristig	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	3
<b>Defizite gesamt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>10</b>
keine Defizite	5	5	7	36	53	5	5	7	36	53	5	5	6	36	52	3	4	4	32	43
Summe OT	5	5	7	36	53	5	5	7	36	53	5	5	7	36	53	5	5	7	36	53

### Defizitbewertung Erreichbarkeit Zentraler Ort 2 (Hauptbahnhof)

vorrangig	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	2	1	3	2	8
mittelfristig	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
langfristig	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2	0	0	0	1	1
<b>Defizite gesamt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>9</b>
keine Defizite	5	5	8	34	52	5	5	8	34	52	5	5	6	33	49	3	4	5	31	43
Summe OT	5	5	8	34	52	5	5	8	34	52	5	5	8	34	52	5	5	8	34	52

### Defizitbewertung Erreichbarkeit Zentraler Ort 3 (Universität)

vorrangig	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	1	5	2	1	4	3	10
mittelfristig	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	10	13	1	2	2	10	15
langfristig	1	0	5	7	13	1	0	5	7	13	2	1	2	11	16	1	1	1	16	19
<b>Defizite gesamt</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>7</b>	<b>13</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>7</b>	<b>13</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>6</b>	<b>22</b>	<b>34</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>7</b>	<b>29</b>	<b>44</b>
keine Defizite	3	5	3	29	40	3	5	3	29	40	1	2	2	14	19	0	1	1	7	9
Summe OT	4	5	8	36	53	4	5	8	36	53	4	5	8	36	53	4	5	8	36	53

### Defizitbewertung Erreichbarkeit Zentraler Ort 4 (Klinikum)

vorrangig	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1	4	2	1	3	2	8
mittelfristig	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	5	8	2	1	2	12	17
langfristig	1	0	5	4	10	1	0	5	4	10	3	2	1	7	13	1	2	2	12	17
<b>Defizite gesamt</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>10</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>10</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>13</b>	<b>25</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>7</b>	<b>26</b>	<b>42</b>
keine Defizite	4	5	3	31	43	4	5	3	31	43	0	3	3	22	28	0	1	1	9	11
Summe OT	5	5	8	35	53	5	5	8	35	53	5	5	8	35	53	5	5	8	35	53

### Defizitbewertung Erreichbarkeit Zentraler Ort 5 (Hohe Warte)

vorrangig	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	3	2	6	3	2	6	9	20
mittelfristig	0	0	2	1	3	0	0	2	1	3	2	3	3	9	17	1	2	1	8	12
langfristig	2	1	3	9	15	2	2	3	10	17	1	1	0	5	7	1	1	0	13	15
<b>Defizite gesamt</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>10</b>	<b>18</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>11</b>	<b>20</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>16</b>	<b>30</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>7</b>	<b>30</b>	<b>47</b>
keine Defizite	3	4	3	25	35	3	3	3	24	33	1	1	2	19	23	0	0	1	5	6
Summe OT	5	5	8	35	53	5	5	8	35	53	5	5	8	35	53	5	5	8	35	53

### Defizitbewertung Erreichbarkeit Zentraler Ort 6 (Industriegebiet St. Georgen Ost)

vorrangig	0	0	2	1	3	0	0	2	1	3	0	0	3	6	9	4	5	8	36	53
mittelfristig	0	1	2	7	10	0	1	2	7	10	1	2	2	19	24	0	0	0	0	0
langfristig	2	3	1	16	22	2	3	0	16	21	2	3	1	4	10	0	0	0	0	0
<b>Defizite gesamt</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>24</b>	<b>35</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>24</b>	<b>34</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>29</b>	<b>43</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	<b>36</b>	<b>53</b>
keine Defizite	2	1	3	12	18	2	1	4	12	19	1	0	2	7	10	0	0	0	0	0
Summe OT	4	5	8	36	53	4	5	8	36	53	4	5	8	36	53	4	5	8	36	53

### Defizitbewertung Erreichbarkeit Zentraler Ort 7 (Industriegebiet St. Georgen West)

vorrangig	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	3	5	4	5	8	36	53
mittelfristig	0	0	1	1	2	0	0	1	1	2	0	1	3	12	16	0	0	0	0	0
langfristig	0	0	1	7	8	0	0	1	7	8	3	4	0	10	17	0	0	0	0	0
<b>Defizite gesamt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>8</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>8</b>	<b>10</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>25</b>	<b>38</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	<b>36</b>	<b>53</b>
keine Defizite	4	5	6	28	43	4	5	6	28	43	1	0	3	11	15	0	0	0	0	0
Summe OT	4	5	8	36	53	4	5	8	36	53	4	5	8	36	53	4	5	8	36	53

### Defizitbewertung Erreichbarkeit Zentraler Ort 8 (Nürnberg)

vorrangig	1	0	0	0	1	1	0	0	0	1	1	0	1	2	4	4	1	3	4	12
mittelfristig	0	0	2	0	2	0	0	2	0	2	1	0	1	10	12	0	1	1	12	14
langfristig	2	4	4	17	27	2	4	4	20	30	2	5	6	18	31	1	3	4	18	26
<b>Defizite gesamt</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>17</b>	<b>30</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>20</b>	<b>33</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	<b>30</b>	<b>47</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	<b>34</b>	<b>52</b>
keine Defizite	2	1	2	19	24	2	1	2	16	21	1	0	0	6	7	0	0	0	2	2
Summe OT	5	5	8	36	54	5	5	8	36	54	5	5	8	36	54	5	5	8	36	54

### Defizitbewertung Erreichbarkeit Zentraler Ort 9 (Kulmbach)

vorrangig	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	3	1	3	2	9
mittelfristig	1	0	2	0	3	1	0	2	0	3	2	0	3	7	12	1	2	1	9	13
langfristig	2	5	5	26	38	2	5	5	26	38	3	5	3	25	36	1	2	4	21	28
<b>Defizite gesamt</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>7</b>	<b>26</b>	<b>41</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>7</b>	<b>26</b>	<b>41</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>7</b>	<b>32</b>	<b>49</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	<b>32</b>	<b>50</b>
keine Defizite	2	0	1	10	13	2	0	1	10	13	0	0	1	4	5	0	0	0	4	4
Summe OT	5	5	8	36	54	5	5	8	36	54	5	5	8	36	54	5	5	8	36	54

**Defizitbewertung Bedienungshäufigkeit**

	HVZ									
	Schultage					Ferientage				
vorrangig	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
mittelfristig	0	0	1	0	1	0	0	1	0	1
langfristig	1	0	3	9	13	2	1	3	13	19
<b>Defizite gesamt</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>9</b>	<b>14</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>13</b>	<b>20</b>
keine Defizite	4	5	4	27	40	3	4	4	23	34
Summe OT	5	5	8	36	54	5	5	8	36	54

	NVZ									
	Samstage					Sonntage				
vorrangig	0	0	0	0	0	1	0	1	0	2
mittelfristig	0	0	0	3	3	2	0	1	6	9
langfristig	4	3	4	18	29	2	3	3	23	31
<b>Defizite gesamt</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>21</b>	<b>32</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>29</b>	<b>42</b>
keine Defizite	1	2	4	15	22	0	2	3	7	12
Summe OT	5	5	8	36	54	5	5	8	36	54

	SVZ																			
	Schultage					Ferientage					Samstage					Sonntage				
vorrangig	1	1	1	0	3	1	1	1	0	3	0	0	1	0	2	2	0	1	1	4
mittelfristig	4	1	3	11	19	4	1	3	11	19	5	2	1	17	25	3	4	3	20	30
langfristig	0	3	3	20	26	0	3	3	20	26	0	3	4	13	20	0	1	3	10	14
<b>Defizite gesamt</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>7</b>	<b>31</b>	<b>48</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>7</b>	<b>31</b>	<b>48</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>30</b>	<b>47</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>7</b>	<b>31</b>	<b>48</b>
keine Defizite	0	0	1	5	6	0	0	1	5	6	0	0	2	5	7	0	0	1	5	6
Summe OT	5	5	8	36	54	5	5	8	36	54	5	5	8	36	54	5	5	8	36	54

## Nahverkehrsplan Stadt Bayreuth

Tabelle 21: Bevölkerungsvorausberechnung

Jahr	Bevölkerung
2021	73.900
2022	74.500
2023	74.700
2024	74.600
2025	74.600
2026	74.500
2027	74.500
2028	74.400
2029	74.300
2030	74.300
2031	74.200
2032	74.200
2033	74.200
2034	74.200
2035	74.300
2036	74.300
2037	74.400
2038	74.400
2039	74.500
2040	74.500
2041	74.500
2042	74.600

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik; Bevölkerungsstand jeweils zum 31.12.  
Die aktuellste Prognose bezieht sich auf das Basisjahr 2022.

## Nahverkehrsplan Stadt Bayreuth

Tabelle 22: Zentrale Haltestellen pro Verkehrszelle (relevant für Angebotsanalyse)

VZ-Nr.	Verkehrszelle	Zentrale Haltestellen
1	City-West	Bayreuth Stadtkirche Bayreuth Wittelsbacherring
2	City-Nord	Bayreuth ZOH
3	City-Ost	Bayreuth Ofr.Halle/Sportzentr
4	City-Süd	Bayreuth Mühlhofer Stift Bayreuth Balthasar-Neumann-Str
5	Moritzhöfen	Bayreuth Justizpalast
6	Rathenaustraße/Leuschnerstraße	Bayreuth Rathenaustr. Bayreuth Siebener Platz
7	Schwindstraße	Bayreuth Menzelplatz
8	Röhrensee/Gewerbegebiet Glocke	Bayreuth Studiobühne
9	Altstadt	Bayreuth Jakobshof
10	Erlanger Straße	Bayreuth Albert-Preu-Str. Bayreuth Humboldtstr.
11	Bamberger Straße	Bayreuth Geseeser Weg
12	Y-Haus	Meyernberg Y-Haus
13	Kreuz	Bayreuth Mosinger Str.
14	Hetzennest	Bayreuth Richthofenhöhe
15	Geschwister-Scholl-Platz/Meranierring	Bayreuth Geschw.-Scholl-Platz
16	Hindenburgstraße	Bayreuth Rathaus II
17	Herzoghöhe/Untere Rotmainaue	Bayreuth Calvinstr.
18	Gewerbegebiet Neue Spinnerei	Bayreuth Berliner Platz
19	Neuer Weg	Bayreuth Hbf Bayreuth Hbf (IHK)
20	Feustelstraße/Meistersingerstraße	Bayreuth Feustelstr.
21	Wendelhöfen/Nördliche Gartenstadt	Bayreuth Bezirkskrankenhaus Wendelhöfen
22	Gravenreutherstraße/Furtwänglerstraße	Bayreuth Grüner Baum
23	Hohe Warte/Hussengut	Bayreuth Siegmundstr.
24	Hauptbahnhof/Burg	Bayreuth Hbf Bayreuth Hbf (IHK) Bayreuth Hbf (Tunnelstr.)
25	Nördliche Hammerstatt/Stuckberg	Bayreuth Stuckberg
26	St. Georgen	Bayreuth Ordenskirche Bayreuth Markgrafenallee
27	Albrecht-Dürer-Straße/Bernecker Straße	Bayreuth Karlsbader Str. Bayreuth Königsbergstr.
28	Insel	Bayreuth St. Georgen Bf Bayreuth Sophian-Kolb-Str. Bayreuth Riedingerstr.
29	Industriegebiet-West	Bayreuth Basell Bayreuth Weiherstr. II/Kaufl.
30	Industriegebiet-Ost/SO Logistik	Bayreuth Bindlacher Str. II
31	Laineck	Laineck Bahnhof Laineck Mitte
32	Oschenberg/Friedrichsthal/Rodersberg	Friedrichsthal Bahnhof Friedrichsthal b. Bayreuth Ost
33	Hammerstatt/Sportzentrum	Bayreuth Friedrich-Ebert-Str.
34	Wilhelminenaue	Bayreuth Hammerstatt
35	Neue Heimat/Schulzentrum Ost	Bayreuth Neue Heimat Bayreuth Königsallee
36	Colmdorf/Pfaffenleck	Colmdorf
37	St. Johannis	Sankt Johannis/BT Ochsenhut
38	Seulbitz	Seulbitz Ortsmitte
39	Aichig	Aichig Sonnenstr. Aichig Grunau-Park
40	Nürnberger Straße/Universitätsstraße	Bayreuth Kreuzsteinbad
41	Kreuzstein	Bayreuth Nürnberger Str.
42	Birken	Bayreuth Birkenstr.
43	Universität	Bayreuth Uni-Verwaltung
44	Quellhöfe	Bayreuth Rotkreuzstr.
45	Oberkonnersreuth/Storchennest/Hohlmühle	Oberkonnersreuth Hauptstr. Oberkonnersreuth Ortsmitte
46	Wolfsbach	Wolfsbach/BT Hirschbaumstr.
47	Destuben/Thiergarten/Rödendorf	Destuben Destubener Str. Rödendorf Siedlung
48	Glocke	Bayreuth Schopenhauerstr.
49	Saas	Saas
50	Jakobshof	Bayreuth Adolf-Wächter-Str.
51	Meyernberg	Meyernberg Sterntalerring
52	Klinikum/Bodenseering	Bayreuth Klinikum
53	Roter Hügel/Oberobsang	Bayreuth Meranierring
54	Oberpreuschwitz/Dörnhof	Oberpreuschwitz Mitte

## Nahverkehrsplan Stadt Bayreuth

Tabelle 23: Beteiligung der Verkehrsunternehmen (Stellungnahmen)

Absender	Datum	Anregung / Kritik	Verfahren
Stadtwerke Bayreuth	27.08.2024	Abfallbehälter nur an stark frequentierten Haltestellen vorsehen (Kap. 1.4 Zielvorgaben Infrastruktur)	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen; da es sich um eine Soll-Regelung handelt, wird keine Änderung vorgenommen.
		Konkretisierung der zukünftigen Fahrzeugbeschaffung gemäß Clean-Vehicle-Directive/Saubere-Fahrzeuge/Beschaffungsgesetz (Kap. 1.4 Zielvorgaben Fahrzeuge)	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen; auf nähere Angaben wird insbesondere aufgrund der aktuell sich häufig ändernden Förderkulisse verzichtet.
		Nähere Ausführungen zum Status quo der Finanzierung (Kap. 1.5)	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen; auf nähere Vorgaben wird angesichts der sich dynamisch verändernden Finanzierungssituation (u.a. Finanzierungsreform im Freistaat Bayern) verzichtet.
		Hinweis auf Bedienung des Industriegebiets Ost durch Regionalbuslinien 329 und 330 sollte aufgenommen werden (Kap. 4.2 Defizitbewertung Erreichbarkeit)	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen und der Hinweis im Bericht aufgenommen.
		Bedienungshäufigkeit der VZ Wendelhöfen/Nördliche Gartenstadt: Durch die Bedienung der Haltestelle Gartenstadt durch die Linien 305 und 321 besteht auch sonntags ein ganztägiges Verkehrsangebot (Kap. 4.2 Defizitbewertung Erreichbarkeit)	Der Hinweis wird zur Kenntnis und im Bericht aufgenommen.
		Bereitstellung barrierefreier Fahrzeuge im Bedarfsverkehr kann aufgrund der Durchführung durch ortsansässige Taxiunternehmer nicht sichergestellt werden (Kap. 4.3 Standards Barrierefreiheit)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Statt Gewährleistung der Bereitstellung barrierefreier Fahrzeuge wird als Zielvorgabe formuliert, dass auf Barrierefreiheit auch im Bedarfsverkehr nach Möglichkeit hingewirkt werden soll.
		Konkretisierung der Bestimmungen zur Verteilung der durch die Umsetzung des Nahverkehrsplans entstehenden Kosten (Kap. 7.2)	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen; da konkrete Aussagen zu den finanziellen Auswirkungen derzeit noch nicht möglich sind, wird auf eine Konkretisierung an dieser Stelle verzichtet.

## Nahverkehrsplan Stadt Bayreuth

Tabelle 24: sonstige Stellungnahmen

Absender	Datum	Anregung / Kritik	Verfahren
Stadtratsfraktion Bayreuther Gemeinschaft/Freie Wähler e.V.	22.08.2024	Verbesserung der Busanbindung des Ortsteils Meyernreuth	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen; eine Prüfung der Optionen erfolgt entsprechend festgestelltem Handlungsbedarf im Zuge der Umsetzung des Maßnahmenpakets.
Stadtratsgruppierung Alternative für Deutschland	28.08.2024	Zielvorgabe zur Reduzierung des MIV ohne Mobilitätseinschränkungen soll nicht aufgenommen werden	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen; da das Ziel beschlossenen stadtpolitischen Zielen z.B. aus dem ISEK entspricht, wird keine Änderung vorgenommen.
Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband Bayreuth	29.08.2024	Angaben zum SPNV sind veraltet (Kp. 2.3 mit Anhängen)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen; da die Darstellung des Status quo auf der Situation des Fahrplans 2022 basiert, wird keine Änderung vorgenommen; zwischenzeitliche Änderungen im Liniennetz werden bei Fortschreibung des Nahverkehrsplans berücksichtigt.
		Potenziale der Verknüpfungspunkte von ÖPNV und SPNV werden bislang zu wenig genutzt (Kap. 2.3)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen; die Thematik der besseren intermodalen Verknüpfung von Verkehrsangeboten wird im Maßnahmenpaket und in anderen strategisch-konzeptionellen Planungen wie dem gesamtstädtischen Mobilitätskonzept berücksichtigt.
		Verknüpfung von Regionallinien (inkl. SPNV) und Stadtbusverkehr sollte in Netzplänen dargestellt werden (Kap. 2.3)	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen; Liniennetzpläne ab 2025 enthalten Angaben zum SPNV.
		Angaben zur voraussichtlichen Bevölkerungsentwicklung beziehen sich auf veraltete Prognosen (Kap. 5.1 mit Tabellenanhang)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen; die Fortschreibung der Bevölkerungsvorausberechnungen wird bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans in den Verkehrsprognosen berücksichtigt werden.
		Angaben zu den berücksichtigten Annahmen bei der Verkehrsprognose fehlen (Kap. 5.3)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen; dass einzelne tarifliche Maßnahmen (z.B. Deutschlandticket) oder lokale Entwicklungen (Ausweitung des Busangebots im Stadt-Umland-Verkehr) bei den Modellrechnungen nicht berücksichtigt wurden, wurde in der Textdarstellung ergänzt.
		Verknüpfung und Durchbindung von Regionalbuslinien aus dem Landkreis über bestehende Stadtbuslinien durch die Stadt bis an wichtige Ziele am Stadtrand (Kap. 8)	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen und im Zuge der gemeinsamen Nahverkehrsplanung von Stadt und Landkreis Bayreuth berücksichtigt.

		Ziel, aus den Landkreisgemeinden in die Stadt am Abend zusätzliche Fahrtmöglichkeiten zu schaffen, mit aufnehmen (Kap. 8)	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen; die Zuständigkeit liegt beim Landkreis Bayreuth.
Seniorenamt Stadt Bayreuth	29.08.2024	Evaluierung der Ticketpreise sowie Schaffung weiterer Rabatte für Senioren wird gefordert (Kap. 2.3 Tarifsysteem)	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen; aufgrund des geltenden VGN-Tarifs können Anregungen oder Vorschläge für Angebote oder Ermäßigungen nur über den VGN eingebracht werden. Der entsprechende Hinweis wurde im Text aufgenommen.
		Kriterium zur Erschließung (300 m Radius um Haltestellen) wird ausdrücklich begrüßt (Kap. 3.3)	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
		Barrierefreie Fahrplaninformationen hinsichtlich Übersichtlichkeit und Lesbarkeit der Fahrplanausgänge sowie Informationen zu Angeboten des Bedarfsverkehrs an den Haltestellen, Verständlichkeit der akustischen Ankündigung der nächsten Haltestelle im Bus (Kap.4.3)	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen; es wird auf die Zielsetzungen zur Barrierefreiheit (Kap. 1.4) verwiesen.
		Überführung der Prioritätenliste zum barrierefreien Haltestellenumbau in einen umsetzbaren Aktionsplan (Kap. 4.3)	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen; der Umbau erfolgt unter Berücksichtigung der vorhandenen Kapazitäten und Ressourcen insbesondere in Zusammenhang mit Maßnahmen von Straßen- und Gehwegbau bzw. -sanierung, wozu in Abstimmung der beteiligten Akteure jährliche Umbauprogramme festgelegt werden.
		Situation im neuen Wohngebiet hugo49 wird besonders kritisch gesehen aufgrund fehlender fußläufig erreichbarer Haltestelle (Kap. 5.1)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen; im Zuge der Maßnahmenprüfung wird die Situation des neuen Quartiers betrachtet.
		Verbesserung der Anbindung der Stadtteile Seulbitz, Aichig, Oberkonnersreuth, Storchennest, Hohlmühle, Saas, Jakobshof, Roter Hügel, Oberobsang (Kap. 6.1)	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen; eine Prüfung erfolgt im Zuge der Umsetzung des Maßnahmenpakets zu Anpassungen im Liniennetz.
		Aufbau eines Netzes an Mobilitätsstationen wird ausdrücklich begrüßt, Standorte sollten hinsichtlich der Anbindung an bestehende Straßen und Nachfrageschwerpunkte in den Wohngebieten geprüft werden, Ausstattung sollte nach Möglichkeit öffentliche Toiletten berücksichtigen (Kap. 6.2 Mobilitätsstationen)	Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen.

Arbeitsausschuss Seniorenbeirat Stadt Bayreuth	29.08.2024	Preisliche Anpassungen der Tarife für einkommensschwache Seniorinnen und Senioren (Kap. 2.3 Tarifsysteem)	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen; aufgrund des geltenden VGN-Tarifs können Anregungen oder Vorschläge für Angebote oder Ermäßigungen nur über den VGN eingebracht werden. Der entsprechende Hinweis wurde im Text aufgenommen.
		Ausbau des Angebots am Abend und am Wochenende (Kap. 4)	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen; bei der Festlegung der Kriterien einer ausreichenden Verkehrsbedienung (Kap. 3) wurden Verbesserungen berücksichtigt.
		Fahrgastunterstände fehlen an wichtigen Standorten (Kap. 4.3)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen; auf die Zielvorgaben zur Haltestellenausstattung (Kap. 1.4) wird verwiesen.
		Prüfung neuer Linien bzw. Optimierungen im bestehenden Liniennetz, z.B. Führung zwischen ZOH und Hauptbahnhof über Schulstraße, Brechen von langen Durchmesserlinien (Kap. 6.1)	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen und im Zuge der Prüfung des Liniennetzes berücksichtigt.
Seniorenbeirat Stadt Bayreuth	30.08.2024	Fortsetzung des Führerscheintausch-Programms wird angeregt	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.
		Information über Rufbus- und Anruf-Sammel-taxi-Angebote sollte verbessert werden	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.